

Damien ACCOULON



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

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

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

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, est un exemple de ce processus.

