

Au temps passé

L'histoire de l'aérostation militaire

C'est à Gaspard Monge (1746-1818) que l'histoire attribue la proposition d'utiliser les ballons comme instruments d'observation en temps de guerre. Il le fit en 1793. Le Comté de Salut public chargea un de ses membres, le chimiste Guyon de Morveau, de rédiger un rapport sur ce sujet. Ce fut chose faite le 14 juillet 1793.

Le 2 avril 1794, le Comté de Salut public décida la création d'une compagnie d'aérostiers « pour le service d'un aérostat près l'une des armées de la République ». Le terrain désigné des essais fut Meudon. Dès le 2 juin 1794, un ballon libre s'éleva au-dessus de Maubeuge. Le capitaine physicien Coutelle et l'adjudant général Pradet effectuèrent la première mission militaire aérienne de l'histoire, rejoignant devant Charleroi le camp du général Jourdan. Fort de cette démonstration, la création d'une deuxième compagnie d'aérostiers fut décidée. Le 26 juin 1794, c'est la victoire de Fleurus que Coutelle et le général Morlot purent observer depuis un ballon captif, que les peintres n'oublièrent jamais de placer dans leurs tableaux glorifiant cette bataille. Le Comité de Salut public, convaincu définitivement, créa le 31 octobre 1794 l'École militaire d'aérostation de Meudon.

En 1795, devant Mayence assiégée, un ballon captif servit de poste d'observation mais cette utilisation se révéla inadaptée à la guerre de mouvement qui allait suivre. Hoche y renonça. Bonaparte, plus prudent, emporta en Égypte quelques ballons, expédiés au fond de la mer

lors du désastre d'Aboukir et dont les aérostiers reçurent une autre affectation...

Le 18 février 1799, un arrêt du Directoire supprima les deux compagnies et l'école d'aérostation.

Jusqu'en 1830, le silence se fit sur « les forces aériennes françaises ». Cette année là des ballons réapparurent dans le ciel d'Alger mais il fallut attendre 1859 pour voir Eugène Godard contribuer à la victoire de Solferino par plusieurs « ascensions captives » qui permirent de surveiller les mouvements des troupes autrichiennes. Ainsi l'arme du Génie sauva-t-elle les traditions de l'aérostation.



Le siège de Paris, à partir du 21 septembre 1870, allait offrir un contraste étonnant entre l'emploi des ballons à des fins civiles et leur maigre utilisation pour les opérations militaires. D'un côté il y eut le départ de 64 ballons libres avec 64 aéronautes, 91 passagers, 363 pigeons voyageurs, 9 000 kg de courrier... et de l'autre le recours à seulement deux ballons captifs, opérant parfois avec l'appoint de pigeons voyageurs, pour des opérations sans succès car insuffisamment préparées. (gravure ci-dessus)

La paix revenue, la vie au ralenti de l'aérostation militaire allait se poursuivre. En 1884, le capitaine Aron fut envoyé au Tonkin à la tête d'une section d'aérostiers. Les résultats obtenus furent assez marquants pour que la République décide en 1886 de réorganiser des formations de « sapeurs-aérostiers » toujours rattachées à l'arme du Génie. Ainsi vit-on intervenir des ballons à Madagascar en 1895.

L'année 1900 fut celle de la véritable résurrection. Les quatre compagnies de sapeurs-aérostiers des quatre premiers régiments du Génie furent réunies à Versailles pour constituer le 25^e bataillon du premier régiment du Génie. Cette nouvelle unité fut placée sous les ordres du chef de bataillon Hirshauer, une grande figure de la conquête de l'air. C'est à ce moment que le *Manuel de l'aérostier* va présenter « les notions générales sur l'aérostation à l'usage des aéronautes et des candidats au bataillon des sapeurs-aérostiers militaires ». On doit cet ouvrage au capitaine Do, de l'Inspection permanente de l'Aéronautique militaire. Ce manuel traite du recrutement, de l'enseignement et de l'équipement des aérostiers.

L'Instruction sur l'incorporation des élèves des écoles d'aérostation du 28 avril 1906 s'adresse à des candidats déjà initiés et qui ont passé un concours aux épreuves suivantes : tir (coefficient 5) ; gymnastique (coefficient 5) ; notions générales sur l'aérostation, dont l'emploi du baromètre et du lest (coefficient 10) ; exercice pratique de manipulation du matériel aérostatique (coefficient 30).

Dans le programme d'enseignement figurent toutes les connaissances nécessaires pour parvenir au principe d'Archimède et à la notion de force ascensionnelle. Parmi les titres énumérés figurent la pression atmosphérique (variations avec la température et l'altitude), le baromètre.

