



HAL
open science

Vies et morts des As

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. Vies et morts des As : Vers un portrait du pilote de guerre ?. Jérôme de Lespinois. Le destin d'une aviation victorieuse: L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre, La Documentation française, pp.131-150, 2022, Stratégies aérospatiales, 9782111571556. halshs-03707223

HAL Id: halshs-03707223

<https://shs.hal.science/halshs-03707223>

Submitted on 28 Jun 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.

Damien Accoulon, « Vies et morts des As : vers un portrait du pilote de guerre ? », in Jérôme de Lespinois (dir.), *Le destin d'une aviation victorieuse : L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre*, Paris, La Documentation française, coll. « Stratégies aérospatiales », 2022, p. 131-150.

Version soumise.

Vies et morts des As : vers un portrait du pilote de guerre ?

Ronald Hubscher a produit en 2016 l'ouvrage documentant le plus précisément le profil sociologique des aviateurs. Quelques imprécisions méthodologiques appellent cependant au raffinement de ce travail pour parvenir à des conclusions plus larges, dépassant le seul cadre de la guerre¹. Restreindre la focale sur le groupe des As, qui a forgé l'image contemporaine de l'aviateur de guerre, permet cela. En effet, ces pilotes ont concentré les regards au gré de l'homologation de leurs victoires aériennes. Le haut-commandement a validé certaines victoires revendiquées par les pilotes sur des appareils volants ennemis (avions ou ballons d'observation), parfois collectivement pour désigner des As ayant abattu cinq puis dix adversaires à compter de l'été 1917. Il s'agit ainsi d'un groupe d'hommes qui ont en commun d'avoir connu une certaine notoriété et dont il est possible d'étudier en profondeur les parcours à travers les archives militaires et civiles. Il s'agit donc d'une manière de discriminer un groupe sur une base objective, alors que leur célébrité permet de mieux documenter leurs vies. En étendant l'analyse à la période postérieure à la guerre, il est par ailleurs permis de mieux mesurer le poids du conflit dans les trajectoires.

Cependant, ériger les listes d'As comme base d'une recherche appelle plusieurs précisions méthodologiques. En tant que tableaux d'honneur pourvoyeurs de modèles et palmarès réduisant la guerre aérienne à un sport, ces listes ont été au cœur des attentions des amateurs aéronautiques pendant plusieurs décennies. L'enjeu pour les pilotes eux-mêmes était important : figurer au panthéon des grands chasseurs permettait de bénéficier d'un capital symbolique extrêmement fort dans une arme aérienne qui s'affirmait. Cela explique les fluctuations de la composition de ces listes avec le temps, leur variation d'un auteur à l'autre. Il convient donc d'historiciser le concept d'As puisqu'il est un prisme de représentations pour les contemporains de ces pilotes et impacte leurs trajectoires.

Nous croisons ainsi cinq listes de pilotes ayant été qualifiés d'As à des temps différents de la guerre, permettant de constituer un groupe de 190 hommes ayant volé pour l'aviation militaire française entre 1914 et 1918². L'objectif n'est donc pas ici de faire le décompte des victoires – ce qui a finalement peu d'intérêt – mais

¹ Ses bases méthodologiques sont exposées par Hubscher en introduction à son travail : Ronald HUBSCHER, *Les aviateurs au combat, entre privilèges et sacrifice: 1914-1918*, Toulouse, Privat, 2016, p. 18-19. Éric Mahieu a livré la critique la plus complète sur ce travail, aux indéniables qualités que nous soulignons par ailleurs. Éric MAHIEU, « Hubscher Ronald, Les aviateurs au combat 1914-1918. Entre privilèges et sacrifice », Privat, Toulouse, 2016, 325 pages », *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, n° 3, 2017, <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=368> ; Damien ACCOULON, « Ronald Hubscher, Les aviateurs au combat, 1914-1918: entre privilèges et sacrifice, Toulouse, Privat, 2016, 325 p. », *Histoire@Politique*, 2017, <http://www.histoire-politique.fr/index.php?numero=1&rub=comptes-rendus&item=643>. Éric Mahieu a par ailleurs rédigé une thèse offrant une image plus globale des personnels de l'aéronautique militaire française de la Grande Guerre : Éric MAHIEU, « Le personnel de l'aviation militaire française durant la Grande Guerre » Thèse de doctorat, Université Toulouse-Jean Jaurès, 2019, 457 p.

² Nous retenons d'abord deux listes produites par Jacques Mortane, en décembre 1916 et en 1919. Journaliste spécialiste de l'aéronautique, il est en effet le principal acteur de ce listage des As au cours de la guerre, dans un processus cumulatif. Il est dès lors pertinent de relever les 23 puis 168 noms qu'il propose au début du « système des As » puis à la fin de la guerre. Ceux-ci sont croisés avec la liste de 77 noms que contient l'ouvrage de synthèse coordonné par le Professeur Lucien Marchis, faisant office d'histoire quasi-officielle de l'aviation militaire au sortir de la guerre. Alors que les derniers pilotes atteignaient un âge avancé, des plaques listant l'ensemble des pilotes à plus de cinq victoires, sans considération du communiqué, étaient inaugurées au Bourget dans les années 1980. L'Armée de l'Air rendait ainsi hommage à 195 hommes en s'appuyant sur les biographies produites par le collectionneur suisse Daniel Porret quelques années auparavant. Enfin, la cérémonie commémorative des As qui s'est tenue aux Invalides le 22 septembre 2017 a permis de réviser encore cette sélection de pilotes pour mettre en avant 187 noms dans son dossier de presse. La liste semble ainsi intégrer les recomptages de victoires effectués entre-temps par les Américains Franks et Bailey. « Les As du Communiqué », *La Guerre aérienne illustrée*, 1^{er} an., n° 5, 14 décembre 1916, p. 76 ; « Les As alliés de la guerre », *La Vie aérienne*, 4^e an., n° 132, 22 mai 1919, p. 334 ; Guy DE LAVERGNE, « Nos as », in Lucien MARCHIS (dir.), *L'Aéronautique pendant la Guerre Mondiale*, Paris, M. de Brunoff, 1919, p. 25-36 ; Daniel PORRET, *Les « as » français de la Grande Guerre*, Vincennes, Service historique de l'Armée de l'Air, 1983,

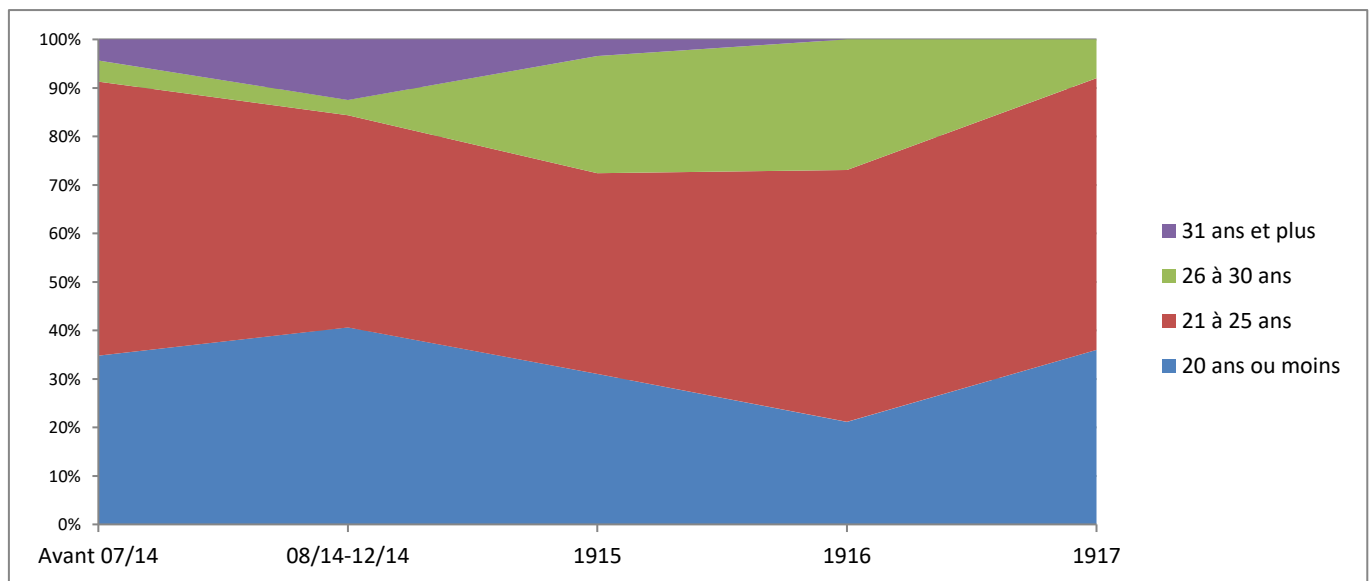
plutôt de comprendre qui sont ceux que l'on met à l'honneur. Pilotes de chasse « exceptionnels » par les performances militaires qu'on leur prête, ils ne composent évidemment pas un portrait représentatif. Ils permettent cependant d'accéder aux représentations et d'observer comment celles-ci agissent, puisque ce sont ces hommes qui sont aux fondements du mythe du pilote de chasse et qui vivent leur vie à partir de ces mêmes représentations³. Aussi, dans quelle mesure les parcours de ces As répondent-ils à une logique d'ensemble, permettant de dégager l'idéal-type du pilote de guerre ?

À l'étude des dossiers militaires des As et des différents documents produits sur leurs vies, des profils communs se dessinent malgré la diversité des parcours qui précèdent l'entrée dans l'aviation militaire. Ayant en partage la réussite au combat et la reconnaissance de leurs chefs, ces pilotes révèlent combien l'aviation reste tiraillée entre joutes sportives et service armé. Bénéficiant d'un bagage commun au sortir de la Grande Guerre, les As permettent de mesurer à quel point l'aviation militaire a été un creuset de l'aviation civile, mais aussi à quel point ces hommes restent marqués par leur expérience combattante.

