
Tomber du ciel : les aviateurs de la Grande Guerre et la mort

Falling from the sky: World War I's air pilots and death

Zacharie Boubli

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/561>

Référence électronique

Zacharie Boubli, « Tomber du ciel : les aviateurs de la Grande Guerre et la mort », *Nacelles* [En ligne], 4 | 2018, mis en ligne le 01 juin 2018, consulté le 26 mai 2023.
URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/561>

Tomber du ciel : les aviateurs de la Grande Guerre et la mort

Falling from the sky: World War I's air pilots and death

Zacharie Boubli

PLAN

1. La mort comme passagère
 - 1.1. Mort, culture et conscience
 - 1.2. La guerre comme sport
2. Tuer, un acte élitiste
 - 2.1. Le front aérien
 - 2.2. La chasse aérienne
 - 2.3. Chasseur, chevalier ou assassin ?
3. Les morts du ciel
 - 3.1. Craindre la mort
 - 3.2. Bien mourir

TEXTE

- 1 Dès le début de la Première Guerre mondiale, les armées emploient des engins volants. En août et septembre 1914, ceux-ci jouent un rôle crucial en permettant l'observation des mouvements de troupes, menant aux batailles de Tannenberg et de la Marne, qui installent le conflit dans la durée. Un mois plus tard a lieu le premier combat aérien de l'histoire : Joseph Frantz et Louis Quénault montent une mitrailleuse Hotchkiss sur leur Voisin III et abattent un avion allemand voué, comme le leur, avant tout à la reconnaissance. Moins de 10 ans auparavant, ces machines « plus lourdes que l'air » suscitaient l'extase lorsqu'elles tenaient plus d'une minute à quelques mètres du sol. Elles sont désormais produites en masse pour une guerre industrielle. Ses emplois militaires avaient été en effet pressentis avant même que des machines fiables n'aient été inventées : le Français Emile Driant, le Britannique H. G. Wells, l'Allemand Rudolf Martin ou l'Italien Filippo Marinetti avaient à la fin de la Belle Époque publié des romans mettant en scène un monde dominé par les puissances aériennes.

- 2 Les aviateurs de la Grande Guerre constituent un champ d'étude non négligeable de l'histoire militaire, champ directement issu d'une littérature produite par et/ou pour les aviateurs à destination du grand public¹, quitte à circonscrire l'intérêt à l'arme aérienne seule. À l'inverse, l'historiographie de la Grande Guerre, y compris dans son tournant anthropologique et transnational², a tendance à n'y accorder qu'un intérêt limité au regard de son faible poids dans les effectifs combattants. Reste que, dans le cadre d'une anthropologie historique du fait guerrier, l'étude des aviateurs de la Grande Guerre suscite l'intérêt par sa singularité. Tout d'abord, elle fournit un critère relativement simple de délimitation d'un groupe certes significatif, mais assez restreint pour pouvoir être étudié plus finement que les armées terrestres de masse. Ensuite, à rebours d'une vision de la Première Guerre mondiale comme conflit essentiellement statique, l'arme aérienne en restitue au contraire le caractère dynamique et « aiguillonné » par la course aux armements. Enfin, de par la disproportion entre le poids humain de l'aviation militaire et la résonance de celle-ci dans les imaginaires collectifs, elle permet de mesurer et de questionner l'idée de brutalisation des sociétés européennes.

1. La mort comme passagère

1.1. Mort, culture et conscience

- 3 Née comme un sport, l'aviation est militarisée alors qu'elle en est à ses balbutiements. Dans ce milieu se croisent les aristocrates éclairés (Santos-Dumont, D'Annunzio...), les bricoleurs-entrepreneurs (frères Wright, Louis Blériot) et les sportifs casse-cou (Roland Garros). Pour les esthètes, l'aviation représente l'arrachement à la petitesse du quotidien et une intensification de la vie par le moyen d'une ivresse qui sépare ceux qui l'ont connue des « rampants ». Ainsi le mépris de la mort et l'acceptation du risque physique font déjà partie d'un *ethos* de l'aviateur quand la guerre se déclenche.
- 4 Le 18 juin 1911, le Circuit Européen de l'Aviation voit partir de Vincennes les participants à un raid aérien par étapes de plus de 1600 kilomètres. Le premier jour est endeuillé par la mort de trois pilotes, inspirant à Georges Scott son dessin de *La Passagère*. Reproduit en une de *L'Illustration* du 28 juin, il met en scène la Faucheuse comme

passagère permanente du pilote intrépide. La légende indique : « La Passagère de Georges Scott est celle que tout aviateur sait bien qu'il emporte avec lui vers son but ; tentatrice et méchante, c'est elle qui lui présente le laurier de la victoire ; lui, impassible, les mains à sa direction, l'œil dans l'espace, il vole sans un regard en arrière, toujours plus loin, toujours plus vite », allusion à *Forse che si, forse che no* de D'Annunzio où il écrivait :

La mort est donc toujours là ?

