

Le destin d'une aviation victorieuse. L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre

Actes de colloque
sous la direction de Jérôme de Lespinois



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
Jérôme de Lespinois	
LA CRÉATION DE LA GUERRE AÉRIENNE	9
Zacharie Boubli, « <i>La Guerre aérienne illustrée : écrire la guerre, l'héroïsme et la victoire</i> »	11
Jean-Charles Fouchier, « Le bombardement stratégique à l'issue de la Première Guerre mondiale : la promesse de l'aube »	27
Claude Ribbe, « Le commandant Mortenol et la défense aérienne de Paris »...	37
LES TRANSFORMATIONS DE LA GUERRE AÉRIENNE : ASPECTS TECHNIQUES	41
Arnaud Hédin, « Les liaisons entre le sol et l'avion à la fin de la Première Guerre mondiale »	43
Sylvain Champonnois, « L'aviation française dans l'immédiat après-guerre ».....	59
Baptiste Colom-y-Canals, « De l'observation aérienne au renseignement aérien : une spécialité transfigurée par le guerre ».....	67
LES TRANSFORMATIONS DE LA GUERRE AÉRIENNE : ASPECTS STRATÉGIQUES ET ORGANISATIONNELS	83
Ivan Sand, « Les "missions spéciales" au-delà des lignes allemandes et l'aviation française sur le front d'Orient : les prémices de la projection aérienne durant la Première Guerre mondiale »	85
Jérôme de Lespinois, « La normalisation de l'aéronautique militaire (1920-1924) »	94
Philippe Steininger, « La Première Guerre mondiale et la naissance des principes de la stratégie aérienne »	109
Jean-Baptiste Manchon, « L'organisation de l'aéronautique militaire française dans l'Empire au lendemain de la Grande Guerre ».....	114
L'HOMME ET LA GUERRE AÉRIENNE	129
Damien Accoulon, « Vies et morts des As : vers un portrait du pilote de guerre ? »	131
François Pernot, « L'aviation après 1918 : du "chevalier du ciel" à l'aviateur ».....	151
Édouard Léon-Bottarelli, « Le chef d'escadrille à la fin de la Première Guerre mondiale »	157
Paul Dietschy, « Champions des airs. Le mythe sportif de l'As »	170
Nicolas Marché, « Le pilote de chasse aujourd'hui et l'héritage de la Grande Guerre ».....	183
Conclusion	192
François Cochet, « Le fait aérien, 1914-1918 »	
Table des auteurs	197
Index	199

INTRODUCTION

Jérôme de Lespinois

L'histoire de l'aéronautique militaire après la Première Guerre mondiale, et d'une manière générale au cours des années 1920, reste aujourd'hui encore assez peu étudiée. Les historiens qui se sont intéressés à l'entre-deux-guerres ont surtout travaillé sur les années 1930 et les événements qui ont conduit à la défaite de 1940. La manière dont la France a exploité militairement sa victoire n'a pas fait l'objet d'études approfondies hormis bien entendu dans le domaine diplomatique avec la question essentielle du traité de Versailles et de son application par l'Allemagne¹. En ce qui concerne les questions militaires de l'après-guerre, l'historiographie est dominée par les études liées aux questions coloniales (guerre du Rif, révolte des Druzes, ...), au rôle de l'armée dans les ajustements territoriaux consécutifs aux traités de paix (guerre polono-russe, territoires à plébiscite, ...) ou au désarmement (missions de contrôle, traité de Washington, ...) ou encore au rôle des missions militaires en Europe, en Asie ou en Amérique du Sud.

À l'image du sergent Charles Godefroy, qui après avoir accompli l'exploit de passer sous l'Arc de triomphe avec son *Nieuport N.XVII* en août 1919, se reconvertit en marchand de vin, l'aéronautique militaire semble disparaître des livres d'histoire à la suite de l'armistice de 1918. Les historiens de l'armée de l'air ont décrit la période 1919-1928 comme celle de la « consolidation des acquis de la Grande Guerre »². Mais, de quels acquis s'agit-il exactement ?

L'aviation de reconnaissance et d'observation ainsi que l'aérostation jouent sans doute le premier rôle au cours de la Grande Guerre, de la bataille du Grand-Couronné de Nancy en 1914 aux grandes offensives de Foch en 1918. Baptiste Colom-y-Canals décrit la lente évolution de l'emploi de la reconnaissance aérienne du début à la fin du conflit. Dans le contexte de la guerre des tranchées, elle est tout d'abord limitée à la cartographie et au repérage des batteries d'artillerie adverses puis à leur neutralisation avant que sa contribution ne soit prise en compte dans le processus de conception et de planification des opérations au niveau tactique, puis opératif et stratégique. Il faut attendre l'été 1918 pour que le résultat des reconnaissances aériennes entre dans la boucle du renseignement à l'état-major de Foch pour représenter au niveau du théâtre d'opérations les positions de l'adversaire et imaginer ses intentions.

Une évolution comparable, car elle implique la prise en compte de la troisième dimension du champ de bataille, touche le combat lui-même. L'amélioration constante des liaisons air-sol au cours du conflit, notamment grâce à la TSF, ancre, en effet, l'arme aérienne comme un élément essentiel du combat interarmes (Arnaud Hédin). Outre l'appui aérien qu'elle fournit et son rôle en tant que multiplicateur de puissance, l'aviation devient, en 1918, un outil essentiel dans la conduite de la bataille et joue

¹ Jacques Bariéty, *Les relations franco-allemandes après la Première Guerre mondiale*, Paris, Pedone, 1977.

² Claude Deulin, « La politique aéronautique militaire des gouvernements français de 1919 à 1939 », in SHAA, *Recueil d'articles et d'études (1976-1978)*, Vincennes, SHAA, 1984, p. 11.

un rôle propre en manœuvrant et en appliquant ses propres feux sur le théâtre d'opérations.

D'autres emplois, s'ils sont expérimentés pendant la guerre, ne reçoivent qu'un début d'application du fait principalement de la limitation technique de la capacité des avions. Ainsi, le bombardement – très tôt employé par toutes les aviations partie au conflit sur des objectifs éloignés du champ de bataille – apparaît à la fin de la guerre comme la mission la plus porteuse de promesses pour la puissance aérienne (Jean-Charles Foucrier). De la même manière, la projection aérienne de forces est mise en œuvre à petite échelle (Ivan Sand). Néanmoins, ses potentialités futures ne semblent pas réellement comprises et elle fait l'objet de peu de développements à l'issue du conflit. Le même sort est réservé au système de défense aérienne conçu et dirigé par le capitaine de vaisseau Camille Mortenol, sous l'autorité du général Gallieni, pour préserver Paris des coups assénés par les raids de *zeppelins* et de bombardiers *Gotha* (Claude Ribbe). En France, l'expérience de ce premier système de défense aérienne centralisé se perd dans les méandres de l'entre-deux-guerres tandis que de l'autre côté de la Manche, les Britanniques perfectionnent l'organisation mise au point, à partir de 1917, par le général Edward Ashmore pour la défense de Londres et qui permet, en 1940, au *Fighter Command* de résister victorieusement à la *Luftwaffe*.