Dans la liste des « instruments et papiers à emporter dans la nacelle en ascension » sont inscrits :

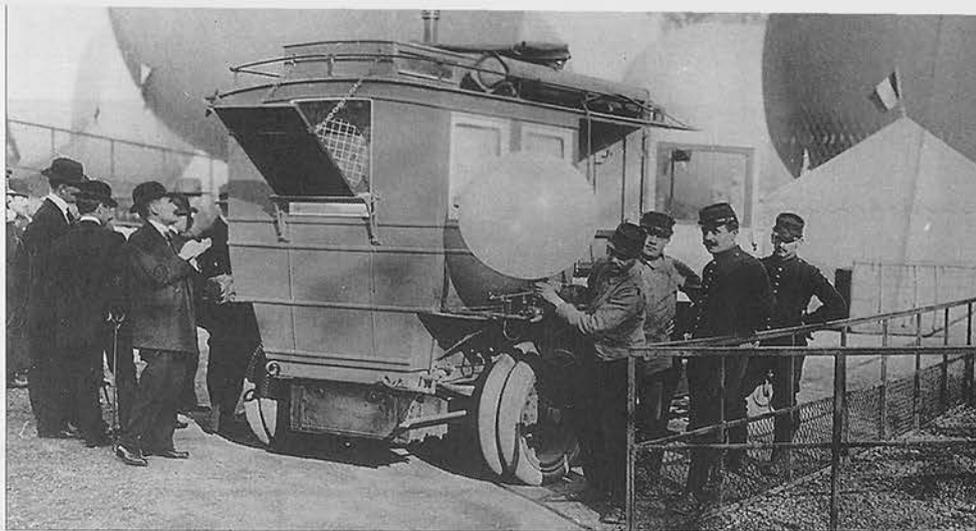
- baromètres altimétriques, en nombre variable, autant que possible même nombre que celui des aéronautes ;
- un baromètre Bordé ;
- un baromètre enregistreur ;
- un baro-thermo-hygromètre ;
- un statoscope ;
- un thermomètre ;
- etc.

Le baromètre altimétrique Bordé indique automatiquement à l'aéronaute, même distrait, la nature du mouvement vertical du ballon. Le statoscope Richard répond au même besoin. Il s'agit d'un matériel prévu pour des altitudes ne dépassant pas 1 500 à 2 000 m.

Le soin apporté par le capitaine Do à la rédaction de son manuel ne laissait absolument pas prévoir la décision de 1911 qui supprima les compagnies d'aérostiers de campagne. Par contre, elle admettait le maintien provisoire, jusqu'à « usure du matériel approvisionné », des compagnies d'aérostiers de place laissées à la disposition des gouverneurs des grandes places fortes : Verdun, Toul, Épinal, Belfort.

Cependant en 1912, le Haut Commandement commença à prendre conscience de l'intérêt de l'aviation dans les opérations. Le général Hirshauer devint commandant des troupes d'aéronautique, où aviateurs et aérostiers étaient réunis. Le 14 juillet 1912, le président de la République remit au colonel Voyer, commandant des troupes d'aérostation, le drapeau de l'Aéronautique portant trois inscriptions : Fleurus, Extrême-Orient et Maroc.

Le 2 août 1914, la première guerre mondiale éclatait.



On a pu écrire que, ce jour-là, la prise de conscience de 1912 n'avait pas encore produit d'effets. L'aérostation française se trouvait surprise sans doctrine d'utilisation, sans personnel observateur, sans moyens de liaison, sans moyens de défense. Toutes ces faiblesses durent être rapidement compensées. Deux faits y contribuèrent : les aérostiers d'Épinal firent la preuve que, poussés au-delà de la ligne des forts, les ballons pouvaient servir utilement à la guerre de campagne. Plus persuasifs encore furent les ballons allongés (les « drachen ») qui s'élevèrent dans le ciel, à l'arrière des lignes allemandes.

Pendant toute la durée de la guerre l'effort fut continu pour rattraper le retard initial, puis pour répondre aux besoins croissants des commandants d'armée confrontés aux nécessités de la guerre de position. En 1915, le nombre de vingt-quatre compagnies d'aérostiers fut rapidement atteint. En mai 1916, on en comptait 35 et, en 1918, 76. Les journalistes pouvaient évoquer « la ligne immuable des ballons qui jalonnent le front, où l'observateur attend patiemment un indice d'activité au-delà des lignes ennemis ».

