



HAL
open science

Capitaliser la guerre dans les airs

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. Capitaliser la guerre dans les airs : Représentations et usages des “ chevaliers du ciel ” en Allemagne, France et Grande-Bretagne (1914-1939). 20 & 21. Revue d’histoire, 2020, 148 (4), pp.81-99. 10.3917/vin.148.0081 . halshs-03264835

HAL Id: halshs-03264835

<https://shs.hal.science/halshs-03264835>

Submitted on 1 Jul 2022

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.

ACCOULON Damien, « Capitaliser la guerre dans les airs. Représentations et usages des « chevaliers du ciel » en Allemagne, France et Grande-Bretagne (1914-1939) », 20 & 21. *Revue d'histoire*, 2020/4 (N° 148), p. 81-99. DOI : [10.3917/vin.148.0081](https://doi.org/10.3917/vin.148.0081).

Version soumise.

Capitaliser la guerre dans les airs

Représentations et usages des « chevaliers du ciel » en Allemagne, France et Grande-Bretagne (1914-1939)

Damien Accoulon

L'expérience combattante des aviateurs allemands, français et britanniques au cours de la Grande Guerre a été entourée d'un imaginaire chevaleresque commun : loin de la barbarie des tranchées, les « As » auraient incarné une guerre moderne et respectueuse de l'ennemi. Ce récit, profitable au développement de l'aéronautique, se perpétue dans l'entre-deux-guerres et ancre une mémoire très spécifique de la guerre aérienne, héroïque et fraternelle, bientôt en résonance avec l'ascension des fascismes.

En 1937, alors qu'il évoque avec Joseph Kessel la guerre qui l'a consacré « As des As » vingt ans plus tôt, René Fonck ne manque pas de souligner les liens qui l'unissent désormais à d'autres pilotes allemands renommés.

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'armes. Nous avons appris à dégager les mêmes lois de combat, vaincu les mêmes difficultés, acquis le même courage. Et pourtant nous étions ennemis ! Comment tant de loyauté peut-elle exister dans le meurtre ? Et comment tant de trahison en temps de paix, alors qu'il s'agit pourtant de créer et de vivre ¹ ?

Loin d'insister sur l'absurdité du conflit, le pilote vosgien rappelle au contraire une idée répandue dans les milieux aéronautiques : pendant la Grande Guerre, les combats étaient menés loyalement selon des principes s'imposant aux aviateurs de chaque camp. Si lutte il y avait, c'était avant tout contre soi-même, dans la solitude de l'air qui restait à conquérir. Le sort de ces pilotes semble ainsi les rapprocher alors que tout échange était alors prohibé. La conclusion critique de Fonck est symptomatique de l'exploitation politique de cette mémoire des « chevaliers du ciel ». Il convient d'en prendre la mesure et d'en comprendre les fins.

Combattants nouveaux dans la Grande Guerre, les aviateurs occupent une place à part dans la narration du conflit. L'image des pilotes et tout particulièrement des As, pilotes de chasse

¹ René Fonck, « Ma guerre et ma paix », *Confessions*, 22 avril 1937, p. 19.

ayant triomphé de plusieurs appareils ennemis, est exaltée par les journalistes et littérateurs de tous horizons. Ce récit répond à la demande populaire d'exploits aux accents chevaleresques, derniers vestiges supposés des joutes médiévales. Leur mise en lumière voudrait détourner les regards des tranchées qui couvrent de boue les poilus accroupis. L'aviateur pose debout devant son avion, l'enfourchant à l'occasion pour aller triompher de l'ennemi en survolant le *no man's land* où il est si difficile de progresser à terre.

Si les travaux historiques se sont longtemps cantonnés aux développements techniques et institutionnels de l'aviation militaire, l'approche culturelle de la guerre a permis de mettre en évidence la construction de l'imaginaire des « chevaliers du ciel ». En France, Stéphane Tison et Luc Robène ont ainsi montré que l'aviation sportive du début du siècle constituait un terrain favorable à l'occultation de la violence croissante des combats aériens, tandis que les historiographies anglophones et germanophones se sont davantage attachées à identifier des références à la littérature épique dans les témoignages de la guerre aérienne². Si la construction de cet imaginaire est désormais bien identifiée, l'étude des conditions socioculturelles de sa persistance à l'échelle internationale reste en revanche à réaliser. Esquissée par George Mosse à travers le mythe de l'expérience combattante, la fonction sociale de ces récits n'a en effet pas été pleinement explorée. Si la propagande rendait compréhensible la participation des pilotes à la formation du mythe, comment l'expliquer après le conflit ? Les pertes furent élevées parmi les personnels navigants, qu'ils soient pilotes, observateurs ou mitrailleurs, et les aviateurs auraient pu se montrer soucieux de réviser l'idée d'une guerre sans violence tout en donnant du sens à leur expérience, comme le firent d'autres vétérans.

Les sources publiées, qu'il s'agisse d'articles de presse ou d'ouvrages (auto)biographiques, nous renseignent sur les représentations des pilotes européens eux-mêmes, qui n'abandonnent pas les mises en scènes épiques après la fin des hostilités, bien qu'elles contredisent la dureté des vols répétés dans un ciel en guerre. Les aviateurs cautionnent au contraire largement ces représentations, lesquelles se trouvent durablement ancrées dans l'imaginaire des sociétés

² Stéphane Tison, « Du sportsman au combattant : archéologie de la figure de l'as, 1910-1916 », in Luc Robène (dir.), *Le Sport et la Guerre, XIX^e-XX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 345-355 ; Luc Robène, « Les sports aériens : de la compétition sportive à la violence de guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 251 (3), 2013, p. 25-43. Parmi les travaux les plus significatifs, renvoyons notamment à : George Mosse, « The Knights of the Sky and the Myth of the War Experience », in Robert Hinde et Helen Watson (dir.), *War, a Cruel Necessity? The Bases of Institutionalized Violence*, New York, Tauris, 1994, p. 132-142 ; Linda Robertson, *The Dream of Civilized Warfare: World War I Flying Aces and the American Imagination*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2005 ; Immanuel Voigt, *Stars des Kriegen. Eine biografische und erinnerungskulturelle Studie zu den deutschen Luftstreitkräften des Ersten Weltkrieges*, Berlin, De Gruyter, 2019. Pour un panorama de l'historiographie britannique du sujet : Ross Mahoney et Michael Molckentin, « The Cavalry of the Clouds? New Research in the Development and Experience of Air Power in the British Empire during the First World War », *British Journal for Military History*, 4 (2), 2018.

occidentales, circulent et se donnent à voir à travers les sources iconographiques, cinématographiques et monumentales. Leurs témoignages, reprenant la rhétorique du temps de guerre, contribuent à affirmer l'importance de l'aviation, militaire et civile, dans les sociétés européennes. Ils assurent ainsi une réinsertion positive des aviateurs de guerre alors que la paix remettait en question leur statut, notamment dans l'Allemagne défaite. Les archives des administrations militaires nous autorisent à vérifier et nuancer ces témoignages, en complément de fonds privés de certains acteurs majeurs de l'aéronautique, afin d'en évaluer les limites³. La comparaison des formes de cette mémoire portée par les héros des principales nations belligérantes du front ouest-européen met en évidence les récurrences, les transferts mais aussi les divergences ponctuelles des cultures aéronautiques du premier 20^e siècle. Réactivant les idéaux internationalistes et élitistes de l'aéronautique des débuts, ces vétérans entretiennent en effet une mémoire biaisée de la guerre aérienne comme des pilotes de guerre, structurant les armées de l'air à nouveau opposées à l'été 1939.

Le mythe de l'expérience combattante ou la mise en récits des « chevaliers du ciel »

Conceptualisé par George Mosse, le mythe de l'expérience combattante conçoit la remémoration des morts et de leur caractère héroïque comme une tentative des survivants de rendre supportable le deuil des camarades et des proches. Le sacrifice pour la nation ainsi justifié, la guerre devenait d'autant plus sacrée et glorieuse qu'elle était douloureuse⁴. Les « chevaliers du ciel » devinrent des éléments déterminants de cette occultation des destructions et des violences⁵. La guerre aérienne est ainsi représentée différemment du reste du conflit, contribuant à constituer une mémoire spécifique, presque autonome de celle du reste des armées.