Ces quelques chapitres permettent donc de mieux cerner les acquis de la Grande Guerre dans le domaine de la guerre aérienne. Ils se cristallisent autour de quelques missions (observation, reconnaissance, appui, ...) à travers la rédaction des doctrines mettant en œuvre le concept de combat interarmes. Si, comme le montre Philippe Steininger, les principes de la stratégie aérienne sont identifiés au cours de la Première Guerre mondiale, ils ne sont pas immédiatement formulés dans des textes doctrinaux. Il faut attendre la très complète instruction sur l'emploi tactique des grandes unités aériennes de mars 1937 pour que les aviateurs disposent d'une véritable doctrine affirmant que le rôle principal de l'armée de l'air dans la guerre est d'acquérir offensivement ou de maintenir défensivement la supériorité aérienne³. Mais ces acquis avérés éclipsent d'autres acquis de l'aéronautique militaire pendant la Grande Guerre, sans doute moins flagrants mais porteurs de ruptures plus radicales comme l'emploi du bombardement contre des objectifs stratégiques ou même contre le deuxième échelon des forces sur le théâtre d'opérations, la projection de forces ou la défense aérienne.

Au plan humain, une génération de jeunes chefs émerge à la tête des escadrilles de l'aéronautique militaire au cours de la Grande Guerre. Parfois âgés d'une vingtaine d'années seulement, ils se distinguent des chefs des autres armes par leur style de commandement (Édouard Léon-Bottarelli). L'escadrille devient le creuset où se façonne un combattant d'un type nouveau. Mais le retour au temps de paix bouleverse cette organisation sociale forgée au milieu des combats et menace sans doute de faire disparaître ces toutes jeunes valeurs non encore ancrées dans les traditions. D'autant plus que la pyramide hiérarchique de l'aéronautique militaire est très déficitaire en officiers supérieurs et qu'une grande partie de ceux servant dans l'aviation au cours des années 1920 a fait la guerre dans d'autres armes. Il manque encore une analyse sociologique fine des officiers aviateurs dans l'entre-deux-guerres mais beaucoup de témoignages oraux ou de comptes rendus d'inspection soulignent cette lacune dans l'encadrement. Dans la chasse, par exemple, l'Inspection générale de l'aéronautique

³ Jérôme de Lespinois (dir.), *Histoire de la doctrine des forces aériennes*, Paris, La Documentation française, 2012, p. 149-165.

(IGAé) note, en 1923, la pénurie d'officiers pour commander les escadrilles et les groupes⁴. Le général Jean Hébrard, qui avait commandé une escadrille en 1918 et poursuivi sa carrière dans le bombardement au début des années 1920 souligne également le manque de chefs qualifiés pour les postes à hautes responsabilités⁵.

Cette recomposition du corps des officiers de l'aviation après la Grande Guerre facilite la normalisation de l'organisation, de la doctrine et de l'emploi de l'aéronautique militaire afin de l'enraciner au sein des forces terrestres et de faire entrer cette nouvelle spécialité apparue au cours de la guerre dans le cadre normatif d'une armée de temps de paix (Jérôme de Lespinois). La fin des hostilités facilite la digestion des aviateurs par l'armée de terre et la marine alors que beaucoup quittent l'institution pour se consacrer au développement de l'aviation civile qui prend le pas sur l'aéronautique militaire (Sylvain Champonnois). La composante civile devient l'élément dynamique de la puissance aérienne française alors que les budgets militaires s'effondrent et que se tissent de nouveaux réseaux d'alliances à travers un espace international reconfiguré par la guerre. Une partie des chefs de l'aviation est attirée par ces nouveaux horizons. Le général Duval, qui avait commandé la division aérienne, prend la présidence du conseil d'administration de la société Salmson. Le colonel Dhé, ancien chef de la 12^e direction, part chez Latécoère⁶. Mais ces chefs emportent avec eux le capital d'expériences obtenu au cours de la guerre, l'autorité acquise aux côtés de leurs subordonnés et la confiance gagnée auprès de leurs chefs. Les As se reconvertissent aussi souvent dans l'aviation naissante, mais également dans le secteur de l'automobile qui partage avec l'aéronautique son caractère mécanique. Leur trajectoire à l'issue du conflit, brossée par Damien Accoulon, illustre la diversité des parcours de ces héros de guerre, comblés de gloire et de décorations, qui bien souvent capitalisent leur notoriété pour poursuivre des carrières hors normes. La transformation de *La Guerre aérienne illustrée* de Jacques Mortane qui à partir de novembre 1916 avait façonné les représentations des aviateurs au combat et qui devient, en février 1919, *La Vie aérienne illustrée* symbolise la somme de ces évolutions et reconversions (Zacharie Boubli).

Dans le paysage aéronautique de ces années 1920, l'aéronautique outre-mer se distingue par sa vitalité. Sorte de branche hybride se développant dans les marges, elle constitue un laboratoire particulier, d'une part car son rôle n'est pas uniquement militaire mais également économique et politique, comme le précise le décret de janvier 1920 portant création de l'aviation militaire, et, d'autre part, car les missions militaires sont principalement des missions de coopération avec les forces terrestres. Réorganisée sur le modèle métropolitain en août 1920, c'est-à-dire en régiment d'aviation d'observation, cette aviation coloniale a du mal à entrer dans un cadre administratif initialement défini pour l'aéronautique métropolitaine comme le souligne Jean-Baptiste Manchon. Éparpillées sur des territoires immenses, les escadrilles de ces régiments sont très largement autonomes tant au point de vue hiérarchie que dans leur vie opérationnelle. En revanche, leur organisation sur un modèle proche de celui des forces terrestres renforce sans doute la synergie avec les unités qu'elles soutiennent.

Au milieu de ce bouleversement, les représentations de l'aviateur évoluent progressivement. Le chevalier du ciel, figure à moitié divinisée non soumise à la loi du

⁴ « L'aviation de chasse en 1923 », lettre n° 916/IGAé du 26 novembre 1923, SHD/DAT, 9N330.

⁵ Interview du général Jean Hébrard, SHD/Al, 8 Z 13, 6 juin 1975.

⁶ Emmanuel Chadeau, *Le Rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, p. 154.

commun des mortels, entre à la fin de la guerre dans l'imaginaire des sociétés occidentales grâce à la presse, la littérature et, dans les années 1930, au cinéma. François Pernot montre pourtant que cette image née des opérations aériennes du début de la guerre ne correspond déjà plus à la guerre aérienne telle qu'elle se déroule en 1917 et a fortiori en 1918. Mais dans l'entre-deux guerres, l'image du chevalier de l'air se cristallise autour de quelques figures mythiques avant de se transformer radicalement à l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

D'autres figures rejoignent la figure de l'As dans les représentations de l'aviation comme le montre Paul Dietschy. L'aviateur des années 1920 n'est plus seulement ce personnage exceptionnel incarné par un Guynemer, un Fonck ou un Boyau et il est de plus en plus rarement un As de la Grande Guerre même si certains grands noms traversent les années 1920 comme Vuillemin grâce à ces nombreux raids. Car l'aviation est entrée dans les mœurs et devient un moyen de transport usuel. Ses héros se diversifient en conséquence et se rattachent à d'autres récits puisés majoritairement dans la grande épopée de l'aviation commerciale comme Jean Mermoz ou Henri Guillaumet et se féminisent parfois avec Adrienne Bolland ou Hélène Boucher.

Au-delà de la figure de l'As, la Première Guerre mondiale pose le fondement des traditions de l'armée de l'air et de l'espace qui perdurent aujourd'hui dans les escadrons, car au-delà de l'évolution technique le rapport à la machine et à la mission demeure (Nicolas Marché).

