



Quelle “fraternité des ailes” entre les As allemands et français ?

Damien Accoulon

► To cite this version:

Damien Accoulon. Quelle “fraternité des ailes” entre les As allemands et français ? : (1914–1939). Étienne Dubslaff; Paul Maurice; Maude Williams. Fraternisations franco-allemandes en temps de guerre: Perspectives interdisciplinaires des fraternisations lors des conflits franco-allemands contemporains / Deutsch-französische Fraternisierungen in Kriegszeiten: Interdisziplinäre Ansätze zu den Fraternisierungen in den neuzeitlichen deutsch-französischen Konflikten (1799–1945), 16, Franz Steiner Verlag, pp.61-81, 2019, Schriftenreihe des Deutsch-Französischen Historikerkomitees, 978-3-515-12418-8. halshs-03155421

HAL Id: halshs-03155421

<https://shs.hal.science/halshs-03155421>

Submitted on 1 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Damien ACCOULON, « Quelle “fraternité des ailes” entre les As allemands et français ? (1914–1939) », dans Étienne DUBSLAFF, Paul MAURICE et Maude WILLIAMS (dir.), *Fraternisations franco-allemandes en temps de guerre: Perspectives interdisciplinaires des fraternisations lors des conflits franco-allemands contemporains / Deutsch-französische Fraternisierungen in Kriegszeiten: Interdisziplinäre Ansätze zu den Fraternisierungen in den neuzeitlichen deutsch-französischen Konflikten (1799–1945)*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, coll. « Schriftenreihe des Deutsch-Französischen Historikerkomitees », 2019, p. 61- 81.

Version soumise :

Les As¹ de l’aviation, en France comme en Allemagne, se singularisent du reste de l’armée par une expérience combattante radicalement différente de celle de l’infanterie. Les pilotes ont développé un ensemble de codes inspirés par la chevalerie et sont souvent représentés comme supérieurs au commun des mortels. Ils semblent se trouver des affinités avec leurs homologues aviateurs du camp opposé dont ils partagent l’*ethos* nobiliaire. En découle un rapport particulier au pilote ennemi, vu tout autant comme rival que comme égal, avec lequel il est possible d’échanger un salut, voire de lui laisser la vie s’il s’est valeureusement battu.

De tels échanges, s’ils ont eu lieu, peuvent-ils être qualifiés de fraternisations ? Ce concept, qui a connu un regain de popularité depuis la fin des années 1990, n’en est pas moins resté vague, faute de définition historique, tout en devenant générique². Rémy Cazals évoque une « typologie quasi complète des cas de camaraderie entre ennemis, ententes formelles ou tacites, tolérances mutuelles et fraternisation », justifiant qu’Olaf Müller y voit « la forme extrême d’un large éventail

¹ À partir de 1915, les noms des pilotes allemands ayant remporté au moins 4 victoires aériennes sont cités au communiqué des armées (Heeresbericht). À partir de février 1916, le Grand Quartier Général français accorde cet honneur aux aviateurs ayant abattu 5 appareils ennemis, puis 10 à partir d’août 1917, distinguant ainsi l’élite des pilotes, qualifiés d’As par la presse. Les pilotes allemands les plus victorieux (*große Kanonen*) étaient par ailleurs décorés de la médaille Pour-le-Mérite, d’abord à partir de 8 victoires, le seuil étant ensuite progressivement relevé. Depuis les années 1970, l’historiographie a qualifié d’As tout pilote ayant abattu au moins 5 appareils ennemis, quel qu’ait été son camp. Nous reprenons cette définition pour ce qu’elle a de pratique tout en étendant notre analyse aux pilotes de chasse, qui constituent l’essentiel des As.

² Le concept semble notamment porté par l’émergence de France de la querelle historiographique sur la Grande Guerre, trop souvent réduite à la dichotomie entre consentement et contrainte, quand était également interrogé le statut du témoin et de son témoignage dans l’écriture de l’histoire.

de types de comportements subversifs plus ou moins banals »³. Marc Ferro est plus restrictif quand il assimile les fraternisations à des gestes, tels que les échanges de nourriture⁴. Annette Becker y voit plus simplement « un petit arrangement entre ennemis » dans une guerre trop longue, où il ne s'agit bientôt que de préserver le combat patriotique de ceux qui ne doivent surtout pas être morts pour rien. Fortement liées à leur contexte, les trêves locales et fraternisations seraient dans cette perspective un « aspect constitutif de la guerre de tranchées » depuis lesquelles les hommes ont parfois pu échanger par leur relative proximité, « particip[a]nt à l'effort général de sociabilité pour échapper à l'ensauvagement »⁵. Qu'en est-il dans la guerre aérienne où les possibilités de contacts entre adversaires apparaissent moindres, tant en raison de la distance séparant les terrains d'aviation que de l'impossibilité des contacts directs entre les avions en vol ?

Les besoins du combat rapproché entre chasseurs et le survol des lignes permettent des échanges indirects, alors que les pilotes peuvent se rencontrer au sol à l'occasion d'une panne mécanique ou de la capture de l'un d'entre eux. Ces espaces, pour rares qu'ils sont, offrent la possibilité aux très médiatiques As de faire le récit de camaraderies entre combattants plus ou moins romancées, en général contées après la guerre⁶. Ces « fraternisations » sont avant tout une affaire de représentations : de l'autre (adversaire / frère), de soi (soldat / chevalier), de la société (acceptant ou non les échanges entre adversaires) et des interactions opérées entre ces trois entités.

Si, dès la guerre, les As allemands les plus célèbres renversent la norme militaire classique en témoignant d'échanges assimilables à des fraternisations, les productions françaises n'en font jamais cas. Les échanges entre les pays devenant possibles entre-deux-guerres, une circulation des représentations intervient, permettant aux pilotes d'entretenir une mémoire transnationale. Les camaraderies entre ennemis réconciliés y prennent une place croissante et servent des discours politiques parfois contradictoires. Les récits demeurant cependant imprécis et les sources officielles peu dissertes, il apparaît complexe de distinguer les mémoires

³ Marc Ferro, Malcom Brown, Rémy Cazals et Olaf Müller, *Frères de tranchées*, Paris, Perrin, 2005, p. 76 & 178.

⁴ *Ibid.*, p. 229.

⁵ *Ibid.*, p. 164-175.

⁶ Représentant moins de 200 hommes en France et moins de 400 en Allemagne sur l'ensemble de la guerre, les As sont le visage de l'aviation militaire naissante. À ce titre, ils sont à la fois des creusets et des vecteurs essentiels des représentations de l'aviateur de guerre.

plus ou moins recomposées des échanges avérés. Aussi, dans quelle mesure les représentations et imaginaires nationaux ont-ils impacté les récits ?

I. Des pilotes de chasse empreints de l'idéal chevaleresque

Une guerre de chevaliers sportifs, outil de positivation du conflit

Si l'emploi du *topos* chevaleresque a été généralisé à l'ensemble des combattants, celui-ci a été plus fort encore dans les armes techniques, permettant de positionner l'aviateur dans l'histoire positive de la guerre classique⁷. « Guynemer est notre Roland, écrit Henry Bordeaux en 1918. Il est le dernier des chevaliers errants, le premier des chevaliers de l'air »⁸. La fiction chevaleresque permet de réconcilier la morale avec le devoir de tuer en faisant le récit de combats singuliers, joués dans les airs par des duellistes vertueux. La dramaturgie de l'air, empruntée au récit arthurien, projette les populations dans une guerre idéalisée, plus propre que celle qui pulvérise les corps par la puissance des obus⁹. Cette guerre épique propose une vision aseptisée de la violence qu'elle met à distance en la confinant à un espace infini et abstrait – l'air – tout en répondant à des valeurs, des règles anciennement établies¹⁰.

À l'image des sportifs d'avant-guerre qu'étaient les aviateurs, ces pilotes sont des hommes jeunes, volontaires, n'ayant pas peur d'affronter les risques du vol¹¹. Virtuellement égaux sur leurs avions et seulement départagés par le nombre de leurs victimes que les journaux commentent et classent frénétiquement à partir de 1916, ces pilotes deviennent des héros aisément identifiables tandis que la description de leurs « performances » atténue leur violence¹². Les As sont des modèles de vertu et

⁷ George L. Mosse, *Fallen Soldiers: Reshaping the Memory of the World Wars*, New York, Oxford University Press, 1990, p. 119-125.

⁸ Henry Bordeaux, *Vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, 1918.

⁹ Laurence Goldstein, *The Flying Machine and Modern Literature*, Bloomington, Indiana University Press, 1986, p. 89 ; Stefan Goebel, *The Great War and medieval memory: war, remembrance and Medievalism in Britain and Germany, 1914-1940*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, p. 224-225.

¹⁰ George L. Mosse, « The Knights of the Sky and the Myth of the War Experience », in Robert A. Hinde et Helen Watson (dir.), *War, a Cruel Necessity? The Bases of Institutionalized Violence*, New York & London, I.B. Tauris, 1994, p. 132-142, p. 132.

¹¹ Luc Robène, « Les sports aériens : de la compétition sportive à la violence de guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2013, vol. 251, n° 3, p. 25-43.

¹² Thierry Le Roy, « Aviation et Grande Guerre, 1916-1919. La fin des sportifs ? », in Luc Robène (dir.), *Le sport et la guerre : XIXe et XXe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes,

de pureté, le pilotage étant davantage assimilé à accomplissement moral qu'à une maîtrise technique¹³. Cette mystique du vol qui composait l'image de l'aviateur dès avant 1914, est réévaluée par des écrits de guerre qui forgent l'idéaltype de l'officier aviateur¹⁴. Nouveaux chevaliers, les pilotes incarnent « une élite veillant sur le peuple et la nation contre les assauts d'une modernité sans âme et impersonnelle », comme l'écrit George Mosse¹⁵.

