



**HAL**  
open science

## L'As, figure iconique dans la culture de l'entre-deux-guerres

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. L'As, figure iconique dans la culture de l'entre-deux-guerres : (France, Allemagne). Tony Morin. Fait aérien, arme aérienne et culture, La Documentation française, pp.173-186, 2021, Stratégie aérospatiale, 978-2-11-157157-0. halshs-03265049

**HAL Id: halshs-03265049**

**<https://shs.hal.science/halshs-03265049>**

Submitted on 18 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

**Damien Accoulon, « L'As, figure iconique dans la culture de l'entre-deux-guerres (France, Allemagne) » dans Tony Morin (dir.), *Fait aérien, arme aérienne et culture*, Paris, La Documentation Française, coll. Stratégie aérospatiale, 2021, p. 173-186.**

Version soumise :

L'image du pilote de guerre relève encore, à bien des égards, de celle de l'As de la Grande Guerre. Depuis une vingtaine d'années, plusieurs travaux se sont penchés sur ces représentations empreintes de chevaleresque et fortement ancrées dans l'imaginaire médiatique, pour dégager les lignes de force d'un mythe au long-cours<sup>1</sup>. Ces études s'étant concentrées sur les systèmes de représentation et leurs portées, la place des acteurs dans ce processus de mythification reste cependant à interroger. Creusets des représentations du pilote de chasse, les As de guerre, distingués par leurs quintuples victoires aériennes, doivent en effet aussi être étudiés pour ce qu'ils sont : des hommes, avec des personnalités, des parcours mais aussi des intérêts et préoccupations qui leur sont propres dans une société en recomposition. Afin de mieux appréhender les mécanismes de construction de cette icône qu'est l'As, il convient d'en sonder les multiples artefacts et les forces qui les animent<sup>2</sup>.

Après plusieurs années de conflit qui les ont consacrés comme héros de guerre, ceux que la presse a nommé « As » se sont affirmés comme des personnalités populaires, faisant écran aux autres versants de l'aviation militaire, notamment les bombardiers. Ensemble, ces hommes composent une figure médiatique qui s'est donc transformée à travers ses membres incarnés et ses morts représentés, notamment sous l'effet d'un contexte évolutif. De la France victorieuse du début des années 1920 à l'Allemagne nazie, les situations diffèrent mais la référence aux As demeure. Ils restent positivement perçus en cette époque qui précède l'assimilation définitive de l'aviateur au porteur de mort, bombardant des villes ouvertes dans la Seconde Guerre mondiale. Dans cette perspective, la comparaison franco-allemande éclaire les œuvres, leurs contextes de production, leurs portées et leurs finalités, avant ce grand conflit qui exacerbe les représentations pour pallier la perte des repères<sup>3</sup>. Il s'agit ainsi de comprendre dans quelle mesure la figure de l'As se fait une icône de l'aviation militaire dans la culture de l'entre-deux-guerres, positivée malgré la mémoire traumatique du conflit dans les sociétés européennes.

Dans la continuité de la guerre en effet, ces As se mettent en scène et contribuent à affirmer une certaine image de l'As. Malgré la guerre, cette figure reste extrêmement populaire au point d'être érigée en modèle, occultant la réalité plus sombre de l'aviation. Bénéficiant de cette aura positive, les As servent une politique aéronautique tournée vers la formation d'une Armée de l'Air disposant d'une culture commune à l'ensemble de ses membres.

---

<sup>1</sup> Nous citerons particulièrement l'article fondateur de George Mosse, les autres travaux étant mentionnés dans la suite de l'article : George L. Mosse, « The Knights of the Sky and the Myth of the War Experience » dans Robert A. Hinde et Helen Watson (eds.), *War, a Cruel Necessity? The Bases of Institutionalized Violence*, New York & London, I.B. Tauris, 1994, p. 132-142.

<sup>2</sup> Nous employons le terme d'icône au sens de symbole faisant référence intuitivement à un objet, ici l'As faisant écho au pilote de guerre. Entendu au sens de Peirce, l'icône implique nécessairement la perte d'une partie du sens de l'objet, idée particulièrement pertinente lorsque l'on s'intéresse aux représentations de la guerre aérienne à travers les As. Jean Fisette, « Courte lecture de la notion d'icône chez Peirce », *Intellectica. Revue de l'Association pour la Recherche Cognitive*, 2012, vol. 2, n° 58, p. 277-284.

<sup>3</sup> François Pernot, « L'image de l'aviateur dans la presse française de 1940 à 1944 : la recherche d'un modèle », *Revue Historique des Armées*, 1993, n° 191, p. 85-95.