L'aéronautique militaire française des années 1920 connaît donc un reflux considérable qui non seulement conduit à une réduction drastique de ses moyens, mais restreint son champ des possibles à quelques acquis articulés autour de la coopération avec les forces de surface. Ailleurs, le sort des autres aéronautiques militaires n'est guère plus enviable. Il serait erroné de croire que la jeune *Royal Air Force* bien qu'indépendante, depuis avril 1918, connaisse à la même époque un sort différent comme le montre, par exemple, le témoignage du général Percy Groves, ancien directeur des opérations au ministère de l'Air pendant la guerre dans son livre intitulé *Écrans de fumée*⁷. Aux États-Unis, malgré les brillantes opérations menées par l'*US Air Service* en Europe dans les derniers mois de la guerre, l'aviation militaire reste limitée à des opérations de soutien jusqu'à sa transformation en *US Army Air Corps* en 1926⁸. Il demeure l'Allemagne qui a tenu la dragée haute aux alliés dans les airs et qui dans bien des domaines a montré sa supériorité, notamment en matière de construction aéronautique mais qui est dépossédée de son aviation militaire par le traité de Versailles. C'est elle qui impose finalement sa loi dans les grandes offensives du début de la Seconde Guerre mondiale. La différence de destin entre les forces aériennes des deux grandes puissances continentales tient peut-être à la présence, au cours des années 1920, au sein de l'état-major de la *Reichswehr* d'aviateurs ayant compris les principes de la guerre aérienne moderne et d'un chef comme le général Hans von Seeckt pour qui l'arme aérienne constitue une composante essentielle de la guerre moderne où la manœuvre l'emporte sur le feu⁹.

⁷ P.R.C. Groves, *Écrans de fumée*, Paris, Éditions de la Nouvelle revue critique, 1935.

⁸ Charles D. Dusch Jr., « "Née pendant la bataille". Les origines de l'*American Air Power* et de l'*US Air Force* contemporaine » in Olivier Chaline et Olivier Forcade, *L'Engagement des Américains dans la guerre 1917-1918*, Paris, Sorbonne Université Presses, p. 385-416.

⁹ Cf. Hans Ritter, *La Guerre aérienne* [1926], trad. Horst Gorlich, Paris, La Documentation française, 2013.

**CRÉATION
ET REPRÉSENTATION
DE LA GUERRE AÉRIENNE**

« LA GUERRE AÉRIENNE ILLUSTRÉE : ÉCRIRE LA GUERRE, L'HÉROÏSME ET LA VICTOIRE »

Zacharie Boubli

La Première Guerre mondiale marque un tournant dans l'histoire de l'aviation en France et dans le monde. D'abord sur le plan technique et matériel : la production d'avions a été décuplée, les progrès techniques ne se comptent plus, des milliers de pilotes ont été formés ; mais aussi sur le plan social et culturel : le grand public connaît le nom de Guynemer, le mythe des As a passionné les foules, les aviateurs ne sont plus vus comme des sportifs casse-cou¹, et les plus hautes autorités civiles et militaires ont pris conscience du potentiel de l'avion. Tous ces progrès ont cependant été payés d'un lourd tribut : les martyrs de l'aéronautique se comptent désormais par milliers, les populations ont découvert la peur des bombardements et conscience a été prise du potentiel destructeur de l'arme aérienne. Pour le monde de l'aéronautique française, le temps est donc au recueillement et à la préparation de l'avenir, et l'optimisme des premiers temps de l'aéronautique est désormais instruit de l'expérience de la guerre aérienne.

Dans le cadre de cette journée d'étude, nous avons souhaité nous intéresser à la façon dont les acteurs de l'aéronautique se sont représenté la première guerre aérienne qu'ils ont menée. Pour cela, nous proposons une étude consacrée à un magazine paru pendant la guerre et particulièrement éclairant pour faire une histoire des mentalités de l'aéronautique, *La Guerre aérienne illustrée*. Sans être le seul organe de presse aéronautique de la période, elle constitue incontestablement un point d'intérêt majeur. Son intérêt réside dans le fait d'être une publication inscrite dans le temps de guerre, produite par des rédacteurs issus du bouillonnement de l'aéronautique à la fin de la Belle Époque. Elle constitue un lieu de débat et de rencontre entre des contributeurs qui sont soit des journalistes-experts, soit des combattants du front, soit des décideurs de l'aéronautique (publics ou privés). Les rédacteurs et le lectorat (représenté par le courrier des lecteurs) donnent à voir la variété des acteurs de l'aéronautique et l'émergence d'une sorte de « conscience collective » dans les épreuves de la guerre aérienne. On y trouve également des sources précieuses pour étudier l'expérience combattante des aviateurs de la Grande Guerre. Par cette analyse, nous souhaitons approfondir l'étude de Jean-Jacques Dournel sur le même corpus en remettant en perspective son travail sur l'image des aviateurs dans *La Guerre aérienne illustrée*². Nous mettrons ainsi en lumière l'amalgame entre culture sportive et culture militaire qui redéfinit l'identité sociale de l'aviation, les modes de transformation d'un aviateur en héros aéronautique par l'écriture, et enfin la production d'un récit et d'une mémoire de guerre spécifiques à l'aéronautique.

¹ Thierry Le Roy, « Aviation et Grande Guerre 1916-1939 : la fin des sportifs ? » in Luc Robène (dir.), *Le sport et la guerre (XIX^e-XX^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

² Jean Jacques Dournel, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918 » in *Revue historique des armées* n° 4/1975 et n° 1/1976.

La Guerre aérienne illustrée est indissociable de son fondateur Joseph Jacques Romanet dit Jacques Mortane (1883-1939). Il participe à l'essor de la presse sportive à la Belle Époque en collaborant notamment à l'emblématique *La Vie au grand air* de Pierre Lafitte où il se spécialise dans les sports mécaniques, puis l'aéronautique sportive¹. Contributeur de plusieurs titres spécialisés et généralistes, il fréquente le milieu des pilotes sportifs au point d'être au début de la guerre un « expert » médiatique de l'aviation par ses « amitiés aérolittéraires² ». Il s'engage volontairement en 1914 et passe par les services aéronautiques du Camp retranché de Paris avant d'être classé au service auxiliaire pour « faiblesse générale » en octobre 1916³. Il fonde alors son propre titre de presse, l'hebdomadaire *La Guerre aérienne illustrée* en 16 pages, avec 116 numéros entre novembre 1916 et janvier 1919⁴, au titre duquel il est placé en sursis d'appel.

Fondé et animé par des journalistes sportifs, le journal est imprégné de la culture du sport de la Belle Époque. Un certain nombre de célébrités du sport d'avant-guerre servent en effet dans l'aviation, étant déjà pilotes en 1914 (Garros, Brindejonc des Moulinais, Védrières...) ou l'étant devenus au cours de la guerre (le rugbyman Maurice Boyau, le boxeur Georges Carpentier).

ILLUSTRATION 1. – MOINS CONNU, L'ADJUDANT DUPRÉ ÉTAIT CHAMPION DU MONDE DE DIABOLO, ICI EN UNE DE *LGA* N° 61 DU 18 JANVIER 2018



¹ Luc Robène et Dominique Bodin, « Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque » in *Le Temps des médias*, 2007/2 (n° 9), Paris, Nouveau Monde éditions.

² D'après Mélodie Simard-Houde, « La plume et l'aile. L'épopée aéronautique française, entre presse et édition (1908-1945) » in *Mémoires du livre / Studies in Book Culture*, vol. 8, n° 2, 2017 (en ligne, url id.erudit.org).

³ D'après son registre matricule conservé aux Archives de Paris (cote D4R1 1242, matricule 3907, 6^e bureau de la Seine, classe 1903) et consultable sur le site du Grand Mémorial du Centenaire (<http://archives.paris.fr/s/17/etats-signalétiques-et-des-services-militaires/892566/romanet/?&debut=20>).

⁴ La très grande majorité du contenu du magazine est rédigée par Jacques Mortane et son bras droit Jules Tronçay (dit Jean Daçay).

