

Les as français de la Grande Guerre

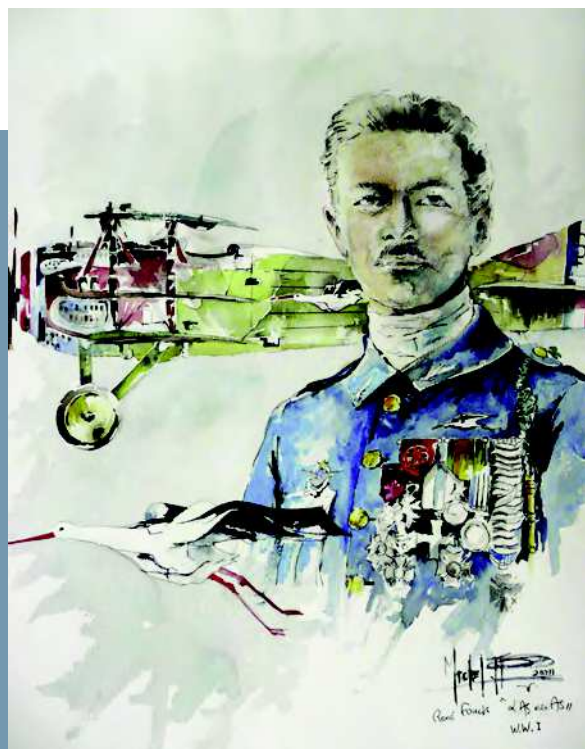
Laurent de la Follye de Joux (Saint-Cyr 98)

L'auteur est officier de gendarmerie. Il s'est intéressé aux pilotes de la Grande Guerre, en particulier en découvrant parmi les ancêtres de son épouse un as de l'escadrille N26, le sous-lieutenant de Rochefort. Dans le cadre d'un travail imposé par l'École de guerre¹, il a décidé d'écrire cet excellent article que nous publions à l'occasion du centenaire de 1914.

L'aviation militaire a pris un essor formidable pendant la Première Guerre mondiale. Aux commandes de leurs machines, les pilotes sont devenus de véritables héros. Parmi les 17 846 pilotes formés, un tout petit nombre est entré dans le cercle très restreint des as, c'est-à-dire des pilotes affichant au moins cinq victoires aériennes. Ces as sont devenus des légendes, qui marquent aujourd'hui encore les unités de l'Armée de l'air.

L'as, un pilote victorieux

À la veille du premier conflit mondial, l'aviation militaire n'est pas considérée comme une activité sérieuse par l'état-major. « *L'aviation, c'est du sport. Pour l'armée, c'est zéro!* » avait péremptoirement déclaré le général Foch en 1910. L'aviation est cantonnée à l'observation et au réglage des tirs d'artillerie. Pour autant, les aviateurs français enragent de ne pas pouvoir en découdre avec les aéroplanes allemands croisés au-dessus des lignes. Les premiers combats sont livrés au revolver ou à la carabine de chasse mais ne donnent aucun résultat. Pourtant, le 5 octobre 1914, le sergent Joseph Frantz, pilote, et le caporal Louis Quenault, observateur, à bord d'un avion Voisin, abattent un biplan Aviatik allemand dans la région de Reims. L'équipage allemand formé du sergent Wilhelm Schichting, pilote, et du sous-lieutenant Fritz von Zangen est tué. Il s'agit de la première victoire aérienne de l'histoire. La chasse est née et, avec elle, l'élite des pilotes baptisés les as : ceux qui totalisent au moins cinq victoires en combat aérien. Par victoire s'entend la mise hors de combat d'un avion ou d'un ballon d'observation ennemi, par destruction ou par capture. Une victoire se doit d'être homologuée pour être comptabilisée dans le tableau de chasse du pilote. Le commandant Ortlieb, pilote au cours de la Première Guerre mondiale, explique les conditions d'homologation : « *Ne comptent que les avions brisés en l'air, descendus en flamme ou s'écrasant au sol, aperçus dans cette situation par des combattants étrangers à la troupe victorieuse, observateurs terrestres, ballons, aviateurs d'autres unités ou patrouilles.* » Aussi, les victoires qui ne remplissent pas ces critères stricts ne sont pas homologuées. Il convient ainsi de distinguer dans les tableaux de chasse les victoires homologuées de celles qui sont probables. Les victoires probables pouvaient être très importantes pour peu que le pilote combatte loin à l'intérieur des lignes ennemies. L'as des as français, René Fonck (1894 - 1953) totalisait ainsi