Une guerre imaginée entre sport et chevalerie

Avant 1914, les pilotes qui défient la gravité pour battre des records et conquérir l'air stimulent l'imagination des opinions publiques européennes. La rhétorique aéronautique est dès ses

³ Les dossiers personnels des officiers ainsi que les journaux des marches et opérations de certaines escadrilles sont consultables au Service historique de la défense (SHD) à Vincennes, aux *Bundesarchiv-Militärarchiv* de Fribourg-en-Brisgau ainsi qu'aux *National Archives* de Kew (Royaume-Uni). La Bibliothèque nationale de France (BnF) conserve les papiers de Pierre-Étienne Flandin, député actif et sous-secrétaire d'État à l'aéronautique, apportant par exemple un contrepoint utile aux écrits du journaliste Jacques Mortane, dont le fonds est conservé au SHD. Les correspondances originales de Max Immelmann ou d'Albert Ball, respectivement conservées au *Militärhistorisches Museum* de Dresde et aux *Nottinghamshire Archive*, autorisent par ailleurs la comparaison de textes originaux à leurs versions publiées.

⁴ George Mosse, *Fallen Soldiers: Reshaping the Memory of the World Wars*, Oxford, Oxford University Press, 1990, p. 7.

⁵ G. Mosse, « The Knights of the Sky », art. cité, p. 142.

débuts caractérisée par un entrelacement du sportif et du militaire. La valorisation, dans ces deux domaines, de l'endurance et du dépassement de soi, contribue à l'adaptation facile de ce discours au contexte de guerre ⁶. Alors qu'au sol la guerre de tranchées fige les combats, les cavalcades rêvées par les engagés de l'été 1914 semblent pouvoir se réaliser dans les airs et attirent les volontaires. Les romans historiques ayant réactualisé l'imaginaire médiéval dans les esprits des Européens éduqués, la métaphore chevaleresque associant l'engagement sportif au devoir militaire gagne en popularité à mesure que la guerre progresse et qu'elle projette les lecteurs dans un mouvement épique. Elle confine la violence à l'espace infini et abstrait qu'est l'air tout en l'inscrivant dans un système de valeurs anciennement établi ⁷. Les pilotes sont ainsi décrits comme respectueux de leurs adversaires, en vertu d'un code d'honneur qu'inspirent aussi les cavaliers reversés dans l'aviation, après que le sol creusé de tranchées les a privés, au sol, de leur rôle d'éclaireurs. Ils conservent cette fonction depuis les airs ⁸. La transition symbolique est d'autant plus aisée que cheval et avion sont deux montures agiles bien qu'instables, pouvant parfois se cabrer et qui nécessitent une prise en main au manche et aux palonniers ⁹. Aussi, les aviateurs de la base suisse de Dübendorf, à l'écart des combats, rêvent toujours de voler bravement aux commandes d'un cheval mécanique début 1918 ¹⁰.

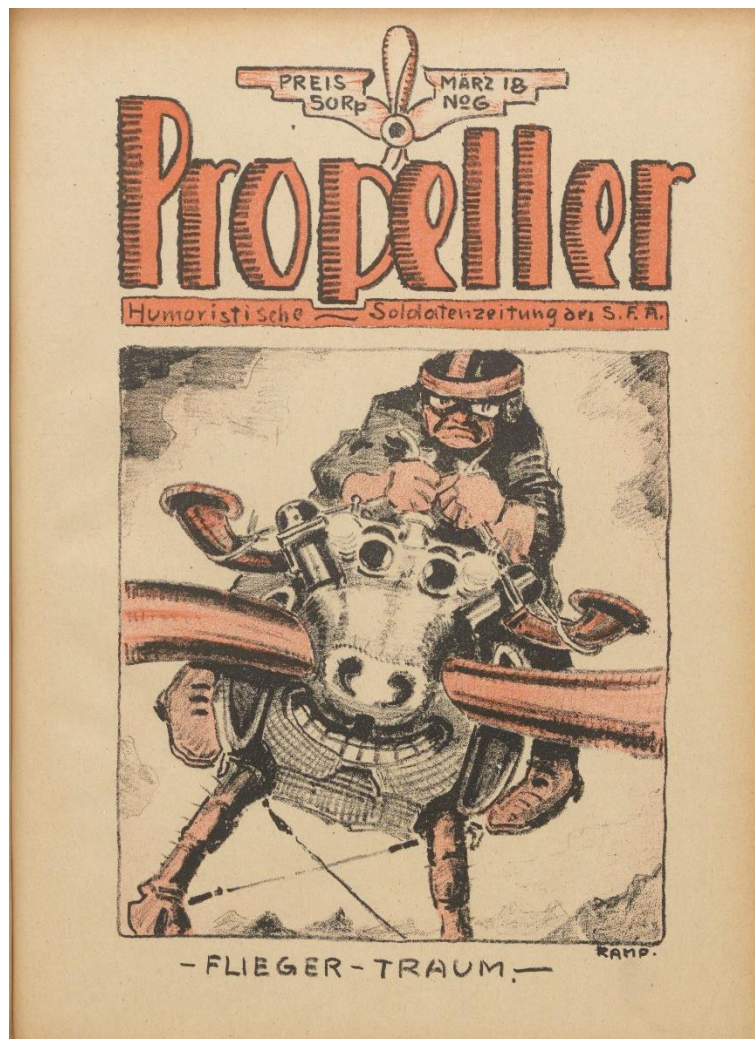
⁶ S. Tison, « Du sportsman au combattant », art. cité, p. 348.

⁷ 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.

⁸ Pascal Vennesson, *Les Chevaliers de l'air. Aviation et conflits au XX^e siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, p. 64-69.

⁹ Stéphane Audoin-Rouzeau, « Avions et chars », in Jean-Jacques Becker et Stéphane Audoin-Rouzeau (dir.), *Encyclopédie de la Grande Guerre*, Paris, Bayard, 2004, p. 268.

¹⁰ Staatsbibliothek zu Berlin, Krieg 1914/24842 : « Flieger-Traum », *Propeller*, 6, mars 1918.



1. « Flieger-Traum » [Le rêve du pilote], *Propeller*, 6, mars 1918. (Staatsbibliothek zu Berlin, Krieg 1914/24842)

L'élitisme originel du milieu aviateur favorise ce regroupement dans l'aéronautique de jeunes cavaliers qui en perçoivent le prestige. Un certain messianisme traversant la conquête de l'air au début du siècle, les hommes qui y participent sont en effet réputés exceptionnels¹¹. Le coût des appareils et de la formation au pilotage réserve par ailleurs sa pratique à une élite fortunée. Si les formations mises en place pendant la guerre élargissent la base sociale du recrutement à partir de la fin 1915, ce sont souvent des ingénieurs, mécaniciens ou électriciens plus ou moins amateurs qui sont recrutés en vertu de leurs connaissances techniques qui demeurent le dénominateur commun des membres de la nouvelle arme. Forts de leur engagement volontaire, de leurs connaissances techniques et des services souvent exemplaires que reflètent les grades auxquels ils accèdent, ils constituent un groupe relativement homogène socialement par-delà les camps. Cette communauté de compétence est aussi une communauté

¹¹ Michael Paris, « The Rise of the Airmen », *Journal of Contemporary History*, 28 (1), 1993, p. 123-141.

d'expérience par la quotidienneté du vol et des dangers auxquels sont confrontés ces hommes jeunes. Dérivant de cette convergence sociale, leur ethos guerrier commun se manifeste ponctuellement, lors de rencontres entre adversaires se devant de respecter un code d'honneur et des égards mutuels. Oswald Boelcke l'illustre en serrant la main puis en partageant un repas avec son prisonnier, le capitaine Wilson, devant le journaliste américain Herbert Swope ¹².

Alors que les aviateurs abattent régulièrement des avions ennemis, l'hommage rendu à leur adresse et à leur dextérité toute sportive occulte en partie la violence de la mort dans la chute des appareils. Souvent esseulés sur leurs montures mécaniques, les pilotes semblent choisir le combat et y prendre autant de plaisir qu'à une partie d'escrime. Les affrontements aériens sont toujours décrits comme des duels entre adversaires que seules leurs qualités départagent ¹³. En filant la métaphore cynégétique au sujet de la chasse aérienne, auteurs et aviateurs peuvent mettre l'accent sur la relative autonomie d'action des soldats de l'air ; celle d'individus capables de dextérité si, à la suite d'une patiente traque, ils repèrent puis atteignent leur cible, à savoir l'ennemi assimilé à une proie ¹⁴. L'évolution des techniques de combat, privilégiant l'attaque par surprise par l'arrière et généralisant les vols en escadres de plusieurs appareils, ne remet pas en cause ces représentations qui font écran à la réalité plus tragique de la guerre, comme la multiplication des bombardements aériens d'objectifs civils. Or le « chevalier du ciel » qui parcourt les imprimés ne saurait s'en prendre à des adversaires désarmés.