Ici et partout.

Ici plus qu'ailleurs.

Elle est la compagne de chaque jeu qui vaille la peine d'être joué³.

- 5 Cette acceptation du risque physique pour soi-même n'est pas nouvelle, elle est constitutive de la culture du sport d'élite, pensé comme critère d'une avant-garde sociale et morale. Il ne s'agit pas de mettre sa vie en danger à la légère, mais d'accepter le risque calculé, dans un milieu porté à l'emphase et au tragique. Philippe Ariès postule un lien « entre l'attitude devant la mort et la conscience de soi, de son degré d'être, plus simplement de son individualité »⁴. Est ainsi en jeu, dans la proximité de la mort, la perception de soi comme membre d'une élite.

1.2. La guerre comme sport

- 6 Or, les premiers pilotes issus de l'aviation sportive vivent mal l'adaptation au monde militaire, tout en se sentant « planqués ». Le combat aérien reste rare avant 1915, du fait du faible nombre d'appareils disponibles et de leur faible prédisposition au combat. L'idée de tuer des aviateurs ennemis considérés comme des pairs met du temps à s'imposer. C'est surtout la diversification du recrutement qui « militarise » le rapport à la mort des aviateurs : la cavalerie désœuvrée fournit de nombreux pilotes après l'échec de la guerre de mouvement. Parallèlement, l'arme aérienne devient une piste de déblocage du conflit : chasser l'adversaire du ciel est un impératif tactique, et tous les camps s'attellent au problème du combat aérien.

- 7 La formation des pilotes fait entrer l'aspirant dans un nouvel univers, où la mort est présente dès l'instruction : 1 apprenti pilote sur 60 meurt dans un accident d'entraînement. Les combats aériens se multiplient à partir de la mi-1915, avec les premières mitrailleuses intégrées à des avions spécifiquement conçus pour la chasse. Adolphe Pégoud, célèbre aviateur avant la guerre et auteur du premier saut en parachute, abat six avions entre février et juillet 1915. La presse aérienne, passée du registre sportif au registre cocardier, lui décerne le premier titre d'« as ».
- 8 Du côté allemand, l'élitisme de la chasse semble le plus marqué. Ayant davantage misé sur les engins plus légers que l'air (zeppelins, drachen et dirigeables), l'armée allemande manque de pilotes et d'engins efficaces au début de la guerre. Se portent volontaire de nombreux hommes issus de l'aristocratie militaire wilhelminienne. Beaucoup sont déjà pénétrés de l'idée d'une élévation morale dans les hauteurs et de la confrontation aux conditions extrêmes à travers la pratique de l'alpinisme⁵. Cet élitisme nourrit un ressentiment diffus envers « ces messieurs de l'aile », qui dorment dans des lits de plume et sont admirés des civils ; ce à quoi les aviateurs rétorquent que leur taux de perte est comparable, voir supérieur à celui des fantassins (25% en moyenne pour l'infanterie, 16% pour les pilotes mais 40% pour les observateurs)⁶.

2. Tuer, un acte élitiste

2.1. Le front aérien

- 9 À mesure que la guerre aérienne se développe, les avions se spécialisent. Si les bombardiers, mitrailleurs et régulateurs d'artillerie sont eux aussi engagés dans le processus de mort à grande échelle, leur distinction professionnelle ne se fait pas sur le nombre de victimes, mais au contraire sur la capacité à éviter la mort pour accomplir sa mission. Le danger prend de multiples formes, surtout quand se multiplient les missions nocturnes : les pilotes de nuit craignent surtout l'obstacle dissimulé par l'obscurité. La persistance des accidents s'ajoute à cette présence permanente de la mort en vol. Le milieu des aviateurs reste en outre restreint à quelque milliers d'hommes, ce qui infuse le deuil au corps des aviateurs entier. Ainsi, la mort dans l'arme

aérienne semble l'antithèse de la mort des fantassins : si le fait d'être au front amène une omniprésence de la mort, les aviateurs ne côtoient celle-ci qu'en mission et bénéficient d'un quotidien bien plus agréable. En outre, les fantassins meurent dans un anonymat et une souffrance qui laisse peu de place à l'imaginaire héroïque, tandis que les aviateurs « tombent du ciel » et sont parfois l'objet d'éloges funèbres de leurs adversaires. La guerre aérienne permet ainsi aux aviateurs distingués de garder une conscience d'eux-mêmes au sein de l'institution militaire, à l'opposé de l'anonymat des fantassins. Cités au communiqué, décorés, interviewés par la presse et destinataires d'un abondant courrier, les « as » créent une forte émulation jusqu'à l'arrière et peuvent se permettre de personnaliser leur tenue et leur avion : le triplan rouge de Manfred von Richthofen, la tête de mort de Nungesser, le cheval de Baracca, permettent de les reconnaître.