I. LES TRAJECTOIRES AVANT L'AVIATION

A. Des volontaires, jeunes et endurants

L'étude des As confirme l'observation de Ronald Hubscher que les pilotes sont essentiellement de jeunes hommes volontaires, célibataires de préférence⁴. Si quelques As sont entrés dans l'aviation après leur trentième année, ils constituent cependant une infime minorité, cantonnée aux débuts de l'aviation militaire. Les plus âgés commencent en réalité au sol en tant que mécaniciens, éventuellement affectés à des fonctions de mitrailleurs embarqués dans les avions, ou d'officiers d'observation. Ceux-ci passent ensuite leur brevet de pilotage, bien que trois d'entre-eux ne deviennent jamais pilote tout en ayant été consacrés par le communiqué⁵.



Âge d'entrée dans l'aviation par époque de recrutement

S'agissant de personnels navigants, la condition physique que requièrent les montées répétées à haute altitude, à des températures faibles, impose en effet de recruter des hommes dans la force de l'âge. Permettant de résister à ces conditions extrêmes tout en garantissant « des qualités d'adresse et de sang-froid suffisantes », les

2 vol. ; Norman L.R. FRANKS et Frank W. BAILEY, *Over the front. A complete record of the fighter aces and units of the United States and French Air Services, 1914-1918*, London, Grub Street, 1992.

³ Jean-Pierre DOURNEL, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918 (2^e partie). Une étude du milieu des aviateurs d'après la revue : 'La guerre aérienne illustrée' », *Revue Historique des Armées*, III-1, 1976, p. 120.

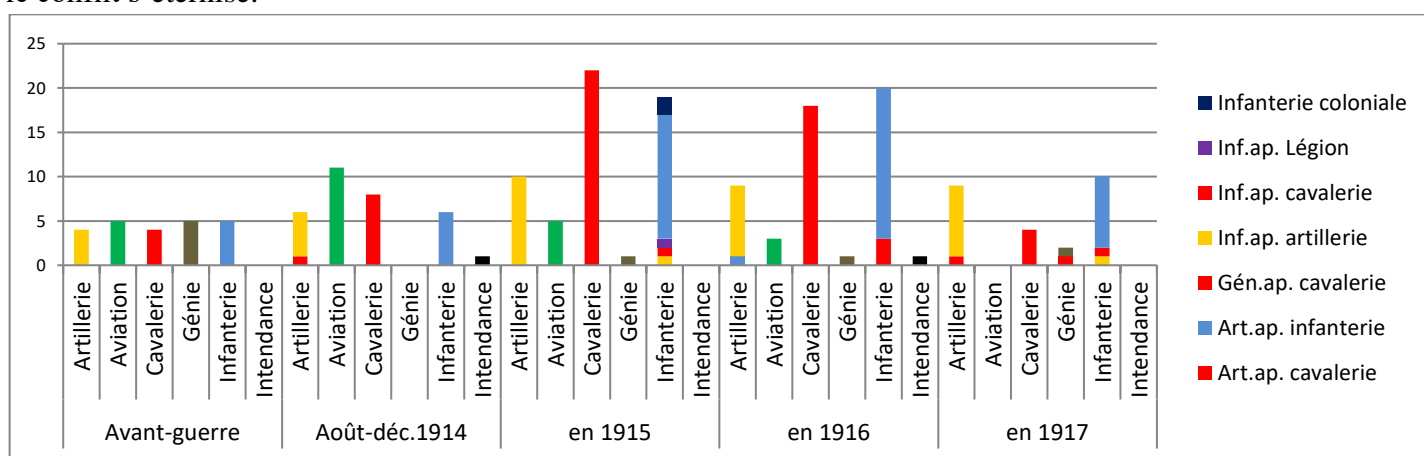
⁴ R. HUBSCHER, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 66-67.

⁵ Il s'agit d'Alexandre Buisson, de Léon Vitalis et d'Eugène Weismann.

« aptitudes physiques et antécédents sportifs » sont particulièrement recherchées par les recruteurs⁶. Cela explique qu'au moins la moitié des As ont une activité sportive avérée avant la guerre, principalement en équitation, rugby, football, cyclisme et sports mécaniques. Cette appétence justifie aussi un recrutement dans les couches les plus aisées de la société, les sports étant avant tout un privilège des jeunes élites au début du siècle – à l'image de l'aviation elle-même⁷.

Déoulant de cette préoccupation sportive tout en répondant à l'abaissement de l'âge d'appel pendant la guerre, l'âge de recrutement des As est plus faible à mesure que se prolonge la guerre, puisque 92 % des As recrutés en 1917 ont 25 ans ou moins, rappelant les niveaux d'avant-guerre. Cela a pour avantage en cas de décès, encore fréquents alors que la technique reste à parfaire, de ne laisser ni veuve ni orphelin.

Ce recrutement de la fin du conflit vise prioritairement les hommes issus des armes scientifiques (génie, artillerie) et/ou à l'instruction suffisante pour se familiariser rapidement aux machines et missions assignées à l'aviation, la navigation aérienne supposant notamment de savoir se repérer et faire des relevés sur une carte pour transmettre efficacement les informations au retour de mission. Mais les origines de ces As varient à mesure que le conflit s'éternise.



Arme d'origine des As par date d'entrée dans l'aviation⁸

Ce sont initialement surtout des pilotes déjà brevetés, c'est-à-dire une poignée de pionniers qui disparaissent avec la guerre, d'Adolphe Pégoud à Eugène Gibert et Roland Garros. Au total, 38 % de ceux qui intègrent directement l'aviation ont obtenu leur brevet avant leur entrée en guerre. Cette compétence rare leur permet donc d'intégrer cette arme technique. Le recrutement des premiers aviateurs militaires marque par ailleurs un certain éclectisme avant la fin de l'année 1914, mobilisant dans toutes les spécialités.

Ensuite, les cavaliers démontés sont majoritaires parmi les reversés dans l'aviation en 1915 et au début de l'année 1916. Souvent issus de catégories sociales privilégiées et bénéficiant d'appuis – politiques et/ou militaires – pour leur transfert dans cette arme prestigieuse, ils « portent l'empreinte d'un éthos nobiliaire » qu'ils transmettent à l'ensemble des « chevaliers de l'air » dans ces premières années de guerre⁹.

L'artillerie est une pourvoyeuse constante de pilotes, ce qui tient aux fonctions mêmes de la cinquième arme dans la guerre. Beaucoup d'As sont en effet passés par l'aviation de réglage et/ou d'observation avant d'intégrer la chasse et d'accumuler les victoires aériennes. En proportion, ce recrutement dans l'arme technique tend à s'accroître avec l'avancée de la guerre.

C'est cependant l'infanterie qui prend nettement le pas dans les dernières années pour former le plus gros contingent, puisque soixante des cent quatre-vingt-dix As en sont issus. Dix d'entre eux avaient déjà été reversés

⁶ SHD AI 1 A 261/2 : Circulaire du Sous-secrétariat d'État à l'Aéronautique n° 6603 4C/12, 20 juin 1917 ; Lettre du général Duval aux commandants d'aéronautique d'Armée, 2 mars 1918.

⁷ R. HUBSCHER, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 76-81.

⁸ L'indication « Aviation » marque l'entrée directe dans l'aéronautique, sans passage préalable par une autre spécialité. Aucun des pilotes étudiés n'a intégré l'aviation en 1918.

⁹ R. HUBSCHER, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 149.

d'autres armes, illustrant la pluralité des trajectoires individuelles dans le conflit ; de ces hommes qui ont saisi l'opportunité de la guerre pour se former à la mécanique et au pilotage.

B. Des experts : ingénieurs, mécaniciens et observateurs

Le niveau d'instruction des As est très supérieur à la moyenne des mobilisés. Plus de 38 % d'entre eux ont au moins la première partie du baccalauréat alors que ce diplôme est remis à seulement 7139 garçons et 400 filles en 1914¹⁰. La proportion serait plus grande encore si les études des plus jeunes n'avaient été interrompues par la guerre, plusieurs As se trouvant encore au lycée à leur engagement. L'instruction de base des hommes est en effet un critère de recrutement de l'aéronautique qui s'ajoute à celui de la condition physique. Les épreuves théoriques préalables à l'affectation en école de pilotage, passées à Dijon et à Bron, garantissent que seuls les meilleurs éléments sont par la suite invités à suivre l'instruction d'élève-pilote¹¹. Plus de 11 % des As ont d'abord servi en tant qu'observateurs. Ils ont donc été sélectionnés pour leur capacité à effectuer des tâches complexes telles que la lecture et le repérage sur carte, mais aussi la maîtrise des techniques photographiques – justifiant un taux exceptionnellement élevé d'officiers et sous-officiers dans l'aviation.

Beaucoup de ces mécaniciens, électriciens et ingénieurs intègrent ainsi l'aéronautique en raison de leurs connaissances techniques alors que les personnels formés manquent tout au long de la guerre. Un As sur dix a d'abord servi parmi le personnel au sol en tant que mécanicien avant de passer mitrailleur et/ou de passer son brevet de pilote militaire. Tous les As ne sont d'ailleurs pas nécessairement des pilotes puisque plusieurs d'entre eux, à l'image de « l'As des mitrailleurs » Léon Vitalis, sont consacrés par le communiqué tout en n'ayant jamais piloté un avion.

Motif de la mutation	Nb	%
Mécanicien/ingénieur	27	14,2 %
Sait piloter	20	10,5 %
Conducteur	3	1,6 %

Découlant d'une maîtrise certaine des techniques de vol, la fonction d'instructeur a été confiée à 10,5 % des As. C'est parfois le cas dès leur sortie de l'école de pilotage où, jeunes hommes particulièrement sûrs et en attente d'une affectation définitive, ils passent quelques mois à former les nouveaux arrivants. Il s'agit cependant surtout d'une affectation dont bénéficient les pilotes expérimentés et éprouvés physiquement par la répétition des efforts sur le front. Trop fatigués mais encore aptes au service, ceux-ci sont éloignés du front, temporairement ou définitivement, afin de récupérer tout en mettant à profit leur compétence forgée au feu. In fine, rares sont les As qui n'ont servi qu'en tant que pilote de chasse au front.