Dès 1915, les meilleurs pilotes sont officiellement reconnus et mis en compétition avec l'établissement d'un palmarès classant les « As » selon le nombre de leurs victimes recensées. La publication des noms aux communiqués officiels des armées récompense alors les meilleurs éléments dans la plupart des pays belligérants, à l'exception notable du Royaume-Uni. Le corps aérien devant sécuriser sa place au sein d'une armée où la plupart des hommes ne bénéficient d'aucune attention particulière, l'état-major du Royal Flying Corps (RFC) évite en effet la publicité des meilleurs individus. Des débats sur la question agitent l'opinion publique britannique alors que les journalistes ne se privent pas de faire eux-mêmes la promotion de pilotes tels qu'Albert Ball ou James McCudden lors de la bataille de la Somme ¹⁵. L'impact

¹² Son récit, publié dans le *New York World* à l'automne 1916, est repris en Allemagne sous un jour chevaleresque dans la publication d'Oskar Brüssau, *Ein Boelcke will ich werden*, Leipzig, Schloebmann, 1916, p. 12, ainsi que dans Anton Luebke, *Hauptmann Boelcke*, Warendorf, Schnell, 1917, p. 15-25 et Herbert Bayard Swope, « Boelcke, Knight of the Air », in *Inside the German Empire*, Londres, Constable and Co., 1917, p. 184-196.

¹³ Cet imaginaire est particulièrement présent dans les littératures des pays belligérants, cf. par ex. : *Das Luftduell*, Berlin, Verlagshaus für Volksliteratur und Kunst, 1915 ; Marcel Viallet et Jacques Mortane, *Quelques grands duels aériens*, Paris, Édition française illustrée, 1919.

¹⁴ Sur l'emploi de la métaphore cynégétique pendant la Grande Guerre : André Loez, « L'œil du chasseur : violence de guerre et sensibilité en 1914-1918 », *Cahiers du Centre de recherches historiques*, 31, 2003, p. 1-19.

¹⁵ Lee Kennett, *La Première Guerre aérienne*, Paris, Economica, 2005, p. 164-165.

assurément négatif sur le moral britannique de la perte du jeune Ball en mai 1917 finit cependant par convaincre le commandant de la RFC, Hugh Trenchard, et son assistant Maurice Baring de maintenir les pilotes dans un relatif anonymat. Lorsque le *War Cabinet* demande à publier les noms des meilleurs aviateurs début octobre 1917, Hugh Trenchard s'y oppose, jugeant aussi injuste que peu judicieux d'établir une différence de traitement entre les escadrons comme entre la RFC et le reste de l'armée ¹⁶.

Une mémoire partiellement recomposée après la guerre

Parce que les pilotes fascinaient les foules avant 1914, leurs récits de guerre sont associés au genre plus classique de l'aventure, façonnant une vision standardisée de la guerre aérienne où se succèdent les actes de bravoure sur ciel d'azur ¹⁷. Dès 1915, l'éditeur Berger-Levrault démarcha Eugène Gilbert, pilote français renommé détenu en Suisse, afin d'obtenir

[...] une suite de récits sans prétention, sans données techniques ou tactiques mais permettant au public [...] de revivre tant de minutes poignantes [...] : souvenirs de vos combats aériens, de vos reconnaissances en pays ennemi, de votre descente en Suisse, de votre évasion, de votre retour ¹⁸.

L'expérience des combats n'intéresse pas tant les éditeurs que l'action loin des tranchées. C'est aussi vrai en Allemagne où les récits sont parfois rehaussés d'un fond exotique, transportant les lecteurs loin du front occidental. Les textes des plus célèbres As allemands sont mobilisés pour forger des succès éditoriaux alors qu'en France, seule l'hagiographie posthume de Georges Guynemer par Henry Bordeaux s'érige en succès de librairie ¹⁹. La véracité du propos important bien moins que sa forme, l'éditeur allemand Ullstein n'hésite pas à engager des prête-plumes pour rédiger les mémoires d'officiers célèbres tels que Manfred von Richthofen ²⁰. En ressortent des livres racontant à la première personne une guerre en partie fantasmée avec le soutien bienveillant des autorités, y compris en Grande-Bretagne ²¹.

¹⁶ John Morrow, *The Great War in the air: Military Aviation from 1909 to 1921*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1993, p. 242.

¹⁷ Fernando Esposito, *Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*, Munich, Oldenbourg, 2011, p. 168 ; Nicolas Beaupré, « Aviateurs et écrivains de la Grande Guerre (France, Allemagne) », in Gilles Aubagnac et Clémence Raynaud (dir.), *La Grande Guerre des aviateurs*, Paris, Livres EMCC, Ministère de la Défense et MAEE, 2014, p. 13-25.

¹⁸ Lettres de Berger-Levrault au lieutenant aviateur Eugène Gilbert, 25 mars et 17 septembre 1915, citées dans Nicolas Beaupré, *Écrire en guerre, écrire la guerre*, Paris, CNRS éditions, 2006, p. 56-57.

¹⁹ Oswald Boelcke, *Hauptmann Bölckes Feldberichte*, Gotha, Perthes, 1916 ; Max Immelmann, *Meine Kampfflüge*, Berlin, Scherl, 1917 ; Manfred von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, Berlin, Ullstein, 1917 ; Ernst Friedrich Eichler (dir.), *Kreuz wider Kokarde. Jagdflüge des Leutnants Ernst Udet*, Berlin, Braunbeck, 1918 ; Henry Bordeaux, *Vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, 1918.

²⁰ Le manuscrit a probablement été préparé par l'Hauptmann Erich von Salzmann, avant d'être retravaillé par la censure et l'éditeur. F. Esposito, *Mythische Moderne, op. cit.*, p. 190-196 ; Thomas Schneider *et al.*, *Die Autoren und Bücher der deutschsprachigen Literatur zum Ersten Weltkrieg*, Göttingen, V & R Unipress, 2008, p. 10-12.

²¹ Si l'état-major de l'aviation britannique refuse de mettre trop en avant quelques individus, le gouvernement appuie la médiatisation des meilleurs pilotes. Le Premier ministre britannique David Lloyd George signe par

Après la guerre, alors que la fin de la censure paraît permettre une remise en cause de ces narrations formatées, les aviateurs confortent au contraire les représentations chevaleresques par la publication de nouveaux souvenirs d'une guerre idéalisée. Le Français René Fonck engage ainsi une plume pour raconter ses combats, tandis que les écrits de pilotes décédés sont remaniés et augmentés pour correspondre aux attentes supposées du lectorat²². Les mémoires du défunt Richthofen sont expurgés des passages les plus belliqueux, l'éditeur ne jugeant plus nécessaire de faire « toujours pleuvoir du sang de pilote anglais » sur les tranchées allemandes en 1920²³. Au Royaume-Uni comme dans les autres pays, les mémoires d'aviateurs confirment cette idée que la guerre aérienne était unique en son genre, notamment en raison de l'esprit qui animait ses membres²⁴. Les vétérans de l'air s'éloignant de ce schéma sont extrêmement rares et peu populaires, au grand désespoir de Jean Norton Cru²⁵.

Les membres de la prestigieuse arme aérienne insistent ainsi sur la spécificité des combats. Se trouvant toujours plus d'affinités avec les aviateurs adverses qu'avec les soldats des tranchées, ils participent à une relative internationalisation d'une mémoire corporative. Le succès éditorial rencontré par Manfred von Richthofen en Allemagne, couplé à la fascination des pilotes britanniques pour l'As allemand, encourage ainsi une traduction de son texte en anglais dès 1918²⁶. Celle-ci intervient en français en 1932 à partir de la version expurgée de 1920, deux ans après celle de la correspondance de Max Immelmann par l'officier alsacien Paul Stehlin²⁷. Cette circulation des références renforce l'homogénéité des récits dans les pays européens tandis qu'au cinéma des films tels que *Wings* ou *La Grande Illusion* confirment leur vision de la chevalerie de l'air²⁸. La mise en mémoire de la guerre aérienne reste de la sorte

exemple la préface de l'hagiographie d'Albert Ball : Walter Alwyn Briscoe et H. Russell Stannard, *Captain Ball*, Londres, Jenkins, 1918.