# 1 DES PILOTES ENTREtenant UNE MÉMOIRE HÉROÏQUE EN TEMPS DE PAIX

## 1.1 Des hommes devenus stars par la guerre...

Avant 1914, l'aviateur était déjà perçu comme une sorte de demiurge, capable de s'affranchir de la gravité par sa force morale et ses aptitudes physiques. Dans le contexte de la Grande Guerre, l'As catalyse ces représentations en devenant l'archétype positif de l'aviateur. Particulièrement mis en valeur par la propagande, ils deviennent rapidement à partir de fin 1915 des figures populaires en Allemagne comme en France. Cela est notamment permis par le commandement militaire, qui prolonge les compétitions d'avant-1914 dans la guerre aérienne en établissant des règles de validation des performances et désignant des champions<sup>4</sup>. Toujours dépeints comme de valeureux *sportsmen*, ces aviateurs sont ainsi récompensés par des titres. En Allemagne, les noms sont publiés au *Heeresbericht* à la quatrième victoire et la plus prestigieuse des médailles militaires prussiennes, la « Pour-le-Mérite », est remise aux pilotes obtenant huit victoires reconnues. En France, les pilotes obtenant plus de cinq victoires homologuées ont l'honneur d'être cités au communiqué aux armées, permettant ensuite aux journalistes de tenir la comptabilité des « As » à partir de 1916<sup>5</sup>. Ainsi anoblis, ces pilotes constituent une sorte d'aristocratie parmi les aviateurs et sont l'objet de toutes les attentions. Plusieurs fois victorieux, ils sont des modèles réputés aussi courageux qu'invincibles, des héros concentrant toutes les vertus pour réactiver le chevaleresque dans la guerre.

Jeunes pilotes chevauchant leurs modernes destriers, ils prennent en effet une part active au combat, décidant de leur destin aux commandes de leurs appareils, au contraire des poilus qui subissent la mort de masse, aussi aléatoire qu'implacable. Le conflit peut alors être résumé à des duels entre figures présentables et aisément identifiables. Chaque pilote se voit singularisé par un caractère le distinguant de ses semblables, tels les chevaliers arthuriens. Leur image permet de positiver la guerre auprès de civils préoccupés du sort des soldats au front mais devant tenir à l'arrière. Après leur mort, Georges Guynemer ou Manfred von Richthofen deviennent des exemples d'une jeunesse martyre s'étant sacrifiée pour le triomphe de leurs nations.

## 1.2 ...ancrant le mythe de l'expérience combattante...

Loin de rompre avec ces représentations mythiques comme le permettait le relâchement de la censure, les As survivants et les éditeurs de ceux morts au front souscrivent aux topos en les accentuant. Bien qu'admettant désormais de ponctuels moments de faiblesse et des sentiments plus humains, ils mettent davantage à distance la violence en exprimant moins leur haine de l'adversaire. René Fonck confesse ainsi « malgré la satisfaction un peu animale de la vie sauve et la joie patriotique de la victoire, une certaine compassion pour [s]es victimes » tandis que Manfred von Richthofen apparaît moins goguenard dans la réédition de ses mémoires<sup>6</sup>. Si les sentiments exposés et le message délivré vont dans le

---

<sup>4</sup> Stéphane Tison, « Du sportsman au combattant : archéologie de la figure de l'as, 1910-1916 » dans Luc Robène (ed.), *Le sport et la guerre: XIXe et XXe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 345-355.

<sup>5</sup> Des listes recensant ces pilotes sont régulièrement publiées dans les deux pays. Ces seuils sont progressivement relevés pour entretenir leur sélectivité malgré la massification de la guerre aérienne. Les listes varient selon les auteurs et les époques, nous retiendrons à des fins de simplification celle (extensive) établie sur le monument aux As du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget pour les Français. Pour les Allemands, nous croisons celle publiée dans le journal *Luftpost* à la fin de l'année 1918, conservée aux Bundesarchiv-Militärarchiv (BArch-MArch) de Fribourg-en-Brigau dans le dossier de Siegfried Büttner (PERS 6/2781), avec celle établie par les « buffs » américains : Norman Franks, Frank Bailey et Russell Guest, *Above the Lines: The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914-1918*, London, Grub Street, 1993, 259 p.

<sup>6</sup> René Fonck, *Mes combats*, Paris, Ernest Flammarion, 1920, p. 133 ; Manfred von Richthofen, *Ein Heldenleben*, Berlin, Ullstein, 1920, 344 p.

sens d'un renforcement du topos chevaleresque, la forme des récits demeure inchangée<sup>7</sup>. À la façon des chansons de geste et autres épopées, les correspondances, carnets et surtout les souvenirs se font une scansion de victoires et de scènes guerrières se soldant inmanquablement par le triomphe de l'As. De grandes étapes, telles que la première victoire ou la rencontre d'autres grands As, sont emblématiques de ce genre de la littérature d'aviation (*Fliegerliteratur*) qui relève davantage du récit d'aventure que du témoignage à proprement parler<sup>8</sup>.