Autre fonction	Nb	%
Observateur	21	11,1 %
Mécanicien	21	11,1 %
Instructeur-moniteur	20	10,5 %
Mitrailleur	9	4,7 %

C. Des blessés

Plus d'un As sur cinq a obtenu son transfert dans l'aviation consécutivement à une blessure contractée au front. Diminués et/ou bénéficiant de bons états de service, les hommes voient leur demande de transfert acceptée. C'est notamment le cas de réformés, déclarés inaptes au service dans l'infanterie mais qui refusent le retour à

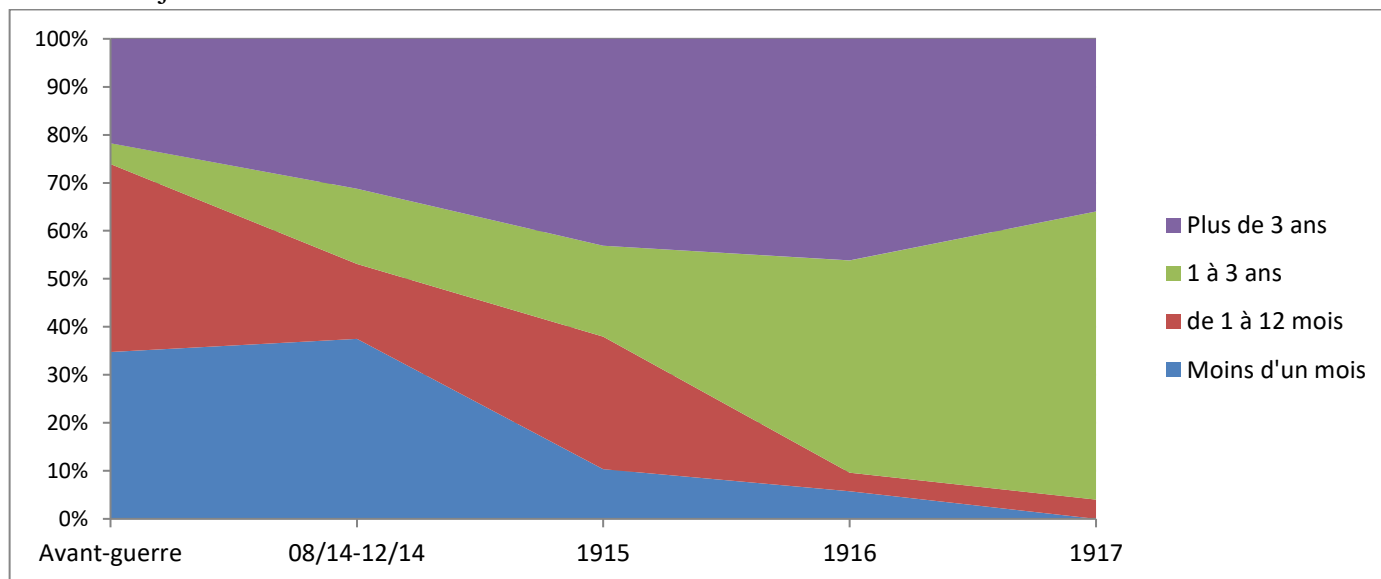
¹⁰ J.-C. CHESNAIS, « La population des bacheliers en France. Estimation et projection jusqu'en 1995 », *Population*, 30-3, 1975, p. 527-550, ici p. 533.

¹¹ Sylvain CHAMPONNOIS, « Voler pour la patrie. Recrutement et formation des pilotes français entre 1914 et 1918 », *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, n° 3, 2017, <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=332>.

l'arrière, à l'image d'Eugène Weismann qui perd ses deux pieds dans l'explosion d'une grenade au fort de Vaux¹². Destructrice des corps, la machine permet alors paradoxalement d'augmenter l'homme en le faisant aviateur : le blessé retrouve sa *virtus*, sa puissance virile, en montant dans l'appareil.

Motif de la mutation	Nb	%
Blessure(s)	40	21,1 %
Maladie	3	1,6 %

Le recrutement des aviateurs reflète ainsi la brutalité de la guerre. Plus le conflit dure, moins l'entrée immédiate dans l'aviation est aisée. Pour accéder à cette vie réputée plus douce, il faut d'abord avoir fait ses preuves au sol et parfois payé un prix élevé ; si bien que plus de 90 % des As qui intègrent l'aviation en 1917 ont au moins déjà un an de service armé derrière eux.



Temps passé dans l'armée avant l'aviation (par période d'entrée dans l'aviation)

Ces expériences multiples se rejoignent cependant dans l'aviation. En accédant au statut d'As, ces hommes se fondent dans un ensemble d'attitudes et de représentations qui façonnent leurs expériences combattantes. Ils composent ensemble l'idéaltype de l'aviateur de guerre¹³.

II. L'AVIATION MILITAIRE SOUS LES PROJECTEURS : LANCEMENTS DE CARRIÈRES

A. Médiatisation : des visages neufs pour une guerre nouvelle

Le 2 avril 1915, le communiqué officiel des armées cite nommément Roland Garros comme ayant abattu un Aviatik. Le haut-commandement rompt ainsi avec l'usage de ne rendre public les noms de ses champions aériens qu'à l'occasion de remises de décorations et de citations. La pratique n'est cependant pas institutionnalisée avant l'année 1916 où, sur le modèle allemand, est mis en place le « système des As » ensuite repris par les États-Unis, l'Italie et l'Autriche-Hongrie¹⁴. Les noms des pilotes ayant obtenu au moins cinq victoires officiellement reconnues, en vertu d'un système d'homologation, sont ainsi publiés au communiqué officiel. Le titre d'« As » est attribué par la presse à ces pilotes distingués, que les journalistes inventorient et classent en fonction de leurs mérites, c'est-à-dire du nombre de leurs victimes répertoriées.

La guerre aérienne est ainsi mise en scène comme une compétition entre de jeunes et talentueux pilotes, départagés par leurs palmarès que domine un leader, l'« As des As ». Le haut-commandement leur crédite des

¹² SHD AI 1 P 31522/1 : dossier administratif d'Eugène Weismann.

¹³ Sur le concept d'idéaltype : Max WEBER, *Le savant et la politique*, Paris, Plon, 2001.

¹⁴ Lee KENNETT, *La première guerre aérienne, 1914-1918*, trad. fr. Anne-Marie DURAND-KENNETT, Paris, Economica, 2005, p. 172-173.

victoires – non des morts – aisément dénombrables, selon un système de validation rigoureux, inspiré des règlements sportifs permettant d’homologuer une performance à partir de certains critères. Ainsi codifiée, la guerre aérienne reproduit dans les airs une sorte de championnat international, une première division dans laquelle l’adversaire est sans cesse renvoyé à ses tricheries quand les champions alliés respecteraient des règles supérieurement établies. Cette réactivation du sport dans la guerre permet de positiver la violence tout en détournant les regards vers ces hommes qui se tiennent droit, qui peuvent se dresser face à l’ennemi au moyen d’armes à la pointe du progrès alors que la mort frappe indistinctement les poilus courbés dans les tranchées. L’aviation de chasse est ainsi rendue particulièrement désirable pour les nouvelles générations alors que les civils de l’arrière peuvent admirer ces héros qui leur sont proposés, semblant jouer plutôt que combattre. Aussi *Le Miroir* précise-t-il en Une que René Fonck a réalisé cette performance d’abattre trois avions en une minute pour fêter les récompenses décernées à ses camarades Garros et Marchal, comme si le combat était un jeu et la destruction des adversaires un évènement festif¹⁵.

B. Récompenses : les vestiges du sport ?

Accompagnant la plus grande attention octroyée à ces quelques champions dûment désignés, les As sont particulièrement récompensés pour leurs actions pendant la guerre. Dans la continuité des prix d’émulation qui stimulaient les performances aériennes avant-guerre, des prix en argent sont offerts aux aviateurs. Dès le 5 août 1914, les frères Michelin mettent à disposition du Président de la République un million de francs à partager à la fin de la guerre pour récompenser les aviateurs « qui se distingueront et pour venir en aide aux familles de ceux qui mourraient d’avoir accompli un exploit profitable au pays ». Cette offre, prolongeant la philosophie du prix d’Aérocible de 1912, est précisée le 6 octobre 1914 par la création d’une prime de cinq mille francs offerte à tout aviateur ayant abattu un avion ennemi au vu d’une attestation signée par le ministre de la Guerre – répondant directement à la première victoire aérienne remportée par Joseph Frantz et Louis Quenault la veille¹⁶. D’autres donations privées complètent ce dispositif dans les années qui suivent, des vingt-cinq médailles en or offertes par un industriel marseillais aux dix prix de mille francs offerts par un hôtelier pour des aviateurs ayant abattu un appareil ennemi et que désigne le Ministre de la Guerre¹⁷. Ces prix sont effectivement remis aux aviateurs à partir d’avril 1916 par la « commission du million » – en référence au million de francs initialement promis par les frères Michelin – bien que les montants varient selon les périodes¹⁸. Mathieu de La Tour reçoit ainsi le 15 septembre 1916 trois mille cinq cents francs, qu’il choisit de reverser « à la caisse de secours aux familles des pilotes tués à l’ennemi¹⁹. » Cette indication que le pilote n’a pas touché la prime pour lui-même, révèle un malaise certain à leur égard parmi les pilotes qui n’en font autrement jamais mention.