René Fonck, l'as des as français aux 75 victoires et 52 probables. (aquarelle de Jean-Pierre Michel, peintre de l'air).

75 victoires homologuées et 52 victoires probables. Les critères d'homologation diffèrent selon les pays. Pendant la Grande Guerre, la France a édicté le système d'homologation le plus strict, imitée en cela par l'Allemagne. Ce n'est pas le cas de la Grande-Bretagne : un pilote est crédité d'une victoire sur sa seule parole. De plus, est considérée comme victoire la fuite ou la mise en vrille d'un avion ennemi. En 1918, 187 as sont recensés en France pour 1 031 dans le Commonwealth.

Des combattants célèbres

Les as ont déchaîné la passion des foules pour de multiples raisons. En effet, la conquête de l'air reste une affaire récente et les exploits des aviateurs ont connu, avant le début des hostilités, un fort retentissement ►

1- Il est stagiaire de 21^e promotion « Ceux de 14 ».



Les as français de la Grande Guerre

► dans le public, que ce soit dans les courses de distance ou dans la réalisation d'un record. Mais, la principale raison réside dans le fait que les autorités veulent profiter du talent et des victoires de ces pilotes prodiges pour remonter le moral de la troupe et de la population, surtout lorsque les nouvelles du front sont désastreuses. Ainsi, une véritable admiration naît pour les pilotes en général et pour les as en particulier.

Tous les journaux de l'époque, comme *l'Illustration*, *le Figaro* ou *le Miroir*, relatent les exploits de l'aviation et tiennent une comptabilité serrée des victoires. Cela permet d'exacerber les sentiments patriotiques et de créer une véritable cohésion nationale autour de ces champions. L'état-major n'hésite pas à divulguer certaines informations pour mettre en valeur les aviateurs, au détriment d'ailleurs du secret entourant habituellement les opérations. Une presse spécialisée va même paraître sous l'impulsion de Jacques Mortane, ancien journaliste sportif passionné par l'aviation. Jacques Mortane crée en novembre 1916 *La Guerre aérienne illustrée*, hebdomadaire paraissant tous les jeudis au prix de 60 centimes. La couverture de cette revue est généralement consacrée à un pilote récemment disparu. On y trouve une multitude d'articles sur les pilotes mais aussi sur les techniques de l'aviation, sur la tactique générale ou les décisions du commandement. Nombreux sont les articles qui sont cependant biffés par la censure : il ne faut pas qu'un secret militaire soit éventé, ce qui paraît contradictoire avec certaines informations publiées dans les communiqués officiels. *La Guerre aérienne illustrée* a largement contribué à porter les as au pinacle en décrivant par exemple les combats aériens opposant un as seul contre plusieurs ennemis. Jacques Mortane a également relaté les exploits des pilotes dans des livres à destination du grand public. À travers *Chasseurs de Boches*, *Les as peints par eux-mêmes* ou *Navarre, sentinelle de Verdun*, Mortane construit véritablement la légende des as.

La disparition au combat d'un as fait ainsi l'objet d'un véritable deuil national. La mort du capitaine Guynemer, le 11 septembre 1917 aux commandes de son Spad, est vécue comme une tragédie. En outre, les circonstances de sa mort n'ont jamais vraiment été élucidées et sa dépouille n'a jamais été retrouvée. Cela a contribué à forger un peu plus la légende de ce héros mort à 23 ans, officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire et titulaire de 53 victoires. La représentation nationale décide à l'unanimité en octobre 1917 que son nom glorieux sera gravé au Panthéon : « À la mémoire du capitaine Guynemer, symbole des aspirations et des enthousiasmes de l'armée de la Nation. »

Une nouvelle chevalerie ?