Des pilotes imaginés s'imaginant : l'autoreprésentation des As

De ces représentations découle un sentiment d'élévation et de révélation du caractère dans les airs. Ne devant qu'à leur mérite de piloter des engins aussi fantastiques en ayant le droit d'y survivre, ces pilotes se reconnaissent comme différents du commun des mortels et se respectent en tant qu'« élus »¹⁶. Ceux-ci ont de fait été sélectionnés par la hiérarchie militaire pour leur instruction, notamment technique, mais aussi pour leur pratique des sports, qui reste un privilège des élites en partie reversées de la cavalerie inusitée¹⁷.

La rhétorique sportive reste ainsi très présente chez des pilotes évoquant leurs victoires comme des performances et s'envisageant en compétition – mais pas en concurrence – avec les autres « *sportsmen* » ou « *Sportmenschen* »¹⁸. Plus présent en Allemagne qu'en France, ce sentiment sportif intègre l'univers mental, impliquant respect de l'adversaire et *fair-play*. Les pilotes se campent en fonction de ce modèle préétabli et donnent au public ce qu'il attend, écoutant au maximum les descriptions d'action guerrière pour en faire un travail relativement plaisant, tel un geste technique

2012, p. 347-356 ; Bernard Wilkin, « Aviation and propaganda in France during the First World War », *French History*, 2014, vol. 28, n° 1, p. 43-65.

¹³ On le mesure particulièrement en observant les ouvrages de séries destinés à la jeunesse, par ex. : Josef Karlmann Brechenmacher, *Immelmann, der Adler von Lille, und die deutschen Eisensperber*, Donauwörth, Ludwig Auer ; Josef Karlmann Brechenmacher, *Der meisterflieger Bölcke und seine Genossen im Luftkampfe*, Donauwörth, Ludwig Auer ; Georges Thomas, *Guynemer, l'As des As*, Paris, F. Rouff, 1917 ; Georges Thomas, *Guynemer*, Paris, Larousse, 1918.

¹⁴ Christian Kehrt, *Moderne Krieger: die Technikerfahrten deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Schöningh, 2010, p. 91-92.

¹⁵ G. L. Mosse, *Fallen Soldiers*, *op. cit.*, p. 119-120.

¹⁶ Michael Paris, « The Rise of the Airmen: The Origins of Air Force Elitism c.1890-1918 », *Journal of Contemporary History*, 1993, vol. 28, n° 1, p. 123-141 ; Lee Kennett, *La première guerre aérienne, 1914-1918*, Paris, Economica, 2005, p. 21-24.

¹⁷ SHD AI 1 A 261/2 : Sous-Secrétariat d'État à l'Aéronautique, circulaire du 20 juin 1917 relative à la formation ; C. Kehrt, *Moderne Krieger*, *op. cit.*, p. 70-80.

¹⁸ Voir par exemple : Lettre de Max Immelmann à sa mère, 27 mai 1915. Max Immelmann, *Meine Kampfflüge, selberlebt und selberzählt*, Berlin, August Scherl, 1917, p. 43 ; Manfred von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, Berlin, Ullstein, 1917, p. 12 ; Ernst Udet, *Kreuz wider Kokarde. Jagdflüge des Leutnant Udet*, Berlin, Gustav Braunbeck, 1918, p. 76-77.

bien maîtrisé. La dimension offensive de l'aviation de chasse transforme ainsi le rapport à la lutte comme à l'arme, toutes deux objets de désirs. Les As entretiennent alors le mythe de l'expérience combattante par des succès éditoriaux tels que le *Feldberichte* d'Oswald Boelcke qui obtient une réédition à 150 000 exemplaires dès 1917¹⁹. La censure a encore renforcé la conformité de ces textes à l'idéaltype du chevalier du ciel.

Un mépris réciproque tranchant avec le topos chevaleresque

En réalité, la plupart des pilotes ayant commencé la guerre dans une autre arme, leur état d'esprit s'éloigne peu de celui du reste de la troupe. Le plus souvent engagés volontaires et issus de milieux bourgeois, les As sont des patriotes. Jeunes sous-officiers ou officiers – l'accumulation des victoires aériennes leur ayant procuré, parmi d'autres avantages, une rapide montée en grade – ils sont des modèles rappelant systématiquement les hommes du rang à l'ordre pour les garder mobilisés²⁰. Leur notoriété ne souffrait pas d'écart à ce principe, même entre chevaliers.

Opposés aux pilotes de nations différentes sur le front ouest, les As allemands comparent leurs adversaires pour se prononcer systématiquement en faveur des 'cousins' anglo-saxons, vus comme plus admirables parce que plus sportifs. Le célèbre Manfred von Richthofen réinvestit les stéréotypes nationaux en méprisant « le Français [qui] se dégonfle [tandis que] l'Anglais rarement » et « laisse voir de temps en temps qu'il a un peu de sang germanique dans les veines [...] mais se perd par trop de sportivité »²¹. Suivant ce modèle, Ernst Udet déplore lui aussi la couardise française comme un manquement à l'héroïsme et aux règles du jeu²².

¹⁹ Oswald Boelcke, *Hauptmann Bölckes Feldberichte*, Gotha, Friedrich Andreas Perthes, 1916 ; Jörg Bernig, « Anachronistisches Kriegsbild, Selbstinszenierung und posthume Heroisierung. Manfred von Richthofen: Der rote Kampfflieger (1917) », in Thomas F. Schneider et Hans Wagener (dir.), *Von Richthofen bis Remarque: deutschsprachige Prosa zum 1. Weltkrieg*, Amsterdam & New York, Rodopi, 2003, p. 97-111 ; C. Kehrt, *Moderne Krieger*, op. cit., p. 90-97.

²⁰ M. Ferro, M. Brown, R. Cazals et O. Müller, *Frères de tranchées*, op. cit., p. 179-182.

²¹ « Der Franzose kneift, der Engländer selten. [...] Dem Engländer [...] merkt man eben doch ab und zu noch etwas von seinem Germanenblut an. Auch liegt dem Sportsmann das Fliegen sehr, aber sie verlieren sich zu sehr in dem Sportlichen. » M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit., p. 110-111. Traduction adaptée de : Manfred von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, trad. fr. Ed. Sifferlen, Paris, Payot, 1932, p. 70-71.

²² « Der Franzose fliegt vorsichtiger und raffinierter als des Engländers und ist daher kein so angenehmer Gegner wie dieser. Ich habe immer gefunden, dass der Durchschnitts-Engländer sich stets zum Kampfe stellt, auch er in der Minderzahl ist, was übrigens nur selten vorkommt, und dass er sich nicht, wie der Franzose, zurückzieht. » E. Udet, *Kreuz wider Kokarde*, op. cit., p. 65.

Formulant le même reproche à « ce grand dégoûtant » de biplace allemand qui lui a échappé, Albert Deullin déplore « la sale mentalité de tous ces types-là [qui] ne savent que se sauver » avant de s'en prendre quelques mois plus tard avec virulence à ces « immondes volailles ! »²³. Jean Chaput évoque ironiquement son « ami le méchant Fritz » qu'il croise régulièrement dans le ciel de la Somme : « Comme je n'étais pas armé, nous nous sommes regardés en chiens de faïence et avons joué à cache-cache [...]. Je serais enchanté que ce fût lui, nous avons un léger compte à régler ensemble »²⁴.

Dans la plupart des correspondances, le topos chevaleresque tombe complètement. Outre l'emploi du terme *boche*, repris dans la quasi-totalité des écrits d'As, des discours de haine sévère paraissent proscrire toute fraternisation²⁵. Aussi Robert Massenet de Marancour évoque-t-il « les sales Boches [qui] sont évidemment des bourreaux de femmes et d'enfants » et « la haine inextinguible [qu'il leur] porte et qui ne s'éteindra pas avec Krupp dynamité et Berlin incendié »²⁶. Dans une préface qu'il signe en mai 1918, René Fonck raconte « la joie meurtrière d'avoir tué 67 équipages [...]. Plus je tuerai de ces assassins, plus je serai heureux, plus je serai convaincu d'avoir travaillé non pas seulement pour la France, mais pour l'Humanité²⁷. » Le thème de l'assassinat, pourtant contraire au duel chevaleresque, est récurrent qu'il s'agisse du vertueux Guynemer ou du rude Dorme évoquant un biplace de reconnaissance qu'il a « assassiné froidement, par surprise [...]. Que le diable ait son âme²⁸ ! » Jean Norton Cru s'étonne ainsi qu'« à l'égard de l'ennemi Dorme n'a pas l'attitude chevaleresque qui était à peu près la règle dans l'aviation », témoignant du caractère performatif de ce topos²⁹. Le décalage entre représentation

²³ Lettre d'Albert Deullin à sa sœur Élisabeth, 31 juillet & 21 septembre 1915. Jacques Resal et Pierre Allorant (dir.), *L'As et le Major : Lettres du ciel de la Grande Guerre*, Amiens, Encrage, 2017, p. 52-56.

²⁴ Lettre de Jean Chaput, 17 août 1915. Jean Chaput, *Quelques lettres de Jean Chaput, lieutenant pilote commandant l'escadrille « Spa 57 »*, Paris, Tolmer, 1920, p. 29. Ce terme, considéré comme plutôt neutre par Alexandre Lafon, est employé par un autre reçu de l'école Polytechnique, Marcel Noguès : Lettre de Marcel Noguès à ses parents, 29 décembre 1917. Auguste Noguès, *Marcel Noguès raconté par ses parents*, Paris, Librairie Vuibert, 1922, p. 69 ; Alexandre Lafon, *La camaraderie au front : 1914-1918*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 187.

²⁵ Voir par ex. les « sales têtes de boches » dans une lettre de Georges Guynemer à son père, 23 septembre 1916, citée dans Jean-Marc Binot, *Georges Guynemer*, Paris, Fayard, 2017, p. 195.

