

Oswald Boelcke

Oswald Boelcke est né le 19 mai 1891 à Giebichstein (Saxe-Anhalt). En 1911, il s'engage comme élève officier au 3^e bataillon de télégraphie de Coblenche et suit sa formation militaire à l'école de guerre de Metz (alors allemand). C'est là qu'il observe la présence quotidienne de Zeppelins au-dessus de la ville et lors de sorties commémoratives sur les champs de bataille de la guerre de 1870. Ayant réalisé un baptême de l'air en 1913, il intègre en mai 1914 les troupes aériennes de l'Armée de terre allemande, volant tout d'abord comme observateur sur la ligne de front.

A l'été 1915, il est affecté à Douai où il fait la connaissance de Max Immelmann¹. Il remporte sa première victoire en combat aérien le 4 juillet 1915. A sa huitième victoire avec Immelmann, l'empereur Guillaume II leur décerne la croix « Pour le Mérite »², la plus haute distinction prussienne pour courage face à l'ennemi.

En mars 1916, au début de la bataille de Verdun, le groupe de combat sur monoplaces, embryon des futurs Jagdstaffel (Jasta - escadrille de chasse), est créé, composé de 5 pilotes de combat. Avant la bataille de la Somme, l'Etat-major allemand se rend compte de sa perte de supériorité aérienne et confie à Boelcke la réorganisation de ce secteur. Celui-ci commence par reformer les unités : escadrilles de 12 avions répartis en 2 groupes de 6, eux-mêmes divisés en 2 sous-groupes de 3. Il formule également les premiers principes du combat aérien, plus connus sous le nom de « [Dicta Boelcke](#) » dont certaines sont toujours applicables de nos jours. Boelcke finit par être connu de ses adversaires qui bombardent sa base à plusieurs reprises.

Le 28 octobre 1916, alors qu'il a déjà effectué 5 missions avec son escadrille, il est appelé à redécoller avec 5 autres pilotes. Il attaque alors un avion anglais sans se rendre compte que l'un des membres de son groupe, le sous-lieutenant Erwin Böhme³, a choisi la même cible. La partie inférieure du fuselage de Böhme touche l'aile supérieure gauche de l'avion de Boelcke. Les deux pilotes s'écrasent ; Böhme survit mais Boelcke est tué sur le coup, ayant omis d'attacher sa ceinture qui aurait pu lui sauver la vie.

Les Britanniques larguent, par la suite, au dessus du front une gerbe en son honneur.

Dicta Boelcke : liste de 8 règles fondamentales applicables en combat aérien formulé par Oswald Boelcke durant la Première Guerre mondiale.

1) Avantage

« *Donnez-vous l'avantage avant d'attaquer et gardez si possible le soleil derrière vous* »

2) Combattre jusqu'au bout

« *N'interrompez jamais une attaque en cours* »

3) Patience

« *Tirez seulement quand vous vous trouvez près de l'adversaire et quand il est clairement en vue* »

4) Vigilance

« *Surveillez toujours l'adversaire et ne vous laissez jamais duper par ses ruses* »
Une ruse consistait à faire croire que l'on était touché et de partir en vrille pour revenir dans le combat. Durant le conflit, il n'était pas chevaleresque de continuer à tirer sur un ennemi en perdition. Boelcke alla contre le principe qu'un pilote abandonne un avion partant en vrille.

5) Attaque par l'arrière

« *Quelle que soit l'attaque, il est important de surprendre l'adversaire par derrière* »
Attaquer son adversaire de face fait que l'on s'expose aux tirs ennemis.

6) Confrontation

« *Quand l'adversaire pique vers nous, n'essayez pas de l'éviter mais volez dans sa direction* »

7) Repli

« *Quand vous volez au-dessus des lignes ennemies, n'oubliez jamais votre itinéraire de repli* »

C'est le non respect de cette règle qui sera fatal à von Richthofen le 21 avril 1918. Durant la guerre, la navigation aérienne est exclusivement basée sur l'observation de repères au sol.