Des débats animent alors les observateurs, partagés quant à cette rétribution héritée des temps sportifs mais qui rompt avec l’éthique militaire, où l’accomplissement du devoir devait rester désintéressé. Le haut-commandement finit par interdire ces récompenses en argent à la fin de l’année 1917, alors qu’une réflexion du globale sur la distinction des meilleurs pilotes semble avoir été entreprise²⁰. In fine, les récompenses militaires se substituent aux anciens trophées sportifs et une palme à la Croix de guerre sanctionne l’obtention de deux ou trois victoires confirmées. S’opère ainsi une fusion du sportif et du militaire, en particulier à travers un pilote tel que Maurice Boyau, « figure légendaire dans le sport comme dans l’aviation » dont *La Guerre aérienne* ne distingue pas si la rosette de la Légion d’honneur lui a été attribuée pour son capitnat de l’équipe nationale de

¹⁵ *Le Miroir*, 8^e an., n° 236, 2 juin 1918.

¹⁶ Antoine CHAMPEAUX, *Michelin et l’aviation, 1896-1945 : patriotisme industriel et innovation*, Panazol, Lavauzelle, 2006, p. 126-127.

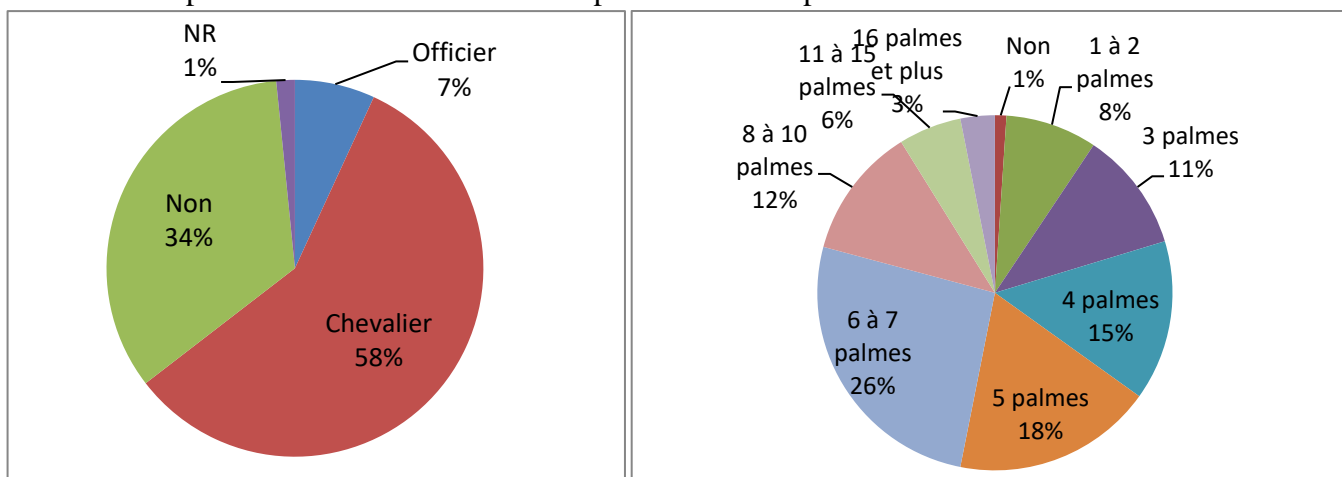
¹⁷ *L’Aérophile*, 24^e an., n° 15-16, 1^{er}-15 août 1916, p. 250.

¹⁸ BNF NAF 28201/10 (9) : copie de la lettre des frères Michelin au Secrétaire de la Commission de répartition du Million à l’Aviation, 24 avril 1917.

¹⁹ Geoffroy TENANT DE LA TOUR, *Des Feuilles... des Ailes... du Sang... En Souvenir d’une des Cigognes*, Limoges, Perrette, 1921, p. 76.

²⁰ Jacques MORTANE, « Parlons d’ailes : appel à l’égalité », *La Guerre aérienne illustrée*, 17 janvier 1918, p. 155.

rugby ou pour ses multiples victoires sur des ballons d'observation²¹. Alors sous-lieutenant, il témoigne d'une démocratisation – possible tout en demeurant exceptionnelle – des plus hauts honneurs militaires dans l'aviation.



Proportion d'As ayant reçu la Légion d'honneur (gauche) et la Croix de guerre (droite)

Aussi, 65 % des As terminent la guerre en ayant reçu la Légion d'honneur. Parmi ces récipiendaires, seuls huit (moins de 7 %) la possédaient avant d'entrer dans l'aviation²². Chez les pilotes, il paraît clair qu'aux victoires répondent les honneurs. Déjà fait chevalier de l'ordre pour sa conduite dans les combats du Chemin des Dames, Lucien Cayol réclame son dû après-guerre en « fai[sant] remarquer qu'il était de coutume, pour ne pas dire de règle (*sic*), de proposer pour la croix tout officier pilote ayant 3 ou 4 victoires » alors qu'il compte lui-même cinq succès²³. Il obtient finalement satisfaction le 25 décembre 1926 comme la plupart de ses camarades, puisque moins de 7 % des As survivants à la guerre ne reçoivent jamais la Légion d'honneur²⁴.

Récompense plus commune, la Croix de guerre est attribuée à tous les aviateurs étudiés aux exceptions notables de Roland Garros et Jean Damilleville²⁵. L'accumulation des palmes et des étoiles agrafées à cette médaille manifeste cependant tout aussi vivement les mérites militaires reconnus aux As puisqu'elle renvoie au nombre des citations reçues pendant la guerre²⁶. Le nombre de palmes répond ainsi directement au nombre de victoires reconnues et signale à chacun l'exceptionnalité de ces soldats. De la sorte identifiés et médiatisés lors de cérémonies militaires, ils se distinguent du reste de leurs camarades tout en restant classés selon leurs mérites, leurs palmarès étant matérialisés symboliquement par leurs récompenses.

²¹ *La Guerre aérienne illustrée*, 2^e an., n° 97, 19 septembre 1918 ; Stéphane TISON, « Du sportsman au combattant : archéologie de la figure de l'as, 1910-1916 », in Luc ROBÈNE (dir.), *Le sport et la guerre: XIXe et XXe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 345-355.

²² Parmi ces huit As déjà chevaliers de l'ordre, Roland Garros et Auguste Lahouille sont promus officiers et témoignent quand même de la progression permise en grande partie par l'accumulation des victoires aériennes.

²³ SHD AI 1 P 29884/2 : lettre du lieutenant Lucien Cayol au commandant de Serre, 2 novembre 1924.

²⁴ C'est-à-dire dix As, dont la moitié meurt dans les années 1920, laissant à penser qu'ils auraient été décorés s'ils avaient vécu assez longtemps pour bénéficier de la vague d'élévation qui intervient dans les années 1930.

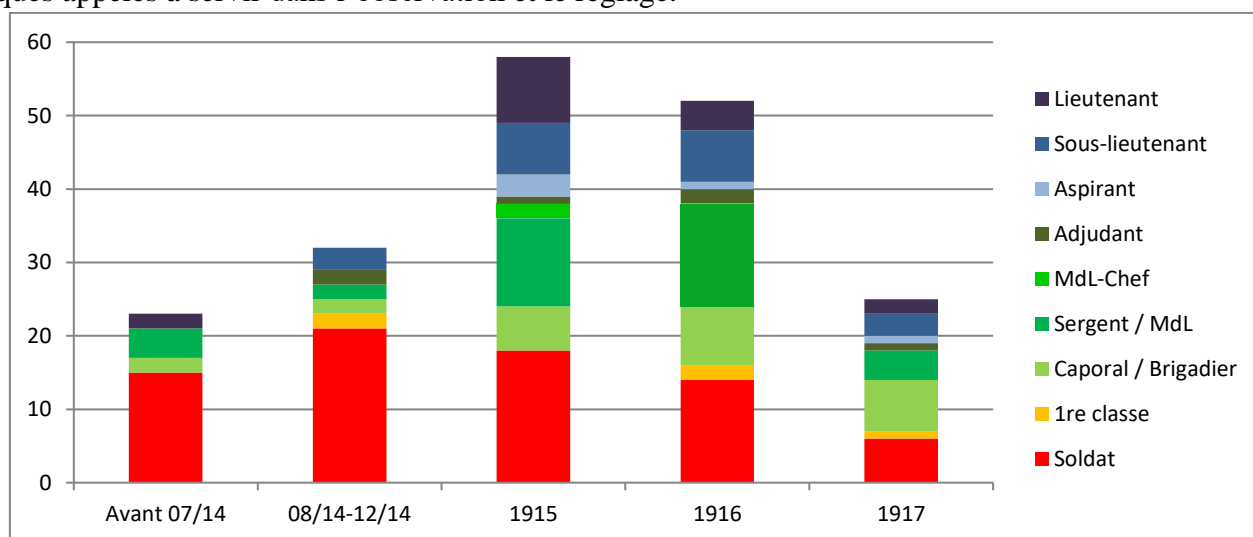
²⁵ Roland Garros ne possède que quatre victoires homologuées mais a été compris dans la première liste proposée par Jacques Mortane en 1916. Il a été fait prisonnier le 18 avril 1915, soit peu de temps après le vote de la loi du 2 avril 1915 créant la décoration pour récompenser toute citation pour conduite héroïque au front. Il aurait cependant techniquement dû la recevoir en même temps que son élévation au rang d'officier de la Légion d'honneur, le 7 mars 1918. Cela ne semble pas avoir été le cas. Quant à Jean Damilleville, il ne compte aucune victoire homologuée et n'est cité à aucun ordre mais a été compris dans la liste des As en 1917.