Ces écrits d'aviateurs sont stimulés par la demande populaire en Allemagne et les ventes considérables obtenues par les rééditions du journal de Manfred von Richthofen, dont le tirage cumulé atteint 1.226.000 exemplaires en 1939. Celui de Max Immelmann connaît, lui, cinq rééditions pour plus de 150.000 exemplaires<sup>9</sup>. Inversement en France, seule la *Vie héroïque de Guynemer* d'Henry Bordeaux, pour la qualité de sa prose patriote et la figure qu'elle exalte, rencontre un véritable succès en librairie – bien que *Mes Combats* se vendent à plus de 20.000 exemplaires<sup>10</sup>. Selon Nicolas Beaupré, l'Allemagne qui n'a pas connu la guerre sur son sol éprouvait davantage le besoin d'aseptiser la guerre en la renvoyant aux confins aériens, tandis que la nécessité de défendre le territoire rendait plus tolérable la violence en France<sup>11</sup>. Les As permettraient ainsi toujours de détourner les regards du tragique de la guerre.

---

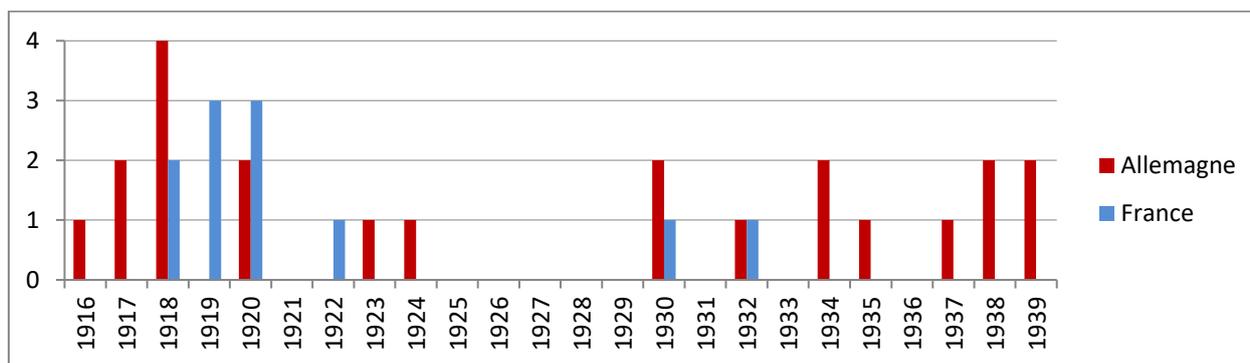
<sup>7</sup> Damien Accoulon, « Quelle "fraternité des ailes" entre les As allemands et français ? (1914–1939) » dans Étienne Dubslaff, Paul Maurice et Maude Williams (eds.), *Fraternisations franco-allemandes en temps de guerre: Perspectives interdisciplinaires des fraternisations lors des conflits franco-allemands contemporains / Deutsch-französische Fraternisierungen in Kriegszeiten: Interdisziplinäre Ansätze zu den Fraternisierungen in den neuzeitlichen deutsch-französischen Konflikten (1799–1945)*, Stuttgart, Franz Steiner, 2019, p. 61-81.

<sup>8</sup> On retrouve nettement cela dans le titre choisi pour les souvenirs de Jean Navarre : Jean Navarre, *Mes aventures guerrières... et autres*, Paris, Édition française illustrée, 1920, 128 p. Sur ce genre littéraire : Bui Xuân Bào, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres: aviation et littérature*, Paris, A. Dubin, 1961, 604 p ; Stefanie Schüler-Springorum, « Vom Fliegen und Töten. Militärische Männlichkeit in der deutschen Fliegerliteratur, 1914-1939 » dans Karen Hagemann et Stefanie Schüler-Springorum (eds.), *Heimat-Front. Militär und Geschlechterverhältnisse in Zeitalter der Weltkriege*, Frankfurt am Main & New York, Campus, 2002, p. 208-233 ; Immanuel Voigt, *Stars des Krieges: Eine biografische und erinnerungskulturelle Studie zu den deutschen Luftstreitkräften des Ersten Weltkrieges*, Berlin, De Gruyter Oldenbourg, 2019, 384 p.

<sup>9</sup> Manfred von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, Berlin, Ullstein, 1917, 185 p ; M. von Richthofen, *Ein Heldenleben*, op. cit. ; Manfred von Richthofen et Bolko von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, 3<sup>e</sup> éd., Berlin, Deutscher Verlag, 1933, 262 p ; Max Immelmann, *Meine Kampfflüge, selbsterlebt und selbsterzählt*, Berlin, August Scherl, 1917, 132 p ; Franz Immelmann (ed.), *Der Adler von Lille. Eines Fliegers Werdegang und Erfüllung*, Leipzig, K.F. Koehler, 1934, 190 p.

<sup>10</sup> Henry Bordeaux, *Vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, 1918, 320 p ; R. Fonck, *Mes combats*, op. cit.

<sup>11</sup> Nicolas Beaupré, « Aviateurs et écrivains de la Grande Guerre (France, Allemagne) » dans Gilles Aubagnac et Clémence Raynaud (eds.), *La Grande Guerre des aviateurs*, Paris, LivresEMCC, Ministère de la Défense et Musée de l'Air et de l'Espace, 2014, p. 24-25.