ILLUSTRATION 2. – ÉTAT DES SCORES AU 20 FÉVRIER 1918. GUYNEMER ET DORME FIGURENT SUR LA LISTE SÉPARÉE DES MORTS. SUR CELLE DES VIVANTS, RENÉ FONCK EST ENCORE LOIN DE SON SCORE DE 75 VICTOIRES, QU'IL REMPORTE EN MAJORITÉ DANS LES DERNIERS MOIS DE LA GUERRE. SUR L'ENCART DU MILIEU RELATANT UN ATERRISSAGE FORCÉ SUR LA PLACE DE LA CONCORDE, ON REMARQUE LA CENSURE DE PLUSIEURS MOTS.

teurs sont capables de nous fournir les engins précieux pour ce genre d'opérations. N'hésitons pas et confions les commandements d'escadres à des officiers éprouvés qui savent les possibilités de l'attaque aérienne. Nous en avons plusieurs remarquables.

**


L'aviation de bombardement peut finir la guerre, mais à condition qu'on lui accorde l'intérêt et la confiance dont elle est digne.

JACQUES MORTANE.

LE PALMARÈS DES AS

Au 20 février le palmarès des as français s'établissait ainsi :

VIVANTS	
Lieutenant Nungesser.....	31 avions
Sous-lieutenant Fonck.....	24 —
— Madon.....	23 —
Capitaine Heurtaux.....	21 —
— Deullin.....	19 —
— Pinsard.....	17 —
Sous-lieutenant Lufbery.....	16 —
Sous-lieutenant Guérin.....	15 —
— Navarre.....	12 —
— Chaput.....	12 —
— Jallier.....	12 —
— Boyan.....	12 —
— Taruscon.....	11 —
— Ortol.....	11 —
— Figuès.....	10 —
— Casale.....	9 —
Adjudant Chânat.....	9 —
Sous-lieutenant Demeubre.....	8 —
Sergent Gannal.....	8 —
Adjudant Douchy.....	8 —
Sous-lieutenant Herbelin.....	8 avions
— Viallet.....	8 —
Adjudant Vitalis (mitrailleur).....	7 —
Sous-lieutenant Flachaire.....	7 —
Adjudant Sayaret.....	7 —
Lieutenant Lachmann.....	7 —
Sergent Montrion.....	7 avions
Lieutenant de Sevin.....	7 —
Sous-lieutenant Loste.....	7 —
— de Bonnefoy.....	6 —
Adjudant Peronneau.....	6 —
Capitaine Derode.....	6 —
Sous-lieutenant Soulier.....	6 —
Sergent du Bois d'Aische (mitr).....	6 —
— de Turenne.....	6 —
Sous-lieutenant Covin.....	6 —
Adjudant Dhème.....	6 —
Sous-lieutenant de Rochechouart de Mortemar.....	6 —
Mitrailleur Martin.....	6 —
Adjudant Bloch.....	5 —
Lieutenant Gastin.....	5 —
Sous-lieut. Borzecky (observat).....	5 —
Lieutenant Marty.....	5 —
— de Slade.....	5 —
Com ^e Massenet de Marancourt.....	5 —
Adjudant Hérisson.....	5 —
— Blanc.....	5 —
Sergent Quette.....	5 —
Adjudant de Cazeneuve de Pradine.....	5 —
Sergent Bouyer.....	5 —
Maréchal des logis Marinovitch.....	5 —
Sous-lieutenant Régnier.....	5 —
MORTS	
Capitaine Guynemer.....	53 avions
Sous-lieutenant Dorme.....	23 —
Adjudant Lenoir.....	11 —
Capitaine Matton.....	9 —
— de La Tour.....	9 —
Sergent Sauvage.....	8 —
Sous-lieutenant de Rochefort.....	7 —
Capitaine Doumer.....	7 —
— Auger.....	7 —
Sous-lieutenant Laugeloc.....	7 —
— Pégoud.....	6 —
— Delorme.....	5 —
Maréchal des logis Hanss.....	5 —
Capitaine Lecour-Grindmison.....	5 —
Adjudant Violet.....	5 —



CEUX QUI ONT ATTERRI PLACE DE LA CONCORDE

Dans la nuit du 30 janvier, lorsque les Roches vinrent sur Paris, sur les 37 avions qui prirent l'air pour les combattre un seul eut un accident. Atteint par les le maréchal des logis Sachot et son pointeur Le Juge, durent atterrir sur la Place de la Concorde où ils se blessèrent.

Surtout, l'expérience de Mortane et Daçay dans le sport est mise à contribution à un moment de la Grande Guerre qui correspond à la fin de la bataille de Verdun (dont fit partie la toute première bataille aérienne de l'Histoire). Plusieurs aviateurs se sont déjà fait connaître du public, soit des célébrités sportives (Garros¹, Pégoud²...) soit des pilotes s'étant particulièrement distingués au combat (Navarre³, Guynemer...). L'usage de désigner comme « As » les pilotes de chasse après la cinquième victoire a fait son chemin à partir de 1915, et en novembre 1916 c'est une habitude établie. L'aviation de chasse attire spécifiquement l'attention parce qu'elle fait écho à la chasse comme activité par excellence de l'élite sociale et guerrière, parce qu'elle permet de se focaliser sur des individus exceptionnels, et parce qu'elle peut donner une mesure de la performance combattante (« score » d'ennemis abattus) plus facile à concevoir que l'efficacité d'un bombardement ou d'une reconnaissance. Or, si les communiqués militaires font foi, ils peuvent cependant être contestés dans la mesure où les règles d'homologation des victoires dans l'aviation française sont très strictes (témoins et preuves à fournir) et peuvent

¹ Connaissance personnelle de Mortane, Roland Garros est prisonnier quand commence *La Guerre aérienne illustrée*. Le journal célèbre son retour en 1918 après son évasion, puis déplore avec consternation sa mort au combat le 5 octobre 1918.

² Acrobate du pilotage, Adolphe Pégoud est le premier As de la guerre avec ses six victoires mais n'apparaît guère dans le journal, étant tué le 31 août 1915.

³ Jean Navarre, « la sentinelle de Verdun », est au moment de la parution du magazine aux prises avec les autorités judiciaires et ses troubles mentaux. Il semble que son cas embarrasse quelque peu l'aviation, puisqu'il n'apparaît qu'épisodiquement quand un lecteur demande de ses nouvelles.

s'avérer frustrantes pour certains¹. De plus, l'attention portée aux grands pilotes de chasse suscite des critiques de la part du reste des aviateurs (bombardiers, observateurs, mitrailleurs, aviateurs de marine...), et plus largement du reste de l'armée. Dès lors, *La Guerre aérienne illustrée* s'efforce, d'une part, de renforcer l'autorité arbitrale de l'armée en corroborant et publiant les scores mis à jour, et, d'autre part, de mieux faire connaître le quotidien des différentes branches de l'aviation pour réaffirmer l'appartenance à un même groupe. Ainsi l'information sur la guerre est présentée dans *La Guerre aérienne illustrée* sous la même forme que dans un journal sportif, avec des rubriques, tableaux de scores (exemple ci-dessous), des portraits, des analyses de l'art aéronautique et des performances du « grand match² » et des focales sur des spécialités/disciplines moins connues. Le discours de Jacques Mortane a ainsi pour effet de modéliser la guerre comme un combat sportif, affrontement de volontés et d'abnégations sous l'œil expert du public.