²⁶ Une palme de bronze équivaut à une citation à l'ordre de l'armée. Une étoile est attribuée pour une citation à un autre ordre, c.à.d. du corps d'armée (étoile de vermeil), de la division (étoile d'argent), de la brigade ou du régiment (étoile de bronze). Sébastien BERTRAND, « Croix de guerre et croix de fer », in Nicolas BEAUPRÉ, Gerd KRUMEICH, Nicolas PATIN et Arndt WEINRICH (dir.), *La Grande Guerre vue d'en face. 1914-1918, Nachbarn im Krieg*, Paris, Albin Michel, 2016, p. 126-129.

C. Montée en grade : aboutissement militaire récompensant un plus grand danger ?

Les narrateurs de la guerre aérienne ont souvent fait le récit de jeunes pilotes passionnés, animés par le feu de l'aviation à laquelle ils étaient naturellement prédestinés. Ils étaient de jeunes héros que rien ne pouvait empêcher de s'élever au-dessus des autres hommes, à l'image du jeune Guynemer raconté par Georges Thomas et Henry Bordeaux ou de René Fonck mettant en mots ses souvenirs avec l'aide de quelque littérateur²⁷.

Pour beaucoup d'officiers, l'entrée dans l'aviation doit pourtant être appréciée dans le cadre d'une stratégie de carrière qui répondait aux circonstances de la guerre, ce qui ressort particulièrement des correspondances de cavaliers démontés. Didier Le Cour Grandmaison y voit un choix opportun pour son avenir alors que la perte de substance de la cavalerie le laisse « désemparé » en mars 1915. Albert Deullin envisage de devenir conducteur puis aviateur pour fuir le « petit trou » du front lorrain où son escadron est stationné, inactif pendant plusieurs mois fin 1914²⁸. Ces stratégies individuelles conditionnent une sélectivité croissante de l'arme au fur et à mesure que s'allonge la guerre. La part des soldats intégrant l'aviation diminue ainsi fortement à partir de 1915 avec la montée en compétence des candidats, officiers reversés de la cavalerie puis surtout sous-officiers d'armes techniques appelés à servir dans l'observation et le réglage.



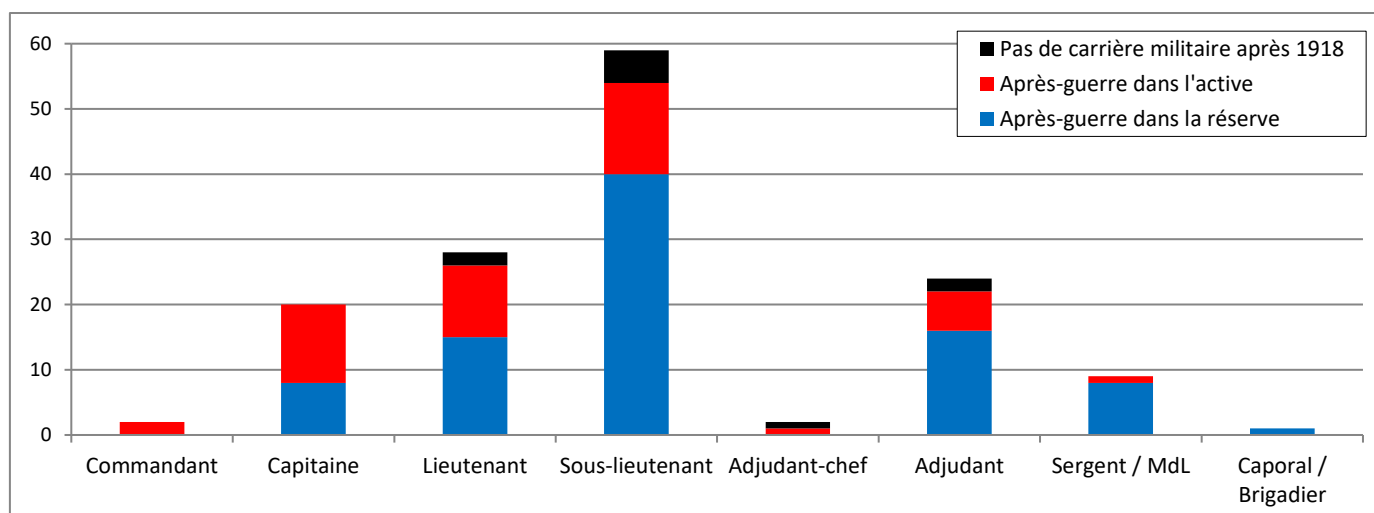
Grades des nouveaux entrants dans l'aviation, par année d'entrée

Également motivés par l'idée que les carrières sont plus rapides dans l'aviation, les As sont de fait aussi récompensés par une rapide montée en grade. L'écrasante majorité d'entre eux achève la guerre avec des galons d'officier, ayant gravi parfois quatre à cinq échelons hiérarchiques en à peine quatre ans. Certains, comme Fernand Chavannes ou Antoine Cordonnier, sont plus rapides encore puisqu'ils intègrent l'aviation début 1916 en tant que soldats de 2^e classe et entament l'été 1918 en qualité de sous-lieutenants à titre temporaire²⁹.

²⁷ Georges THOMAS, *Guynemer*, Paris, Larousse, 1918, p. 6-7 ; Henry BORDEAUX, *Vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, 1918 ; René FONCK, *Mes combats*, Paris, Ernest Flammarion, 1920. Sur l'aide dont a bénéficié René Fonck : Damien ACCOULON, *René Fonck, As des As et pilote de la Grande Guerre*, Toulouse, Privat, 2018, p. 75-95.

²⁸ Charles FRANÇOIS SAINT MAUR, *Le Capitaine Aviateur Didier Le Cour Grandmaison*, Paris, Bloud & Gay, 1918, p. 22-25 ; Jacques RESAL et Pierre ALLORANT (dir.), *L'As et le Major: Lettres du ciel de la Grande Guerre*, Amiens, Encrage, 2017, p. 37-38.

²⁹ SHD AI 1 P 31611/3 & SHD GR 5 YE 143.140 : dossiers officiers de Fernand Chavannes et Antoine Cordonnier.



Grades des As survivants à la fin de la guerre (effectif = 145)

Outre l'accomplissement exemplaire des missions qui leur sont confiées et que manifestent leurs victoires homologuées, cette progression des As permet aussi de souligner la relativité de l'ancienneté dans l'aviation. Intégrés jeunes, les aviateurs qui survivent à la répétition des vols accèdent rapidement à la position d'anciens dans les escadrilles. Avant d'être des exemples pour la nation, ils le deviennent pour les nouvelles recrues qu'ils ont la charge d'encadrer pour leur transmettre leur expérience. Particulièrement aigüe est ainsi la conscience des dangers de l'aviation par les aviateurs comme du grand-public : au moment de son transfert dans l'aviation, chaque pilote rassure ses proches en niant que le danger y est supérieur à sa situation précédente.

Pourtant, 23,7 % des As français sont morts pendant la guerre. Une proportion très supérieure aux 16 % estimés par Christian Delporte pour l'ensemble des pilotes³⁰. La large médiatisation dont ils faisaient l'objet a ainsi contribué à donner une image de l'aviation biaisée de l'aviation tout entière en survalorisant la mort héroïque de la jeunesse française dans les airs et, dans une certaine mesure, le prix payé par la cinquième arme dans la victoire³¹. De plus, moins du quart (22,2 %) des As tués pendant la guerre l'ont été par accident, quand la proportion est de trois sur cinq pour l'ensemble des pilotes. Ayant survécu à leur formation pour accumuler suffisamment d'expérience et répéter les victoires aériennes, les As ont ainsi cet avantage de mourir au combat plutôt qu'à cause d'une défaillance, fût-elle humaine ou mécanique. La dernière citation de Guynemer peut de la sorte insister sur sa disparition « en plein ciel de gloire ».

III. LES SORTIES DE GUERRE DES AS : ENTRE RUPTURES ET CONTINUITÉS

L'armistice signé, c'est l'incertitude de la paix qui frappe les hommes³². Les aviateurs, portés aux nues pendant la guerre, se trouvent confrontés à une possible remise en question du statut acquis au combat. Dans l'ensemble, ce dernier apporte une prime de notoriété aux hommes qui le détiennent. Ils profitent ainsi souvent d'une meilleure réinsertion dans la vie civile une fois le conflit terminé. Même les aviateurs n'ayant pas officiellement obtenu le titre par le communiqué bénéficient généralement de meilleures carrières que celles auxquelles les prédisposaient leurs milieux et formations d'origine³³.

A. Dans l'active et la réserve : des carrières militaires globalement réussies

Des soixante-et-un As qui se trouvaient en situation d'activité, effectuant leur service obligatoire ou poursuivant leur carrière à l'entrée en guerre, quinze sont morts. La moitié des survivants reste dans l'armée

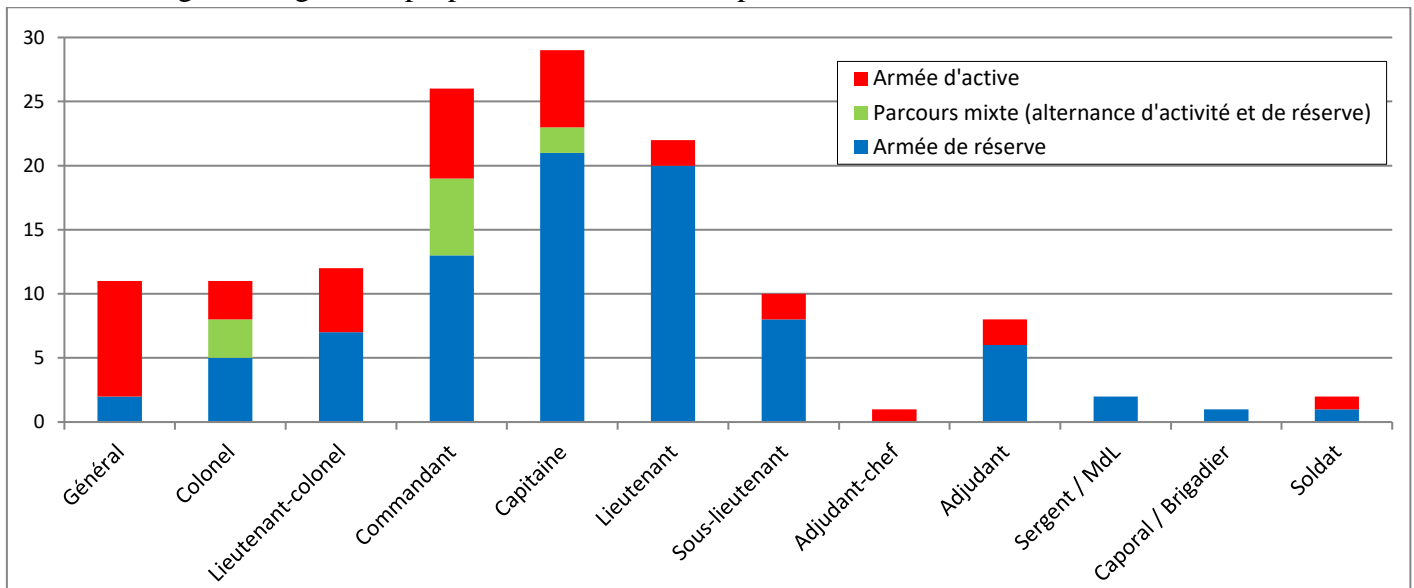
³⁰ Christian DELPORTE, « Les pertes humaines dans l'aviation française (1914-1918) », *Revue Historique des Armées*, n° 172, 1988, p. 77.