Au début, le ballon français d'observation était sphérique, de 750 m³, gonflé à l'hydrogène comprimé. La compagnie comptait 150 aérostiers. Très vite, le matériel s'avéra inutilisable par vent atteignant 10 m/sec. On adopta alors le ballon allongé de modèle Caquot, la « saucisse », en service sur tout le front à partir de 1916. D'un volume de 830 m³, les saucisses permettaient des observations utiles par vent de 16 m/sec. Des observateurs habiles s'en servaient même jusqu'aux vents de 18 à 20 m/sec.

Les conditions d'exploitation étaient les suivantes : mise en station à 6 ou

7 km de la ligne adverse, suffisamment loin des localités et des concentrations de troupes : le ballon attire le feu de l'artillerie adverse. La hauteur de l'observation variait, en principe, de 700 à 1 500 m. Sans brume la limite de surveillance était de l'ordre de 12 km. Par temps limpide elle pouvait atteindre 15 à 18 km. Mais, pratiquement, la portée réelle n'était annoncée qu'au cours de l'ascension.

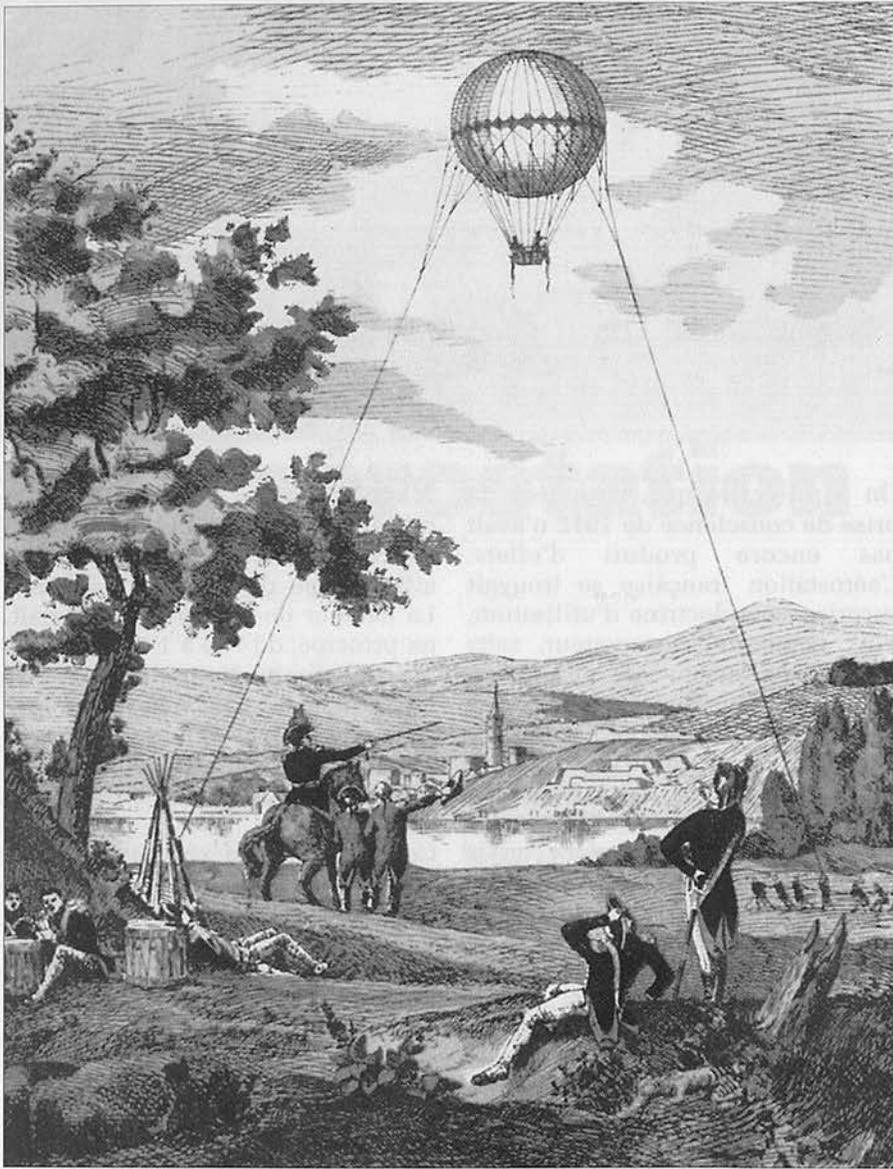
Cette observation par ballon captif comportait des lacunes car elle ne pouvait être que diurne. Et même le jour, le jeu du relief introduisait des zones non visibles, quelquefois révélées par l'observation simultanée de deux ballons ou par l'association d'un ballon et d'un observateur au sol.