UNE FABRIQUE DE HÉROS

La jonction des imaginaires sportifs et militaires avec les spécificités du combat aérien de la Première Guerre mondiale accouchent de figures héroïques nouvelles. Si les As de la chasse sont les plus connus, Mortane s'évertue à rappeler que les héros de l'aéronautique forment un groupe bien plus vaste et varié. Trois ressorts d'héroïsation à distinguer émergent des récits hebdomadaires dans lesquels ils se combinent : le devoir, la maîtrise et l'événement. La stature héroïque d'un combattant peut tout d'abord provenir d'un sens du devoir à toute épreuve, qui empêche de se défilier face au danger même quand la guerre aérienne permet plus facilement la fuite que la guerre des tranchées. L'abnégation du bombardier Henri Baron ou les initiatives répétées de Roland Garros (mise au point du tir vers l'avant, évasions d'Allemagne, retour au combat en 1918...) distinguent ainsi des individus d'ampleur tragique, acceptant le danger et la mort par devoir patriotique. Le deuxième ressort héroïque est la maîtrise technique, il distingue les héros par le talent et la virtuosité. La « science de Dorme³ » ou les talents de chef du bombardier Henri de Kérillis⁴ en font des héros de roman positiviste, où le personnage principal surmonte les plus grands défis par son esprit droit et rationnel. Enfin, les héros de l'aéronautique peuvent être des personnages extraordinaires parce qu'ils sont des caractères d'exception à qui arrivent des choses peu banales. On est alors dans un registre de héros de feuilleton, où le personnage vit aventure après aventure. Les exploits pittoresques du « hussard de la mort » Charles Nungesser et son acharnement à exiger de retourner au combat même depuis son lit d'hôpital, le regard poétique de Brindejone des Moulinais sur le monde vu du ciel ou le jeu de rôle auquel se prête en Italie Gabriele d'Annunzio en donnent des exemples, tout comme les récits d'évasion

¹ Par exemple pour René Dorme, crédité de 23 victoires pour plus de 60 revendiquées.

² D'après Paul Dietschy, « La guerre, ou le "grand match" : le sport, entre représentation de la violence et expérience combattante » dans Rémy Cazals, Emmanuelle Picard et Denis Rolland (dir.), *La Grande Guerre. Pratiques et expériences*, Toulouse, éditions Privat, 2005, p. 45-54.

³ D'après une série posthume de Jean Daçay sur René Dorme à l'été 1917. Dorme se serait en effet distingué par une maîtrise incomparable de l'art de la manœuvre aérienne.

⁴ Officier issu de la cavalerie, Henri Calloc'h de Kérillis commande l'escadrille de bombardement C66 avant d'entrer au sous-secrétariat à l'aéronautique.

ou de survie miraculeuse à une chute. Guynemer, puis Fonck échappent tous deux à ces catégories, étant représentés comme des individus prodigieux à tout point de vue : leur patriotisme est sans faille, ils sont des virtuoses de l'art aérien et vivent au-dessus des gens ordinaires.

TYPLOGIE DES HÉROS DE L'ÉRONAUTIQUE AVEC EXEMPLES

	Spécialité de l'aviateur	Chasse	Bombardement	Observation, reconnaissance et réglage
Ressort dominant de l'héroïsation				
Sens du devoir		Alfred Heurtaux	Henri Baron	Roland Garros
Maîtrise technique		René Dorme	Henri de Kérillis	Joseph Frantz
Personnage d'aventure		Charles Nungesser	Gabriele d'Annunzio	Marcel Brindejone des Moulinais
Figure prodigieuse		Georges Guynemer René Fonck		

UNE MILITARISATION CULTURELLE DE L'AVIATION

Ces figures de héros construites à partir d'individus combattants deviennent les personnages d'une histoire de la guerre aérienne que Mortane entend écrire sur le vif. Si la censure empêche la publication des notes de Mortane sur l'organisation et le fonctionnement précis de la « cinquième arme¹ », elle laisse paraître la chronique hebdomadaire des hauts faits de l'aviation. Il en résulte une impression fréquente que l'anecdote est l'objet principal d'intérêt des lecteurs et rédacteurs. C'est que pour Jacques Mortane la guerre est devenue « *un cinématographe d'actions héroïques²* » qui lui servirait d'exutoire après avoir vu nombre de ses amis aviateurs civils tués (Marcel Brindejone des Moulinais, Marc Pourpe) ou capturés (Roland Garros, Eugène Gilbert) dans la première moitié de la guerre. L'aviation des sportifs éclairés et aristocrates bourgeois, décimés, est devenue un corps militaire dont l'identité se redéfinit sous le signe de la guerre. La production aéronautique s'oriente désormais vers l'usage guerrier, la formation aéronautique est prise en charge par l'armée (y compris lorsqu'il faut reconvertir les champions civils en pilotes militaires) et la culture aéronautique change par l'arrivée des officiers de carrière reversés (en grande partie issus de la cavalerie) dans les rangs de l'aviation. Parmi les changements les plus visibles de cette évolution, citons la mise en suspens de l'élitisme transnational qui caractérisait la sociologie de l'aviation à la Belle Époque. Désormais, un aviateur est considéré selon les groupes auxquels il appartient, de la Nation à l'escadrille, en passant par l'arme aérienne. Bien entendu, la militarisation culturelle et morale de l'aviation se fait d'autant plus profonde et durable que la guerre dure et que s'allonge la liste des tombés. La réflexion des acteurs de l'aéronautique (aviateurs, industriels, journalistes, amateurs...) s'inscrit

¹ Les écrits sur ce sujet paraissent dans un supplément au numéro 112 du 2 janvier 1919, après la victoire.

² À en croire Jacques Mortane, *Les vols émouvants de la guerre*, Paris, Lafitte, 1917, p. 34.

désormais dans une volonté d'écrasement de l'ennemi. Un exemple saisissant est cet éditorial de Jacques Mortane de juillet 1917, écrit à un moment de pessimisme des Alliés : la Russie est en révolution, et les forces aériennes allemandes ont repris le dessus sur l'aviation alliée. Mortane écrit alors :

« Récemment, un de nos lecteurs vint me voir. Il tenait à me soumettre une idée. La voici en deux mots : pourquoi nos aviateurs n'iraient-ils pas, au moment de la récolte, sur tous les fronts, saupoudrer les champs de brûlots incendiaires qui anéantiraient les espoirs alimentaires de l'ennemi ? [...]

Le lendemain, ayant la bonne fortune de rencontrer le populaire [Jules] Védrines [...] je lui parlai de l'idée en question. »

« Certes, ce ne serait pas une mauvaise chose, mais il y a mieux encore. Tu te souviens qu'à l'époque heureuse de la paix les aviateurs étaient en guerre – déjà ! – avec un propriétaire qui habitait du côté de l'aérodrome Bayard-Clément. Ce monsieur [...] était fort incommodé par les allées et venues des avions. Il décida de faire entourer sa propriété de pieux infiniment pointus sur lesquels nous nous serions empalés en cas de panne. À cette époque, le rase-motte était de rigueur sur les aérodromes, et des accidents graves auraient pu être regrettés. En attendant la décision des juges, les pilotes jurèrent de se venger : chacun emportait à bord vingt kilos de chiendent et allait les répandre sur les champs interdits. Déjà à cette époque nous nous exercions au lancement de projectiles. L'effet fut prodigieux : le blé poussa en brosse à dent. Il sortit à peine de terre. »

« Eh bien ! Pourquoi n'agirions-nous pas de même mais en plus grand vis-à-vis de l'ennemi ? Il y a deux ans que je réclame cette mesure qui permettrait de l'affamer. On me prend pour un fou, on me sourit avec un semblant de tristesse et on parle d'autre chose. Je prétends moi que si une escadre d'avions allait ensemercer tour à tour les champs de l'adversaire avec force chiendent, nous ferions plus par ce procédé que par n'importe quel blocus. Et puis qu'en coûterait-il d'essayer ? [...] N'espérons pas encore un an de guerre, mais si par hasard nous en étions réduits à cette extrémité, il serait bon de tenter la méthode "Védrines and Co.". Rien que pour voir la tête des Boches devant leurs récoltes liliputiennes¹ ! »

L'éditorial sur le bombardement au chiendent se propose ainsi de durcir le blocus économique de l'Allemagne en détruisant les récoltes. L'idée plaît notamment à l'industriel André Michelin², qui cherche à savoir s'il existerait une espèce de mauvaise herbe spécifique qui conviendrait pour cette entreprise. Celle-ci est ensuite abandonnée, pour des raisons évidentes : à supposer que l'on puisse

¹ Jacques Mortane, « Parlons d'ailes : c'est le chiendent ! », *LGAI*, n° 34, 5 juillet 1917, p. 2.