Nombre d'écrits de guerre d'As publiés par année<sup>12</sup>

Le nombre des témoignages (carnets, correspondances et souvenirs de guerre) est d'abord nettement à l'avantage des Allemands, où le culte des As a certainement été le plus vif, avant le reflux d'après-guerre où les vainqueurs ont relaté leur triomphe. La baisse généralisée des publications de guerre dans les années 1920 renforce cet écart franco-allemand, puisque les deux seules publications intervenant en France après 1922 sont en fait des traductions des livres d'Immelmann et Richthofen, tandis que les parutions reprennent en Allemagne, notamment après l'arrivée au pouvoir des nazis<sup>13</sup>.

### 1.3 ...pour sortir positivement de la guerre vers la paix

Ces nouveaux récits participent du retour à la paix de pilotes qui capitalisent sur leur expérience d'une arme technique et sur leur notoriété pour se réinsérer positivement dans la société. Si beaucoup d'As connaissent des problèmes de santé, ceux-ci restent confidentiels, à l'exception notable de Jean Navarre dont les névroses font plusieurs fois les gros titres dès la guerre. Seul le versant le plus radieux de ces pilotes est rendu public, au gré de nouveaux exploits techniques tels que les grands raids entrepris par Karl August von Schönebeck, Paul Tarascon, ou encore Charles Nungesser, qui perd la vie en tentant de traverser l'Atlantique en 1927. Ils prolongent ainsi l'idéal aviateur de dépassement des possibles au prix de tous les dangers, le sacrifice pour le progrès de l'Humanité<sup>14</sup>. L'Allemagne étant privée d'aviation militaire suite au traité de Versailles, Josef Jacobs se reconvertisse dans l'automobile et devient pilote de course tandis que Gerhard Fieseler s'adonne au planeur et que d'autres deviennent pilotes civils. Le plus célèbre d'entre-eux, Ernst Udet, incarne son propre rôle à plusieurs reprises au cinéma, vaillant aviateur au-dessus du Pôle Nord ou des Alpes<sup>15</sup>. Ses talents graphiques lui permettent par ailleurs de renvoyer une image plus ludique du pilote et de la guerre, à l'instar de Marcel Viallet en France, plus sérieux mais illustrant tout aussi peu la violence des combats dont ils se sont extraits<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Base de donnée personnelle susceptible d'être complétée. Sont inclus dans le calcul tous les pilotes ayant obtenu plus de 5 victoires homologuées, soit 394 Allemands et 182 Français, pour un total de 22 publications en Allemagne contre 11 en France.

<sup>13</sup> Max Immelmann, *Mes vols de combat vécus et racontés*, traduit par Paul Stehlin, Paris, F.-Louis Vivien, 1930, 108 p ; Manfred von Richthofen, *Le Corsaire rouge*, traduit par Ed. Sifferlen, Paris, Payot, 1932, 223 p.

<sup>14</sup> Ainsi s'opère le passage de la croisade patriotique à la quête spirituelle. Laurence Goldstein, *The Flying Machine and Modern Literature*, Bloomington, Indiana University Press, 1986, p. 95-96.

<sup>15</sup> Arnold Fanck et Georg Wilhelm Pabst, *Die weiße Hölle vom Piz Palü*, s.l., Sokal Film, 1929 ; Arnold Fanck, *S.O.S. Eisberg. Mit Dr. Fanck und Ernst Udet in Grönland*, München, F. Bruckmann, 1933, 132 p.

<sup>16</sup> Marcel Viallet et Jacques Mortane, *Quelques grands duels aériens : lettres & récits de Guynemer, Fonck*, Paris, Édition française illustrée, 1919, 75 p ; Ernst Udet et Karl C. Roellinghoff, *Hals- und Beinbruch. 100 lustige Karikaturen*, Berlin, Wilhelm Kolk, 1928, 104 p. L'album français le plus célèbre reste toutefois l'œuvre d'un aviateur non-As : Marcel Jeanjean, *Sous les cocardes. Scènes de l'aviation militaire*, Paris, Hachette, 1919, 40 p.