²⁶ SHD AI Z 37948/31 : Lettre de Robert Massenet de Marancour à sa mère (24 mars 1915) et à Level (16 mai 1915). Massenet de Marancour, *Correspondance 1914-1918*, p. 17-18 & 23.

²⁷ R. Fonck, « Préface » in Jean Daçay et Jacques Mortane, *La guerre des nues racontée par ses morts*, Paris, Édition française illustrée, 1918, p. VII.

²⁸ Lettre de René Dorme à ses parents, 24 avril 1917. Jean Daçay et Jacques Mortane, *Mémoires de René Dorme*, Paris, Édition française illustrée, 1919, p. 110-111.

²⁹ Jean Norton Cru, *Témoins*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2006, p. 513-514.

et pratique est particulièrement saisissant lorsque son prisonnier lui « demand[e] de jeter chez lui un bout de papier pour prévenir qu'il n'était que blessé, mais il peut crever et ses parents peuvent bien rester sans nouvelles³⁰. » Comme Marcel Noguès refusant l'amitié de son geôlier ou Max Immelmann abattant son adversaire avant qu'il ait eu le temps de se rendre, René Dorme illustre la diversité des attitudes et l'extrême relativité d'un esprit chevaleresque supposé universel³¹.

II. Des échanges chevaleresques assimilables à des fraternisations ?

De gestes posthumes admis ou le chevaleresque en représentation

Lancer au-dessus du terrain ennemi une note annonçant la capture ou la mort d'un aviateur porté disparu constituait un cas indirect de camaraderie entre ennemis. Formellement interdits par l'état-major français fin février 1915, ces échanges courtois se poursuivent jusqu'à la fin de la guerre dans une relative tolérance³². Des lettres d'aviateurs prisonniers, une fois leur contenu contrôlé, sont également placées dans un triple parachute et envoyées sur le terrain ennemi pour parvenir à leurs familles³³. L'opération a pu s'étendre à des objets comme l'a expliqué André Luguët, pilote à l'escadrille C.61, à propos d'un « superbe gant fourré en crépine noir » trouvé par son mécanicien aux abords du terrain d'aviation de Fontaine, près de Belfort.

Le lendemain, le pilote allemand est arrivé au-dessus de notre terrain et très courtoisement, il m'a envoyé le second gant avec un message lesté et une carte de visite. [...] Évidemment, c'était très chevaleresque. Moi, naturellement, le soir même j'ai pris mon Nieuport et j'ai été balancer une carte de visite de remerciement sur le terrain d'Habsheim où se trouvaient les escadrilles allemandes et, naturellement j'ai moi aussi failli me faire descendre...³⁴

Des couronnes mortuaires pouvaient aussi être envoyées depuis les airs pour rendre hommage à un adversaire valeureux, permettant de le situer dans une généalogie héroïque en formation³⁵. La mémoire d'Adolphe Pégoud bénéficie d'une

³⁰ J. Daçay et J. Mortane, *Mémoires de René Dorme*, op. cit., p. 101-102.

³¹ A. Noguès, *Marcel Noguès*, op. cit., p. 44 ; M. Immelmann, *Meine Kampfllüge*, op. cit., p. 115.

³² SHD AI 1 A 36 : Note de l'état-major du Grand Quartier Général des Armées de l'Est pour le Service de l'Aviation de toutes les Armées, 28 février 1915. Ce n'est pas particulier aux relations franco-allemandes, la mort de Basile Sauné étant par exemple confirmée par un message autrichien lancé sur le terrain de Dunje tandis que les aviateurs allemands confirment le jour de Noël 1917 la mort du lieutenant Robert L. Graham. SHD GR 5 YE 144.725 : dossier militaire de Basile Sauné (1887-1918) ; *Aeronautics*, 16 janvier 1918, p. 80.

³³ SHD AI 8 Z 216: témoignage oral d'Alexandre Leduc, 26 mars 1981, cité dans Ronald Hubscher, *Les aviateurs au combat, entre privilèges et sacrifice: 1914-1918*, Toulouse, Privat, 2016, p. 176.

³⁴ SHD AI 8 Z 70 : témoignage oral d'André Luguët, 14 avril 1977.

³⁵ C. Kehrt, *Moderne Krieger*, op. cit., p. 93.

couronne lancée en France par son vainqueur début septembre 1915³⁶. Oswald Boelcke effectue ce geste sur un terrain français après une de ses victoires, tandis que les Anglais jettent à sa mort une lettre « *to the memory of Captain Boelcke, our brave and chivalrous opponent*³⁷ ».

Ponctuels sans être totalement marginaux, ces échanges sont parfois complétés par des témoignages plus poussés à l'occasion des funérailles d'un pilote tombé en lignes ennemies. À l'enterrement du capitaine Lautiron et de son compagnon de bord au Luxembourg en 1917, un officier allemand leur rend hommage car « ils succombèrent dans la lutte. Ils furent nos ennemis, maintenant ils ne sont plus, la mort les a faits nos amis³⁸. » Le trépas, rapprochant les âmes vertueuses, rend la camaraderie possible et justifie que les Britanniques organisent des funérailles exceptionnelles à Manfred von Richthofen, détenteur de 80 victoires. Le 22 avril 1918, six officiers portent le cercueil, que complètent des fanions aux couleurs du Reich et des gerbes de fleurs tandis que des pilotes britanniques, américains et français assistent à l'enterrement³⁹. Cela paraît d'autant plus naturel aux officiers de la Royal Air Force qu'ils nourrissent dès 1917 une fascination pour Richthofen, marquant l'importance des cultures aéronautiques et militaires dans les processus de camaraderie entre ennemis⁴⁰. De fait, ces « évènements médiatiques transnationaux » ne trouvent en réalité d'échos que chez les pays alliés et neutres⁴¹. Ainsi, si l'Allemagne enterre l'un de ses héros, la presse de l'Entente s'en tient à l'annonce de la mort elle-même, tandis que l'enterrement d'un pilote français par l'Allemagne suscite un minimum de commentaires. Le Sous-Secrétariat d'État à l'Aviation et ses différents organes s'inquiètent en effet, comme après la mort de

³⁶ La photographie de la couronne est reproduite pendant la guerre dans Paul BONNEFON, *Le Premier « As » Pégoud*, 2e éd., Paris & Nancy, Berger-Levrault, 1918, p. 128-129.

³⁷ *Le Matin*, 33^e an., n° 11942, 2^e éd., 7 novembre 1916, p. 2 ; Lettre reproduite en fac-similé dans Johannes Werner, *Boelcke, der Mensch, der Flieger, der Führer der deutschen Jagdfliegerei. Ein Lebens- und Heldenbild aus seinen Briefen*, Leipzig, Hase & Koehler, 1932, p. 214.

³⁸ *La Gazette aérienne*, n°39, 1917, p. 623, citée dans R. Hubscher, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 177-178.

³⁹ « Les obsèques du corsaire rouge », *Le Matin*, 35^e an., n° 12475, 4^e éd., 24 avril 1918 ; *La Contemporaine*, VAL 413/127 : « Bertangles. Funérailles de l'aviateur allemand baron de Richthofen. Quelques-unes des couronnes placées par des escadrilles anglaises sur la tombe » (British Official Photo, 22 avril 1918) ; Manfred von Richthofen, *Ein Heldenleben*, Berlin, Ullstein, 1920, p. 248-253.

⁴⁰ Robert Wohl, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven & London, Yale University Press, 1994, p. 249-250.

⁴¹ Florian Schnürer, « 'But in death he has found victory': the funeral ceremonies for the 'knights of the sky' during the Great War as transnational media events », *European Review of History/Revue européenne d'histoire*, 2008, vol. 15, n° 6, p. 643-658.

Georges Guynemer dont la rumeur court qu'il aurait été enterré avec les honneurs, d'« articles parfois accompagnés de commentaires favorables aux Allemands, louant en particulier leur esprit chevaleresque ». Un article d'*Il popolo d'Italia* étant en cause, le chef de la Mission militaire en Italie propose de publier un démenti officiel « pour ne pas laisser se répandre une telle légende⁴² ». Dans ces circonstances, les trois avions allemands mobilisés pour l'enterrement de Roland Garros ne rencontrent aucun écho en France en octobre 1918⁴³. De la même manière en Allemagne, la publication d'une lettre, dans laquelle Max Immelmann rapporte avoir serré la main d'un Anglais, pousse les autorités militaires à donner des instructions afin que le caractère sportif de la guerre aérienne ne diminue pas l'ordre militaire. Un journal du front édité en 1917 rappelle ainsi à chaque pilote : « *Deutscher Kampf kein Sport* »⁴⁴.

Des manifestations de camaraderie entre combattants : le fair-play incarné ?

Les récits des pilotes représentant toujours la chasse comme un duel entre un vaincu et un vainqueur, les situations de camaraderie entre combattants n'impliquent jamais plus de deux ou trois protagonistes. Celles-ci interviennent généralement après un combat épique, facilitant les relations interpersonnelles entre des hommes qui ont pris la mesure de leur adversaire et échangent au sol si les pilotes ont atterri suffisamment loin du front ou si l'un d'eux a été fait prisonnier. Capturés après un combat ou une panne ayant forcé l'atterrissage, les aviateurs sont parfois amenés à une escadrille voisine pour être interrogés, puis partagent un repas ou un verre avant d'être remis aux autorités⁴⁵. Henri Trémeau explique ainsi que « nos pilotes prisonniers sympathisèrent presque toujours avec les aviateurs allemands qui les recevaient généralement à leur table, comme nous les recevions nous-mêmes quand cela se présentait. Il y avait une sorte de 'mafia' entre pilotes⁴⁶ ».