² Michelin est par ailleurs un grand mécène de l'aviation, et plus particulièrement de l'aviation de combat, développant le bombardement par le Concours aéroscible et abondant la commission du million pour récompenser les meilleurs pilotes de chasse pendant la guerre.

ruiner les récoltes allemandes, rien ne protégerait les récoltes françaises contre la contamination.

On voit ainsi que *La Guerre aérienne illustrée* n'est pas une simple livraison hebdomadaire d'anecdotes édifiantes, mais plutôt le concours moral de Jacques Mortane à l'effort de guerre. D'une part, le journal est supposé entretenir le moral des combattants aéronautiques en les faisant connaître du public, y compris s'ils ne sont pas des vedettes de l'aviation comme les As, et en se faisant le relais de leurs opinions et demandes. Les « petits, obscurs et sans-grade » de l'aéronautique¹ y figurent (très) épisodiquement, non pas pour contester les hiérarchies mais pour revendiquer la part de reconnaissance ou les récompenses qui leur reviendraient : en réclamant la justice dans la conduite des affaires militaires, on réaffirme la justice de la cause française. D'autre part, *La Guerre aérienne illustrée* est dans une certaine mesure un lieu de débat sur la tactique et la stratégie aéronautique de la France en guerre, d'abord par les éditoriaux de Mortane², puis en 1918 par l'arrivée de chroniqueurs issus des sphères décisionnelles de l'aéronautique comme Daniel Vincent ou Laurent-Eynac. C'est ainsi que l'on y trouve au fil des numéros des plaidoyers pour une plus grande uniformité des récompenses aux aviateurs méritants, des suggestions répétées de mieux organiser la formation des pilotes et la production des avions, ou même la réclamation d'une doctrine aérienne plus économe de la vie des pilotes. En fondant *La Guerre aérienne illustrée*, Jacques Mortane met donc à l'emploi ses réseaux et ses connaissances de l'aéronautique pour répondre à une triple demande, celle du public, celle des aviateurs et celle des institutions : « *Ma mission consiste seulement à créer un trait d'union entre l'aviateur qui agit et le lecteur qui ignore*³. » C'est de cette façon que se forme et s'exprime la conscience de corps de l'aviation dans la France en guerre.

ILLUSTRATION 3. – AUTOportrait d'un aviateur en plein vol



¹ Aérostiers, mitrailleurs, observateurs, ou encore mécaniciens.

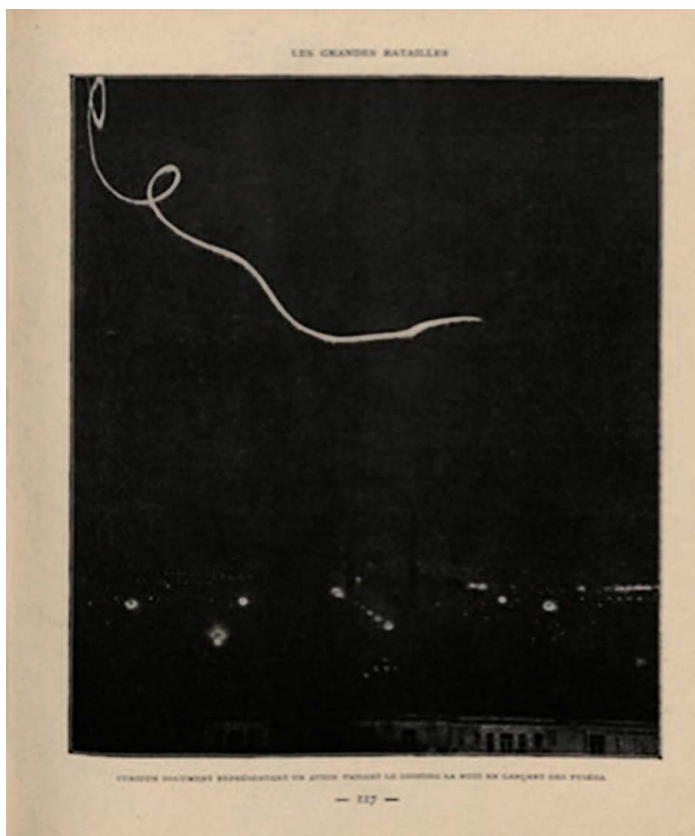
² Rubrique « Parlons d'ailes », en page 3 de chaque numéro de *La Guerre aérienne illustrée*.

³ *LGAI* n° 1 du 16 novembre 1916, p. 3.

LA GUERRE ET LA MORT COMME ACTUALITÉS

L'écriture hebdomadaire de la guerre aérienne se fait en réutilisant les objets et les codes de la presse sportive d'avant-guerre. Le développement de l'illustration et de la photographie offre de nouvelles possibilités de mise en scène du curieux, singulier ou emblématique. Par exemple, ces images montrant respectivement la trajectoire nocturne d'un avion grâce à une exposition prolongée et un autoportrait photo d'un aviateur en plein vol :

ILLUSTRATION 3 BIS. – TRAJECTOIRE D'UN AVION LORS D'UN VOL DE NUIT



Le « cinématographe d'héroïsme » cher à Jacques Mortane repose aussi sur les choix picturaux, avec une théâtralité de la mise en page qui immerge le lecteur dans le quotidien des aviateurs. Or, ce quotidien est désormais celui de la guerre, et celle-ci est donc esthétisée et investie de représentations qui définissent un *ethos* combattant. Il en ressort des pages saisissantes, comme ici les « masques de guerre » dessinés par l'adjudant Delaye à partir de son reflet dans le rétroviseur¹. De droite à gauche, « Y a du Boche ! » ; « J'aurai ta peau ! » ; « Ça y est, en flammes » :

¹ *LGAI*, n° 100, 10 octobre 1918, p. 8-9.



La Guerre aérienne illustrée est en effet inséparable du caractère total de la Grande Guerre, qui reformule le discours de la presse aéronautique, y compris dans d'autres journaux et d'autres pays¹. L'actualité et la discussion qui y sont données à lire sont marquées de cette exceptionnalité du temps de guerre qui a transformé la poétique contemplative du vol en expérience combattante². Si la mort est la constante « passagère » des aviateurs depuis les pionniers sportifs, elle est en effet devenue une réalité quotidienne de la première guerre aérienne. Les tueries de masse de 1914 et 1916 ont fait évoluer le seuil de tolérance à la violence du public³. Les procédés d'écriture habituels de la presse sont donc employés au sujet des violences de la guerre, comme dans cet extrait de témoignage d'un aviateur anonyme sur les avions en flammes :

« Je ne connais rien de plus atroce que la vue d'un appareil prenant feu en l'air. J'ai assisté malgré moi, en une circonstance, à la fin d'un de mes camarades, et j'ai conservé de ce spectacle le plus dramatique souvenir, le plus affreux frisson d'épouvante : une explosion sourde qui vous fait lever la tête, une gerbe de flammes qui s'élève vers les cieux comme des bras implorants la pitié puis la chute à pic, affolante, l'écrasement à terre, la torche devenue bûcher. C'est alors le grésillement des malheureux corps, l'odeur de la chair roussie qui vous prend et ne vous quitte plus⁴. »

¹ Par exemple en Allemagne, mais aussi en Italie et en Angleterre.