2.2. La chasse aérienne

- 10 Les pilotes de chasse occupent une place à part qui leur fait souvent éclipser les autres métiers de l'arme aérienne. Tuer fait partie de leur devoir, qu'ils le découvrent (pour les anciens aviateurs civils) ou qu'ils le fassent désormais aux commandes d'un avion (pour les militaires versés dans l'arme aérienne). Au printemps 1917, Roland Garros invente le tir à travers l'hélice, qui lui permet de combattre et de piloter son monoplace en même temps au lieu de devoir embarquer un mitrailleur qui ne peut tirer vers l'avant. Le 1^{er} avril, il abat son premier avion près de Bruges. Une fois revenu à terre, Garros raconte s'être immédiatement rendu au point de chute de l'ennemi. Il note alors la « joie et la satisfaction » d'avoir « crée seul, en dépit des risques et de l'inconnu de l'aviation, l'instrument de son succès »⁷, ainsi que la « sensation » créée parmi les troupes alliées. Il semble ainsi que le combat aérien soit pour lui, au même titre que le sport, une source d'adrénaline prise comme défi. Cette exaltation ne dure en effet que peu de temps. Deux semaines après sa première victoire, Garros écrit :

Je vous ai relaté mon premier combat victorieux sur un ton humoristique ; mais la chose est tragique et se prête peu à la plaisanterie. C'est horrible et j'en suis resté traumatisé pour un moment. C'est

dans ce moment d'égarement que je vous avais écrit des sottises de mauvais goût pour réagir contre ma propre humeur⁸.

- 11 Ce décalage entre une exaltation post-combat et une arrivée différée de la réaction empathique envers un autre être humain se retrouve en confrontant d'autres notes de pilotes de chasse avec leurs mémoires, tels « l'as des as » René Fonck⁹. Le moment du combat où la mort est présente, surtout lorsqu'il est nettement défini dans le temps, induit un état de conscience particulier qui suspend les normes intériorisées¹⁰. Boelcke, l'un des premiers « as » allemands, se réjouit à l'été 1915 de pouvoir enfin riposter face aux aviateurs alliés : « Si un Français vient à passer, je fonds sur lui comme un faucon pendant que les autres observent calmement. Je vais alors donner la chasse au Français en me portant à sa hauteur et en le mitraillant. Ces types dégagent si vite que c'en est réjouissant. J'en ai déjà chassé plus d'une dizaine, c'est très amusant¹¹. » Boelcke oublie ici de mentionner que c'est son mitrailleur arrière qui tire, mais prend un plaisir évident à la chasse aérienne.

2.3. Chasseur, chevalier ou assassin ?

- 12 La métaphore de la chasse animalière s'impose progressivement parmi les leitmotifs du combat aérien. Elle permet d'abord d'évacuer la mort de l'adversaire au profit de la traque sportive et de la confrontation de soi au danger. Elle permet ensuite de créer une asymétrie avec l'ennemi, réduit au rang de proie. Fonck est par exemple comparé à un chat jouant avec une souris en s'ingéniant à se placer juste derrière un avion ennemi, en se faisant le plus discret possible pour ajuster un tir ultra-précis. Le Baron rouge vole bas avec son Fokker rouge reconnaissable, afin de servir d'appât pour l'ennemi (son escadrille le suit de haut sans le perdre de vue). La déshumanisation de l'adversaire peut aussi passer par le langage cocardier. Manfred von Richtofen écrit des pilotes français que « leur sang gaulois bouillonne un instant et puis plus rien ». Elle amène Deullin à écrire : « J'avais une explication avec deux Aviatik. J'en poire un, puis, me retournant vers le second, je vois mon premier dégringoler les roues en l'air et vider son passager. Servez chaud ! C'était exquis¹². » Cette déshumanisation contredit un thème extrêmement récurrent, celui de l'esprit chevaleresque de l'aviation. La chasse aérienne cris-