⁴² SHD AI 1 P 6679/4 : Lettre du chef de la Mission militaire française aéronautique en Italie au Sous-Secrétaire d'État de l'aéronautique militaire et maritime, 14 novembre 1917 (dossier administratif de Georges Guynemer).

⁴³ R. Hubscher, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 177.

⁴⁴ Cité dans C. Kehrt, *Moderne Krieger*, op. cit., p. 99-100.

⁴⁵ SHD AI 8 Z 88 : témoignage oral de Jacques Roques, 15 décembre 1977, 12' ; SHD AI 8 Z 180 & 216: témoignages oraux de Jean Cournot (20 décembre 1979) & d'Alexandre Leduc (26 mars 1981), cités dans R. Hubscher, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 176 ; Carl Degelow, *Mit dem weißen Hirsch durch Dick und Dünn: Erlebnisse und Betrachtungen eines Kampffliegers*, Altona-Ottensen, Chr. Adolff, 1920, p. 75-76.

⁴⁶ Henri Trémeau, *J'étais pilote de chasse au-dessus des tranchées*, Chalon-sur-Saône, Gilles Platret, 2011, p. 68.

Ces rencontres impliquent une nouvelle lecture de l'autre, déprise des oppositions rhétoriques. La proximité des manières et attitudes, rendue possible par une éducation et un état d'esprit similaires, permet la reconnaissance de l'autre comme camarade. Elle se manifeste par un contact aussi immédiat que symbolique : la main tendue et empoignée. Celle-ci est fortement liée à l'esprit sportif où le *fair-play* permet aux adversaires de se témoigner un respect mutuel une fois la partie jouée. Max Immelmann salue un pilote qu'il fait prisonnier (« *Bon jour, monsieur !* ») avant de lui serrer la main et de s'apercevoir que ce lieutenant, en réalité anglais, a le bras cassé. En bon *sportsman*, le vaincu bien que blessé le complimente pour la qualité de son tir⁴⁷. Oswald Boelcke et son prisonnier, le capitaine Wilson, se serrent la main puis partagent un repas, devant le journaliste américain Herbert B. Swope qui en fait le récit dans le *New York World* à l'automne 1916. La nouvelle est immédiatement reprise par les littérateurs allemands sous un jour chevaleresque⁴⁸. Ernst Udet explique de la même manière que des Français qu'il a contraints à atterrir se sont immédiatement présentés à lui pour lui serrer la main, comme lui-même le fait plus tard avec un officier anglais qu'il a abattu. Ce dernier lui offre une cigarette tout en lui demandant s'il sera « *ein 'real sportsman'* » en le laissant repartir⁴⁹.

Ces échanges passent pourtant la censure. Ils interviennent en effet toujours après que le combat a tourné à l'avantage du pilote national, qui remporte le tournoi guerrier. Il ne s'agit donc pas de fraternisation au sens propre du terme, l'affrontement ayant déjà affirmé la domination de l'un des protagonistes. Le geste permet cependant d'entretenir la fiction chevaleresque, les aviateurs ne cherchant pas à en découdre au sol une fois la partie aérienne jouée. La culture des meetings d'avant-guerre, d'aviateurs échangeant au sol sur leurs performances dans les airs, transforme ainsi le rapport à la lutte, conçue comme uniquement aérienne. L'Allemand Carl Menckhoff, contraint d'atterrir dans les lignes françaises, serre ainsi

⁴⁷ « Er hatte die rechte Hand erhoben zum Zeichen, daß er keinen Widerstand leisten wolle. Ich gab ihm die Hand: ‚Bon jour, monsieur!‘ (Guten Tag, mein Herr!) Er antwortete English. Ich ‚Ah, you are Englishman?‘ (Sie sind Engländer ?) – ‚Yes!‘ (Ja) – ‚You are my prisoner.‘ (Sie sind mein Gefangener). ‚My arm is broken, you shot very well.‘ (Mein Arm ist gebrochen, Ihr Schuß faß) ». Lettre de Max Immelmann à sa mère, 3 août 1915. M. Immelmann, *Meine Kampfplüge*, op. cit., p. 63-64.

⁴⁸ Très médiatisé, l'épisode est mentionné dès Oskar Brüssau, *Ein Boelcke will ich werden. Ein Lebensbild unseres Fliegerhauptmanns Oswald Boelcke für deutsches Heer und deutsches Volk*, Leipzig & Hamburg, Gustav Schloebmann, 1916, p. 12 ; Anton Luebke, *Hauptmann Boelcke. Ein Gedenkblatt für den ruhmbedeckten Heldenflieger*, Warendorf, J. Schnell, 1917, p. 15-25 ; « Boelcke, Knight of the Air » in Herbert Bayard Swope, *Inside the German Empire. In the Third Year of the War*, Londres, Constable and Co., 1917, p. 184-196.

⁴⁹ E. Udet, *Kreuz wider Kokarde*, op. cit., p. 44 & 76-77.

la main de l'aviateur américain Avery qui l'a abattu, comme à la fin d'une partie de tennis. Relatant le fait, *La Guerre aérienne* précise que « l'as avait l'allure moins arrogante, moins détestable, moins Boche en un mot, que la plupart de ses camarades⁵⁰. » En ce sens, l'exceptionnalité –du pilote comme de la situation– permet de contourner ponctuellement la censure.

« *Vivre et laisser vivre* » jusqu'à fraterniser ?

Plus fréquentes à mesure que la guerre aérienne se massifie, les rencontres d'avions dans les airs ne sont pas toujours l'occasion d'un combat. Jacques Roques croise dans le ciel de Berry-au-Bac en 1917, « tous les soirs à six heures [...] deux avions de chasse allemands. Vous arriviez à deux, on faisait de la manœuvre tous les quatre mais on ne pouvait jamais se tirer [dessus]. Au bout d'un certain temps, un des quatre levait le bras et tout le monde rentrait chez lui⁵¹ ». Cette configuration, reconnue par le pilote comme exceptionnelle, correspond à la « ritualisation des combats » où les opposants évitent l'affrontement par une entente tacite tout en se conformant « en apparence aux normes imposées par le commandement⁵² ». La régularité et l'issue invariable de la confrontation, qui tient également de la maîtrise de leurs appareils par les adversaires, permettent une limitation de la violence dans la guerre, conformément au système du « vivre et laisser vivre » théorisé par Tony Ashworth⁵³.

Parfois contraintes par des facteurs extérieurs (mauvais temps, mitrailleuse enrayée), les trêves aériennes revêtent un caractère impromptu et ne sont jamais décrites comme volontaires par les pilotes de chasse dont la mission est d'attaquer systématiquement l'ennemi. Paul Tarascon raconte ainsi son « combat épique » au terme duquel il arrive à court de munitions. Sans défense, il pointe sa mitrailleuse à la verticale pour le signaler à son adversaire, qu'il suppose être Oswald Boelcke, lequel, *fair-play*, abandonnerait le combat et le laisserait repartir⁵⁴. Dans ce cas, seul l'Allemand paraît à l'initiative et le témoignage de Tarascon ne permet que de rendre hommage au chevaleresque défunt. En général, les As n'hésitent pas à achever un

⁵⁰ *La Guerre aérienne illustrée*, 2^e an., n° 96, 12 septembre 1918, p. 703.

⁵¹ SHD AI 8 Z 88 : témoignage oral de Jacques Roques, 15 décembre 1977, 15'

⁵² M. Ferro, M. Brown, R. Cazals et O. Müller, *Frères de tranchées*, op. cit., p. 82-89, 144-154.

⁵³ Tony Ashworth, *Trench Warfare 1914-1918: The Live and Let Live System*, London, Macmillan, 1980, p. 36-37.

⁵⁴ SHD AI 8 Z 22 : témoignage oral de Paul Tarascon, 18 novembre 1975.

ennemi, même sans défense⁵⁵. Ernst Udet peine pour sa part à justifier qu'il soit entré dans une sorte de ballet aérien avec un Spad, qui commence à lui faire signe et à lui devenir extrêmement sympathique (« *ungemein sympathisch geworden* »). Continuant à voler près de lui, l'Allemand explique avoir répondu involontairement (« *unwillkürlich* ») avant de se trouver interrompu par d'autres avions allemands, provoquant la fuite de l'Anglais. Alors qu'il lui semblait « livr[er] combat à un camarade », Udet se dédouane ensuite en critiquant le caractère irréfléchi de ses adversaires⁵⁶.

Ce type de trêve entre ennemis « relève d'un modèle de la guerre ou dérive de la culture sportive qui caractérise alors l'armée anglaise » mais est perçu « comme une atteinte insupportable en France au combat mené contre l'ennemi héréditaire⁵⁷. » Cela explique qu'aucun As français n'en fasse état pendant la guerre tandis que les pilotes allemands les réservent aux Anglais. Se montrant magnanime, Manfred von Richthofen laisse repartir un pilote britannique qu'il a contraint à atterrir après avoir échangé un salut sportif (« *eine sportliche Begrüßung* ») dans les airs : « Le scélérat aurait essayé de me tirer dessus dans les trois cents derniers mètres, mais sa mitrailleuse s'est enraillée. Je lui donnais mon pardon qu'il accepta et dont il me remercia plus tard par une attaque sournoise⁵⁸ ». L'épisode lui permet alors de dénoncer le manque de dignité de ses adversaires, tout en ne livrant que peu de détails sur les circonstances de l'échange.

Ainsi, ces témoignages sans date ni lieu sont toujours plus ou moins invérifiables. Ils permettent aux pilotes de se parer des atours chevaleresques sans aller jusqu'à fraterniser puisque c'est bien le combat qui les départage. S'ils dérogent

⁵⁵ Max Immelmann en procure un bon exemple: « Ich sehe den feindlichen Beobachter, wie er an seinem M.G. herumarbeitet. Er hat wahrscheinlich Ladehemmung. Diesen Augenblick muß ich ausnutzen. Ohne auch nur den Bruchteil einer Sekunde Pause zu machen, gebe ich 150 Schuß ab. » Lettre de Max Immelmann à sa mère, 20 décembre 1915. M. Immelmann, *Meine Kampfflüge*, op. cit., p. 94.