² Luc Robène et Dominique Bodin, « Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque » dans *Le Temps des médias*, 2007/2 (n° 9), p. 47-62, url: DOI 10.3917/tm.009.0047, consulté le 14 mars 2018.

³ Joëlle Beurier, « La Grande Guerre, matrice des médias modernes », *Le Temps des médias*, 2005/1 (n° 4), p. 162-175. url: DOI 10.3917/tm.004.0162, consulté le 30 juin 2018.

⁴ Anonyme, *La Guerre aérienne illustrée*, n° 4, 7 décembre 1916, p. 13-15.

La théâtralité de la scène produit ici un effet d'intensification restituant l'empathie et les impressions du pilote qui voit la chute en flammes de son camarade. S'il est moralement aisé de narrer la mort d'un aviateur ennemi (sans s'interdire de le dénigrer ou de le ridiculiser), il est bien plus délicat d'évoquer la mort d'un aviateur français. Un langage plus ou moins implicite permet de rendre hommage aux héros tombés : on ne désigne jamais les morts par leurs initiales, on ne montre pas de cadavre français... Plus subtilement, la disparition d'un grand aviateur peut être suggérée à travers la photo de son avion, qui devient une métaphore des ailes brisées et de l'âme séparée du corps, comme ci-dessous avec la photo de l'avion de Marc Pourpe.

ILLUSTRATION 5. – UN BOCHE QUI NE TUERA PLUS D'INNOCENTS : « CET AVION ENNEMI A ÉTÉ ABATTU PAR NOS PIÈCES ANTI-AÉRIENNES QUI, ELLES AUSSI, POSSÈDENT LEURS AS. IL VENAIT EN QUÊTE D'UN HÔPITAL BIEN VASTE, D'UN LAZARET IMPORTANT, IL CHERCHAIT L'ENDROIT D'OU IL POURRAIT OPÉRER LE PLUS DE RAVAGES LORSQUE SOUDAIN – ON NE PENSE PAS À TOUT – UN OBUS L'ATTEIGNIT DE PLEIN FOUET ET LE FIT S'ÉCRASER PRÈS DE SOUILLY », EN UNE DE *LGAI* N° 51 DU 1^{er} NOVEMBRE 1917.





Concernant les aviateurs allemands, ils ont bien entendu le mauvais rôle et ne méritent donc pas le même respect que les héros alliés, même dans la mort.

ADVERSAIRES, ENNEMIS ET BARBARES

Le traitement de l'ennemi dans *La Guerre aérienne illustrée* ne range pas tous les Allemands dans la même catégorie. Le gradient de la détestation distingue ainsi les « Adversaires », les « Ennemis » et les « Barbares », en fonction de la considération que l'on fait mine de concéder. Concernant les As, les premiers grands noms de la chasse allemande, Oswald Boelcke et Max Immelmann, rentrent dans la catégorie de l'Adversaire dont on reconnaît la valeur malgré l'injustice de ses motivations. Cet apparent respect, qui se traduit par plusieurs articles de fond sur leurs apports à l'aviation allemande illustrés de leurs photographies¹, s'explique par le fait que Boelcke et Immelmann sont alors déjà morts. La valeur reconnue à l'ennemi vaincu sert ainsi à rehausser la vaillance de ceux qui en ont triomphé. En revanche, le Baron rouge Manfred von Richthofen est dépeint comme un faux héros et tourné en ridicule. À partir d'octobre 1918 paraît dans *La Guerre aérienne illustrée* une série intitulée *Le bluff de Richthofen démonté par lui-même*, écrite à partir de l'analyse de l'autobiographie officielle de Richthofen (*L'aviateur rouge – Der Rote Kampfflieger*). Mortane commente les pages biographiques en moquant la lâcheté et la malhonnêteté du hobereau germanique. Concernant les 80 victoires attribuées à l'As des As, elles seraient grossièrement exagérées, ce que Mortane s'acharne à prouver en épluchant les communiqués officiels allemands pour y déceler les contradictions. Ainsi le Baron rouge, adversaire déloyal, rentre dans la catégorie du Tricheur qui enfreint les lois du sport à défaut de celles de la guerre.

¹ Dans le numéro 3 du 30 novembre 1916, l'éditorial répond au courrier d'un lecteur furieux de voir la figure d'un As allemand à côté des héros français. Jacques Mortane assume au contraire son intérêt pour l'aviation allemande, se faisant traduire les communiqués et la propagande aéronautique des Puissances centrales.

Le rabaissement de Richthofen intervient à la fin de la guerre, à un moment où la victoire ne fait plus de doute : on moque l'ennemi que l'on ne craint plus en retournant ses mensonges contre lui. Ce procédé avait déjà été utilisé dans les premiers numéros¹ de *La Guerre aérienne illustrée* avec une série similaire, *Carnets d'un aviateur allemand*. Un soldat français du secteur de Verdun aurait récupéré le journal personnel d'un observateur allemand abattu par la DCA avec son pilote² et tué en tentant de s'enfuir. Il appartient au lieutenant Fritz Müller et contient ses notes sur sa guerre, en particulier sur les premières semaines de la guerre jusqu'à la bataille de la Marne. Mortane reproduit de longs extraits traduits du journal en le comparant aux notes d'un aviateur français anonyme sur la même période. Avec mauvaise foi, Mortane cherche à démontrer que les aviateurs allemands sont souvent surfaits, et que leur pleurerie n'a d'égale que leur avidité. Ainsi lorsque Fritz Müller laisse comprendre son désarroi face aux violences de la guerre qui le poussent à boire, Mortane n'y voit que les digressions d'un pillard glouton qui « *continue la guerre en amateur* ». Müller n'est pas plus respecté en tant qu'Allemand qu'en tant qu'aviateur, subissant de surcroît le dédain dont sont coutumiers les passagers-observateurs dans l'aviation. Envahisseur sans scrupule et sans intelligence, Fritz Müller perd le droit au respect de son intimité et est donné comme exemple de l'immoralité et de l'incompétence des Allemands. Concernant les Allemands en général, et non pas seulement les aviateurs, la masse des combattants ennemis est traitée comme une horde hostile et despotique présente en arrière-plan. En les éliminant, les combattants français feraient œuvre de salubrité publique : René Dorme est ainsi qualifié de « *purificateur de l'atmosphère* », et plusieurs articles plaisantent sur les circonstances amusantes de telle ou telle mort chez l'ennemi³. On voit ainsi que le principal critère déterminant le degré de respect envers l'ennemi est la considération professionnelle des aviateurs : on respecte davantage les As (surtout morts), les pilotes de chasse et les aviateurs, sans cependant perdre de vue la « *haine sacrée* » qui leur est due.

VICTOIRE, MÉMOIRE ET AVIATION

Dans le « grand match » de 1914-1918, *La Guerre aérienne illustrée* sert, nous l'avons dit, à porter la voix des aviateurs. Parmi les intérêts sociaux de l'aviation en tant que groupe se trouve une demande de reconnaissance du concours de l'aviation à l'effort militaire français. Laurent-Eynac, député et membre de la commission de l'armée, ne dit pas autre chose dans les colonnes du journal le 2 mai 1918, réanimant les hypothèses sur le potentiel militaire de l'avion : « *Il n'y a pas à la guerre de deus ex machina (...). Mais il peut se trouver des moyens nouveaux qui par un développement prestigieux (...) modifient profondément les conditions de la lutte. (...) L'avion sera peut-être une machine à finir la guerre.* » Là encore, la chronologie fine de la Première Guerre mondiale permet de mieux comprendre cet optimisme, rendu possible par l'échec récent de la grande offensive allemande (opération *Michael*) et,

¹ Numéros 3 à 6 de décembre 1916 et janvier 1917.