³¹ C'est particulièrement clair dans la préface de Lucien MARCHIS (dir.), *L'Aéronautique pendant la Guerre Mondiale*, Paris, Maurice de Brunoff, 1919.

³² Bruno CABANES, *La victoire endeuillée. La sortie de guerre des soldats français, 1918-1920*, Paris, Seuil, 2014, p. 71-73.

³³ Nous confirmons ici une intuition exposée par R. HUBSCHER, *Les aviateurs au combat*, op. cit., p. 277-280.

d'active. Ils poursuivent ainsi la carrière initiée avant 1914, notamment pour les dix pilotes qui, comme Joseph Vuillemin, étaient alors déjà dans l'aviation³⁴. Les autres, bénéficiant de compétences techniques valorisées dans la cinquième arme en affirmation, profitent de leur nouveau statut pour confirmer l'accélération de leur carrière dans l'aviation, d'Auguste Lahoullé à Jean Romatet et Jean-François Jannekeyn³⁵. À l'inverse, des hommes tels que Louis Gastin ou Roger Poupon, souvent trop jeunes pour s'engager avant la mobilisation, confirment leur engagement de guerre pour rester dans l'armée d'active, sans doute encouragés par le grade et la solde dont ils bénéficient à l'armistice³⁶. Ces héros de guerre n'ont évidemment rencontré aucune opposition à leur engagement définitif. La plupart de ces As servent admirablement et font de brillantes carrières à l'appui de leurs prestigieux services de guerre. Ils font partie des premiers cadres d'une Armée de l'Air en structuration entre-deux-guerres, accédant pour nombre d'entre-eux aux grades et fonctions les plus élevées. Le tiers des As restés en activité atteint ainsi le grade de général, proportion tout à fait exceptionnelle.



Grades en fin de carrière selon le parcours entre-deux-guerres (effectif = 135)³⁷

Le statut d'As de la Grande Guerre conditionne beaucoup ces belles carrières, comme en témoigne l'exemple de Laurent Ruamps. Minotier avant-guerre, le pilote reste dans l'armée active jusqu'à atteindre le grade de capitaine en dépit de son alcoolisme. Souffrant de passages à vide et de troubles du comportement, il n'aurait sans doute pu faire cette carrière sans ses titres acquis au feu, le lieutenant-colonel Langevin estimant encore en 1939 qu'il « n'est acceptable qu'en raison de son passé de guerre³⁸. » De même, Armand Berthelot est noté en 1927 comme « très brillant pilote de chasse pendant la guerre, a[yant] tendance à vivre sur ce passé³⁹ ». Loin de l'exemplarité supposée aux As, il se laisse par la suite complètement aller, contracte des dettes alors qu'il est stationné au Liban avant d'être finalement poussé vers la sortie en 1930. Il se rachète cependant une conduite dans la réserve puis la résistance pour accéder au grade de colonel en 1946.

À rebours de ces trajectoires, des Saint-Cyriens comme Alfred Heurtaux et Charles Lefèvre qui se destinaient à une carrière militaire en 1914 préfèrent passer dans la réserve pour connaître une carrière dans l'industrie⁴⁰. Issu de Saumur, Bernard Barny de Romanet devient pour sa part conseiller commercial chez Breguet et Nieuport

³⁴ SHD AI 1 P 12558/2 : dossier officier de Joseph Vuillemin.

³⁵ SHD AI 1 P 12024/1, SHD AI 1 P 29977 :1 & SHD AI 1 P 30564 1 : dossiers officiers de Jean-François Jannekeyn, Jean Romatet et Auguste Lahoullé.

³⁶ SHD AI 1 P 30681/2 & SHD AI 1 P 31013/1 : dossiers officiers de Roger Poupon et Paul Gastin.

³⁷ Est considéré le grade à la retraite en fonction du parcours entre-deux-guerres. Ainsi, Alfred Heurtaux et Lionel de Marmier, réservistes avant 1939, accèdent au grade de général à la faveur de leur réintégration dans l'armée d'active pendant la Seconde Guerre mondiale. SHD AI 1 P 29925/4 & SHD AI 1 P 31565/3 : dossiers officiers d'Alfred Heurtaux et Lionel de Marmier.

³⁸ SHD AI 1 P 31535/1 : notation de Laurent Ruamps par le lieutenant-colonel Langevin, 20 septembre 1939.

³⁹ SHD AI 1 P 30450/2 : notation du lieutenant Berthelot par le commandant Estirac, 20 janvier 1927.

⁴⁰ SHD AI 1 P 29925/4 & SHD AI 1 P 29940/2 : dossiers officiers d'Alfred Heurtaux et Charles Lefèvre.

tout en essayant les nouveaux appareils⁴¹. La popularité de ces hommes leur permet donc de trouver une reconversion dans le secteur privé en combinant leur expertise technique et leur prestige d'As de guerre. Ce sont ces mêmes attributs qui, dans le sens inverse, permettent la réintégration de six As dans l'armée d'active en 1936-1937⁴². In fine, à de rares exceptions près – comme deux dégradations *de plano* pour condamnations pénales – les parcours des As sont, dans la carrière comme dans la réserve, ceux d'officiers auréolés de prestige, permettant de former à leur exemple la génération suivante de pilotes et de doter la nouvelle armée d'une identité⁴³.

B. Aéronautique et mécanique : sortir de la guerre par le haut

Les compétences acquises et/ou renforcées pendant la guerre ont permis à de nombreux pilotes de trouver un réemploi dans l'aviation civile naissante une fois le conflit terminé. Les techniques développées au combat sont ainsi exploitées par ces pilotes dans le cadre d'un retour positif au temps de paix.

De fait, 42 % des As retournés à la vie civile après leur démobilisation ont occupé au moins un emploi dans l'aviation civile, que ce soit en tant que pilote de voltige, de raids ou de lignes aériennes, mais aussi à l'instruction des pilotes ou à l'aménagement des terrains à travers le monde comme le fit par exemple Charles Borzecki⁴⁴. Par ces activités, ils trouvent un moyen de subsistance qui contribue également à affermir l'emprise française sur l'Europe centrale et ses colonies. Ils entretiennent par ailleurs l'image de l'aviateur intrépide et aventurier, marquant une continuité certaine entre guerre et paix. Cela va sans compter les défrichages de lignes aériennes et démonstrations effectuées par les militaires des missions d'aviation, qui mettent aussi en œuvre des raids à grand renfort de presse⁴⁵. Georges Pelletier Doisy réalise plusieurs raids longue distance pour le compte de l'autorité militaire, emportant une renommée mondiale au terme de son Paris-Tokyo en 1924, mais aussi Paris-Pékin en 1926 et un autre raid jusqu'en Birmanie en 1928⁴⁶. Il fait aussi partie avec Joseph Vuillemin de l'expédition volant sur le *Roland-Garros* et le *Jean-Casale* pour relier Paris à Niamey début 1925, démontrant comment la mémoire des As est associée à la poursuite du développement aéronautique par leurs anciens camarades⁴⁷. Armand de Turenne s'adjoit à eux, parmi d'autres, dans le cadre de la Croisière noire aérienne chargée de célébrer la fondation de l'Armée de l'Air tout en marquant la capacité d'action des appareils français dans les colonies africaines fin 1933⁴⁸.

Accompagnant ces développements d'une aéronautique entre militaire et civil, l'industrie aéronautique accueille elle-même un As sur cinq revenus au civil, pour officier comme pilote d'essai (7 %) ou ingénieur (12,5 %), déposant parfois même des brevets. Fernand Chavannes, qui était inscrit à l'école Lavoisier de physique et chimie avant la guerre, devient ainsi élève à l'école supérieure d'aéronautique du Bourget dont il sort diplômé ingénieur civil en 1921. Exemple de la mobilité professionnelle permise à ces jeunes entrepreneurs d'une industrie s'affirmant, il devient pilote et ingénieur de la Compagnie franco-roumaine à San Stefano (Turquie) afin d'installer des aéroports civils en Europe centrale de 1922 à 1927. Il exerce ensuite trois ans en tant qu'ingénieur aux usines de moteurs Gnôme et Rhône à Paris, avant de passer ingénieur-conseil à la Compagnie française de placements et de diriger la Fédération aéronautique de France quelques années au milieu des années trente⁴⁹.

⁴¹ SHD GR 5 YE 138.888 : dossier officier de Bernard Barny de Romanet.