8) Escadrilles

« *Pour les escadrilles, agissez toujours par groupes de quatre ou six. Quand le combat s'éparpille, évitez que plusieurs avions attaquent un seul adversaire* »

Au début de la guerre, les combats aériens sont plutôt des duels. Avec le nombre croissant de machines, Boelcke reconnaît que l'ère du chasseur solitaire est révolue. Il enseigne à ses élèves la nécessité de travailler en équipe. Attaquer en équipe permet au leader de se concentrer sur sa cible tandis que les ailiers assurent sa protection. C'est ainsi que la tactique leader/ailier est devenue une des clés de succès et de survie dans les combats aériens.

¹ **Max Immelmann (1890-1916)** : As de l'aviation allemande de la Première guerre mondiale (17 victoires). Une manœuvre acrobatique utilisée pour inverser rapidement la direction du vol - demi-boucle suivie par d'un demi-tonneau au sommet - porte son nom. Il est tué au combat au-dessus de Sallaumines dans le nord de la France.

² « **Pour le Mérite** » : décoration prussienne créée par Frédéric II en 1740 avec un libellé (inscrit sur la croix) en français, langue des cours royales et de la diplomatie d'alors. Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, c'est la décoration allemande la plus prestigieuse.

³ **Erwin Böhme (1879-1917)** : As allemand crédité de 24 victoires. Guide de haute montagne en Suisse avant la guerre, il est qualifié pilote en décembre 1914. Décoré de la croix Pour le Mérite.

Les As de la Première Guerre mondiale

Le système d'homologation des victoires de l'armée allemande est, avec le système français, l'un des plus rigoureux de tous les belligérants. Pour les Français, il faut que l'appareil tombe du côté allié de la ligne de front et qu'il y ait au minimum deux témoins au sol.

Il faut au moins 5 victoires homologuées pour revendiquer le titre d' « As ».

[Tableau des As](#)

Allemagne : 393 aviateurs allemands ont revendiqué au moins 5 victoires pendant la Grande Guerre.

Autriche-Hongrie : 49 pilotes austro-hongrois peuvent prétendre au rang d'As.

Belgique : la force aérienne compte 5 As.

France : 182 As dont 37 sont morts au combat pendant la guerre. Représentant 3 % des pilotes de chasse formés en France, ils totalisent 1 756 victoires homologuées sur un total général de 3 950.

Empire britannique : 1 031 As déclarés mais le système d'homologation des victoires est l'un des plus laxistes. Ainsi un appareil laissé en vrille ou mis en fuite est considéré comme une victoire.

Italie : 44 pilotes ont remporté le titre d'As. Toutes les revendications des aviateurs italiens ont été vérifiées après la guerre en examinant les archives autrichiennes. Certains palmarès ont été revus à la baisse.

L'aviation durant la Grande Guerre

L'aviation durant le conflit va évoluer très rapidement. Vingt ans après le premier vol de Clément Ader⁴ (1890), de nombreuses modifications sont à apporter : faiblesse des moteurs, charge utile extrêmement limitée, matériel rudimentaire, manque d'expérience des ingénieurs.

Dès 1909, ces machines évoluant à grande vitesse sont considérées comme des armes et non plus des jouets.

« Le ciel est sur le point de devenir un nouveau champ de bataille aussi important que les champs de bataille sur terre et sur mer....En vue de conquérir les airs, il est nécessaire de priver l'ennemi de tout moyen de vol, en le frappant dans les airs, sur ses bases d'opération ou sur ses centres de production. Nous ferions mieux de nous habituer à cette idée, et nous y préparer. » Giulio Douhet (officier italien), 1909.

En 1911, le capitaine Bertram Dickson⁵ prophétise l'usage militaire de l'aviation. Il prédit une première utilisation liée à la reconnaissance qui forcera chaque camp à essayer de « gêner ou prévenir l'ennemi, obtenir des informations », provoquant les premières batailles pour le contrôle des airs.