²² René Fonck, *Mes combats*, Paris, Flammarion, 1920. Sur les mémoires de Fonck : Damien Accoulon, *René Fonck*, Toulouse, Privat, 2018, p. 75-95.

²³ M. von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, op. cit., p. 110-111 ; *Id.*, *Ein Heldenleben*, Berlin, Ullstein, 1920. Cela reste vrai dans l'édition suivante : *Der rote Kampfflieger*, Berlin, Deutscher Verlag, 1933.

²⁴ Ian Isherwood, « "To fly is more fascinating than to read about flying" : British RFC Memoirs of the First World War, 1918-1939 », *War, Literature & the Arts*, 26, 2014, p. 1-20.

²⁵ Pour Jean Norton Cru, le « seul témoignage sérieux qui nous vienne de l'aviation » réside dans les carnets de Jean Béraud-Villars qui, sous pseudonyme, pose un regard critique sur l'aviation militaire française. Jean Norton Cru, *Témoins*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1929, 2006, p. 197-199 ; Lieutenant Marc, *Notes d'un pilote disparu*, Paris, Hachette, 1918.

²⁶ Manfred von Richthofen, *The Red Air Fighter*, Londres, The Aeroplane & General Publishing Co., 1918, également publié en Amérique du Nord sous le titre : *The Red Battle Flyer*, trad. J. Ellis Barker, New York, Robert M. McBride & Co., 1918 ; Robert Wohl, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven, Yale University Press, 1994, p. 249-250. L'ouvrage est par ailleurs publié la même année en espagnol, en finlandais et en suédois.

²⁷ Max Immelmann, *Mes vols de combat vécus et racontés*, trad. de l'all. par Paul Stehlin, Paris, Vivien, 1930 ; Manfred von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, trad. de l'all. par Ed. Sifferlen, Paris, Payot, 1932.

²⁸ Réalisé par un aviateur de guerre, *Wings* mêle l'aventure guerrière à la romance. Le Français René Fonck en reconnaît « la vocation grandiose et véridique » lors de sa diffusion dans les cinémas français en 1930. Également

fortement conditionnée par les attentes supposées du public. La *Fliegerliteratur* s'érige en genre littéraire en Allemagne, où les mémoires de Richthofen sont tirés à 1 226 000 exemplaires avant 1939, tandis que les récits d'aviateurs britanniques, davantage concernés par la spécificité du « métier » d'aviateur et sensiblement moins héroïsés, constituent un sous-genre de la littérature de guerre ²⁹. En France, la projection des cercles lettrés dans les développements de l'aviation civile stimule une production fictionnelle, plus ancrée dans l'avenir que dans ce passé mythifié, alors que la littérature de guerre est logiquement investie par les témoignages de poilus ³⁰.

Une mémoire spécifique de la guerre aérienne se constitue ainsi en marge de la mémoire collective marquée par le souvenir des souffrances consenties par la majorité des mobilisés. Les divergences entre la mémoire de la mort de masse au sol et celle de la mort singulière dans les airs se retrouvent dans la rareté des monuments aux aviateurs de guerre. Les concepteurs des milliers de monuments aux morts avaient la charge de trouver une figure héroïque incarnant l'ensemble des combattants de la commune, sans distinction ni de grade ni d'arme. Le héros ordinaire ne pouvait logiquement être l'aviateur, trop rare et distant des tranchées. Ainsi, seuls quelques monuments au rayonnement local sont consacrés à des pilotes de chasse célèbres, en tant qu'ils étaient des enfants du pays. Conforme au style académique en France, l'essentiel des références à la guerre y est occulté au profit des oripeaux intemporels de l'aviateur : casque, lunettes et blouson de cuir, tel Georges Guynemer à Compiègne le 13 novembre 1923 ³¹. Une esthétique très similaire à celle du groupe en bronze dédié à Albert Ball devant le château de Nottingham, en Grande-Bretagne, le 8 septembre 1921. Ces descendants de notables locaux devenaient d'intemporels héros, inscrits dans la lignée de leurs prédécesseurs, au cœur de l'espace public communal en pays vainqueur ³². À l'inverse, en Allemagne, les mémoriaux offerts à Oswald Boelcke à Dessau le 30 octobre 1921 et à Max Immelmann à Dresde le 24 juin

pilote de guerre, Jean Renoir s'inspire notamment des mémoires des As Armand Pinsard et Manfred von Richthofen pour produire son scénario. William Wellman, *Wings*, Paramount Pictures, 1927 ; Jean Renoir, *La Grande Illusion*, RAC, 1937 ; Dominick Pisano *et al.* (dir.), *Legend, Memory, and the Great War in the Air*, Seattle, University of Washington Press, 1992, p. 27-29.

²⁹ Stefanie Schüler-Springorum, « Von Fliegen und Töten », in Karen Hagemann et Stefanie Schüler-Springorum (dir.), *Heimat-Front*, Francfort-sur-le-Main, Campus, 2002, p. 208-233 ; I. Isherwood, « British RFC Memoirs of the First World War », art. cité, p. 15.

³⁰ Bùi Xuân Bào, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres : aviation et littérature*, Paris, Dubin, 1961 ; Olivier Odaert, « L'aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923 », in Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *L'Imaginaire de l'aviation pionnière*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 295-309.

³¹ D'autres monuments liés à des passages de la vie du pilote répondent à ce réalisme : au lycée Stanislas (23 novembre 1922) ou à Malo-les-Bains (19 août 1934 et 11 septembre 1938). Les cinq As belges se sont par ailleurs mobilisés pour ériger un monument à Poelkapelle (8 juillet 1923). Plusieurs autres As font l'objet de monuments insistant bien plus sur leur identité aviatrice que sur leur identité militaire.

³² Le père d'Albert Ball a notamment été Lord Mayor de Nottingham. La famille maternelle de Georges Guynemer est issue de l'ancienne noblesse terrienne. Son oncle, Louis Doynel de Saint-Quentin, est notamment député puis sénateur du Calvados.

1928 sont élevés sur leurs tombes, dans des cimetières confinés aux périphéries des villes ³³. Placés au cœur de l'espace commémoratif, les monuments ne représentent pas tant les aviateurs eux-mêmes que des silhouettes stylisées, fusionnant éléments réalistes et classiques, notamment par le lissage des surfaces. Figurés nus dans un rappel des statues antiques, ils deviennent d'intemporels soldats, des héros anhistoriques disposant toujours d'une puissance virile et juvénile, se tenant prêts pour le prochain conflit ³⁴. Voués à rester des modèles, ils trouvent une singulière universalité par leur apparente pureté et les motifs qu'ils portent, associant guerre et nature : un aigle impérial sous une arche rayonnante pour Oswald Boelcke, un globe, une épée et la main tendue vers le ciel pour Max Immelmann ³⁵. Chacun reste le regard rivé vers les cieux qu'il n'a jamais quittés : préfigurateur de l'aviation allemande dont le corps est rendu à la terre, son esprit (*Geist*) reste présent, toujours tourné vers le ciel et l'avenir.



2. *Denkmal* à Oswald Boelcke inauguré au centre de l'*Ehrenfriedhof* de Dessau le 30 octobre 1921. Des piliers listent les noms des morts de la ville autour du monument. (Photographie de l'auteur, 28 juillet 2018)

³³ Respectivement, à l'*Ehrenfriedhof* de Dessau et à l'*Urnenhain Tolkewitz* de Dresde.

³⁴ Meinhold Lurz, *Kriegerdenkmäler in Deutschland*, Heidelberg, Esprint, 1985, vol. 4 : « Weimarer Republik », p. 146-150.

³⁵ L'épée évoque à nouveau le glorieux duel guerrier. Les autres tombes et monuments érigés pour les As en Allemagne se conforment à ces motifs classiques, de la simple stèle à l'aigle aux ailes repliées.



