

Le 19 mars 1922, le Hauptmann (capitaine) allemand [Franz Hailer](#) atterrit, sur skis et sur roues, sur le glacier du '[Schneeferner](#)', tout près du sommet de la [Zugspitze](#) (2 962 m). Malheureusement, l'appareil capote et doit être démonté pour être redescendu dans la vallée. Cet événement met en évidence l'existence d'une aviation de la police bavaroise, reliquat d'une troupe d'aviation bavaroise dissoute après la première guerre mondiale. Sur la base d'un article rédigé par [Harad Potempa](#), un historien militaire né en 1963 et lieutenant-colonel de la [Bundeswehr](#), traduit librement en français, augmenté par nos soins et mis au présent, [Pilote de Montagne \(PdM\)](#) et [Theatrum Belli](#) vous font revivre l'épopée d'une armée de l'air méconnue, voire totalement inconnue en France...

ORGANISATION DE L'ARMÉE IMPÉRIALE ALLEMANDE

Avant de nous lancer dans la rédaction de l'article en question, rappelons que de [Deuxième Reich \(Empire\) allemand](#) naît de la défaite française de 1870, qu'il est fondé le dimanche 1^{er} janvier 1871 et officiellement proclamé dans la Galerie des glaces du château de Versailles le mercredi 18 janvier 1871, c'est-à-dire bien avant la signature officielle du [Traité de Francfort](#), le mercredi 10 mai suivant.

Cependant, cet empire est plus une confédération d'États abandonnant certaines prérogatives régaliennes au nouveau [Kayser](#) (Empereur) mais, très paradoxalement, certains d'entre eux entretiennent une armée et une école de guerre nationales, ce qui leur permet de peser sur les décisions du Haut état-major allemand. Pour illustrer ce fait, référons-nous à l'ouvrage de [Charles De Gaulle](#) publié en 1924 et intitulé [La discorde chez l'ennemi](#)... C'est pourquoi le [Kayser Wilhelm II](#) ([Guillaume II](#)) montre un intérêt certain pour la création, *ex nihilo* ou presque, d'une [Kaiserliche Marine](#) (Marine impériale) ainsi que pour les aventures coloniales, lointaines ([Togo](#), [Cameroun](#), [Sud-Ouest Africain](#), [Afrique orientale allemande](#) [[Tanganyika](#), [Ruanda-Urundi](#)]...), voire très lointaines ([Nouvelle Guinée allemande](#), [îles Mariannes allemandes](#), [îles Samoa allemandes](#), comptoir de [Tsing-Tao](#), en Chine)...

Pour sa part, royaume continental ne disposant d'aucun débouché maritime, la [Bavière](#) ne dispose que d'une armée de Terre. C'est donc au sein de celle-ci que naîtra et se développera une composante aérienne appelée [Bayerische Fliegertruppe](#) (Troupe d'aviation bavaroise). Laissons à Harald Potempa le soin de nous conter la suite :

« L'ALLEMAGNE, INFÉRIEURE DANS LES AIRS

Au début du XX^e siècle, de nouveaux aéronefs sont inventés, testés et mis en service. Ceci est valable aussi bien pour l'avion que pour le ballon et le dirigeable, qui trouvent de plus en plus un usage militaire. Les grandes puissances européennes arment massivement sous la menace d'un conflit mondial et le secteur aérien est, lui aussi, impacté. Pour ce qui est des aérostats, la situation entre les grandes puissances européennes est équilibrée tandis que l'Allemagne domine en matière de dirigeables.

En revanche, pour les avions (inventés entre 1901 et 1903), c'est la France qui mène la danse. Afin de rattraper son retard, l'Allemagne pousse sa marine et son armée de Terre à s'équiper, avec le soutien du privé – industrie et fondations – tandis que, du côté étatique, on plafonne le

prix des appareils et des moteurs de fabrication allemande, on organise des épreuves sportives et des pilotes sont formés.

C'est en 1910 que l'armée prussienne met sur pied une troupe d'aviation à Döbenitz, dans le Brandebourg. La Bavière suit début 1912 sur le terrain d'[Oberwiesenfeld](#), près de Munich. À partir du 1^{er} avril 1912, la Troupe d'aviation bavaroise s'installe à [Oberschleißheim](#) ([Landkreis](#) [arrondissement] de Munich). Le commandement des Troupes d'aviation se transforme en compagnie d'aviation forte de 62 soldats. De cette compagnie sont dérivés, jusqu'en 1914, un bataillon d'aviation avec une école d'aviation et une compagnie d'aviation. Au plan de l'organisation, cette nouvelle troupe est subordonnée au Commandement militaire des affaires aériennes et automobiles (qui deviendra, plus tard, le Commandement militaire des affaires aériennes), lui-même une subdivision du Corps des ingénieurs bavarois.