Le premier usage opérationnel d'un avion est le 23 octobre 1911 lors de la guerre italo-turque et le premier avion abattu au combat est un monoplan Nieuport, le 10 septembre 1912.

Au début de la guerre, il y a encore des débats sur l'utilité de l'aviation dans la guerre. L'Allemagne privilégie les Zeppelins tandis que la Grande-Bretagne, en retard, se repose largement sur l'industrie aéronautique française. Les premières batailles de 1914 montrent les limites de la cavalerie pour les missions de reconnaissance face à la puissance de feu très élevée des armées modernes. Les reconnaissances aériennes jouent alors un rôle crucial lors de la « guerre de mouvement » de 1914, aidant les Alliés à stopper l'invasion de la France. Lors de la première bataille de la Marne, les avions d'observation découvrent les points faibles de l'armée allemande, offrant ainsi aux Alliés l'avantage. De même, les reconnaissances allemandes permettent la victoire de Tannenberg (1914) sur les forces russes.

Avec l'établissement de la guerre de position, les armées développent les reconnaissances photographiques, afin de construire une carte du réseau de tranchées de l'ennemi. A partir de 1915, des appareils biplaces sont équipés de radios primitives pour communiquer en Morse, sans récepteur. Ces missions permettent à l'artillerie de tirer sur des cibles invisibles depuis la position de tir. En 1914, les avions ne peuvent emporter que des chargements très légers, néanmoins les premiers bombardements tactiques et stratégiques ont lieu dès les premiers jours de la guerre.

Au début du conflit les combats aériens sont très rares et les équipages se saluent, se sourient. Rapidement, ils se lancent des briques, des grenades, des cordes destinées à s’emmêler dans les hélices... Le premier avion abattu par un autre est un appareil austro-hongrois sur le front de l’Est, le 8 septembre 1914. Puis les pilotes utilisent des armes à feu. Le 5 octobre 1914, le mécanicien Louis Quenault⁶ abat un avion allemand avec une mitrailleuse. Il s’agit de la première victoire aérienne de l’histoire.






Dès 1912, les Britanniques de chez Vickers avaient expérimenté des appareils équipés de mitrailleuses. Si la place naturelle de la mitrailleuse est à l’avant (capacité offensive) entre l’hélice et le poste de pilotage, cette configuration provoque la destruction rapide de l’hélice par une partie des balles. Les premiers essais de tir interrompu sont menés avant-guerre dans de nombreux pays.





Les premiers appareils de chasse sont le [Vickers F.B.5](#) britannique et les [Morane-Saulnier L et N](#) français. *En juillet 1915*, les Allemands rendent opérationnels le [Fokker E.III](#), premier appareil possédant une mitrailleuse synchronisée permettant de tirer à travers l’hélice, redoutable avantage face à des appareils plus anciens. *Fin 1915*, les Allemands ont acquis la supériorité aérienne remise en cause dès *janvier 1916* par les Alliés avec le [Nieuport 11](#) français. Très vite, il devient évident que le rôle des chasseurs est d’attaquer les biplaces de reconnaissance et de guider l’artillerie, mais aussi d’attaquer les ballons d’observation, de mitrailler le sol et de protéger les bombardiers. Jusqu’à la fin de la guerre, le mitraillage des tranchées devient une routine et les troupes au sol, sous la menace constante des avions, n’ont pas de réelles possibilités de défense.

A la fin 1916, les Allemands rétablissent leur supériorité aérienne grâce à l’[Albatros D.III](#) et créent des unités de chasse spécialisées (Jagdstaffeln). Celles-ci infligent de lourdes pertes aux Alliés durant la première moitié de 1917. Puis, à partir de l’été, de nouveaux appareils alliés arrivent en nombre sur le front... Les [Sopwith](#) Camel britannique et [SPAD S.XIII](#) français s’imposent comme les meilleurs appareils de la guerre et les Alliés reprennent peu à peu la suprématie aérienne.