## 2 LES DOMPTEURS EXEMPLAIRES D'UNE ARME DESTRUCTRICE

### 2.1 Malgré le traumatisme de la guerre, une figure positive et populaire

La thématique sacrificielle des figures angéliques que sont les As, anti-figures du poilu honoré sur les monuments aux morts, a contribué au deuil collectif dans l'immédiat après-guerre. La mise en mémoire de Guynemer, Boelcke ou encore Richthofen a aussi participé au mythe de la guerre, sorte de « religion civique extensive » répandue « à partir de la croyance traditionnelle dans le martyr et la résurrection » selon George Mosse<sup>17</sup>. Ainsi la statuaire funéraire d'As allemands se veut-elle souvent simple, symbolisant la pureté des héros qu'elles recouvrent. Le *Denkmal* d'Oswald Boelcke, inauguré au centre de l'Ehrenfriedhof de Dessau le 30 octobre 1921, le présente nu, tenant au niveau de son cœur l'aigle impérial alors que rayonne autour de lui la gloire. Inauguré le 24 juin 1928 à l'Urnenhain du Johannisfriedhof de Dresde, le *Grabmal* de Max Immelmann place cette même nudité masculine sur un globe et l'arme d'un glaive pour tendre l'autre main au ciel auquel le héros appartient. Associant guerre et nature, ces représentations universalisent ces As en permettant une identification du spectateur, dès lors inspiré par leurs esprits (*Geist*) réputés transcendants<sup>18</sup>. En France, la statuaire est plus réaliste tout en masquant la violence sous les habits et le casque de l'aviateur. Ce sont pourtant bien des allégories ailées de la guerre et de la paix qui encadrent Guynemer sur le monument inauguré à Compiègne, le 13 novembre 1923<sup>19</sup>. La matérialisation mémorielle de l'As est toujours celle d'un aviateur plus que d'un soldat, comme en témoigne un vitrail de l'église du Thuit (Eure). Inauguré le 29 juillet 1928, Saint-Georges y terrasse le dragon devant le portrait en médaillon de « l'aviateur Georges Guynemer », baptisé dans l'église<sup>20</sup>.

De la sorte, loin de susciter rejet et dégoût après que l'aéroplane est devenu en arme de guerre, les représentations des As, vivants et morts, sont au contraire intégrées positivement à la culture populaire. Les effigies de Fonck et Nungesser sont reproduites « quatre fois grandeur naturelle » dans les attractions de la fête des Invalides en juin 1919 tandis que des chalutiers bretons sont baptisés des noms de Guynemer et Fonck<sup>21</sup>. Alors qu'un nombre croissant de rues prennent des noms d'As, les pilotes de chasse sont des héros romantiques que l'on porte à l'écran comme Charles Nungesser ou dont l'on édite les lettres tendres comme Erwin Böhme<sup>22</sup>. Dans la continuité des portraits studio édités en carte postale pendant la guerre, leur image reste diffusée sur de multiples supports, du portrait cartonné à la médaille commémorative en passant par les cartes à collectionner. Trois As trouvent ainsi leur effigie dans le second Livre d'Or des chocolats Guérin-Boutron : Fonck en tant que militaire, Madon et Pelletier-Doisy – pourtant en tenue militaire – en tant que sportifs, marquant l'hybridation de leur figure dans ce retour à la paix. De même, la série de

---

<sup>17</sup> George L. Mosse, *De la Grande Guerre au totalitarisme. La brutalisation des sociétés européennes*, traduit par Edith Magyar, Paris, Hachette Littératures, 1999, p. 12.

<sup>18</sup> Les autres tombes et monuments érigés pour les As en Allemagne se conforment à cette simplicité de motifs plus ou moins classiques, de la simple stèle à l'aigle aux ailes repliées.

<sup>19</sup> D'autres monuments liés à des passages de la vie du pilote répondent à ce réalisme : au lycée Stanislas (23 novembre 1922), à Compiègne (13 novembre 1923) ou Malo-les-Bains (19 août 1934 et 11 septembre 1938). Les cinq As belges se sont par ailleurs mobilisés pour ériger un monument à Poelkapelle (8 juillet 1923), figurant au sommet d'un mât une cigogne, symbole de son escadrille. De nombreux As, de Georges Madon à Bernard Barny de Romanet en passant par Eugène Gilbert, font l'objet de monuments présentant le même réalisme statuaire.

<sup>20</sup> *Guynemer: un mythe, une histoire*, Vincennes, Service historique de l'Armée de l'air, 1997, p. 113.

<sup>21</sup> *Le Monde illustré*, 14 juin 1919 ; Erwan Le Gall, « René Fonck, de la difficulté d'être un héros crédible. Recension d'un ouvrage de Damien Accoulon », *En Envoyé, Revue d'histoire contemporaine en Bretagne*, 2018, n° 12, url: [http://enenvoye.fr/eeo\\_revue/numero\\_12/cr/rene\\_fonck\\_de\\_la\\_difficulte\\_d\\_etre\\_un\\_heros\\_credible.html](http://enenvoye.fr/eeo_revue/numero_12/cr/rene_fonck_de_la_difficulte_d_etre_un_heros_credible.html).