² Le pilote en question est Ferdinand von Hiddessen, pionnier de l'aviation sportive qui avait lancé sa carte de visite sur Paris au tout début de la guerre.

³ Par exemple, le fait de jouer au chat et à la souris face à un aviateur novice ou de semer la panique en mitraillant des troupes au sol.

sur un plan plus symbolique, la mort du Baron rouge. Jean Daçay tient à rappeler le rôle qu'y a tenu l'aviation : « *Lorsqu'au 21 mars 1918 l'Allemagne déclencha entre Arras et St-Quentin la colossale offensive où plus de deux millions d'hommes devaient écraser l'armée anglaise et arracher la victoire définitive aux Alliés, la formidable invasion des Huns, après avoir forcé les lignes, ne réussit pas à amener la débâcle. (...) Certes, l'héroïsme anglo-français eut la prépondérance dans cet endiguement, mais il fut singulièrement aidé par la maîtrise absolue du ciel.* »

La reconnaissance demandée par l'aviation peut aussi passer par l'idée d'une inscription spécifique des aviateurs dans la mémoire nationale. Dans un éditorial du 3 janvier 1918 (numéro 60), Mortane relate un courrier reçu du général Matton, père du défunt As Jean Matton. Le général propose la chose suivante :

« Ne serait-il pas juste que nos As reçoivent une distinction de nature à perpétuer leurs exploits ? Il suffirait pour cela qu'on prît l'habitude de faire précéder leur nom du mot "As". En aviation, être As c'est avoir un grade. C'est ainsi qu'on dirait "capitaine As Guynemer", "sous-lieutenant As Dorme", etc. Ce serait là une nouvelle noblesse qui en vaudrait bien, je suppose, une autre. »

Mortane complète avec un point de vue qui montre que se joue aussi la définition de l'identité de l'aéronautique, en remettant en perspective le titre restreint d'As avec le titre plus inclusif d'aviateur :

« La réflexion du général Matton est absolument juste. Il est de purs héros de 70 dont on a donné le nom à des rues. Ils étaient célèbres jadis, on les ignore aujourd'hui. Le passant se demande pour quelle raison on a choisi une telle appellation. De même pour les As : Guynemer sans doute restera, mais les Lenoir, les Auger, les de la Tour ont besoin que la plaque indicatrice rappelle leurs exploits. Si l'on trouve le mot "As" trop vulgaire, pourquoi ne pas dire "rue de l'aviateur Guynemer" ? "Aviateur" n'est-ce pas le plus joli nom pour nos héros de l'espace ? »

Il soulève aussi l'enjeu des écarts de notoriété d'un aviateur à l'autre, soucieux d'une répartition équitable de la reconnaissance. Le fait est que *La Guerre aérienne illustrée* n'échappe pas à l'engouement public pour Guynemer, une des figures les plus récurrentes du journal à travers les lettres, souvenirs de camarades, témoignages familiaux, autographes, interviews...

À la fin de l'été 1918 commence à émerger le sentiment de l'approche de la victoire. Le capitaine Henri Champommier rejoint les contributeurs de plus en plus nombreux et variés, et explore le thème des enseignements à tirer de la guerre pour le futur de l'aéronautique militaire et civile. En novembre 1918, quand l'armistice est signé, on ne trouve quasiment pas de triomphalisme dans les colonnes de *La Guerre aérienne illustrée*. Il prévaut au contraire un sentiment de recueillement en souvenir de tous les morts de l'aviation française. Ce recueillement est nourri par la parution de nombreux livres de souvenirs, parmi lesquels *La Guerre des nues racontée par ses morts*, compilation de lettres et témoignages des disparus préfacés par le nouvel As des As, René Fonck. Sur la réclame ci-dessous, Fonck

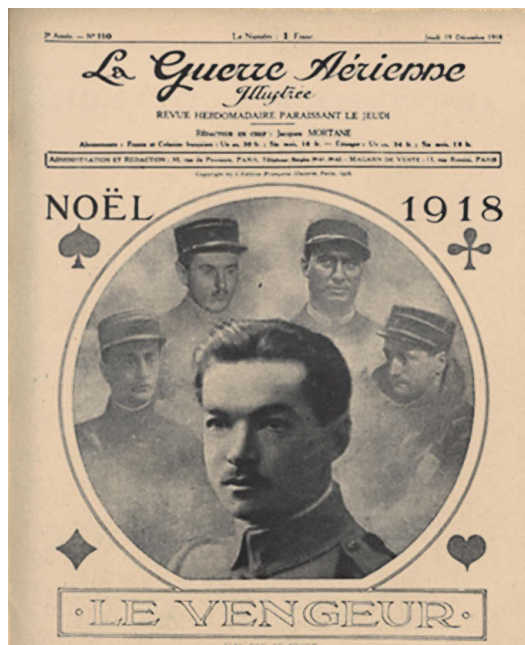
est au centre d'un montage martyrologique représentant le panthéon des disparus parmi les nuages. En médaillon sur le bas, les visages de Jacques Mortane (gauche) et Jean Daçay (droite) rappellent la parution du volume chez L'édition française illustrée.

ILLUSTRATION 7. – ENCART SUR LE LIVRE *LA GUERRE DES NUES RACONTÉE PAR SES MORTS*



Le véritable « numéro de la Victoire » est celui de Noël 1918, avec en couverture René Fonck « Le Vengeur » et les symboles de l'As des As (ci-dessous). Le ton des articles y est exceptionnellement lyrique, avec la promesse faite aux morts que leur sang n'aura pas été versé en vain et qu'ils ne seront pas oubliés. C'est ainsi que se clôt symboliquement un premier « âge héroïque » de l'aviation.

ILLUSTRATION 8. – COUVERTURE DE *LA GUERRE AÉRIENNE ILLUSTRÉE* DU 19 DÉCEMBRE 1918



La victoire marque aussi un changement graduel d'identité du journal, qui en février devient *La Vie aérienne illustrée*. Le retour au temps de paix se fait au rythme de la démobilisation des pilotes, des débats sur l'avenir de l'aéronautique et du retour de l'aviation sportive. L'actualité reste parfois tragique : Jules Védrines en avril, puis Jean Navarre en juillet, se tuent dans des accidents.

CONCLUSION

Si *La Guerre aérienne illustrée* n'est à aucun moment le seul titre de la presse aéronautique pendant et après le conflit, le magazine s'est imposé comme un organe de presse spécialisée majeure par le prestige et le savoir de ses contributeurs. En développant et entretenant ses amitiés aérolittéraires, Jacques Mortane a atteint une envergure d'expert reconnu, y compris à l'étranger (notamment en Italie). Jusqu'à son décès en 1939, il marque tout une génération de la littérature aéronautique en perpétuant le mythe des As par la publication de dizaines de petits ouvrages de récits ou de témoignages dans l'entre-deux-guerres et en enseignant à l'École supérieure d'aéronautique.

La culture aéronautique s'est adaptée au temps de guerre et s'est greffée dans la mémoire combattante française. Si la majeure partie des aviateurs retourne à la vie civile après la démobilisation, les célébrités issues de la guerre accèdent de fait à une forme de « nouvelle noblesse » gagnée sur le champ de bataille. En témoignent des carrières comme celles d'Alfred Heurtaux, René Fonck, ou encore Henri de Kérillis.