Si l'aérostier avait en sa faveur la continuité de la surveillance diurne et des liaisons téléphoniques constantes avec le sol, l'aviateur se révéla rapidement mieux à même de découvrir les objectifs, de les situer avec plus d'exactitude, de contrôler les zones non visibles par ballon. La coordination des deux moyens par le chef du Service aéronautique d'Armée s'imposait.

Les aérostiers furent très tôt motorisés. Il leur était demandé de pouvoir déplacer le treuil et le ballon sans dégonflement. Il était admis que cela pouvait se faire dans un rayon d'au moins 20 km, à la vitesse de 7 km/h. Surtout en cas de mouvement vers l'avant, on s'est efforcé de réussir de tels déplacements.

À titre indicatif, du 15 au 30 septembre 1915, les six ballons de la X^e Armée ont signalé 511 batteries ennemies en action et effectué 435 réglages de tirs français.

Le 5 mai 1916, une zone du front fut affectée par une violente « bourrasque » survenue inopinément, qui causa la perte de 24 ballons captifs,



En 1795,
devant Mayence assiégée

dont 21 furent emportés dans les lignes ennemies. Sur 28 observateurs en service, 7 sont restés dans les nacelles et entraînés chez l'ennemi. Un sous-lieutenant et un adjudant projetés au sol ont été tués. Dix-huit observateurs ont pu faire usage du parachute, onze se sont posés normalement, deux traînés au sol sont morts.

Cette catastrophe amena de la part du Haut Commandement la prise presque immédiate de dispositions nouvelles de sécurité s'achevant sur la conclusion suivante de la circulaire du 13 mai 1916 : « les améliorations apportées au service des avertissements météorologiques permettront vraisemblablement à l'avenir de prévenir, tout au moins de limiter, les accidents causés par la bourrasque ».

Cette circulaire du 13 mai 1916 est en effet sortie sous le titre : « Instruction sur le fonctionnement des avertissements météorologiques

de l'aéronautique ». Elle qualifie un nombre important d'unités nouvelles pour la signalisation des vents forts et définit les procédures de transmission rapide de leurs avertissements. Le système des AVB (avis de variation brusque) s'y trouve préfiguré !

À la fin de la « Grande Guerre », l'aérostation jouissait d'une considération unanimement partagée. On s'engagea dans l'Entre-deux-guerres en veillant à son développement.

Le 1^{er} novembre 1919, le Commandement Supérieur décida la constitution de deux groupes d'aérostation comprenant sept bataillons.

Le 1^{er} juillet 1920, ces deux groupes devenaient le premier et le deuxième régiments d'aérostation. Le premier régiment, dont le commandement était à Versailles, comprenait le parc n° 1 de matériel et de réparation et quatre bataillons placés à Épinal, Compiègne, Versailles et Angers. Le deuxième régiment

comprenait le parc n° 2 de matériel et trois bataillons placés à Nevers, Toulouse et Privas. Le Centre d'instruction de l'aérostation s'installa à Cosnes. En 1923, il fut transféré à Versailles devenant le Centre d'études de l'Aéronautique. En 1932, les bataillons d'Angers et de Privas furent supprimés et une nouvelle unité fut créée à Romans. En 1933, le premier régiment au complet fut basé à Compiègne ; le deuxième, également au complet, à Toulouse. En 1934, une nouvelle articulation intervenait : la 51^e demi-brigade à Metz, la 52^e à Compiègne, la 53^e à Toulouse. Chaque demi-brigade reçut un drapeau portant les noms de « Fleurus, Extrême Orient, Maroc, Guerre 1914-1919 ». Le drapeau unique de 1912 partit aux Invalides.

Le 2 septembre 1939, la deuxième Guerre mondiale commençait. Ce furent 42 compagnies d'observation qui gagnèrent le front au fur et à mesure de la disponibilité du matériel.

La défaite de 1940 sonna le glas de l'aérostation militaire française. Après 1945, les drapeaux furent remis à certaines formations de l'Armée de l'Air. Celui de la 51^e demi-brigade gagna la base de Mérignac. Celui de la 52^e demi-brigade a été confié au 25^e bataillon du Génie de l'Air, à Compiègne. Celui de la 53^e est-il toujours à Toulouse ?

◆ Pierre Fournier

Bibliographie

Capitaine Do : *Manuel de l'aérostier*. Notions générales sur l'aérostation à l'usage des aéronautes et des candidats au bataillon des sapeurs aérostiers militaires (Paris. Librairie aéronautique).

Archives : Aérostation. Opérations. 10^e Armée 1915-1918.

L'aérostation d'observation. Revue *L'Aéronautique* août 1919 n° 3 ; octobre 1919 n° 5.

Manville Marcel : *L'aérostation de 1783 à 1983*.