⁵⁶ « Es war mir so, als wenn ich mich mit meinem Kameraden im Kurvenkampf übte ». E. Udet, *Kreuz wider Kokarde*, op. cit., p. 150-151. Traduction adaptée de : *La Vie aérienne*, 4^e an., n° 154, 23 octobre 1919, p. 688

⁵⁷ Benjamin Gilles et Alexis Ligotski, « Montrer et diffuser. La presse illustrée européenne dans la Grande Guerre », in Sarah Houssin-Dreyfuss et Astrid Bargeton (dir.), *Vu du front : représenter la Grande Guerre*, Paris, Somogy Éd. d'Art, 2014, p. 122-130, p. 130.

⁵⁸ « Da sagte der Schurke, er hätte versucht, in den letzten dreihundert Metern auf mich zu schießen, habe aber Ladehemmung gehabt. Ich gebe ihm Pardon – er nimmt es an und vergilt es mir nachher mit einem hinterlistigen Überfall ». M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit., p. 109. Largement réécrits par leurs éditeurs, des témoignages tels que ceux de Richthofen et Udet sont par ailleurs sujets à caution. Ils permettent cependant de reconstituer un univers mental et d'évaluer les normes admises dans une société allemande en guerre.

ponctuellement aux règles de la guerre, ce n'est qu'en vertu de principes supérieurs – à leur image.

III. La cristallisation du mythe fraternel après la guerre

Des représentations réévaluées en sortie de guerre

Libérés de la censure et des nécessités de la mobilisation des esprits, les rares récits d'As publiés après la Grande Guerre ont entretenu la fiction chevaleresque, rencontrant d'autant plus d'échos qu'il s'agissait des pilotes les plus célèbres, de René Fonck à Jean Navarre en passant par René Dorme. Largement retravaillés par leurs éditeurs, les textes français sont pour l'essentiel des hagiographies ou des souvenirs guerriers héroïsés, au grand désespoir de Jean Norton Cru⁵⁹. Les schèmes culturels forgés pendant la guerre demeurent : les traductions d'extraits des mémoires de Boelcke, Immelmann et surtout Richthofen et Udet, proposées en feuilleton dans *La Guerre aérienne* à partir d'octobre 1918, sont prises sous l'angle de la dénonciation du manquement à l'intégrité des héros français⁶⁰. Opérant une première circulation des textes, ils n'en confirment pas moins le chevaleresque de pilotes exceptionnels, qui incarnent plus fortement encore dans l'imaginaire le type du pilote de chasse⁶¹.

En Allemagne, de multiples rééditions confirment le succès considérable obtenu par les livres de *Fliegerliteratur*⁶². *Der Rote Kampfflieger* dépasse les 350.000 exemplaires dès 1920 et atteint un tirage cumulé de 1.226.000 en 1939. La correspondance de Max Immelmann se vend à plus de 50.000 exemplaires avant sa nouvelle édition qui obtient 150.000 unités supplémentaires⁶³. Cet enthousiasme

⁵⁹ Lire à ce sujet sa notice sur les souvenirs de René Fonck, « sec[s], étrié[s] comme un procès-verbal ». J. N. Cru, *Témoins*, op. cit., p. 305-306 ; Bui Xuân Bào, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres: aviation et littérature*, Paris, A. Dubin, 1961.

⁶⁰ *La Guerre aérienne illustrée*, 2^e an., n° 99, 3 octobre 1918 et suivants

⁶¹ Christian Kehrt, « Das Bild deutscher Militärpiloten in der Zwischenkriegszeit », in Jörg Echternkamp et Stefan Martens (dir.), *Militär in Deutschland und Frankreich 1870-2010: Vergleich, Verflechtung und Wahrnehmung zwischen Konflikt und Kooperation*, Paderborn, Schöningh, 2012, p. 69-79.

⁶² Stefanie Schüler-Springorum, « Von Fliegen und Töten. Militärische Männlichkeit in der deutschen Fliegerliteratur, 1914-1939 », in Karen Hagemann et Stefanie Schüler-Springorum (dir.), *Heimat-Front. Militär und Geschlechterverhältnisse in Zeitalter der Weltkriege*, Frankfurt am Main & New York, Campus, 2002, p. 208-233.

⁶³ M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit. ; M. Immelmann, *Meine Kampfflüge*, op. cit. ; Max Immelmann, *Der Adler von Lille. Eines Fliegers Werdegang und Erfüllung*, Leipzig, Koehler, 1934 ; Thomas F. Schneider, Julia Heinemann, Frank Hischer, Johanna Kuhlmann et Peter Puls, *Die Autoren und Bücher der deutschsprachigen Literatur zum Ersten Weltkrieg 1914-1939. Ein bibliographisches Handbuch*, Göttingen, V&R Unipress, 2008, p. 10-12.

pour les aviateurs-écrivains en Allemagne s'explique par une mise à distance de la violence, à travers des récits placés dans un contexte exotique – l'air – alors que le pays n'a pas connu de combats sur son sol⁶⁴. L'édition augmentée du livre de Richthofen, renommé *Ein Heldenleben* (1920), expurge en outre le texte de ses parties les plus belliqueuses. Il n'est désormais plus question de faire « toujours pleuvoir du sang de pilote anglais » sur les tranchées allemandes, l'éditeur supprimant simplement cette phrase⁶⁵. Mieux encore, l'épisode où l'Allemand s'emportait contre « l'effronté [qui] avait encore l'insolence de [lui] faire un signe de la main amusé » en plein combat aérien, devient simplement « mon adversaire », suggérant un geste de sympathie au-dessus de la mêlée⁶⁶. Préfaçant la correspondance de Max Immelmann, son frère évoque « un duel chevaleresque d'adversaires égaux » et s'interroge : « Avons-nous alors aimé la guerre ou le vol ?⁶⁷ » Ils contrastent ainsi avec la mémoire social-démocrate, qui ne rappelle que le souvenir de l'éprouvante souffrance des soldats au front⁶⁸. En France, les déclarations guerrières excessives sont également revues à l'aune de la paix. René Fonck ne prend plus de plaisir à la tuerie. Il se déclare affecté par la chute d'un adversaire et « doit rendre au combattant glorieusement mort, cet hommage, qu'il a su finir en homme de cœur. » Comme Jean Navarre, il s'enorgueillit cependant toujours du « nombre de boches [qu'il a] culbutés⁶⁹ ».

Partiellement adapté à la paix, le mythe des chevaliers du ciel appuie les ambitions d'un lobby aéronautique soucieux d'entretenir l'idée de sa propre

⁶⁴ Nicolas Beaupré, *Écrire en guerre, écrire la guerre. France, Allemagne 1914-1920*, Paris, CNRS, 2006, p. 108-109 ; Nicolas Beaupré, « Aviateurs et écrivains de la Grande Guerre (France, Allemagne) », in Gilles Aubagnac et Clémence Raynaud (dir.), *La Grande Guerre des aviateurs*, Paris, LivresEMCC, Ministère de la Défense et Musée de l'Air et de l'Espace, 2014, p. 13-25, p. 24-25. L'exotisme de l'air est parfois doublé de celui du front, comme par ex. chez : Gunther Plüschow, *Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau*, Berlin, Ullstein, 1916 ; Hans Joachim Buddecke, *El Schahin (der Jagdfalke). Aus meinem Fliegerleben*, Berlin, August Scherl, 1918.

⁶⁵ « Es soll immer englisches Pilotenblut regnen ». M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit., p. 110-111 ; M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, op. cit. Cela reste vrai pour la nouvelle édition de 1933 : Manfred von Richthofen et Bolko von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, Berlin, Deutscher Verlag, 1933.

⁶⁶ « Der freche Kerl besaß nun noch die Unverschämtheit und winkte mir », remplacé par « Mein Gegner winkte mir noch » M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit., p. 104 ; M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, op. cit., p. 116.

⁶⁷ « [...] ritterlichen Zweikamps ebenbürtiger Gegner. Haben wir nun den Krieg geliebt oder das Fliegen ? » dans M. Immelmann, *Der Adler von Lille*, op. cit., p. 5.

⁶⁸ M. Ferro, M. Brown, R. Cazals et O. Müller, *Frères de tranchées*, op. cit., p. 224.

⁶⁹ René Fonck, *Mes combats*, Paris, Flammarion, 1920, p. 96 & 231 ; Jean Navarre, *Mes aventures guerrières... et autres*, Paris, Édition française illustrée, 1920, p. 103 ; Damien Accoulon, *René Fonck, As des As et pilote de la Grande Guerre*, Toulouse, Privat, 2018, p. 75-95.

importance⁷⁰. En France, l'enjeu est d'obtenir l'indépendance de l'Armée de l'Air, concrétisant les avancées de la guerre sur le plan institutionnel au début des années 1930⁷¹. En Allemagne, l'article 198 du traité de Versailles interdit au pays de disposer d'une aviation militaire. Bien qu'expurgés d'affirmations belliqueuses telles que « l'audace fait tout et c'est ce qu'ont les Allemands. C'est pourquoi nous conserverons toujours la suprématie dans l'air », des mémoires tels que ceux de Richthofen entretiennent l'idée d'une armée qui n'a pas été défaite mais au contraire vaillante et victorieuse jusqu'au sacrifice⁷². Le *topos* chevaleresque devient alors plus important encore dans la République de Weimar que du temps de guerre, ancrant le mythe dans l'imaginaire social⁷³.