En 1918, les pénuries pénalisent les Empires centraux. L’Allemagne introduit cependant le [Fokker D.VIII](#), avion si redoutable que les Alliés exigent, lors du traité de Versailles, que leur soient remis tous les appareils existants.

A la fin de la guerre, l’impact des missions aériennes sur la guerre au sol est principalement tactique. Les progrès de l’artillerie sont directement liés au développement de l’aviation qui permet de repérer les cibles et de rectifier les tirs.

	<p><u>Vickers F.B.5</u> : avion de chasse britannique biplan à hélice propulsive, surnommé « Gunbus ».</p> <p>Mise en service : février 1915 Date de retrait : 1916.</p>
 	<p><u>Morane Saulnier</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Le type L</u> ou « Parasol » avion de chasse français. Guynemer remporte sa première victoire sur un appareil de ce genre. <p>Mise en service : 1915 Date de retrait : 1918 600 exemplaires construits.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Le type N</u> ou « Bullet » avion de chasse français monoplan. <p>Mise en service : avril 1915 Rapidement retiré du front après 49 exemplaires construits.</p>
	<p><u>Fokker E.III</u> : avion de chasse monoplan haubané allemand. Premier avion de chasse produit en série à disposer d'une mitrailleuse synchronisée tirant à travers l'hélice. Il est surnommé par les Alliés le « fléau Fokker ».</p> <p>Mise en service : août 1915 258 exemplaires construits.</p>
	<p><u>Nieuport 11</u> : un des chasseurs biplans les plus célèbres, très vite surnommé « bébé Nieuport » (appareil court, compact et léger). Il fait ses preuves durant la bataille de Verdun en infligeant des pertes considérables aux Allemands et au « fléau Fokker ».</p> <p>Mise en service : janvier 1916.</p>

	<p><u>Albatros D.III</u> : biplan monoplace allemand ayant à la base une cellule de chasseur Nieuport.</p> <p>Mis en service en décembre 1916 ; il connaît de nombreuses difficultés jusqu'à être interdit de vol un temps. C'est l'avion de tous les As allemands.</p>
	<p><u>Sopwith Camel</u> : avion de chasse britannique, un des plus maniables de tous les temps tout en étant très compliqué à piloter. Il y eut autant de pilotes de Camel tués dans des accidents que perdus au combat.</p> <p>Mise en service : juin 1917 Date de retrait : 1922.</p>
	<p><u>SPAD S.XIII</u> : biplan de chasse français, le plus rapide de l'époque. Ses ailes fines lui permettent d'atteindre plus de 350 km/h en piqué (tactique préféré de René Fonck). Il devient le meilleur chasseur de l'époque malgré sa difficile prise en main par des pilotes inexpérimentés.</p> <p>Mise en service : mai 1917 8.472 exemplaires construits.</p>
	<p><u>Fokker D.VIII</u> : chasseur biplan allemand, considéré comme l'un des meilleurs chasseurs de la guerre. Sa maniabilité même à haute altitude lui a permis de surclasser nombre de ses adversaires.</p>

⁴ **Clément Agnès Ader (1841-1925)** : Ingénieur français, pionnier de l'aviation. Ayant besoin d'argent pour concrétiser son projet de faire voler un engin plus lourd que l'air, il s'intéresse au téléphone naissant et commercialise le système de Graham Bell et celui de Cyrille Duquet. Il invente le théâtrophone.

⁵ **Bertram Dickson (1873-1913)** : pionnier de l'aviation, c'est le premier militaire britannique à se qualifier en tant que pilote. En 1910 il est impliqué dans la première collision aérienne.

⁶ **Louis Jean Eugène Quenault (1892-1958)** : caporal mécanicien aviateur, célèbre pour avoir participé au premier combat aérien victorieux de l'histoire, le 5 octobre 1914.