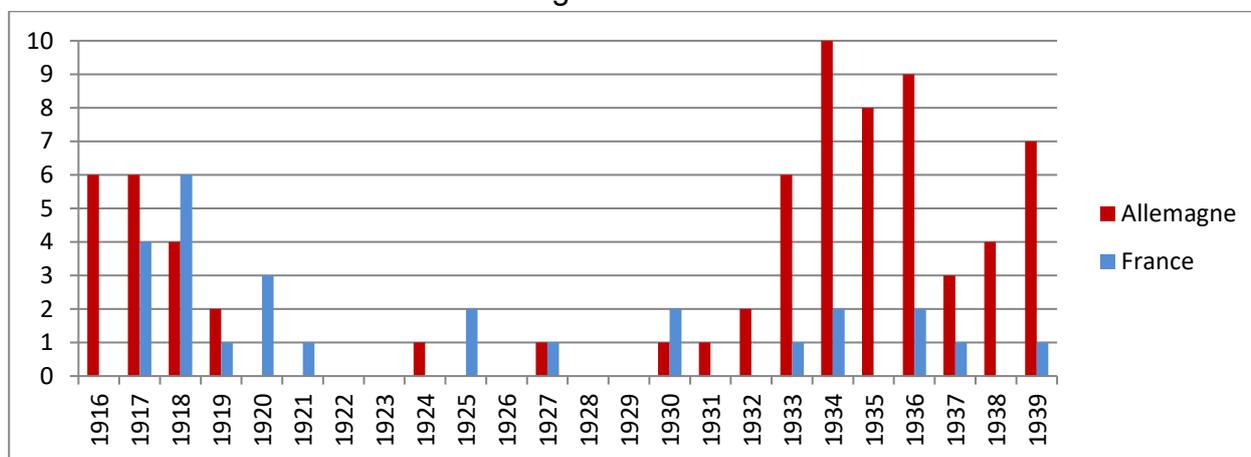
<sup>22</sup> Thomas Hayes Hunter, *The Sky Raider*, s.l., Associated Exhibitors, 1925 ; Erwin Böhme, *Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein junges Mädchen*, Leipzig & Berlin, Hase & Koehler, 1930, 207 p.

cartes éditée en 1928 par la compagnie britannique Savoy qu'adapte en France la maison Bozon-Verduraz – dont l'un des héritiers est un As – figure plusieurs de ces pilotes de guerre. Présentant des portraits de guerre qui figent leur sujet dans le temps, ces cartes s'adressent à un public jeune que les publicitaires supposent prêt à se passionner pour ces héros.

**Doc : Cartes à collectionner, Chocolat Guérin-Boutron, 2<sup>e</sup> Livre d'or, ca. 1923-24**

## 2.2 Des modèles pour la nouvelle génération

Comme les artistes, les auteurs magnifient les As pour en faire des modèles, voués à inspirer une génération meilleure tout en l'ancrant dans la modernité technique. Les biographies, relevant toujours de l'hagiographie, concernent essentiellement des pilotes défunts, aux parcours forcément plus malléables et centrés sur les années au front<sup>23</sup>. Ce qui vaut pour la France triomphante des années 1920 ne trouve cependant pas de commune mesure dans une Allemagne défaite et politiquement tourmentée, où s'observe un relatif déclin de l'engouement pour ces figures. Quand Guynemer stimule encore l'imagination des auteurs français, la production allemande cesse avant de reprendre en vigueur à la montée du nazisme dont l'As Hermann Goering est un leader<sup>24</sup>.



**Nombre de biographies d'As publiées par année<sup>25</sup>**

En France, le genre est entretenu par Jacques Mortane mais reste mineur en comparaison de l'Allemagne, où sévissent des auteurs tels que Werner von Langsdorff (Thor Goote) ou Rolf Italiaander, dont les ouvrages connaissent plusieurs rééditions<sup>26</sup>. Si la

<sup>23</sup> François Pernot, « Le destin médiatique des chevaliers du ciel, de Georges Guynemer à Tanguy et Laverdure » dans *Douleurs, souffrances et peines : figures du héros populaires et médiatiques*, Lleida, Universitat de Lleida, Facultat de Lletres, Area de Filologia Francesa, 2003, p. 184 ; Robert Wohl, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven & London, Yale University Press, 2005, p. 157-210.

<sup>24</sup> *Un héros de France : Guynemer*, Paris, Jean Cussac, 1917, 28 p ; Georges Thomas, *Guynemer, l'As des As*, Paris, F. Rouff, 1917, 32 p ; Abbé Abrard, *Guynemer, 'as des as'*, Gap, Jean et Peyret, 1918, 24 p ; H. Bordeaux, *Vie héroïque de Guynemer, op. cit.* ; Marcel Nadaud, *Guynemer l'As des As*, Paris, Albin Michel, 1918, 125 p ; Georges Thomas, *Guynemer*, Paris, Larousse, 1918, 32 p ; Jacques Mortane, *L'as des as au combat : Guynemer*, Paris, Édition française illustrée, 1919, 128 p ; M. Viallet et J. Mortane, *Quelques grands duels aériens : lettres & récits de Guynemer, Fonck, op. cit.* ; René de Chavagnes, *De Guynemer à Fonck : le groupe des Cigognes, l'aviation de chasse*, Paris, Chiron, 1920, 218 p ; Maurice Rostand, *L'archange : drame héroïque en 3 actes*, Paris, Petite Illustration, 1925, 28 p ; Jacques Mortane, *Carré d'as : Guynemer, Nungesser, Madon, Dorme*, Paris, Baudinière, 1934, 317 p ; Jacques Mortane, *Deux archanges de l'air, Georges Guynemer, Jean Mermoz*, Paris, Baudinière, 1937, 128 p ; Pierre de Croidys, *Guynemer*, Paris, Maison de la Bonne presse, 1939, 93 p.