Jacques Mortane correspond avec des aviateurs allemands et écrit en février 1920 que « le lieutenant Udet est considéré par ceux qu'il a abattus comme le seul Allemand [...] s'étant conduit d'une façon chevaleresque, sportive et nullement boche⁷⁴. » Il confirme la courtoisie que notait l'observateur Luneau quelques mois plus tôt au sujet du Bavarois « [venu l]e voir deux fois à Mulhouse [avec] des cigarettes⁷⁵. » L'acte fraternel est désormais revendiqué par le lieutenant Caël, prisonnier d'Udet : « Je sentais qu'il n'osait pas me serrer la main. Il esquissa le geste et je tendis la mienne. Nous n'avions pas de raison de nous refuser cette marque d'estime puisque nous nous étions battus avec une réciproque loyauté⁷⁶. »

Des circulations transnationales au temps de l'esprit de Genève

Dès avant la guerre, l'aviation articule paradoxalement un internationalisme aviateur avec les accents patriotiques de la recherche aéronautique, vue comme un étendard de la modernité brandi face aux nations rivales, elles aussi soucieuses de *conquérir* l'air⁷⁷. Ces bases internationalistes sont réactivées, fondant les promoteurs aéronautiques à croire à la volonté d'*appeasement* en Europe et au briandisme,

⁷⁰ M. Paris, « The Rise of the Airmen », *op. cit.*, p. 138-139.

⁷¹ Celle-ci intervient avec le décret du 1^{er} avril 1933 et la loi du 2 juillet 1934. Pascal Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France : innovation institutionnelle et compromis socio-technique », *Genèses*, 1994, vol. 15, n° 1, p. 69-83.

⁷² « [...] macht das Draufgehen alles, und das liegt uns Deutschen ja. Deshalb werden wir stets die Oberherrschaft in der Luft behalten ». M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, *op. cit.*, p. 110 ; M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, *op. cit.*, p. 86.

⁷³ Bernhard Rieger, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p. 260.

⁷⁴ *La Vie aérienne*, 5^e an., n° 169, 5 février 1920, p. 945

⁷⁵ *La Vie aérienne*, 4^e an., n° 150, 25 septembre 1919, p. 623

⁷⁶ *La Vie aérienne*, 5^e an., n° 169, 5 février 1920, p. 944

⁷⁷ R. Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 56-66.

lequel intéresse la République de Weimar dans le cadre d'une révision des traités⁷⁸. Les nouvelles publications finissent de convertir la croisade patriotique belliqueuse en une quête spirituelle, notamment après la traversée de l'Atlantique de Charles Lindbergh qui permet une nouvelle réflexion sur le devenir de l'aviateur dans la société⁷⁹.

Dans ce contexte, certains pilotes de guerre se rencontrent au sein des Aéro-Clubs ou au terme de compétitions sportives. Après avoir présenté une conférence à Paris en décembre 1926, Ernst Udet invite le journaliste Jacques Mortane à assister au Salon d'Aviation de Berlin où celui-ci ne manque pas de venir avec son témoin de mariage, René Fonck en avril 1928. Les deux As décollent ensemble de Tempelhof pour survoler Berlin, prennent la pose devant le Reichstag ; en d'autres termes, fraternisent. Invités ensuite à déjeuner à l'Aéro-Club d'Allemagne, les Français rencontrent notamment les As Bruno Loerzer et Hermann Goering, avec lesquels Fonck partage des histoires de vol⁸⁰. « Il semblait que nous eussions fait partie de la même patrouille », relate-t-il à Joseph Kessel. « Ensemble, en adversaires courtois, nous avons reconstitué plusieurs combats dans lesquels nous nous étions rencontrés. Il semblait que s'ajustaient deux pièces d'un même ouvrage construit par deux ouvriers ennemis. [...] Nous nous trouvions d'accord sur la guerre passée. Alors peut-être avons-nous eu la même vision d'avenir⁸¹. » À son retour en France, Mortane ne manque pas de rappeler en les accentuant les fraternisations du temps de guerre⁸². L'Aéro-Club de France rend la politesse en recevant Udet fin décembre

⁷⁸ À Paris, le Président de l'Aéro-Club de France et influent député Pierre-Etienne Flandin semble coordonner les mouvements pacifistes à portée aéronautique, participant notamment à la fondation du Cercle de l'Union interalliée, à celle de la Ligue internationale des aviateurs « d'amitié, d'assistance mutuelle et d'émulation confraternelle » en 1926, puis porte l'idée d'une « police internationale de l'air ». BNF NAF 28201 (132, 7) : Création de l'Union interalliée ; BNF NAF 28201 (25, 4) : Statuts de la Ligue internationale des aviateurs ; BNF NAF 28201 (25, 5) : Lettre de Pierre-Etienne Flandin à Clifford Burke Harmon, 25 janvier 1929 ; *Excelsior*, 20^e an., n° 6699, 15 avril 1929 ; *Excelsior*, 20^e an., n° 6714, 30 avril 1929 ; BNF NAF 28201 (25, 4) : Lettre de Clifford Burke Harmon à Pierre-Etienne Flandin, 14 novembre 1930

⁷⁹ L. Goldstein, *The Flying Machine and Modern Literature*, *op. cit.*, p. 95-96.

⁸⁰ *L'Air*, 10^e an., n° 218, 1^{er} décembre 1928, p. 12-13 ; Jacques Mortane, « Quand on voyage en avion », *La Revue sportive des artistes*, 3^e an., n° 16, mars 1935, p. 2-7

⁸¹ René Fonck, « Ma guerre et ma paix », *Confessions*, avril 1937 p. 22.

⁸² « Les exemples abondent de politesses mutuelles que se faisaient les aviateurs. Elles se manifestent par le lancement des messages donnant des nouvelles des équipages descendus. Les Anglais jetaient des couronnes à la suite de la mort des grands as ennemis. Ernst Udet était particulièrement chevaleresque. [...] je reçus six lettres de pilotes ou mitrailleurs français dont il avait triomphé me déclarant spontanément que leur vainqueur [...] leur avait procuré des douceurs, chocolat, tabac, il leur avait demandé pour leurs parents des missions qu'il alla porter lui-même dans

1928, permettant à Fonck d'exprimer son « plaisir de pouvoir serrer la main d'Ernst Udet à Paris, [celle d']un vrai as et [d']un adversaire chevaleresque »⁸³. Le *New York Times* immortalise les deux hommes pour se réjouir que « l'Aéro-Club de France oublie l'ancienne rancune »⁸⁴. De la même manière, le National Flying Service invite l'As allemand Eduard von Schleich pour une démonstration aérienne fin juin 1932, lui permettant de sympathiser avec d'anciens adversaires⁸⁵.

Ces échanges publics, s'ils ancrent dans les esprits le thème fraternel, ne concernent que quelques figures très médiatiques, en marge d'échanges plus confidentiels. René Patay prend par exemple contact peu après la guerre avec son triomphateur, l'As Josef Veltjens, et correspond avec lui à défaut de répondre à son invitation berlinoise. L'Allemand lui explique alors avoir tiré de manière à l'empêcher de passer sans le tuer⁸⁶. Plus solide encore est l'amitié entre André Herbelin et Joachim Leopold qu'il avait abattu. Les deux hommes correspondent et se rendent visite malgré leurs divergences politiques⁸⁷. Le sentiment d'exceptionnalité et le contexte de rapprochement ont ainsi fondé de nouveaux liens.

Une « fraternité des ailes » en ciel orageux

Ces échanges nouveaux stimulent la demande de textes, avec la traduction en français des best-sellers d'Immelmann (1930) et de Richthofen (1932)⁸⁸. Faisant circuler les représentations, ces versions idéalisent la mémoire des défunts en renforçant leur caractère chevaleresque. Appuyé sur l'édition expurgée de 1920, *Le Corsaire rouge* ne traduit pas l'insulte lancée par Richthofen au « *Schurke* » (scélérat), alors que le salut goguenard qu'il lui adresse devient « un petit salut amical »⁸⁹. Mieux encore, les excuses d'un officier britannique – seulement

nos lignes et il les avait recommandés à leurs geôliers. » Extrait de *L'Air*, 10^e an., n° 218, 1^{er} décembre 1928, p. 12

⁸³ *New York Times*, 29 décembre 1928

⁸⁴ « The Aero Club of France Forgets the Ancient Grudge », *New York Times*, 13 janvier 1929

⁸⁵ Karl Aloys Schenzinger, *Der schwarze Ritter: Kriegserlebnisse des Kampffliegers Eduard Ritter von Schleich*, Berlin, Zeitgeschichte & Vertriebs-Gesellschaft, 1936, p. 160-162.

⁸⁶ SHD AI 8 Z 131 : témoignage oral de René Patay, 1^{er} mars 1979

⁸⁷ L. Kennett, *La première guerre aérienne, 1914-1918*, op. cit., p. 185-186.

⁸⁸ Max Immelmann, *Mes vols de combat vécus et racontés*, trad. fr. Paul Stehlin, Paris, F.-Louis Vivien, 1930 ; M. von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, op. cit.

⁸⁹ « Mein Gegner winkte mir noch » dans M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, op. cit., p. 81 ; M. von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, op. cit., p. 66.

acceptées par Richthofen dans la version originale – deviennent l'occasion d'une franche fraternisation, le Baron rouge rendant la liberté à son adversaire⁹⁰.

En Allemagne, les publications sur les As reprennent activement à partir de 1930 mais aucune traduction de texte français n'intervient⁹¹. Les nouveaux textes accentuent encore le chevaleresque de ces vétérans tout en diffusant de nouvelles histoires de fraternisations⁹². La relation d'estime d'Oswald Boelcke avec le capitaine Wilson tourne à l'amitié lorsque les deux hommes posent côte à côte dans la réédition de la correspondance de l'Allemand⁹³. Ernst Udet reproduit des photographies dédiées par plusieurs grands As de guerre alliés et propose une nouvelle histoire impliquant la figure iconique de l'aviation française, Georges Guynemer, qui se serait aperçu lors d'un duel que la mitrailleuse de l'Allemand s'était enrayée :

Pendant quelques secondes, j'oublie que l'autre, là-bas, c'est Guynemer. J'ai l'impression d'être à l'entraînement avec un vieux camarade [...]. Il étend le bras et me fait signe, un tout petit signe de la main, puis plonge et disparaît en direction de l'ouest. [...] Et c'est pourquoi je dépose cette couronne tardive sur la tombe inconnue de Guynemer⁹⁴.