LA TROUPE D'AVIATION BAVAROISE AVANT 1914

La nouvelle troupe a besoin d'avions et le personnel politique souhaite, entre autres, rester indépendant des usines prussiennes. C'est pourquoi le fabricant munichois [Gustav Otto](#) (1886-1926) fait une offre. Ses biplans deviennent le modèle standard des Troupes d'aviation bavaroises jusqu'en 1914. Moteur et hélice sont disposés à l'arrière, raison pour laquelle on peut y monter une mitrailleuse fixe sans que l'hélice ne gêne le tir. L'équipage du biplace se compose d'un pilote et d'un observateur. Si les militaires du rang et les sous-officiers peuvent, eux aussi, devenir pilotes, en revanche, l'observateur doit avoir rang d'officier. Sa mission est la reconnaissance : avec les yeux, avec les jumelles, avec le bloc note de renseignement, plus tard avec l'appareil photo.

La reconnaissance sert principalement à l'Artillerie, dont la portée peut maintenant atteindre plusieurs kilomètres et qui opère depuis des positions camouflées. Ainsi, les obusiers ne peuvent ni effectuer du tir direct, ni observer les effets de leur tir au-delà de la vue directe, ce que permet, en revanche, le recours aux observateurs, en avion ou en ballon. Une autre mission de l'observateur est le largage de bombes. L'observateur est armé d'un pistolet ou d'une carabine, plus tard d'un fusil-mitrailleur, pour combattre les avions ennemis. En opération, l'ensemble de ces missions est réalisé à une hauteur de 800 mètres, très exactement.

Le plan de mobilisation de 1914 prévoit que chacun des trois corps d'armée bavarois dispose d'une Section de troupe d'aviation en campagne à six avions et d'un effectif de 150 hommes, auxquels il faut rajouter la Festungsfliiegerabteilung (Section d'aviation de forteresse) de [Germersheim](#) ([Rhénanie-Palatinat](#)), avec quatre appareils. L'aérodrome de [Schleißheim](#) doit devenir une Flieger-Ersatz-Abteilung (FEA/Section de réserve des troupes d'aviation) responsable de la logistique, de la formation, du remplacement ainsi que du redéploiement du personnel.

DÉBUT DU CONFLIT / GUERRE DE POSITION

Au déclenchement de la guerre, en août 1914, les forces terrestres du Reich allemand

disposent de plus de 232 avions répartis au sein de 33 sections d'aviation. Les trois sections d'aviation bavaroises accompagnent l'armée de Terre bavaroise en opération au sein de la 6^e Armée déployée en Lorraine. Il s'agit là du dernier engagement homogène de l'armée bavaroise et, donc, de ses Troupes d'aviation. Par la suite, les unités bavaroises sont de plus en plus amalgamées avec d'autres unités allemandes au combat, ce qui vaut également pour les troupes d'aviation. Le gros des troupes est affecté au front occidental, une minorité d'entre elles sur le [front oriental](#), quelques sections spécifiques sur le front italien, dans le Sud-Est et, en particulier, en [Palestine](#).

Le début de la guerre de mouvement réclame son tribut à la troupe d'aviation. Comme les tirs de mitrailleuse et de fusil depuis le sol limitent les capacités opérationnelles des machines, la zone d'évolution opérationnelle passe de 800 à 1 800 mètres de hauteur. Ceci impacte le fonctionnement des moteurs pendant le chaud mois d'août, de telle sorte qu'après six semaines de guerre, 40 % des avions sont hors de combats pour des faits techniques. La logistique doit donc se réarticuler, péniblement.