<sup>25</sup> Base identique à celle du tableau précédent.

<sup>26</sup> Ce jugement ne vaut que pour les biographies et témoignages d'As, le thème du chevalier du ciel faisant pour sa part recette dans la fiction et pour les grands reportages, de Joseph Kessel à Antoine de Saint-Exupéry. Jean Daçay et Jacques Mortane, *La guerre des nues racontée par ses morts*, Paris, Édition française illustrée, 1918 ; Jacques Mortane, *L'as des as au combat : Guynemer*, Paris, Édition française illustrée, 1919 ;

littérature aérienne française se nourrit de fiction pure, l'allemande semble requérir des visages, une expérience du front à mettre en récit. De la sorte, les tendances sont inverses dans les deux pays, d'une France sensiblement moins intéressée par les As une fois l'émotion de la guerre passée à une Allemagne redécouvrant en partie ses pilotes avec le nazisme.

L'arrivée au pouvoir d'Hitler stimule en effet la production littéraire et l'oriente vers la jeunesse. Le Ministère de la science, l'éducation et la formation du peuple<sup>27</sup>, fondé en mai 1934 publie dès le 17 novembre suivant un arrêté soulignant le devoir de chaque école d'éveiller « les pensées du vol et l'amour de l'aviation allemande dans notre jeunesse<sup>28</sup> ». Cette instruction officielle stimule la demande en littérature aéronautique adaptée, à laquelle répond par exemple Ferdinand Schöningh qui édite une version abrégée de la *Vie héroïque de Guynemer* à destination des classes de français et des recueils de textes de grands As allemands<sup>29</sup>. Goering souhaitant faire de l'Allemagne « une nation d'aviateurs », l'esprit des As doit imprégner le *Volk* et l'inspirer par son exemple exceptionnel d'individu s'étant sacrifié pour le collectif<sup>30</sup>. Le testament lapidaire de Manfred von Richthofen est ainsi lu comme une preuve d'abnégation : « ne pensa[n]t jamais à lui, il pensait à son Groupe de combat. Sa vie ne lui appartenait pas, elle appartenait à sa patrie<sup>31</sup>. »

### 2.3 L'As, anti-figure positive du bombardier

Survvalorisés en comparaison des autres aviateurs, ces As incarnent durablement dans l'imaginaire collectif l'aviateur de guerre. C'est d'eux que s'inspirent les créateurs comme William Wellman, mettant en scène dans *Wings* un *dogfight* mythique entre ses chevaliers du ciel et le capitaine von Kellermann (*Rittmeister* von Richthofen). Ils domptent leurs machines porteuses de mort pour les assujettir à leur volonté. Lorsque le combat n'est plus égal, ils le rompent plutôt que d'abattre leur adversaire, « car il y avait du chevaleresque (*chivalry*) entre ces chevaliers de l'air (*knights of the air*)<sup>32</sup> ». Aussi Jean Renoir s'inspire-t-il logiquement d'Armand Pinsard et de Manfred von Richthofen pour camper les héros de *La Grande illusion*, réactualisant le cosmopolitisme aérien dans une relation d'estime entre aviateurs pourtant ennemis<sup>33</sup>. Les relations amicales entretenues par Ernst Udet avec des

---

Jean Daçay et Jacques Mortane, *Mémoires de René Dorme*, Paris, Édition française illustrée, 1919 ; Marcel Viallet et Jacques Mortane, *Quelques grands duels aériens : lettres & récits de Guynemer, Fonck*, Paris, Édition française illustrée, 1919 ; Jacques Mortane, *Histoire de la guerre aérienne (1914-1918)*, Paris, Édition française illustrée, 1920 ; Jacques Mortane, *Évasions d'aviateurs 1914-1918*, Paris, Baudinière, 1928 ; Jacques Mortane, *Navarre, sentinelle de Verdun (1916)*, Paris, Baudinière, 1930 ; Jacques Mortane, *Carré d'as: Guynemer, Nungesser, Madon, Dorme*, Paris, Baudinière, 1934 ; Jacques Mortane, *Les As nous parlent*, Paris, Baudinière, 1936 ; Jacques Mortane, *Les ailes glorieuses : Roland Garros, René Fonck, Ch. Lindbergh, Paul Codos*, Paris, Baudinière, 1936 ; Jacques Mortane, *Deux archanges de l'air, Georges Guynemer, Jean Mermoz*, Paris, Baudinière, 1937 ; Thor Goote et Adolf von Tutschek, *In Trichtern und Wolken. Adolf von Tutscheks Kriegsaufzeichnungen*, Braunschweig, Berlin & Hamburg, Westermann, 1934 ; Werner von Langsdorff, *Flieger am Feind. Einundsiebzig deutsche Luftfahrer erzählen*, Gütersloh, C. Bertelsmann, 1934 ; Werner von Langsdorff, *Kriegserlebnisse deutscher Flieger*, Gütersloh, C. Bertelsmann, 1935 ; Thor Goote, *Kamerad Berthold, der « unvergleichliche Franke »*. *Bild eines deutschen Soldaten*, Braunschweig, Georg Westermann, 1937 ; Rolf Italiaander, *Manfred Freiherr von Richthofen*, Berlin, R. Weichert, 1938 ; Rolf Italiaander, *Pour le mérite-Flieger mit zwanzig Jahren*, Berlin, Gustav Weise, 1939.