Absent des premiers souvenirs d'Udet en 1918, cet épisode révèle la manière dont des fraternisations ont été fantasmées à partir des représentations. La rencontre

⁹⁰ « Ich gebe ihm Pardon – er nimmt es an und vergilt es mir nachher mit einem hinterlistigen Überfall » devenant « Je l'en excusais et lui donnai la liberté ; il m'en remercia en m'attaquant à son tour un peu plus tard ». M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, op. cit., p. 84 ; M. von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, op. cit., p. 69.

⁹¹ Rolf Italiaander sollicite René Fonck en décembre 1938 pour traduire une partie de ses souvenirs de guerre au sein d'un livre de témoignages de dix As internationaux sommairement intitulé *Asse*, lequel n'est jamais paru, les nazis mettant l'ouvrage au pilon avant sa publication. D. Accoulon, *René Fonck*, op. cit., p. 255.

⁹² Pour ne citer que quelques éditions de textes d'As : Erwin Böhme, *Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen*, Leipzig & Berlin, Hase & Koehler, 1930 ; Martin Henry Sommerfeldt, *Hermann Göring, ein Lebensbild*, Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, 1932 ; Rudolf Stark, *Die Jagdstaffel, unsere Heimat. Ein Flieger-Tagebuch aus dem letzten Kriegsjahr*, Leipzig, K.F. Koehler, 1932 ; Ludwig Franz Gengler, *Kampfflieger Rudolf Berthold*, Berlin, Schlieffen, 1934 ; Ernst Udet, *Mein Fliegerleben*, Berlin, Deutscher Verlag, 1935 ; K. A. Schenzinger, *Der schwarze Ritter*, op. cit. ; K.F. Kurt Jentsch, *Beim Jagdflug tödlich verunglückt? Kriegserlebnisse eines Kampf- und Jagdfliegers beim Jagdgeschwader III, Jagdstaffel Boelcke u.a.*, Magdeburg, Karl Josef Sander, 1937. Par ailleurs, la correspondance de Boelcke est rééditée, comme les mémoires de Richthofen que préface Goering pour commémorer les quinze ans de sa mort : J. Werner, *Boelcke*, op. cit. ; M. von Richthofen et B. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit.

⁹³ J. Werner, *Boelcke*, op. cit., p. 188.

⁹⁴ « Für Sekunden vergesse ich ganz, daß der da drüben Guynemer ist, mein Feind. Es kommt mir vor, als übe ich mit einem älteren Kameraden über unserem Flugplatz. [...] Er streckt die Hand aus und winkt mir, winkt ganz leicht und taucht im Sturzflug hinab nach Westen [...]. Es gibt Leute, die sagen, Guynemer habe damals selbst eine Ladehemmung gehabt. Andere, die behaupten, er habe gefürchtet, ich würde ihn aus Verzweiflung in der Luft rammen. Aber ich glaube ihnen nicht. Ich glaube, daß auch heute noch ein Stück vom ritterlichen Heldentum alter Zeiten lebendig geblieben ist. Und deshalb lege ich diesen späten Kranz auf Guynemers unbekanntes Grab ». E. Udet, *Mein Fliegerleben*, op. cit., p. 59-60. Traduction française adaptée de : Ernst Udet, *Ma vie et mes vols*, trad. fr. Jacques Marc, Paris, Flammarion, 1955, p. 54-55.

entre les deux hommes s'avère en effet aussi improbable qu'heureusement remémorée par l'Allemand dix-huit ans plus tard⁹⁵. L'histoire n'en est pas moins diffusée en Allemagne comme en France et *Marianne* la rappelle en juin 1940⁹⁶.

L'As allemand renforce sa stature de pilote fraternel en dédicçant son portrait « à son cher René Fonck, ennemi d'autrefois, ami d'aujourd'hui », lequel trouve toute sa place dans les pages de *Paris-Soir* en 1938⁹⁷. L'As français peut en retour évoquer « la fraternité des ailes » qui existe entre ces hommes « qui ont le ciel pour pays [et] voient plus loin que la frontière⁹⁸ ». Puissant promoteur du mythe, il confirme en 1937 que « notre fraternité d'aviateurs se nourrissait chaque jour de victoires mortelles sur d'autres hommes. [...] Cependant, notre combat dans l'air était si loyal que les adversaires d'hier se retrouvent aujourd'hui sans animosité et sans haine. Lorsque je rencontre Udet ou Goering, notre conversation semble être celle d'anciens compagnons d'armes⁹⁹. »

Fonck révèle ainsi la porosité de son discours à la rhétorique nazie, laquelle défend la communauté d'esprit des soldats en guerre face à l'indignité de la paix qui a suivi. À partir de 1933 en effet, « on ne parlait [officiellement] plus de fraternisation, mais uniquement de respect militaire mutuel entre les anciens ennemis qui devaient demeurer dans leur rôle de soldats prêts à mourir pour la patrie¹⁰⁰. » S'éloignant du pacifisme pour glisser vers l'idée que les hommes s'entendent à la guerre, l'Armée de l'Air nazie affirme que Boelcke n'aurait jamais attaqué ceux qui se trouvaient sans défense¹⁰¹. Confirmant cette idée en 1936, Eduard von Schleich pose tout sourire bras dessus bras dessous avec l'As anglais Draper et l'Américain Bridgeman, avant de raconter son émotion de retrouver le lieutenant Reece qu'il avait battu quinze ans

⁹⁵ Située sur le front de la Somme et insérée entre des récits des 4 et 19 juin 1917, l'action n'est cependant pas datée par Udet. Le Journal de marche et opérations de la Spa 3 à laquelle appartenait Guynemer ne fait mention dans cet intervalle d'aucun combat prolongé et/ou correspondant à la situation décrite par l'Allemand « un matin de bonne heure ».

⁹⁶ LOUIS BLERIOT, ERNST UDET et ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY, *Le Chant des avions*, Berlin, Weidmann, 1936, p. 15-20 ; « Sach- und Worterklärungen », HENRY BORDEAUX, *Le chevalier de l'air. Vie héroïque de Guynemer*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1936, p. 21-23 ; « Ernst Udet théoricien des bombardements civils », *Marianne*, 9^e an., n° 399, 12 juin 1940, p. 4

⁹⁷ « Für seinem liebe René Fonck, Feind von früher, Freund von heute ». *Paris-Soir*, 16^e an., n° 5439, 8 juin 1938, p. 3

⁹⁸ *Paris-Soir*, 11^e an., n° 3462, 29 mars 1933, p. 1 et 5

⁹⁹ R. Fonck, « Ma guerre et ma paix », *op. cit.*, p. 19.

¹⁰⁰ M. Ferro, M. Brown, R. Cazals et O. Müller, *Frères de tranchées*, *op. cit.*, p. 225.

¹⁰¹ G. L. Mosse, *Fallen Soldiers*, *op. cit.*, p. 121.

plus tôt¹⁰². Adopté par d'anciens pilotes aussi haut placés qu'Hermann Goering et Ernst Udet, le culte réactivé de Richthofen incarne la continuité symbolique de l'aviation militaire dont l'Allemagne a été privée et s'offre en modèle à une jeune génération n'ayant pas connu le feu. Cette rhétorique est alors instrumentalisée pour justifier la revanche tout en rendant acceptable le désir de tuer. Si Udet affirme sa sympathie pour les grands As alliés, ses autres adversaires n'apparaissent plus que comme des êtres menaçants et dépersonnalisés devant être abattus¹⁰³. Dans cette optique, les rescapés des combats aériens sont des hommes nouveaux, élus qui se sont révélés au front.

Prenant un sens différent côté français, le mythe fraternel est d'autant mieux accepté que le néo-pacifisme s'oppose à la guerre contre d'anciens compagnons d'arme¹⁰⁴. Jean Renoir confirme son ancrage avec *La Grande illusion* en 1937¹⁰⁵. Inspiré par l'histoire de l'As Armand Pinsard, le réalisateur complète son scénario par son propre vécu d'aviateur de guerre et reprend tous les *topoi* chevaleresques¹⁰⁶. Ne figurant pas dans l'article de *La Guerre aérienne* qui relatait la captivité de Pinsard en septembre 1917, l'invitation des aviateurs français à la table d'« une douzaine d'officiers courtois » constitue un temps fort du film, de même que les dialogues amicaux répétés entre Boëldieu et von Rauffenstein¹⁰⁷. Ce dernier est évidemment inspiré de Richthofen, dont le coscénariste Charles Spaak a lu la traduction française des mémoires, en plus de rencontrer d'autres pilotes comme Fonck et Heurtaux¹⁰⁸. La fresque fraternelle qui en résulte cristallise durablement les représentations des

¹⁰² K. A. Schenzinger, *Der schwarze Ritter*, op. cit., p. 160-162. Ces retrouvailles entre von Schleich et Reece sont appuyées par une photographie de 1918 dans la biographie de l'Allemand, devenu général de la Luftwaffe : Fried Lange, *Ritter von Schleich, Jagdflieger im Weltkrieg und im Dritten Reich*, Düsseldorf, Völkischer Verlag, 1939, p. 112-113.