tallise les attentes d'une génération qui réalise l'écart entre la représentation qu'elle se fait de la guerre et sa réalité. En sus de son aspect sportif, la guerre aérienne est dite chevaleresque, avec des gestes nobles tels le lâcher de couronne sur un ennemi tombé, la vie sauve laissée aux survivants d'un crash ou à un adversaire à la mitrailleuse enrayée, voire le fait d'inviter un pilote capturé à partager la popote. S'ils ont existé, surtout au début du conflit, ces actes restent minoritaires. Lucide, Fonck parle plutôt de ses victoires comme d'« assassinats en règle », rappelant que la meilleure tactique reste de ne pas engager le combat de face mais de tirer par derrière sur un ennemi distrait ou aveuglé par le soleil. On peut ainsi conclure à l'existence d'un véritable « plaisir de tuer » au moins parmi les « as », qui se pensent comme les participants d'un sport mortel.

3. Les morts du ciel

3.1. Craindre la mort

- 13 À prendre avec prudence car reconstruits *a posteriori*, les souvenirs d'aviateurs témoignent de la nécessité de maîtriser sa propre peur, qui passe souvent par le mécanisme de focalisation sur un problème au détriment des autres. Nungesser, qui évoque par moment le capitaine Conan par son acharnement à aller au combat (blessé à de nombreuses reprises, il refuse sa réforme et se fait porter dans son avion quand ses jambes sont plâtrées), affirme avoir « toujours eu peur lorsqu'(il) abordait l'ennemi », allant jusqu'à fermer les yeux¹³. Un pilote de bombardier écrit quant à lui dans *La Guerre Aérienne Illustrée* que « très vite, on se cuirasse d'indifférence et l'on retient plus de ces randonnées le souvenir d'un agacement quelconque, tel une cravate trop serrée »¹⁴. Reste que cet aiguillon de la mort proche met l'individu sous tension et lui procure des émotions d'une intensité incomparable. René Fonck écrit ainsi :

De telles minutes sont brèves, mais les impressions s'y succèdent plus rapidement que les lignes employées à les décrire. L'homme qui les vit dans leur intensité en garde un souvenir aussi durable que la marque de l'eau-forte imprimée sur le cuivre. [...] Quelquefois dans la quiétude qui a enfin succédé à certaines heures épouvantables, il m'arrive au fond du cœur de regretter obscurément qu'elles soient

déjà passées. L'habitude du danger offre à celui qui en accepte le risque, des satisfactions particulières. Nous en avons par moment la nostalgie, et c'est alors que l'on entreprend de sublimes folies¹⁵.

- 14 Si elle doit être apprivoisée, la peur de la mort semble ainsi être l'aiguillon qui permet de trouver dans la guerre aérienne les émotions fortes auxquels les « as » semblent plus ou moins consciemment attachés.

3.2. Bien mourir

- 15 A mesure qu'avance le conflit, les aviateurs voient leurs effectifs augmenter, en même temps que leurs pertes. L'écrivain Henry Bordeaux note que la mort d'une figure comme Guynemer, loin de galvaniser ses camarades de l'Escadrille des Cigognes, est accueillie en serrant les dents, comme un présage que tous mourront prochainement. Ainsi, alors que la guerre des tranchées multiplie les morts absurdes voire grotesques, la guerre aérienne semble offrir la possibilité d'une « belle mort », définie comme antithèse d'une mort accidentelle telle que la connaissent Brindejont des Moulinais (abattu par la DCA française par erreur) ou Immelman (percuté par son ailier dans le brouillard). « C'est mourir deux fois que de mourir à l'arrière », écrit ainsi Jean Beaumont. À la mort accidentelle s'ajoute la peur d'une mort douloureuse dans un avion en flammes : « être descendu pas un obus en plein fouet ou par une balle qui foudroie, faire une chute rapide et venir s'écraser au sol constituent des genres de morts que ne redoute pas l'aviateur ; mais voir son avion en feu, se rendre compte du cas et brûler vif, telle est le destin qu'il appréhende avec terreur¹⁶. » Ainsi est présent le souci de réussir sa mort, un luxe qui là encore distingue l'aviateur du fantassin.
- 16 Enfin, la mort d'un aviateur peut revêtir un caractère mystique lorsque s'entrecroisent les imaginaires de l'aviation, du patriotisme et du religieux. Roland Garros et Georges Guynemer, morts dans l'éclatement de leur avion en plein vol, sont mis en scène par leurs hagiographes comme montés si haut qu'ils ne peuvent redescendre.
- 17 Les aviateurs de la Grande Guerre sont des figures hybrides entre le sport et la guerre, l'ancien et le nouveau, le guerrier et le soldat. Si tous les aviateurs participent à la chaîne de la mort à grande échelle,