⁴² Des dispositions réglementaires ont permis la réintégration de certains réservistes en 1936-1937. SHD AI 1 P 30149/4, SHD AI 1 P 30200/3, SHD AI 1 P 30991/4, SHD AI 1 P 30994/2, SHD AI 1 P 31609/2 & AI 1 P 31611/3 : dossiers officiers de Pierre Ducornet, Marcel Haegelen, Marcel Hugues, Gaston Vial, Marcel Coadou et Fernand Chavannes.

⁴³ Ces dégradations interviennent après des jugements pour émission de chèque sans provision (François Delzenne) et escroquerie (Paul Hamot). SHD AI 1 P 23774/3 & SHD GR 6 YE 46.070 : dossiers officiers de François Delzenne et Paul Hamot.

⁴⁴ SHD AI 1 P 16222/2 : dossier officier de Charles Borzecki.

⁴⁵ François PERNOT, « Les missions aéronautiques françaises en Amérique du Sud dans les années vingt », *Revue Historique des Armées*, 185, 1991, p. 97-107 ; François PERNOT, « Le rôle des aviateurs militaires français dans le défrichement des lignes aériennes (1920-1930) », *Revue Historique des Armées*, 198, 1995, p. 65-76 ; Jean-Baptiste MANCHON, *L'aéronautique militaire française outre-mer: 1911-1939*, Paris, PUPS, 2013.

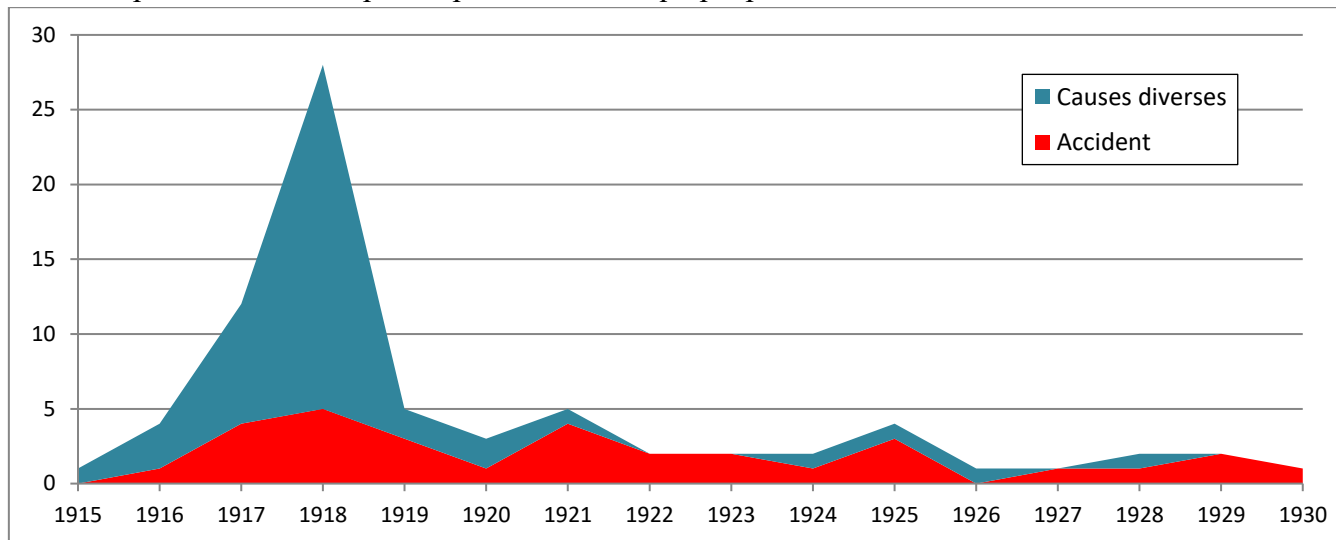
⁴⁶ SHD AI 1 P 29173/1 : dossier officier de Georges Pelletier Doisy.

⁴⁷ *L'Aérophile*, 33^e an., n° 7-8, 1^{er}-15 avril 1925, p. 103.

⁴⁸ *Les Ailes*, 13^e an., n° 647, 9 novembre 1933, p. 12.

⁴⁹ SHD AI 1 P 31611/3 : dossier officier de Fernand Chavannes ; SHD AI 8 Z 347 : interview de Fernand Chavannes, 3 mai 1983.

Ces activités aéronautiques continuées par les As après 1918 expliquent que plus d'un As survivant sur cinq trouve la mort avant 1930, notamment du fait d'accidents aériens encore nombreux. Ils entretiennent ainsi l'image d'une profession composée d'hommes intrépides défiant éternellement le danger pour repousser les limites posées par la nature à l'humanité, pour la gloire du pays. Des monuments sont érigés à Bernard Barny de Romanet et Georges Madon après leurs morts, une promotion de l'école de l'air est nommée d'après Albert Mézergues en 1936, en complément des multiples baptêmes de rues qui peuplent les villes d'aviateurs⁵⁰.



Nombre d'As morts par année

Les efforts déployés par l'aéronautique militaire et civile doivent être appréciés en concurrence avec les autres « nations ailées » mais aussi avec le secteur automobile. Les circulations entre les deux industries mécaniques emblématiques de la modernité du premier XXe siècle sont aussi appréciables à travers les trajectoires des As, dont près de 20 % des survivants ont une activité dans l'automobile après la guerre. Il s'agit cependant souvent d'entreprises éphémères ne survivant pas aux années 1920, à l'image des automobiles Fonck qui n'ont produit qu'une douzaine de véhicules avant le dépôt de bilan, ou du garage ouvert par Georges Madon et Gaston Vial en région parisienne⁵¹. Ceux exerçant durablement dans le secteur sont le plus souvent ingénieurs, fabricants de systèmes mécaniques ou gérant d'une concession automobile, à l'image de Lucien Cayol officiant pour Citroën en Afrique du Nord.

C. Pour les autres, un retour à la normale ?

Tous ne tirent cependant pas parti des compétences acquises sur les terrains aéronautiques militaires. Beaucoup ne le peuvent simplement pas. S'ajoutant aux As tués en service pendant la guerre, d'autres décèdent des suites des blessures qu'ils y ont contractées. La cinquième blessure de guerre de Marcel Viallet début mai 1916 le laisse sérieusement atteint au poumon gauche, ce qui n'est révélé que par la répétition des vols à haute altitude. Alternant les séjours entre les escadrilles auxquelles il est affecté et les hôpitaux, il finit par succomber à une tuberculose pulmonaire, le 21 septembre 1925⁵². S'il est difficile de déterminer si les morts de maladie de Louis Martin et de Léon Bourjade seraient intervenues sans leurs fatigues de guerre, ces dernières ont nettement aggravé la tuberculose pulmonaire à laquelle succombe Lucien Jailler le 2 juin 1921⁵³. La répétition des efforts

⁵⁰ Bernard Barny de Romanet est décédé en réalisant un vol d'essai à Étampes, le 23 septembre 1921. Un monument à sa mémoire, œuvre de Réal del Sarte, est inauguré au Bourget le 19 juillet 1927. Georges Madon se tue en démonstration aérienne lors des commémorations de l'armistice à Bizerte, le 11 novembre 1924. Une statue est érigée trois ans plus tard à sa mémoire dans la même ville, à quelques mètres de celle de Roland Garros. *L'Aérophile*, 35^e an., n° 1-2, 1^{er}-15 janvier 1927, p. 26 ; *L'Aérophile*, 35^e an., n° 15-16, 1^{er}-15 août 1927, p. 228 ; *Les Ailes*, 7^e an., n° 336, 24 novembre 1927, p. 4.

⁵¹ D. ACCOULON, *René Fonck, op. cit.*, p. 177-182 ; SHD AI 1 P 30994/2 : dossier officier de Gaston Vial.

⁵² SHD GR 5 YE 162.024 : dossier officier de Marcel Viallet.

⁵³ Rappelons qu'il est à l'époque difficile de qualifier la maladie et d'établir des liens avec le conflit qui s'achève. Anne RASMUSSEN, « Dans l'urgence et le secret. Conflits et consensus autour de la grippe espagnole, 1918-1919 », *Mil neuf cent. Revue*

et des vols a en tous cas fortement atteint les organismes de nombreux As, qui ont souvent repoussé un repos nécessaire à des temps plus cléments. Aussi dès l'armistice signé, Roger Poupon doit s'arrêter de voler et obtient deux mois de convalescence en raison d'amnésies passagères⁵⁴. Robert Waddington n'honore pas non plus ses derniers mois de service en raison de sa convalescence, tandis que René Dousinelle est hors d'état de voler dès septembre 1918⁵⁵. Aux mutilés tels que Paul Tarascon, dont le moignon doit être raccourci pendant le conflit, vient s'adjoindre Guillaume de Bonald qui conserve « une santé délicate due aux fatigues de guerre⁵⁶ ».

Leurs histoires permettent de remettre en cause l'image de l'As invincible qu'incarnaient particulièrement René Fonck ou Charles Nungesser mais que nuançait déjà pendant la guerre Jean Navarre, quand ce dernier était sujet à de récurrentes crises de nerfs certainement surmenés et possiblement altérés par l'expérience du front comme par la perte de son frère jumeau⁵⁷. Faisant état d'insomnies, d'amnésies passagères et de crises paranoïaques violentes souvent tournées contre des agents de police, son cas est assez proche de celui de Robert de Bonnefoy, maniacodépressif resté marqué par sa chute d'avion du 24 août 1916⁵⁸. Jacques Leps et Jean Loste sont peut-être moins durement mais tout aussi durablement atteints sur le plan psychologique⁵⁹.