Ces as constituent une caste à part dans les combattants de la Grande Guerre. Aux commandes d'avions fabriqués de toile et de bois, généralement des Nieuport puis des Spad, ils réalisent des prouesses. Le combat aérien est comparé aux joutes médiévales par les pilotes eux-mêmes. Les as deviennent des chevaliers avec leurs codes d'honneur et leurs rites. Ainsi, on rompt le combat lorsque la mitrailleuse du pilote ennemi s'est enrayée, car on se bat à armes égales. On rend généralement les honneurs militaires à un pilote ennemi tombé dans les lignes, surtout s'il s'agit d'un as. Enfin, il est arrivé que le vainqueur d'un combat vienne larguer sur le



Trois as dans la carlingue, Guynemer, Heurteaux et Deullin.

lieux des funérailles ou sur le terrain d'aviation une couronne de fleurs accompagnée d'un mot de condoléances. Comme les blasons des chevaliers, chaque escadrille possède son emblème, qui a pu évoluer au cours du conflit. Ainsi, l'escadrille 26 adopte d'abord une torche enflammée dans un ovale. Puis, à la création du Groupe de combat 12 (GC 12) à Cachy dans la Somme en 1916, toutes les escadrilles composant ce groupe se dotent d'une cigogne, symbole de l'Alsace annexée. Aujourd'hui encore, le groupe de chasse 1/2 basé à Luxeuil-Saint-Sauveur porte fièrement les cigognes du GC 12. Une certaine liberté est laissée aux pilotes, en particulier aux as. Le lieutenant Nungesser, pilote de chasse à l'escadrille 65 et as aux 45 victoires, fait peindre sur ses avions son insigne personnel : il représente un cœur noir dans lequel est dessinée une tête de mort aux tibias entrecroisés, surmontée par un cercueil entouré de deux candélabres. Le capitaine Guynemer a baptisé tous ses avions "Vieux Charles". L'origine de ce nom n'est pas vraiment connue. Certains prétendent qu'un des premiers avions de Guynemer avait appartenu à un certain Charles Bonnard... Enfin, les as avaient le droit d'arborer sur le fuselage de leur avion les trois bandes tricolores signifiant leur qualité d'as.

Outre les emblèmes, les as sont couverts d'honneurs. Ils deviennent, de tous les combattants, ceux qui ont été le plus mis en avant pour leur bravoure au combat. Cet aspect se retrouve également dans les autres pays où les pilotes victorieux font l'objet de tous les honneurs. Les pilotes français sont cités à chaque combat victorieux et parfois même au communiqué officiel de l'état-major. Chaque citation permet au titulaire d'ajouter une palme ou une étoile au ruban de sa croix de guerre. René Fonck, l'as des as français, portait une croix de guerre ornée de 28 palmes et d'une étoile de bronze. Articles de presse, décorations, honneurs officiels, les as font l'objet de toutes les attentions. Ils disposent de permissions, courent le tout Paris, portent des tenues d'uniforme

fantaisistes, mais on pardonne leurs frasques. Combattants de la cinquième arme, certains as provoquent, par leur suffisance et leur orgueil, la jalousie des poilus des tranchées dont le quotidien est beaucoup plus rude.