Au tournant des années 1914-1915, la guerre s'immobilise de la mer du Nord jusqu'à la frontière suisse. Cependant, les aéronefs peuvent malgré tout observer la ligne de front et au-delà. Ils peuvent reconnaître les mouvements de l'ennemi, tenter de contrebattre l'Artillerie ce qui, dans 40 % des cas, échoue, et larguent des bombes. En 1915, le début de la production des avions de combat (des monoplaces tirant avec des mitrailleuses fixes tirant vers l'avant), d'abord en France, puis en Allemagne avec [Fokker](#) et [Pfalz](#), marque le commencement des combats aériens. Les avions arrivent au combat en commandos de monoplaces de combat (Kampfeinsatz-Kommandos [KEK]), plus tard en Jagdstaffeln ([Jasta](#)/Escadron de chasse) et en escadrille de chasse. Ils ont tous une fonction particulière, c'est-à-dire couvrir l'espace aérien d'évolution, en interdisant l'accès à l'ennemi et y protéger les biplaces comme les ballons. Les avions de pilotes de chasse doivent attester de leurs victoires sous forme d'avions abattus. La propagande des parties au conflit les érige en véritables héros.

MÉDAILLÉS MILITAIRES

Les récipiendaires de l'ordre militaire bavarois de Max-Joseph et de l'ordre prussien 'Pour le Mérite' sont les suivants :

Prénom/Nom	Dates	Grade	Distinction	Victoires	Remarques
Maximilien Ritter* von Mülle	1887-1918	Oberleutnant	Max-Joseph Orden (posthume) 'Pour le Mérite' (1917)	28	Abattu pendant une opération en Belgique. Premier cas dans lequel un roturier devient officier.
Robert Ritter von Greim	1892-1945 (suicide)	Oberleutnant	Max-Joseph Orden (1918) 'Pour le Mérite' (1918)	30	Pendant la seconde guerre mondiale, général commandant de la Luftwaffe. Generalfeldmarschall (1945).

<i>Eduard Ritter von Schleich</i>	1888-1947	Hauptmann	Max-Joseph Orden (1918)	~ 30	<i>Pendant la seconde guerre mondiale, général commandant de la Luftwaffe. Instructeur pilote depuis 1914 suite à une blessure au combat.</i>
<i>Max Ritter von Mulzer</i>	1893-1916	Leutnant	Max-Joseph Orden (1916) 'Pour le Mérite' (1916)	8	<i>Gravement blessé lors d'un crash près à Valenciennes (France).</i>
<i>Adolf Ritter von Tutschek</i>	1891-1918	Hauptmann	Max-Joseph Orden (1915) 'Pour le Mérite' (1917)	29	<i>Abattu pendant un combat aérien au-dessus de Brancourt-le-Grand (France).</i>
<i>Eduard Ritter von Dostler</i>	1892-1917	Oberleutnant	Max-Joseph Orden (1917) 'Pour le Mérite' (1918)	+ de 25	<i>Abattu pendant une opération dans les Flandres (Belgique) le 21 août 1917.</i>
<i>Fritz Ritter von Röth</i>	1893-1919	Oberleutnant der Reserve	Max-Joseph Orden (posthume)	28, dont 20 ballons captifs.	/
<i>Otto Kissenberth</i>	1893-1919	Oberleutnant der Reserve	'Pour le Mérite' (1918)	19	<i>Démobilisation après de très graves blessures contractées au cours d'un crash sur le terrain d'aviation d'Épernay (Champagne).</i>









CRÉATION ET MONTÉE EN PUISSANCE

En 1914, la Section d'aviation de campagne ne peut pas répondre à tous les besoins de la guerre. C'est pourquoi on crée des sections et des escadrilles pour mener les différentes missions tandis que la Troupe d'aviation augmente fortement. Ainsi, le nombre d'appareils passe de 20 au début de la guerre à 348 à la fin du conflit.

De quatre unités de combat en 1914 on passe à 41 en 1918. Celles-ci sont organisées en quatre sections d'aviation, formées à la reconnaissance, 14 Sections d'aviation (A) destinées à régler les tirs, 10 escadrilles de combat, chargées du combat air-sol, trois escadrilles de bombardement, chargées de bombarder les arrières et le territoire de l'ennemi ainsi que dix escadrilles de chasse chargées de combattre les avions de combat adverses et de protéger les appareils allemands.

Les contraintes d'une guerre aérienne de plus en plus dure dépassent largement les capacités de la seule escadrille de chasse et de ses douze chasseurs. C'est pourquoi, à partir de 1917, trois à quatre Staffel sont réunies en escadrille, au rang desquelles il faut compter la Bayerische Jagtgeschwader 4 et la Bayerische Bombengeschwader de l'Obersten Heeresleitung 8 (haut état-major de la Heer (armée de Terre 8). À cela, il faut rajouter quelques escadrilles de chasse sur le territoire national, chargées de défendre les régions industrielles du Palatinat et du Sud de la Bavière contre les attaques aériennes en provenance de France et d'Italie.