seuls les chasseurs se considèrent véritablement comme des tueurs, capables de donner la mort aussi bien que de la recevoir. À une vision de la mort comme défi (dans son évitement ou dans son don) caractéristique des sportifs du début du conflit, succède une plus grande agressivité, issue à la fois d'une culture militaire plus aristocratique venue de la cavalerie et de l'émergence d'aptitudes et d'appétences personnelles pour une activité récompensée par une conscience de soi accrue et pour l'accession à un statut envié. À la fin du conflit, de nombreux aviateurs survivants retournent à la vie civile, mais les « as » gardent le comportement d'une élite issue des champs de bataille. Toutefois, les progrès de la technologie aérienne dans l'entre-deux-guerres vident peu à peu le combat aérien de sa dimension humaine pour en faire un affrontement technique entre deux équipages.

NOTES

- 1 SIMARD-HOUDE Mélodie, « La plume et l'aile : l'épopée aéronautique française, entre plume et édition, 1908-1945 », *Mémoire du Livre / Studies in Book culture*, vol. 8, n° 2, 2017 [en ligne] <http://id.erudit.org/iderudit/1039698ar> [consulté le 15/02/2018]
- 2 AUDOIN-ROUZEAU Stéphane, BECKER Annette, 14-18, *retrouver la guerre*, Gallimard, Paris, 2000.
- 3 MOLLARD Ingrid, « L'homme volant : la place de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du xx^e siècle », *Nacelles* [en ligne] <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=377> [consulté le 01/01/2018]
- 4 ARIÈS Philippe, *L'Homme devant la mort*, Le Seuil, Paris, 1977, p. 596.
- 5 MOSSE George, « The knight of the sky and the myth of the war experience », in HINDE Robert, WATSON Helene (dir.), *War : a cruel necessity ?*, Tauris, Londres, 1995, pp. 132-143.
- 6 DELPORTE Christian, « Les pertes humaines dans l'aviation française », *Revue Historique des Armées*, n° 3, 1978, p. 78.
- 7 GARROS Roland, *Mémoires*, Phébus, Paris, 2016 (1ère éd. 1916), citation tirée de WOHL Robert, *Aviation and the western imagination*, Yale University Press, New Haven, 1994.
- 8 *Ibid.*

- 9 ACCOULON Damien, René Fonck, « As des as » et pilote de la Grande Guerre, Privat, Toulouse, 2018.
- 10 GOYA Michel, Sous le feu : la mort comme hypothèse de travail, Tallandier, Paris, 2014.
- 11 WOHL Robert, *Aviation and the western imagination*, Yale University Press, New Haven, 1994.
- 12 GOYA Michel, « Les tueurs du ciel », *14-18 magazine*, n° 34, 2006, pp. 44-53.
- 13 DOURNEL Jean-Pierre, « L'image des aviateurs français en 1914-1918 », *Revue Historique des Armées*, n° 1, 1976, pp. 115-171.
- 14 *Ibid.*
- 15 GOYA Michel, « Les tueurs du ciel », 14-18... *op. cit.*
- 16 *La Guerre Aérienne Illustrée*, n° 33, 1917 p. 12.

RÉSUMÉS

Français

La Première Guerre mondiale voit le premier emploi de l'arme aérienne. Combattants d'un nouveau genre, les aviateurs connaissent une guerre singulière, dans laquelle la mort revêt des aspects très différents de ceux des fantassins. Les conditions matérielles de la guerre aérienne amènent la distinction de tueurs virtuoses, les « as », et créent une culture spécifique autour de la mort dans l'arme aérienne. Celle-ci mêle les imaginaires anciens du héros antique et du martyr, avec l'individualisme exalté des débuts de l'aviation.

English

World War I is the first conflict to witness a large-scale use of air warfare. Air warriors are involved in a singular warfare that makes them different from land soldiers. Indeed, their material conditions bring into light a new type of "super" fighter (the "aces"), thereby fostering a specific war and death culture. This one is constituted by elements drawn from both antique and medieval imagination, as well as from the individualistic and adventurous spirit of flight's pioneers in the very beginning of the 20th century.

INDEX

Mots-clés

Première Guerre mondiale, pionniers

Keywords

World War I

AUTEUR

Zacharie Boubli

Professeur agrégé / Senior teacher SIRICE (Sorbonne Identités, Relations internationales et Civilisations de l'Europe UMR8138) Université Panthéon - Sorbonne Paris 1 zacharie.boubli@sciencespo.fr