¹⁰³ Par exemple : « Mit seiner viereckigen Brille sieht er aus wie ein riesiges, böartiges Insekt, das auf mich zustößt, um mich zu töten » ou « Im Augenblick habe ich nicht das Gefühl, daß das Menschen sind ». E. Udet, *Mein Fliegerleben*, op. cit., p. 34 & 40 ; C. Kehrt, *Moderne Krieger*, op. cit., p. 229.

¹⁰⁴ Consécutif à la signature du pacte franco-soviétique en mai 1935, le néo-pacifisme traverse la droite française de la fin des années 1930. Il est fortement associé à l'anticommunisme et refuse l'entrée en guerre contre les anciens Alliés italiens, malgré la guerre d'Éthiopie. Yves Santamaria, *Le pacifisme, une passion française*, Paris, A. Colin, 2005, p. 137-141.

¹⁰⁵ Jean Renoir, *La Grande illusion*, RAC, 1937.

¹⁰⁶ Olivier Curchod, *La « méthode Renoir ». Pleins feux sur Partie de campagne (1936) et La Grande illusion (1937)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 302-326 ; Pascal Mérigeau, *Jean Renoir*, Paris, Flammarion, 2012, p. 342-343.

¹⁰⁷ « Un grand as : Pinsard », *La Guerre aérienne illustrée*, 1^{re} an., n° 43-45, 6-20 septembre 1917. La citation est extraite d'un second texte de Mortane paru après la guerre : Jacques Mortane, *Évasions d'aviateurs 1914-1918*, Paris, Baudinière, 1928, p. 17.

¹⁰⁸ Stéphane Launey, « Jean Renoir sous l'uniforme. Aspects militaires de la vie du cinéaste », *Revue Historique des Armées*, 2010, n° 259, p. 79-92.

relations entre aviateurs de la Grande Guerre à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Conclusion

Les camaraderies entre ennemis demeurent exceptionnelles dans la guerre aérienne du fait même des conditions matérielles et des dispositions sociales. S'insérant toujours dans le cadre de rapports de force maintenus, elles apparaissent comme des fraternisations incomplètes. Gestes chevaleresques ou sportifs d'un dominant à un dominé qui se placent au-dessus de la mêlée, elles transgressent la norme militaire sans toutefois dépasser le cadre imposé par le devoir. Elles sont ainsi fortement conditionnées par les représentations de ces aviateurs – celles qu'ils ont d'eux-mêmes et celles renvoyées par les médias. La question de l'intentionnalité, jamais revendiquée en temps de guerre mais affirmée dans la paix, apparaît alors comme déterminante.

Permettant toujours d'éluder la réalité la plus brutale de la guerre, les représentations de ces camaraderies sont en effet remémorées et recomposées une fois le conflit achevé. Dans cette optique, le jeu des reconstructions et récritures a rapproché des frères d'armes séparés par leur devoir mais adhérant à un même « esprit aviateur » supposé international. D'involontaire ou imposé par les circonstances, le geste fraternel devient assumé, voire revendiqué. Ainsi s'est en partie formée l'identité de la cinquième arme, de même qu'une « fraternité des ailes » largement fantasmée.

Bibliographie sélective

Nicolas Beaupré, *Écrire en guerre, écrire la guerre. France, Allemagne 1914-1920*, Paris, CNRS, 2006.

Marc Ferro, Malcom Brown, Rémy Cazals et Olaf Müller, *Frères de tranchées*, Paris, Perrin, 2005.

Stefan Goebel, *The Great War and medieval memory: war, remembrance and Medievalism in Britain and Germany, 1914-1940*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Ronald Hubscher, *Les aviateurs au combat, entre privilèges et sacrifice: 1914-1918*, Toulouse, Privat, 2016.

Christian Kehrt, *Moderne Krieger: die Technikerfahrungen deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Schöningh, 2010.

Lee Kennett, *La première guerre aérienne, 1914-1918*, Paris, Economica, 2005.

Alexandre Lafon, *La camaraderie au front : 1914-1918*, Paris, Armand Colin, 2014.

George L. Mosse, « The Knights of the Sky and the Myth of the War Experience », in Robert A. Hinde et Helen Watson (dir.), *War, a Cruel Necessity? The Bases of Institutionalized Violence*, New York & London, I.B. Tauris, 1994, p. 132-142.

George L. Mosse, *Fallen Soldiers: Reshaping the Memory of the World Wars*, New York, Oxford University Press, 1990.

Bernhard Rieger, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005.

Luc Robène (dir.), *Le sport et la guerre: XIXe et XXe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012.

Luc Robène, « Les sports aériens : de la compétition sportive à la violence de guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2013, vol. 251, n° 3, p. 25-43.

Thomas F. Schneider et Hans Wagener (dir.), *Von Richthofen bis Remarque: deutschsprachige Prosa zum 1. Weltkrieg*, Amsterdam & New York, Rodopi, 2003.

Stefanie Schüler-Springorum, « Von Fliegen und Töten. Militärische Männlichkeit in der deutschen Fliegerliteratur, 1914-1939 », in Karen Hagemann et Stefanie Schüler-Springorum (dir.), *Heimat-Front. Militär und Geschlechterverhältnisse in Zeitalter der Weltkriege*, Frankfurt am Main & New York, Campus, 2002, p. 208-233.

Bùi Xuân Bào, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres: aviation et littérature*, Paris, A. Dubin, 1961.

Abstract allemand

Die Jagdfliegerasse des Ersten Weltkrieges waren (Unter-)Offiziere mit besonderen Kriegserfahrungen. In Frankreich wie in Deutschland unterschieden sich die Mitglieder dieser neuen Waffe von anderen Frontsoldaten durch eine ritterliche und sportliche Etikette. Diese Piloten waren wie überlegene Soldaten dargestellt und fanden sich mit den feindlichen Fliegern gleichgestellt. Aus diesen Gründen hatten feindliche Piloten manchmal Beziehungen, die wie Fraternisierungen aussahen.

Die Memoiren und Kriegserinnerungen bezeugen einen seltenen Austausch, der wie ein Ehren- und Unterscheidungsbeweis gesehen wurde. Von einer eingereichten Nachricht bis zum Handschlag blieb jedoch der gleiche patriotische Grund: diese Austausche erfolgten nur nach einem Kampf, der einen Sieger und einen Besiegten hervorbrachte. Dann nur konnte der Austausch stattfinden. Während des Krieges waren aber natürlich die Fraternisierungen nie offiziell.

Nach 1918 sind die Schriftstücke der Piloten teilweise umgeschrieben worden, um die Erwartungen der Leser auf ritterlicher Abenteuer zu entsprechen. Während der französisch-deutschen Annäherung erlaubten die Unterscheidungsbeweise, ehemaligen Feinde zu treffen. Diese trug zu dem Mythos der internationalen

„Brüderlichkeit der Flügel“ bei, die die nationalen aeronautischen Politiker nutzten und in das Gedächtnis des Krieges verwandelten.

Abstract anglais

The war experience of First World War fighter pilots differed radically from that of the *Poilus* in the trenches, who suffered poor sanitary conditions and mass-killings. In France as well as in Germany, these new armed forces developed codes of conduct inspired by chivalry and sport that distinguished them from other soldiers and even civilians. As these codes developed, German and French pilots progressively had more in common with one another vis-à-vis military ritual and conduct than with their own countrymen. Accordingly (and perhaps surprisingly) there are records of exchange—and even fraternization—between these rival groups.

These records are limited, but nevertheless powerfully attested to in war literature from the interwar period. This literature documents a number of romanticized encounters between German and French pilots, from messages thrown over enemy lines to handshakes on the battlefield. However, these exchanges took place only once “dog-fights” were over—that is, when rival pilots, one the victor and the other the loser, would interact after combat. Only then would “friendly” interactions happen.

After the war, fighter pilots’ testimonies were published, and slightly revised to correspond more closely with stories of chivalry and bravery popular with the post-war public. As relations between France and Germany softened in the late 1920s, these testimonies and stories of common respect between First World War pilots—which popularized the myth of an international “brotherhood of wings”—paved the way for meetings between former enemies. This myth served national aeronautical policies and recomposed public memory of the conflict.

Abstract français

Les as de l’aviation sont des soldats dont l’expérience combattante diffère radicalement de celle des poilus dans les tranchées. En France comme en Allemagne, les membres de cette arme nouvelle se singularisent du reste de l’armée en développant des codes inspirés par la chevalerie et le sport. Ces pilotes sont dépeints comme supérieurs au commun des mortels et se trouvent davantage d’affinités avec leurs homologues aviateurs dans le camp opposé. En découle un

rapport particulier au pilote ennemi, rival mais égal, et des échanges entre adversaires assimilables à des fraternisations.

Les mémoires et souvenirs de guerre témoignent d'échanges ponctuels plus ou moins romancés, vus comme des preuves de distinction et d'honneur. Du message transmis à la main tendue, le fond patriotique n'en reste pas moins identique : ces échanges n'interviennent qu'une fois le combat décidé et la supériorité du pilote national affirmée. Alors seulement, l'échange peut intervenir.

Après la guerre, les écrits des pilotes sont travaillés pour correspondre plus fidèlement au chevaleresque recherché par le lectorat. Dans le contexte du rapprochement franco-allemand, les marques d'estime portées aux adversaires fondent les anciens ennemis à se rencontrer, véhiculant le mythe d'une « fraternité des ailes » internationale. Celui-ci sert les politiques aéronautiques nationales tout en recomposant la mémoire du conflit.

Notice bio-bibliographique

Damien Accoulon est agrégé d'histoire. Il prépare depuis septembre 2017 une thèse sur les As de l'aviation européens, en cotutelle entre l'Université Paris Nanterre et la Technische Universität Braunschweig sous la direction des Professeurs Annette Becker et Christian Kehrt. Il est l'auteur d'une biographie critique de René Fonck, parue en 2018 aux éditions Privat.

Mots-clefs

Fraternisation ; aviation ; Grande Guerre ; entre-deux-guerres ; nazisme