Cet armement en temps de guerre signifie une multiplication par sept des unités navigantes et une multiplication par dix du nombre des avions. La majeure partie des nouveaux appareils est livrée entre 1916 et 1918, c'est-à-dire pendant la phase d'intensification massive de la guerre aérienne. Pendant la dernière année de la guerre, plus aucune bataille terrestre n'est engagée sans avoir conquis supériorité aérienne permettant de déceler rapidement les attaques adverses, de les reconnaître et de les contrer.

FORMATION ET PERSONNEL

Afin d'assurer une montée en puissance efficace, on a autant besoin d'installations d'instruction que de personnel. C'est pourquoi on ponctionne des experts dans chacune des unités aériennes existantes afin de créer le noyau dur des unités nouvellement créées, celles-ci agrégeant du personnel fraîchement formé. D'autre part, on crée, en plus de la FEA de Schleißheim datant de 1916, une nouvelle FEA à [Fürth](#). À la fin de la guerre, les deux centres réunis disposent de 10 724 hommes, dont la mission était d'entraîner les futurs pilotes et d'assurer le soutien des écoles de formation opérant sur les nouvelles plateformes d'aviation.

Il en existe sept, chacune étant équipée entre 70 et 90 machines d'instruction : Oberschleißheim, [Lachen-Speyerdorf](#) (aujourd'hui en Rhénanie-Palatinat), Fürth, [Lechfeld](#), [Gersthofen](#) (tous deux dans le Landkreis arrondissement d'[Augsbourg](#)), [Bamberg](#) et [Germersheim](#). C'est pourquoi on crée l'Artillerie-Flieger-Kommando (commandement de l'aviation d'Artillerie) à [Grafenwöhr](#) (Landkreis de [Neustadt an der Waldhaab](#)) et la Übungs-Flieger-Abteilung (Section d'entraînement d'aviation) à [Sonthofen](#) (Landkreis d'[Oberallgäu](#)). On crée également une Flieger-Funk-Schule (École des transmissions d'aviation) et une Beobachterschule (École d'observateurs) à [Oberschleißheim](#), ainsi qu'une Beobachterschule 2

(Fliegerschutzenschule) à Lechfeld. Au total, l'ensemble des écoles compte 2 374 personnels permanents alors que la troupe d'aviation engagée en opération en compte, pour sa part, que 5 705...

La haute qualification du personnel ne concerne pas seulement les pilotes, un groupe constitué à 75 % de sous-officiers et de militaires du rang observateurs et tireur d'élite. Cela concerne aussi les le personnel au sol, qui doivent maintenir en condition des avions constitués de tuyaux en acier, de bois, de câbles et de tissus de lin, et doivent donc être formés en conséquence. Il en va de même pour les caméras, les armes, les bombes, les appareils radio, le carburant et les pneus.

LOGISTIQUE ET PRODUCTION

Au moment de la montée en puissance de la troupe d'aviation, de nouveaux aérodromes sont nécessaires tant en Bavière qu'en opération, ainsi que des appareils et de moteurs de rechange. Les aérodromes eux-mêmes sont constitués de simple prairies à peu près planes, les hangars et les entrepôts sont, pour la plupart, en bois, tandis qu'en opération, les troupes peuvent être cantonnées sous la tente. La logistique arrive par voie ferrée, c'est pourquoi il faut se positionner à proximité de nœuds ferroviaires, voire se placer sous la protection de trains de campagne. C'est pourquoi aussi la troupe d'aviation dispose de son propre Flieger-Bau-Bataillon (bataillon du Génie de l'Air), fort de 1 300 hommes. À Dreisenhofen (district de Munich), l'unité dispose de sa propre scierie, qui produit des parties de hangars destinés à être montés, au front, par des groupes de montage mobiles.