3. Statue de Georges Guynemer devant les allégories de la guerre et de la paix, sur le monument inauguré à sa mémoire, boulevard Victor Hugo à Compiègne, le 13 novembre 1923. L'inscription de sa dernière citation et la cigogne, emblème de son escadrille, encadrent le monument.

(Photographie de l'auteur, 23 avril 2019)

Quand les vainqueurs se souviennent de quelques singuliers héros de l'air, les Allemands commémorent les meilleurs inspireurs de l'aviation militaire impériale sacrifiée. Aussi, l'inscription du *Fliegerdenkmal* qu'inaugurent les aviateurs du *Ring der Flieger* dans le massif du Rhön, au sommet de la Wasserkuppe, le 30 août 1923, appelle le « peuple [à] vole[r] à nouveau et dev[enir] vainqueur », une référence directe à l'interdiction de l'aviation militaire allemande posée par le traité de Versailles. Surmonté d'un aigle impérial aux ailes repliées, dans une veine plus romantique propre à séduire les milieux conservateurs outre-Rhin, le monument devient le lieu de mémoire de l'ensemble de l'aviation allemande qui s'y retrouve annuellement pour des compétitions de planeurs à partir de 1920 ³⁶.

Les fonctions des récits : réinsertion des pilotes et continuité de l'aviation militaire

En dehors des seules préoccupations éditoriales, que gagnent les aviateurs à entretenir une vision romantique de la Grande Guerre aérienne ?

Surestimer l'importance de l'aviation à travers des pilotes victorieux

Stérotypés, ces récits d'As de guerre énumèrent les victoires remportées sur des ennemis. La description des manœuvres et des missions opérées dans les airs s'étend pour n'évoquer que brièvement la mort donnée. Les pilotes renvoient ainsi une impression de puissance par le

³⁶ Peter Fritzsche, *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Harvard University Press, 1992, p. 103-113.

caractère implacable des succès qui s'enchaînent. À travers eux, c'est la nation tout entière qui semble remporter la guerre, même lorsque leurs récits s'achèvent par leurs morts, souvent dans des conditions mystérieuses, à l'instar de Georges Guynemer et Manfred von Richthofen. La valeur du pilote n'est jamais mise en doute puisque le héros de l'air reste capable d'abattre plusieurs adversaires à lui seul, quand bien même son destin est de succomber à des ennemis en surnombre.

Cette rhétorique renforce en Allemagne l'idée que ni l'aviation ni l'armée n'ont été réellement vaincues. Ainsi, on compte six As parmi les aviateurs qui contribuent à *Invaincus dans l'air* en 1923, réédité en 1928 et 1937, où figurent en première page les portraits de Oswald Boelcke et de Manfred von Richthofen, emblèmes par excellence du succès des pilotes allemands avec leurs dizaines de victoires homologuées³⁷. Est dénoncée en creux l'incurie de politiciens incapables de fournir à l'aviation les moyens de son action, alors même que la victoire semblait permise grâce à la suprématie dans les airs. Ils surestiment ainsi la part prise par l'aviation dans la guerre passée, tout en réaffirmant la puissance de cette arme moderne, capable de s'adapter à tous les environnements et devant décider des guerres à venir, conformément aux idées avancées par le général italien Giulio Douhet ou le général américain Billy Mitchell à la même époque³⁸.

Nouvelle arme, l'aéronautique a en effet dû se constituer dans chaque armée un espace autonome et faire valoir des résultats pour résister aux autres spécialités soucieuses de conserver leur influence au sein de l'institution. La place gagnée pendant la guerre doit désormais être défendue et les investissements justifiés. Ces récits, renvoyant une image positive de l'aviation dans l'opinion publique, sont donc à comprendre aussi dans leur rapport aux autres armes, puisque les aviateurs se font les promoteurs de leur propre importance en énonçant leurs résultats. La spécialité de la chasse permet par ailleurs de contrebalancer positivement l'image du bombardier alors que le « péril aérochimique » angoisse les sociétés marquées par la guerre³⁹. Le chasseur, ne s'en prenant qu'aux autres appareils, semble en effet préserver les civils tandis que le bombardier frappe de façon croissante les villes dans le cadre d'une guerre psychologique aux faibles résultats pendant le conflit.

³⁷ Georg Paul Neumann (dir.), *In der Luft unbesiegt*, Munich, Lehmann, 1923. Ce livre complète la série d'ouvrages rédigés par plusieurs officiers allemands pour défendre leur thèse qu'aucune défaite militaire n'était intervenue avant le « coup de couteau dans le dos » que leur auraient infligés les sociodémocrates.

³⁸ Éric Lehmann, « Giulio Douhet et la naissance de l'Air Power », *Nacelles*, 3, 2017.

³⁹ Jean-Marie Moine, « Un mythe aéronautique et urbain dans la France de l'entre-deux-guerres : le péril aérochimique », *Revue historique des armées*, 256, 2009, p. 94-119.

Des récits fondateurs à l'institutionnalisation

Cette mémoire positive de la guerre aérienne, principalement transmise par l'élite des aviateurs, sert ainsi à autonomiser et à institutionnaliser les armées de l'air européennes. Les quelques pilotes qui composent ce récit homogène animent un mythe des origines. Ils permettent à leurs successeurs de se situer dans une lignée d'armées ayant connu de glorieux débuts au feu. Si les nations ont sacrifié certains de leurs fils les plus talentueux, leurs esprits demeurent présents et imprègnent leurs successeurs pour assurer la continuité de l'arme.

Le *diktat* de Versailles privant l'Allemagne de ses forces aériennes, les aviateurs allemands entretiennent avec d'autant plus de vigueur cette mémoire qu'elle devient un instrument de contestation du traité. Le retour du corps de Richthofen et son inhumation à l'*Invalidenfriedhof* de Berlin en novembre 1925 permettent ainsi de mieux rappeler qu'il a été 80 fois vainqueur dans les airs, alors que les foules se massent au passage de son cercueil⁴⁰. Cette mémoire est entretenue jusqu'à la révision du traité, lequel est finalement outrepassé à la prise du pouvoir par les nazis et le successeur de Richthofen à la tête du *Jagdgeschwader 1*, Hermann Goering. Député du Reichstag depuis mai 1928, il est nommé commissaire national à l'aviation le 2 février 1933, puis ministre de l'Aviation en mai suivant. Dans le même temps, l'As Bruno Loerzer prend la présidence du *Luftsportverband*, association paramilitaire regroupant les associations aéronautiques pour mieux préparer l'entraînement des pilotes et le réarmement. Ainsi créée *de facto*, la *Luftwaffe* est officiellement reconnue le 26 février 1935, quand Hermann Goering est nommé à sa tête⁴¹. Il insiste alors sur cette continuité entretenue par la mémoire de la guerre, puisque « des cendres de l'ancien groupe de combat de Richthofen s'élève, neuve comme le phénix, l'aviation allemande, l'armée de l'air du Reich⁴² ». La politique nazie à l'égard de l'aviation répond ainsi à celle de l'Italie fasciste, la *Regia Aeronautica* ayant été établie comme service indépendant dès le 28 mars 1923, peu de temps après la prise du pouvoir par Benito Mussolini⁴³.

En France, l'aéronautique est reconnue comme cinquième arme en 1917 et gagne son autonomie au début des années 1920. Ce n'est cependant qu'avec le décret du 1^{er} avril 1933 et

⁴⁰ René Schilling, *Kriegshelden. Deutungsmuster heroischer Männlichkeit in Deutschland 1813-1945*, Paderborn, Schöningh, 2002, p. 295-300.

⁴¹ Christian Kehrt, *Moderne Krieger. Die Technikerfahrten deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Schöningh, 2010, p. 222.

⁴² Hermann Goering, « Geleitwort », in Karl Bodenschatz, *Jagd in Flanderns Himmel*, Munich, Knorr & Hirth, 1935, p. 7.

⁴³ Basilio Di Martino, « The development of the Italian Airforce », *Nacelles*, 3, 2017.

la loi du 2 juillet 1934 que l'armée de l'air obtient son indépendance ⁴⁴. Pour célébrer cette fondation, la mémoire de la guerre est associée à l'avenir de l'aéronautique française à travers Joseph Vuillemin, As devenu général commandant la Croisière noire aérienne pour sillonner les colonies africaines ⁴⁵. Si la *Royal Air Force* est fondée dès avril 1918, elle n'en doit pas moins défendre cette indépendance acquise au feu. La mise en récit des actions de ses pilotes à la guerre contribue en partie à cela, mais, plus encore qu'en France, ce sont bien les services qu'elle rend sur le terrain colonial, en assurant un contrôle de vastes étendues à moindres frais, qui assurent son maintien dans l'immédiat après-guerre ⁴⁶.