À ces pathologies multiples s'ajoute le « mal de l'aviateur », c'est-à-dire des troubles cardiaques fréquents chez les pilotes ayant répété les vols à haute altitude. Jacques Favre de Thierrens ne peut ainsi plus voler de 1918 à 1928 en raison de l'arythmie cardiaque qui l'affecte après sa suractivité du temps de guerre⁶⁰. De même, Marcel Hugues demande à rejoindre l'infanterie en 1919 à cause de l'hypertrophie cardiaque qu'il a développé au terme de centaines d'heures de vol⁶¹. Après plusieurs années de récupération, il est de nouveau autorisé à voler et réintègre l'aviation militaire en tant que cadre navigant.

Ces hommes dont la sortie de guerre a rarement été racontée, sont le plus souvent restés intégrés à une armée soucieuse de récompenser ses meilleurs soldats en assurant leur prise en charge et leur traitement. Cependant, force est de remarquer que beaucoup d'As choisissent de retourner au cours de la vie qui s'annonçait avant-guerre en reprenant souvent les entreprises et/ou domaines familiaux, de l'héritier des usines de pâtes alimentaires Benjamin Bozon-Verduraz au propriétaire vendéen Henri Hay de Slade⁶². Ces sorties de guerre frappées du sceau de la normalité rompent ainsi avec l'idée d'une immanquable exceptionnalité des As. En réalité pas ou peu médiatisés, beaucoup d'entre eux redeviennent des hommes dont l'éducation conditionne la carrière. Le très instruit Carl Le Coq de Kerland devient un avocat réputé jusqu'à intégrer le premier Conseil constitutionnel français tandis qu'Achille Rousseaux reprend sa position de boucher aux abattoirs de la Villette⁶³. Tous les As n'avaient de la sorte pas vocation à rester dans l'aviation, qu'elle soit militaire ou civile. Comme l'explique

d'histoire intellectuelle, n° 25-1, 2007, p. 171-190 ; SHD GR 5 YE 141.471, SHD AI 1 P 26298/1 & SHD GR 5 YE 160.750 : dossiers officiers de Lucien Jailler et Léon Bourjade ; Archives de Paris, 14D 310 (622) : acte des décès de la Mairie du XIV^e arr. de Paris.

⁵⁴ SHD AI 1 P 30681/2 : dossier officier de Roger Poupon.

⁵⁵ SHD AI 1 P 29999/1 & GR 8 YE 26.358 : dossiers officiers de Robert Waddington et René Dousinelle.

⁵⁶ Guillaume de Bonald est hospitalisé à plusieurs reprises et proposé deux fois à la réforme, en 1929 et 1931, avant d'être rayé des cadres pour raison de santé fin 1939. SHD AI 1 P 17866/1 : dossier officier de Paul Tarascon ; SHD AI 1 P 30455/2 : notation de Guillaume de Bonald par ses supérieurs pour l'année 1930.

⁵⁷ SHD AI 1 P 30993/3 & GR 5 YE 127.399 : dossiers officiers de Jean Navarre ; Jean NAVARRE, *Mes aventures guerrières... et autres*, Paris, Édition française illustrée, 1920, p. 114-117.

⁵⁸ Arrêté deux fois pour « fatigue générale » en 1917, il est victime de plusieurs crises d'anxiété dans les années suivantes jusqu'à son premier internement en 1924. Maniacodépressif chronique, il effectue six séjours en maison de santé jusqu'à sa mise en disponibilité pour infirmité début 1940. SHD AI 1 P 30455/4 : dossier officier de Robert de Bonnefoy. Sur les troubles nerveux que connaissent alors les aviateurs et le traitement médical qui est apporté, nous renvoyons à : Michael D. COLLINS, « A fear of flying: diagnosing traumatic neurosis among British aviators of the Great War », *First World War Studies*, 6-2, 2015, p. 187-202 ; Lynsey SHAW COBDEN, « The Nervous Flyer: Nerves, Flying and the First World War », *British Journal for Military History*, 4-2, 2018.

⁵⁹ SHD AI 1 P 29943/1 & SHD AI 1 P 29946/1 : dossiers officiers de Jacques Leps et Jean Loste.

⁶⁰ SHD AI 1 P 30609/4 : dossier officier de Jacques Favre de Thierrens.

⁶¹ SHD AI 1 P 30991/4 : lettre du capitaine Marcel Hugues au général commandant de l'Aéronautique, 5 juillet 1919.

⁶² SHD AI 1 P 26298/6 & SHD AI 1 P 29924/3 : dossiers officiers de Benjamin Bozon-Verduraz et Henri Hay de Slade.

⁶³ SHD AI 1 P 23793/3 : dossier officier de Carl Le Coq de Kerland ; Archives de Paris, D4R1 1396 : fiche matricule d'Achille Justin Ernest Rousseaux (1^{er} bureau, 1907, n° 1954).

l'emblématique commandant Antonin Brocard à propos de Jacques Ortoli qui part prendre la direction d'une usine de métallurgie, son « tempérament ardent, audacieux ne peut se plier au calme du temps de paix⁶⁴. »

Cependant, au moins la moitié des As adhère à une association aéronautique dans l'entre-deux-guerres, et continue à ce titre de voler sur des avions de tourisme⁶⁵. Ces pilotes occupent d'ailleurs souvent la présidence d'aéro-clubs et cercles aéronautiques locaux, parfois fondés ou refondés à leur initiative. Si René Fonck occupe la présidence de la Ligue aéronautique de France et de l'Aéro-Club des Vosges dans la première moitié des années 1920, Gilbert Sardier et Louis Chartoire cofondent l'Aéro-Club d'Auvergne le 8 mai 1920. Ils y partagent la présidence leur vie durant pour en faire la plus importante section locale d'aviation de France, qui forme des centaines de pilotes civils et militaires tout en organisant meetings et rallyes⁶⁶. Il n'en va pas autrement, à une échelle moindre, d'Eugène Camplan à l'Aéro-Club du Sud-Ouest, de Marcel Coadou à celui des Côtes du Nord ou de Benjamin Bozon-Verduraz en Savoie dans les années 1920, comme de Marius Ambrogi en Provence et de Lucien Cayol à Blida, en Algérie, dans les années 1930⁶⁷. D'autres sont moins actifs tout en adhérant aux associations de pilotes que sont les Vieilles Tiges, aux Ailes brisées voire à la Ligue internationale des aviateurs.

In fine, seuls 16,5 % des survivants n'ont aucune activité avérée en lien avec l'aviation ou la mécanique, qu'il s'agisse d'une activité professionnelle ou d'un engagement associatif. Ils illustrent, en creux, le taux exceptionnellement élevé d'As qui, loin de rompre avec leur expérience de guerre, ont prolongé leur engagement pour leur arme dans le civil, sous une autre forme. Ils restaient par ailleurs des réservistes, s'entraînant à ce titre en cas d'engagement dans un nouveau conflit, lequel intervint finalement à l'été 1939. La rupture entre guerre et paix n'avaient de toute manière pas été totale pour ces hommes qui se définissaient encore par leur statut d'ancien héros.

CONCLUSION

Cet article dessine les contours d'un idéaltype de l'aviateur de guerre. Celui-ci confirme plusieurs lieux-communs concernant ce pilote jeune et servant vaillamment son pays en accumulant victoires et récompenses. Rien de plus normal puisque l'analyse portait sur les As, creusets du mythe du pilote de chasse, visages désignés par et pour l'aviation militaire. Leurs mises en mots et en images ont permis d'occulter une partie de la réalité de la guerre dans les airs, notamment sa brutalité.

L'analyse statistique permet aussi de nuancer cette idée d'une exceptionnalité intrinsèque de l'aviateur. Avant d'intégrer l'arme, dont le recrutement se panache avec les années, les As sont des militaires « presque comme les autres », dont la nouveauté de l'arme contribue à accélérer les carrières à travers des trajectoires souvent moins régulières que l'ont écrit des hagiographes tels que Jacques Mortane. Ils n'étaient pas prédestinés et leur ascension n'avait rien d'irrésistible. Surtout, leur guerre n'a pas été sans heurts et certains en sont restés profondément marqués.

La médiatisation dont ils ont fait l'objet et les compétences qu'ils ont développées au front ont cependant conditionné positivement leur sortie de guerre pour en faire des civils « hors du commun ». Renforcés par la guerre, leurs capitaux sociaux et culturels leur permettent d'effectuer des carrières souvent meilleures que ne le laissaient présager leurs formations et milieux d'origine. C'est particulièrement vrai grâce à l'essor des aviations civiles et militaires qui pourvoient des emplois à ces héros de guerre, même si les plus anonymes voient leurs trajectoires plus ou moins inchangées. Par leurs engagements professionnels ou associatifs, une large majorité d'entre eux reste en tous cas liée au domaine aéronautique, prolongeant de façon exceptionnelle dans la paix une expérience de guerre marquante mais souvent idéalisée.

⁶⁴ SHD AI 1 P 30654/1 : avis du chef de bataillon Brocard inscrit sur la lettre du lieutenant Ortoli au Ministre de la Guerre, 23 décembre 1919.

⁶⁵ 52 % ont une adhésion avérée à une association aéronautique et nous n'avons pu renseigner cette donnée pour quelque 23 % des As, laissant supposer une proportion plus importante.

⁶⁶ SHD AI 1 P 30590/4 : dossier officier de Louis Chartoire.

⁶⁷ SHD AI 1 P 19801/1, SHD AI 1 P 26298/6, SHD AI 1 P 26301/4, SHD AI 1 P 29884/2 & SHD AI 1 P 31609/2 : dossiers officiers de Marius Ambrogi, Benjamin Bozon-Verduraz, Eugène Camplan, Lucien Cayol et Marcel Coadou.

Cette enquête prosopographique pose ainsi des bases pour une histoire plus complète et nuancée des pilotes de la Grande Guerre. Pour mieux mesurer encore l'impact de l'héroïsation dont les As ont été l'objet, il est désormais nécessaire d'élargir la focale à l'ensemble des aviateurs, lesquels ne doivent plus seulement être regardés à l'aune de leurs « performances » guerrières mais bien à l'échelle d'une vie profondément impactée par le conflit.