Avec les [U-Boote](#) (sous-marins), les avions représentent l'une des principales priorités pendant les années de guerre 1917/1918. Côté allemand, ce sont près de 48 000 avions de toute taille et près de 52 000 qui sont produits. Cela n'advient que parce que certaines grandes entreprises au capital suffisant se sont consacrées à la construction des avions et à la fabrication des moteurs alors qu'elles produisaient autre chose auparavant. Les fabricants d'avions et de moteur Fokker, [Rumpler](#), [Luftverkehrsgesellschaft \(LVG\)](#), [Aviatiker Gustav Otto \(AGO\)](#), Pfalz, [Daimler](#), [Benz](#), [Opel](#), [Argus](#), sont complétées par les sociétés Hannover, [Siemens-Schuckert](#), [Halberstadt](#), Staaken, [Zeppelin](#), la Maschinefabrik Augsburg-Nurnberg (MAN), mais aussi la toute nouvelle [Bayerische Motoren Werke \(BMW\)](#). Au final, il n'existe plus de machine purement bavaroises pour les troupes d'aviation bavaroises.

DÉMOBILISATION

Après l'[Armistice](#) [du 11 novembre 1918], les unités bavaroises sont rapatriées en Bavière et y sont démobilisées. Quelques équipages participent aux combats de la [Révolution de 1919](#) et de rares unités aériennes de la police sont constituées. Pourtant, le [Traité de Versailles](#) prévoit un démantèlement complet de l'aviation allemande. Pour ce faire, les appareils et les moteurs sont rassemblés afin d'être livrés aux vainqueurs, certains aérodromes continuent d'être utilisés à des fins civiles tandis que d'autres sont abandonnés, puis réactivés à la montée en

puissance de la [Wehrmacht](#) à partir de 1935.

C'est le 8 mai 1920 que la Troupe d'aviation bavaroise est dissoute. Une partie du personnel naviguant tente de se reconvertir dans l'aviation civile ou dans les escadrilles de police aérienne, tandis que l'immense majorité des pilotes se retrouve sans emploi.

Les documents manuscrits et photographiques de la Troupe d'aviation, dont des milliers de prises de vues aériennes de Palestine, sont regroupés à la [Bayerischen Kriegsarchiv](#) (Archives de guerre bavaroises). Une série de témoignages rejoignent le [Bayerisches Armeemuseum](#) (Musée bavarois de l'armée) ainsi que la plateforme aérienne de Shleißheim du [Deutsches Museum](#) (Musée allemand). »

ÉPILOGUE

Le lecteur passionné par le sujet de l'aviation allemande de l'Entre-deux-guerres pourra se référer à notre article traitant du posé de l'As allemand et aviateur de police [Franz Hailer](#) sur le sommet de la [Zugspitze](#) (2 962 m) le 19 mars 1922, ou aux différents articles que nous avons consacrés aux exploits, heurs et malheurs de l'As allemand [Ernst Udet](#), autre pilote de montagne émérite.

Ce que l'on peut retenir de cet article en particulier, c'est que les Troupes d'aviation bavaroises se sont déployés sur tous les fronts de la première guerre mondiale, dont la Palestine, fait très peu connu en France. Surtout, certaines unités stationnées dans le Sud de la Bavière étaient entraînées au vol dans les Alpes bavaroises, au Tyrol (dont le Sud-Tyrol), dans les Vosges...

Un sujet à creuser à travers de nouveaux articles...

Article de [Harald Potempa](#) traduit de l'allemand par [Bernard Amrhein](#).

LITTÉRATURE

- *Peter Pletschaner, Die Königlich-Bayerischen Fliegertruppen 1912-1919, Planegg 2. Auflage 1992.*
 - *Harald Potempa, Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1914-1918 (Europäische Hochschulschriften, Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 727), Frankfurt am Main 1997.*
 - *Harald Potempa, Luftstritkräfte in Deutschland bis 1918. Unter besondere Berücksichtigung des Königreiches Bayern, in: Eberhardt Birk/Heiner Mollers (Hg.), Luftwaffe im Luftkrieg (Schriften zur Geschichte der deutschen Luftwaffe 3), Berlin 2015, 21-40.*
 - *Hedwig Sensen (Hg.), Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1912-1920 (Blätter zur Geschichte der Deutsche Luft- und Raumfahrt 19), Bonn 2013.*
-

SOURCES

- **[Bayerische Fliegertruppe, von Harald Potempa.](#)**
- **Hubert von Hosslin, *Die Organisation der K.B Fliegertruppe 1912-1919* (Darstellungen aus Bayerischen Kriegs- und Heeresgeschichte 24), München 1924.**
- **Max Zeidelhack, *Bayerische Fliegertruppe im Weltkrieg. Ein Buch der Tatent und Erinnerungen*, München 1919.**