Les bombardiers investissent alors de façon croissante les aviations militaires pour se faire des instruments de civilisation du terrain colonial. L'effet moral produit par le survol de l'aviateur omniscient doit devenir un outil de la dissuasion, notamment face à des populations supposées aisément impressionnées par le feu venu du ciel. L'aviateur participe ainsi d'un régime de la terreur confondant combattants et civils dans une même cible, tout en conservant les atours d'une guerre moderne honorable puisque mesurée et soucieuse de maintenir l'ordre face aux forces rebelles ⁴⁷. La fiction du chevalier du ciel préserve ainsi l'idéal d'une civilisation technique capable de distinguer ses ennemis, indépendamment des développements effectifs de l'arme.

Un moyen pour les aviateurs de retrouver la paix

Fin 1918, la plupart des aviateurs ont été formés au vol pendant la guerre. Volontaires pour intégrer l'aviation, ils ont désiré exercer cette profession armée. Ce rapport à l'arme aérienne les invitait donc à endosser les intérêts aéronautiques. La notoriété gagnée au combat leur permettait de se faire les relais de ces cercles d'aviateurs au sein desquels ils bénéficient d'une position avantageuse. Aussi, alors que le retour à la paix mettait en question le statut gagné au front, entretenir la mémoire positive de la guerre aérienne et des chevaliers de l'air a été un enjeu de réinsertion pour ces hommes dans les sociétés revenues à la paix. En capitalisant sur ces représentations, ils ont pu prolonger et exploiter leur expérience combattante pour faire carrière.

⁴⁴ Pascal Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France : innovation institutionnelle et compromis socio-technique », *Genèses*, 15 (1), 1994, p. 69-83, p. 78.

⁴⁵ Ce jubilé aérien, exécuté fin 1933, est composé de plusieurs avions que pilotent d'autres As de guerre fameux, tels Georges Pelletier Doisy et Armand de Turenne.

⁴⁶ Thomas Hippler, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2014, p. 75-78.

⁴⁷ Priya Satia, « The Defense of Inhumanity: Air Control and the British Idea of Arabia », *The American Historical Review*, 111 (1), 2006, p. 16-51.

Cela leur est permis par le développement de l'aviation commerciale qui prend appui sur les compétences acquises et les appareils produits en contexte de guerre. Un As français sur deux trouve ainsi une reconversion, plus ou moins durable, dans l'aéronautique civile, essentiellement comme pilote de raid⁴⁸ ou de ligne aérienne, mais aussi comme ingénieur chargé d'aménager les terrains ou d'étudier les nouveaux appareils. Si la proportion est plus faible en Allemagne, elle n'en demeure pas moins significative eu égard aux interdictions de Versailles. Si tous les pilotes ne font évidemment pas de l'aéronautique un métier, ils ne restent cependant pas moins proches de l'aviation en s'inscrivant aux cercles aéronautiques civils et associations de pilotes qui fleurissent dans l'entre-deux-guerres⁴⁹.

De plus, près du tiers des As français poursuivent une carrière dans l'aéronautique militaire entre 1919 et 1939⁵⁰. Cette proportion est encore plus forte au Royaume-Uni, où l'institutionnalisation précoce de l'armée de l'air offre de meilleures perspectives de carrière. En Allemagne, beaucoup d'As de guerre réintègrent volontairement la *Luftwaffe* à sa création pendant les années 1930 et y servent de cadres. La très grande majorité des As français restaient en tout cas réservistes et avaient intérêt à promouvoir l'arme aérienne pour leurs propres carrières. *In fine*, 83,5 % des survivants ont une activité avérée en lien avec l'aviation ou la mécanique. Loin de rompre avec leur expérience de guerre, les As ont donc prolongé leur engagement pour leur arme dans la paix. Entretenir une mémoire idéalisée de la Grande Guerre aérienne revêtait ainsi pour ces hommes un enjeu personnel, que doublait potentiellement une nostalgie de la gloire dont ils bénéficiaient encore au moment des armistices.

L'aboutissement : de la « fraternité des ailes » à la seconde guerre aérienne ?

La matrice identitaire des pilotes militaires

Le processus d'institutionnalisation des armées de l'air a ouvert de nombreux postes d'officiers supérieurs⁵¹. Les As, devenus pour la plupart de jeunes officiers à la faveur de leurs succès de guerre, font « naturellement » partie de ces cadres qui, par leur charisme, s'érigent en modèles et transmettent leurs valeurs à la nouvelle génération de pilotes qu'ils encadrent, en activité

⁴⁸ Dans l'aéronautique civile, les raids aériens consistaient à poser les bases de nouvelles lignes aériennes en effectuant des vols sur des parcours, des distances et/ou dans des conditions inédites.

⁴⁹ 52 % ont une adhésion avérée à une association aéronautique. Nous n'avons pu renseigner cette donnée pour 23 % des As, laissant supposer une proportion plus importante.

⁵⁰ 28 % des As survivants restés aptes physiquement servent en activité pendant toute l'entre-deux-guerres, auxquels s'ajoutent 8 % faisant des carrières entre civil et militaire, restés actifs les premières années avant de passer dans la réserve ou inversement.

⁵¹ P. Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France », art. cité, p. 75.

comme dans la réserve ⁵². Officiers d'instruction ou d'inspection répartis dans les différents centres nationaux, ils transmettent ainsi cette mémoire de la première guerre aérienne et les codes qu'ils ont intégrés, un ensemble de valeurs qui forment une tradition commune.

Ces vétérans y entretiennent également la mémoire de leurs prestigieux camarades morts au front. Ainsi Georges Guynemer en France, Oswald Boelcke puis surtout Manfred von Richthofen en Allemagne, Francesco Baracca en Italie et dans une moindre mesure Albert Ball et Mick Mannock au Royaume-Uni, par la place centrale qu'ils occupaient dans les panthéons nationaux, ont constitué des figures tutélaires des aviations militaires. Fondateurs de l'unité du groupe à travers la référence à une origine commune, ils ont permis d'essentialiser quelques vertus cardinales devant être partagées par le groupe ⁵³. Les personnels de l'aviation se retrouvent ainsi dès le premier anniversaire de la mort de Georges Guynemer pour lire sa dernière citation ⁵⁴. Par la suite, une circulaire du 25 décembre 1924 institutionnalise cette lecture annuelle et y ajoute une prise d'armes sur toutes les bases aériennes françaises. En Allemagne, l'anniversaire de la mort d'Oswald Boelcke, le 28 octobre, rassemble annuellement les aviateurs militaires jusqu'à l'arrivée au pouvoir des nazis. Le quinzième anniversaire de la mort de Richthofen intervenant le 21 avril 1933, moins de trois mois après l'arrivée d'Adolf Hitler au pouvoir, Hermann Goering pouvait lancer une politique de mémoire avant de faire de cette date le « jour de la *Luftwaffe* ⁵⁵ ». De récurrents hommages et la publication de nombreuses hagiographies permettaient par ailleurs de rappeler que, dans les pas du *rote Kampfflieger* (littéralement, « pilote de guerre rouge »), marchait le Maréchal de l'air Goering ⁵⁶. En Italie fasciste, où l'aviateur était présenté comme un préfigurateur de l'homme nouveau, Mussolini avait lui-même formé le vœu en octobre 1924 qu'un équivalent de la *Vie héroïque de Guynemer* soit écrit à propos de l'As italien Francesco Baracca. Pas moins de sept biographies sont rédigées à son sujet dans l'entre-deux-guerres pour inspirer la jeunesse italienne sur son modèle ⁵⁷. La distinction des meilleurs pilotes par l'institution militaire n'ayant pas eu lieu au Royaume-Uni pendant la guerre, cette tendance au culte de l'As fondateur y est moins nette,

⁵² Sur la notion de charisme, son impact et ses modalités de transmission dans l'armée de l'air : Clément Martin et Christophe Pajon, « Max Weber, le charisme routinisé et l'armée de l'air. L'éducation charismatique au sein d'une école d'officiers », *L'Année sociologique*, 61 (2), 2011, p. 383-405.

