



Lien vers la thèse : <https://www.theses.fr/s240414>

Les ailes de la gloire. Les « As » de l'aviation dans les sociétés allemande et française de 1914 à 1939

Cette thèse repose sur une prosopographie de 348 hommes qui ont servi dans l'aviation de la Grande Guerre. Elle vise plus spécifiquement 193 « As » français et 155 « *Kanonen* » allemands en tant qu'ils étaient des aviateurs « stars » de la guerre. Elle met ainsi en regard des phénomènes comparables : en Allemagne comme en France, des pilotes qui ont été récompensés et titrés après avoir abattu un nombre déterminé de victoires aériennes.

Le prologue analyse la fabrique des « As » pendant la Grande Guerre. Il s'agit de comprendre comment est développé un système de sélection et de formation de quelques individus, ensuite distingués et médiatisés afin d'en faire des modèles. Les armées et les gouvernements, à travers un ensemble de dispositifs administratifs et médiatiques, tentent par ce moyen d'entretenir le moral des civils face à la lassitude que peut provoquer un conflit qui s'éternise.

La prosopographie des acteurs ainsi distingués lie leur sociologie à leurs activités et aux représentations dont ils étaient les véhicules. Les imaginaires et les faits sont mis en regard par le croisement des statistiques et des sources, analysées quantitativement et qualitativement. Cette démarche a permis d'établir que les « As » appartenaient, pour l'essentiel, aux élites sociales et culturelles de leur temps. Elles ont convergé vers l'arme comme résultat de processus de sélection institutionnelle et sociale. L'ouverture à une élite ouvrière disposant de compétences mécaniques importantes a été importante en France, moins en Allemagne, ce qui a pu s'observer dans les taux de survie de ces acteurs. En persévérant dans l'arme, ils progressèrent socialement – intégrés sans être tout à fait assimilés.

En sortie de guerre, les 244 survivants ont pu s'appuyer sur leur capital combattant. Il s'agit de l'ensemble des capitaux augmentés par la guerre : la compréhension de la mécanique, la maîtrise du pilotage et la gestion des effectifs (capital humain), les relations forgées en escadrille (capital social), l'argent tiré des récompenses et de l'amélioration de la solde (capital économique), et surtout la gloire portée par la médiatisation et les médailles accumulées (capital symbolique). Quelques-uns sont parvenus à convertir ce capital combattant en capital politique, dans l'immédiat après-guerre en France et à plus long terme en Allemagne. Le contexte et le champ dans lequel ce capital est déployé s'avèrent cruciaux.

Les acteurs se sont appuyés sur ce capital pour saisir les opportunités qu'ils percevaient. L'aviation civile est édifiée par ces anciens pilotes de guerre. Les « As » en font partie mais ne disposent que d'un court avantage : la compétence l'emporte très rapidement sur un marché exigü et en tension, entravé de surcroît par le traité de Versailles en Allemagne. La moitié des aviateurs de guerre français change de secteur d'activité pour travailler dans l'aviation. Les Allemands n'ont pas ce choix : beaucoup des anciens officiers doivent se reconverter, avec plus ou moins de réussite. Les trois-quarts des « *Kanonen* » changent donc d'activité. Certains, temporairement déclassés, retrouvent leur rang avec l'avènement du nazisme dont ils embrassent les combats. *In fine*, malgré des temporalités différentes, la position de la moitié des acteurs s'avère stable dans les deux pays, y compris lorsqu'ils ne sont pas restés dans l'aviation.

C'est un des résultats du capital combattant que d'avoir favorisé cette résilience aux troubles provoqués par la guerre. Les deux tiers des pilotes qui persévèrent dans l'aviation s'élèvent socialement – surtout dans l'aéronautique militaire, plus favorable à ses héros. Ceux qui ne l'intègrent pas disposent soit d'une meilleure situation civile, soit n'ont pas de capital combattant suffisamment élevé pour espérer une reconversion.

Les « As » et pilotes *Pour le mérite* restent donc des figures de l'aviation des années 1920 et 1930. Ils aident à réactualiser l'héroïsme de l'aviateur porté vers l'aventure et les défis sportifs. Ils ont intérêt à faire la promotion du moyen aérien puisqu'ils en sont devenus des acteurs majeurs. Leur position est en jeu avec celle de l'aviation dans la société. Cela explique leur adhésion large à des groupes et associations de pilotes civils et anciens combattants. De fait, les aéro-clubs civils sont d'abord des cercles d'anciens pilotes de guerre revenus à la vie civile. Ils conservent un lien avec le monde aéronautique et l'aviation, devenue un élément crucial de leur identité. Le sens conféré à ces adhésions est d'autant plus fort en Allemagne que l'aéronautique militaire qui les a révélés est interdite. Ils fonctionnent ainsi comme des groupes de solidarités et d'intérêts qui favorisent les rencontres entre pilotes. Celles-ci, à travers des rassemblements médiatisés, contribuent à diffuser le mythe des « chevaliers de l'air » et de la « fraternité des ailes ». Au final, l'expérience de l'aviation de guerre transforme la vie de neuf « As » sur dix qui prolongent leur engagement en carrière ou dans une association.