Des héros méconnus

Aujourd'hui, les as français de la Première Guerre mondiale conservent une place discrète dans la société. Si on ne compte plus les rues ou les écoles Guynemer, Navarre, Nungesser (souvent associé à Coli avec qui il a trouvé la mort le 8 mai 1927 en tentant de traverser l'Atlantique Nord), il faut reconnaître que les as sont largement méconnus du grand public. Le nom de Roland Garros n'évoque de nos jours qu'un tournoi de tennis. Roland Garros n'est pas considéré au sens strict du terme comme un as de l'aviation de chasse : il ne détient que quatre victoires à son palmarès. En revanche, son nom est à jamais associé à la conquête de l'air : aviateur accompli, il détient de nombreux records d'altitude et a réussi la première traversée de la Méditerranée en 1913. En outre, il est l'inventeur du tir à travers le cercle de l'hélice, invention qui révolutionna l'aviation de chasse. Pilote de l'escadrille SPA 26, tombé en combat aérien le 5 octobre 1918, Roland Garros est véritablement un pionnier de l'aviation civile et militaire. La base aérienne de Saint-Denis de la Réunion, lieu de sa naissance, porte d'ailleurs son nom.

L'Armée de l'air garde précieusement le souvenir de cette période et de celui des as. De nombreuses unités conservent les emblèmes choisis pendant la Grande Guerre. Les militaires de cette armée portent encore aujourd'hui une cravate noire en souvenir du capitaine Guynemer. De même, l'Armée de l'air célèbre tous les ans, le 11 septembre, la mort glorieuse de ce pilote. Sa dernière citation, autrefois apprise par cœur par les écoliers de France, est lue solennellement : « *Mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de*



Charles Nungesser et sa tête de mort.

la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il légua aux soldats français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations. »

Le centenaire de la Grande Guerre permettra peut-être de faire découvrir au plus grand nombre ces glorieux combattants de l'air qui, à côté des poilus, ont permis à la France de vaincre. ■

NDLR : Les as ont représenté seulement 3 % des pilotes français, mais ont totalisé 44 % des victoires françaises homologuées sur un total de 3950 victoires revendiquées, soit 1 756 appareils.

Ballons bombes et ballons à filin de la Seconde Guerre mondiale

Daniel Bastien (71 –Cdt Blanckaert)

Dans le même esprit que la série d'articles relatant des conférences données aux piégards d'Aquitaine sur les plus légers que l'air (cf. n°213 et 216), l'auteur relate ici une utilisation peu connue des ballons durant la Seconde Guerre mondiale, tant sur le théâtre du Pacifique que sur le théâtre européen.

La campagne de bombardement des États-Unis par le Japon

Tout le monde connaît la célèbre attaque surprise de Pearl Harbor par les Japonais, le 7 décembre 1941. Est par contre beaucoup moins connue la campagne de bombardement de l'Ouest des États-Unis menée par ces mêmes Japonais, de novembre 1944 à avril 1945, à l'aide de ballons sans équipage, des "ballons bombes".

Le principe était, à partir du Japon, de faire dériver dans le jet-stream du Pacifique Nord, des ballons à hydrogène d'environ 10 m de diamètre et de leur faire ainsi traverser l'océan Pacifique sur plus de 8 000 km. Ces ballons avaient été conçus pour larguer au hasard, une fois la côte américaine franchie après environ trois jours de voyage, quatre bombes incendiaires et une bombe antipersonnel de 15 kg. Le but recherché était

d'allumer d'immenses feux de forêt et de divertir ainsi une partie des Américains de l'effort de guerre, mais aussi de créer une psychose au sein de la population. Ces ballons étaient dotés d'un ingénieux dispositif qui leur permettait, grâce au largage régulier de petits sacs de sable faisant office de ballast, de naviguer dans le jet-stream entre 25 000 et 35 000 pieds. En principe, lorsque les ballons atteignaient la côte ouest des États-Unis, le dernier de leurs 36 sacs de sable de ballast avait été largué ; le système utilisait alors les quatre bombes incendiaires comme ballasts, et en larguait une à chaque fois que le ballon descendait en dessous de 25 000 pieds, ce qui allégeait l'engin et lui permettait de remonter. Une fois la dernière bombe incendiaire ainsi larguée, le ballon remontait une dernière fois et, quand il passait de nouveau 25 000 pieds en descente, il larguait la bombe antipersonnel au hasard et, en principe, s'autodétruisait. ►