⁵³ François Pernot, « Guynemer ou le mythe de l'individualiste et la naissance de l'identité du groupe », *Revue historique des armées*, 207 (2), 1997, p. 31-46 ; *Guynemer*, Vincennes, SHAA, 1997 ; Céline Bryon-Portet, « La construction et l'utilisation de l'image du pilote de chasse », *Recherches en communication*, 28, 2007, p. 147-166.

⁵⁴ SHD, AI, 1P6679/4, Lettre du colonel Girod inspecteur des écoles et dépôts d'aviation au sous-secrétaire d'État à l'aéronautique Jacques-Louis Dumesnil, 10 septembre 1918.

⁵⁵ Décreté pour la première fois le 21 avril 1935.

⁵⁶ Citons notamment : Rolf Italiaander, *Manfred Freiherr von Richthofen*, Berlin, Weichert, 1938 ; Hermann Kohl, *Richthofen, der König der Lüfte*, Reutlingen, Enßlin & Laiblin, 1938.

⁵⁷ Éric Lehmann, « La rhétorique fasciste du sacrifice et la commémoration des aviateurs », *Nacelles*, 4, juin 2018.

bien que sensible à partir du milieu des années 1930, en réaction au militarisme nazi⁵⁸. La culture de l'aéronautique militaire britannique semble cependant toujours faire primer le collectif sur l'individu d'exception.

De « l'esprit aviateur » à la « fraternité des ailes »

Reprenant ces figures façonnées sur des modèles héroïques analogues pendant la guerre, les armées de l'air se dotent ainsi d'un capital symbolique fort façonnant un esprit de corps propre aux aviateurs. L'« esprit aviateur » doit ainsi unir les hommes de l'air en une communauté de passionnés, dépassant hiérarchies et statuts sociaux pour faire primer les compétences et les qualités personnelles⁵⁹. Il reste fortement empreint de l'idéal chevaleresque que les transferts culturels ont contribué à harmoniser et renforcer. Aussi prend progressivement forme l'idée que cet « esprit aviateur », impliquant le respect de l'adversaire, est internationalement partagé jusqu'à former une « fraternité des ailes » comme l'énonce René Fonck dans *Paris-Soir* en 1933⁶⁰.

Les rencontres entre aviateurs de camps autrefois opposés se multiplient en effet dans le sillage de l'apaisement des tensions franco-allemandes, véhiculant une mémoire toujours plus positive du conflit aérien. Lorsque René Fonck et Ernst Udet se rencontrent dans les salons de l'Aéro-Club de France fin 1928, la nouvelle est relayée jusqu'à New York et les photos sont reproduites dans la presse⁶¹. Se rendant la politesse de portraits dédicacés, ils reprennent les images qui étaient les leurs à la fin de la guerre, celles de jeunes et élégants officiers plusieurs fois décorés, tout en insistant sur l'amitié née de l'affrontement⁶². Il en va de même fin juin 1932 entre Eduard von Schleich, Wolfram von Richthofen et les pilotes du *National Flying Service* qui les invitent et sympathisent sur l'aérodrome de Croydon, en Angleterre⁶³.

4. À la réception de l'Aéro-Club de France du 28 décembre 1928, René Fonck dédicace son portrait « à Ernst Udet, plus on a su se battre, plus on sait comprendre les véritables

⁵⁸ Adrian Smith estime ainsi que la publication de la biographie de Mick Mannock a inspiré les cadres de la Royal Air Force comme les pilotes plus communs. Reginald Hugh Kiernan, *Captain Albert Ball*, Londres, Hamilton, 1933 ; Ira Jones, *King of Air Fighters*, Londres, Nicholson & Watson, 1934 ; Adrian Smith, *Mick Mannock, Fighter Pilot: Myth, Life and Politics*, Londres, Palgrave Macmillan, 2001, p. 143-145.

⁵⁹ Ronald Hubscher, *Les Aviateurs au combat. Entre privilèges et sacrifice*, Toulouse, Privat, 2016, p. 164.

⁶⁰ *Paris-Soir*, 29 mars 1933, p. 1 et 5.

⁶¹ René Fonck exprime alors son « plaisir de pouvoir serrer la main d'Ernst Udet à Paris, [celle d']un vrai as et [d']un adversaire chevaleresque ». *New York Times*, 29 décembre 1928 et 13 janvier 1929. Témoin de la visite de René Fonck aux aviateurs allemands à Berlin plus tôt, Jacques Mortane rappelle encore qu'« Ernst Udet était particulièrement chevaleresque » dans *L'Air*, 1^{er} décembre 1928, p. 12.

⁶² René Fonck, « Udet, son record et les leçons de ce record », *Paris-Soir*, 8 juin 1938, p. 3 ; Ernst Udet, *Mein Fliegerleben*, Berlin, Deutscher Verlag, 1935.

⁶³ British Pathé 679.05, Ex-Enemies Meet As Friends, 23 juin 1932 ; Karl Aloys Schenzinger, *Der schwarze Ritter*, Berlin, Zeitgeschichte & Vertriebs-Gesellschaft, 1936, p. 160-162.

camaraderies aériennes. Sans rancune et cordialement ». La photographie est reproduite, parmi celles d'autres d'As mondiaux, dans les mémoires de l'Allemand en 1935

(Ernst Udet, *Mein Fliegerleben*, Berlin, Deutscher Verlag, 1935).

5. En retour, l'Allemand Ernst Udet dédicace son portrait « à son cher René Fonck, ennemi d'autrefois, ami d'aujourd'hui », en janvier 1929. De la même manière, le document est rendu public dans *Paris-Soir* le 8 juin 1938 pour illustrer un article que signe le Français sur l'Allemand

(Bibliothèque nationale de France, gallica.bnf.fr).

Ces rencontres s'inscrivent dans la relance de l'idée libérale voulant que les hommes se rapprochent grâce au voyage aérien et parviennent ainsi à une paix durable⁶⁴. Cet idéal pacifiste, que la Grande Guerre avait rendu anachronique, trouve une nouvelle vigueur une fois le conflit achevé, notamment dans le sillage de libéraux tels que Pierre-Étienne Flandin. À Paris, le président de l'Aéro-Club de France et influent député préside notamment à la fondation en 1926 de la Ligue internationale des aviateurs « d'amitié, d'assistance mutuelle et d'émulation confraternelle », puis promeut une « police internationale de l'air » venant compléter la convention internationale du désarmement. Ces « Ailes d'argent de la paix » sont proposées par Pierre-Étienne Flandin au président de la Ligue internationale des aviateurs, l'Américain Clifford Harmon, qui porte le projet devant la Société des Nations en 1929⁶⁵. Resté sans suite, celui-ci est relancé par André Tardieu à la conférence pour le désarmement en 1932. Le projet d'un contrôle international de l'air gagne en audience les années suivantes dans les milieux libéraux britanniques⁶⁶. Ces propositions sont ancrées dans l'idée qu'une élite ailée peut préserver la paix mondiale en vertu de la puissance de l'avion, symbole de la modernité. Ils prolongent ainsi l'élitisme aéronautique, d'une certaine technocratie devant présider aux destinées du monde en vertu de sa maîtrise de la technologie⁶⁷. Contrôlant ces appareils potentiellement destructeurs, les pilotes de guerre de tous les pays, unis par un même « esprit aviateur », deviendraient ainsi les garants de la paix mondiale.

Un mythe internationalement partagé qui masque les fascismes

⁶⁴ T. Hippler, *Le Gouvernement du ciel*, *op. cit.*, p. 41-53.

⁶⁵ BnF, NAF, 28201/25/4, Statuts de la Ligue internationale des aviateurs et lettre de Clifford Burke Harmon à Pierre-Étienne Flandin, 14 novembre 1930 ; BnF, NAF, 28201/25/5, Lettre de Pierre-Étienne Flandin à Clifford Burke Harmon, 25 janvier 1929 ; *Excelsior*, 15 et 30 avril 1929.

⁶⁶ Waqar Zaidi, « "Aviation Will Either Destroy or Save Our Civilization" : Proposals for the International Control of Aviation, 1920-45 », *Journal of Contemporary History*, 46 (1), 2011, p. 150-178.

⁶⁷ David Edgerton, *England and the Aeroplane: Militarism, Modernity and Machines*, Londres, Penguin, 2013, p. 80-85.