Cette cohésion de quelques hommes qui bénéficient des attentions et des honneurs explique qu'ils soient peu enclins à remettre en cause publiquement une des bases de leur succès : le mythe du « chevalier de l'air ». Ils entretiennent au contraire les récits forgés de concert par les premiers pilotes, les journalistes et leurs éditeurs pendant la guerre. Ce sont d'ailleurs ces récits de l'extraordinaire de la guerre aérienne qui demeurent les plus vendus. En France, Henry Bordeaux et Jacques Mortane restent les chantres des « As ». En Allemagne, les témoignages de Max Immelmann, Oswald Boelcke, Manfred von Richthofen et Ernst Udet sont retravaillés pour mieux satisfaire leurs contemporains. Le cinéma diffuse plus largement encore ces histoires d'« As » hors du commun. À l'époque « post-héroïque » où les Poilus et les *Frontsoldaten* semblent l'emporter, le mythe du « chevalier de l'air » est plus vivant que jamais.

On le mesure aussi dans les commémorations des « As » et « *Kanon* » morts pendant la guerre. Ils sont 104 fantômes qui hantent la mémoire aéronautique, mais quelques-uns s'imposent comme les figures tutélaires de leurs anciens condisciples. Georges Guynemer a vocation à incarner la nation en armes en France : il est surtout choisi comme point de ralliement de l'aviation nationale puis d'une partie de la droite dans les années 1930. En Allemagne, Oswald Boelcke est d'abord révérend avant d'être supplanté par Manfred von Richthofen pour des raisons essentiellement politiques. Hermann Göring ne manque pas l'occasion d'exploiter la mémoire de son ancien chef pour son propre profit. Il contribue à l'ériger en grand ancêtre d'une *Luftwaffe* en quête d'identité et de continuité avec les *Luftstreitkräfte*. Le souvenir de ces pilotes fédère les aviateurs nationaux autant qu'il sert les desseins de leurs anciens camarades.

Ces « As » idéalisés offrent en effet une image favorable de l'aviation. Ils portent les revendications des acteurs de l'aéronautique dans leur ensemble. Vainqueurs de plusieurs autres pilotes, ils sont des exemples de la réussite de l'aviation de guerre. Ils témoignent de la puissance de cette arme nouvelle et de son caractère décisif pour les conflits futurs. Ils favorisent ainsi l'allocation de crédits à l'aviation malgré le traumatisme de la guerre. Ils servent aussi à développer des institutions indépendantes, dont les armées de l'Air fondées entre 1933 et 1935. Les « As » survivants en deviennent les premiers cadres : ils transmettent une culture d'arme forgée pendant la Grande Guerre. On y retrouve en particulier le souvenir de ses figures tutélaires, le mythe du « chevalier de l'air » et les codes développés dans les escadrilles militaires. Leur charisme de héros de guerre conforte leur assise sociale dans le champ aéronautique et partant, leur pouvoir. Ils sont, à ce titre, des acteurs majeurs de l'institutionnalisation des armées de l'Air.

Cette thèse aborde donc ces structures aéronautiques par le prisme des acteurs qui les intègrent. Elle met en évidence, au-delà de la seule figure tutélaire que devient Georges Guynemer pour l'aviation française, la part prise par les autres « As » de la Grande Guerre dans l'institutionnalisation de leur arme et, plus généralement, dans le développement de l'aéronautique dont ils endossent les intérêts à la manière d'un lobby. Cette approche par les acteurs permet aussi d'observer les transferts, souvent négligés, entre les sphères civiles et militaires. Ceux-ci sont pourtant déterminants dans l'Allemagne privée d'aviation militaire en 1919 par le traité de Versailles. La commémoration de pilotes tels qu'Oswald Boelcke et Manfred von Richthofen, complétée par les activités de leurs anciens camarades d'escadrille, participent d'un même mouvement qui entretient une culture d'arme avant la mise en place de la *Luftwaffe*.

La combinaison des approches sociales et culturelles des pilotes militaires éclaire ainsi les conditions de la permanence et de l'ancrage des mythes aéronautiques par les dynamiques sociales. La Grande Guerre ouvre un champ d'expérience nouveau : celui de l'aéronautique militaire. Elle est la matrice d'un microcosme aviateur dont les composantes sociales, économiques et culturelles forment l'influence. Elles permettent de préserver une image mythique de la guerre aérienne qui a perduré jusqu'à nos jours.