Servant un propos *a priori* pacifiste et réconciliateur, cette mémoire recomposée de la guerre aérienne moderne conserve des accents patriotiques, alors que l'avion manifeste autant la puissance que la modernité d'une nation. De fait, ces propositions internationalistes sont essentiellement le fait de la France et du Royaume-Uni. Elles sont exemplaires de la fracture qui persiste entre les anciens alliés et l'Allemagne et gagnent en audience à mesure que les fascismes inquiètent le reste de l'Europe. Le mythe fraternel est d'autant mieux accepté en France à partir des années 1930 qu'un néopacifisme de droite s'oppose à la guerre contre les anciens compagnons d'armes italiens, qui viennent d'envahir l'Éthiopie⁶⁸. Aussi le comité d'aviation du Rassemblement universel pour la paix, que René Fonck préside à l'automne 1936, regroupe-t-il des aviateurs de guerre britanniques et français mais aucun allemand, italien ou japonais. Si son discours devant l'assemblée de la Société des Nations évoque « la menace formidable représentée par l'aviation » et la « hantise du massacre » des peuples européens, c'est pour mieux inviter au désarmement de l'Allemagne qu'il prône par ailleurs⁶⁹. L'appel de René Fonck à ses « camarades aviateurs de tous les pays, en avant pour l'honneur et l'apaisement du monde », doit être compris comme une tentative de ramener les fascismes dans le giron congressiste international alors que leur militarisme inquiète le reste du continent⁷⁰.

Opposée à cette approche internationaliste pacifiste, la mémoire mythifiée de la guerre aérienne stimule l'idée que les hommes se rapprochent dans une lutte dont les meilleurs sortent grands⁷¹. Cette rhétorique est instrumentalisée et renforcée par les productions nazies pour justifier la revanche tout en rendant acceptable le désir de tuer alors que Hermann Goering souhaite faire de l'Allemagne « une nation d'aviateurs ». Rééditant la correspondance de son frère, Franz Immelmann résume toujours le combat aérien à un « duel chevaleresque entre ennemis égaux » et s'interroge : « aimions-nous la guerre ou le vol⁷² ? » Si Ernst Udet affirme toujours sa sympathie pour les grands As alliés, ses autres adversaires n'apparaissent plus que comme des êtres menaçants et dépersonnalisés devant être abattus⁷³.

Les liens qu'ont entretenus les pilotes après la guerre assurent une perméabilité de cette rhétorique chez les aviateurs britanniques et français, dont la majorité est sensible aux discours

⁶⁸ Le néopacifisme traverse la droite française après la signature du pacte franco-soviétique en mai 1935. Il est 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, Armand Colin, 2005, p. 137-141.

⁶⁹ René Fonck, « Activités d'outre-Rhin », *Le Petit Journal*, 24 novembre 1936.

⁷⁰ *Le Temps*, 3 octobre 1936.

⁷¹ G. Mosse, *Fallen Soldiers*, *op. cit.*, p. 121.

⁷² Franz Immelmann (dir.), *Der Adler von Lille*, Leipzig, Koehler, 1934, p. 5.

⁷³ E. Udet, *Mein Fliegerleben*, *op. cit.*, p. 34 et 40 ; C. Kehrt, *Moderne Krieger*, *op. cit.*, p. 229.

de droite ou d'extrême droite ⁷⁴. Aussi c'est sans surprise que René Fonck évoque sa rencontre avec Goering, expliquant que :

[...] ensemble, en adversaires courtois, nous avons reconstitué plusieurs combats dans lesquels 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'avenir ⁷⁵.

L'union des aviateurs n'a cependant pas résisté aux relents bellicistes de cette mémoire idéalisée de la première guerre aérienne. Ce sont en effet les mêmes hommes qui, parmi les principaux chefs militaires européens, deviennent des acteurs de la Seconde Guerre mondiale, rendant plus évident encore le caractère mythique de la guerre aérienne chevaleresque ⁷⁶.

Cet article contribue à une nouvelle lecture des sorties de la Grande Guerre et du poids des anciens officiers dans les sociétés d'entre-deux-guerres. En effet, le retour à la paix des pilotes de guerre est passé par une réaffirmation des attributs des chevaliers du ciel. Dans la continuité du conflit, où de jeunes hommes partageant compétences et expériences se trouvaient alliés ou opposés au-dessus des tranchées, l'imaginaire chevaleresque avait permis de préserver dans les airs l'espoir d'une guerre moderne moins violente, plus proche des attentes des premiers engagés. Cette fiction a durablement perverti la manière dont est évoquée la guerre aérienne dans les trois pays. En marge de la mémoire collective, elle a contribué à constituer une mémoire du conflit spécifique aux aviateurs, dont la positivité servait le développement des armées de l'air des anciens belligérants.

Tout en offrant aux pilotes la possibilité de convertir leur expérience combattante en atout de carrière une fois la paix venue, les fantasmes de cette mémoire en ont nourri d'autres dans le contexte de l'apaisement des tensions franco-allemandes. L'idéal des chevaliers du ciel se meut ainsi en celui de frères d'armes que conditionnerait la seule appartenance à la communauté aviatrice. Si les rencontres entre de fameux As de guerre contribuent à le confirmer, celles-ci ne prennent cependant pas la même coloration selon les pays et orientations politiques des acteurs. Une tension se fait jour entre l'internationalisme libéral, d'une part, et le bellicisme qu'induit l'idée que cette élite de l'air s'est entendue grâce à la guerre, d'autre part. Si cette seconde vision l'emporte dans les faits à la faveur de la Seconde Guerre mondiale, la question

⁷⁴ D. Edgerton, *England and the Aeroplane*, op. cit., p. 90-92.

⁷⁵ R. Fonck, « Ma guerre et ma paix », art. cité, p. 22.

⁷⁶ Outre Hermann Goering, Ernst Udet, Ehrard Milch ou encore Bruno Loerzer font partie des principaux chefs des armées de l'air, à l'image de Joseph Vuillemin en France, Billy Bishop au Canada ou Silvio Scaroni en Italie.

de l'intégration effective du mythe dans les différents imaginaires nationaux reste posée, au-delà de la simple mémoire des aviateurs de guerre.

Damien Accoulon, Université Paris-Nanterre, 92000 Nanterre, France.

Damien Accoulon est agrégé d'histoire et prépare une thèse en cotutelle internationale aux Universités de Paris-Nanterre et de Brunswick (Allemagne). Ses travaux portent sur une comparaison des milieux aviateurs allemands, britanniques et français de la Grande Guerre à l'aube de la Seconde Guerre mondiale. Il est actuellement ATER à l'Université Paris-Nanterre. (damien.accoulon@parisnanterre.fr)

Capitaliser la guerre dans les airs : représentations et usages des « chevaliers du ciel » en Allemagne, France et Grande-Bretagne (1914-1939)

Capitalizing the War in the Air : Representations and Uses of the “Knights of the Sky” in France, Germany and Great Britain (1914-1939)

Damien Accoulon

— Cet article contribue à une nouvelle lecture des sorties de la Grande Guerre et du poids des anciens officiers dans les sociétés d’entre-deux-guerres. Dans la continuité du conflit, où de jeunes hommes partageant compétences et expériences se trouvent alliés ou opposés au-dessus des tranchées, l’imaginaire chevaleresque permet de préserver dans les airs l’espoir d’une guerre moderne moins violente. Cette fiction s’inscrit durablement dans les représentations et la mémoire de la guerre aérienne. Une mémoire du conflit spécifique aux aviateurs se constitue en marge de la mémoire collective, oscillant entre glorification de la guerre aérienne et pacifisme pour servir les intérêts de nombreux acteurs du secteur aéronautique.

Mots clés : guerre, aviation, mémoire, anciens combattants, entre-deux-guerres.

— *This article contributes to a new reading of the transition to peace after the Great War and reevaluates the weight of former officers in interwar societies. While young men who shared skills and experience found themselves allied or opposed above the trenches, the chivalric imagination helped to keep in the air the hope of a less violent yet modern war. This fiction is a lasting feature of the representations and memory of aerial warfare. On the fringes of the collective memory, aviators developed and maintained a particular memory of the conflict, that oscillated between glorification of the war in the air and pacifism. Eventually, it served the interests of many actors of the aeronautical sector until the Second World War.*

Key words : war, aviation, memory, veterans, interwar.