<sup>27</sup> Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung.

<sup>28</sup> Peter Fritzsche, *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1992, p. 200.

<sup>29</sup> Henry Bordeaux, *Le chevalier de l'air. Vie héroïque de Guynemer*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1936, 56 p ; Albert Gloy (ed.), *Fliegererlebnisse im Weltkrieg*, Paderborn & Würzburg, Ferdinand Schöningh, 1935, 92 p ; Franz Schulte, *Helden der Luft*, Paderborn & Würzburg, Ferdinand Schöningh, 1935, 90 p.

<sup>30</sup> P. Fritzsche, *A Nation of Fliers*, *op. cit.*

<sup>31</sup> Bruno Schwietzke, *Richthofen und die rote Staffel*, Gütersloh, C. Bertelsmann, 1938, p. 32.

<sup>32</sup> William A. Wellman, *Wings*, États-Unis, Paramount Pictures, 1927, 45'.

<sup>33</sup> Nous aurions aussi pu évoquer, entre-autres, les performances d'acteur de Charles Nungesser aux États-Unis. Jean Renoir, *La Grande illusion*, s.l., RAC, 1937 ; Stéphane Launey, « Jean Renoir sous

As tels que René Fonck, médiatisées à partir de leurs rencontres à la fin des années 1920, renforcent l'idée qu'une entente internationale entre les pilotes est possible, notamment par la création d'une police de l'air internationale<sup>34</sup>.

Ils permettent de contrebalancer dans l'imaginaire les destructions opérées par les bombardiers et zeppelins pendant la guerre ; cet aviateur qui terrorise les foules en leur faisant redouter le péril aérochimique, des flots de gaz déversés en quelques heures sur des populations impuissantes puisque démunies face à cette menace venue du ciel, réactivant le mythe de l'apocalypse<sup>35</sup>. Ainsi, à l'inverse du bombardier sans nom ni visage, résumé à son énorme avion, l'As se pose comme le duelliste de l'air, l'archange Saint-Michel terrassant le diable cracheur de feu à la veille du jugement dernier. Les As cautionnent alors ce paradoxe de la culture aérienne. René Fonck signe par exemple plusieurs textes pour expliquer qu'il « planai[t] d'ordinaire au ras du sol » pour placer ses bombes dans « une sorte de duel à mort » et préface le roman de Roger Labric *On se bat dans l'air*, anticipant les développements de l'arme dans une perspective futuriste<sup>36</sup>. Par cette vision romantique de la guerre aérienne qu'il transmet, l'As sert les intérêts des lobbys aériens des deux pays.

### 3 LES CREUSETS D'ARMÉES DE L'AIR AUTONOMES

#### 3.1 L'incarnation d'une arme invaincue

Positivés par leurs succès multiples et régulièrement remémorés, les As incarnent une armée invaincue. Cela permet aux aviateurs allemands, comme le font leurs homologues militaires, de rejeter la responsabilité de la défaite sur les politiques ayant signé la paix. Six As contribuent ainsi à *Invaincus dans l'air*, plaçant en introduction les portraits de Boelcke et Richthofen, comme symboles des victoires accumulées par quelques hommes<sup>37</sup>. Le retour du corps de Richthofen et son inhumation à l'Invalidenfriedhof de Berlin le 20 novembre 1925, permet de mieux rappeler qu'il a été 80 fois vainqueur, alors que les foules se massent au passage de son cercueil à travers l'Allemagne<sup>38</sup>.

Matérialisant cette victoire, la plupart des As ayant survécu entretiennent une position sociale privilégiée au sein des sociétés allemandes et françaises. Ils peuvent exposer publiquement et légitimement leur vision de ce qu'était la guerre. Aviateurs, ils survalorisent toujours, sinon leur propre rôle, au moins l'importance que l'aviation a joué et jouera à

---

l'uniforme. Aspects militaires de la vie du cinéaste », *Revue Historique des Armées*, 2010, n° 259, p. 79-92. Sur la genèse de l'idéal pacifiste aérien, on lira avec profit : Thomas Hippler, *Le gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2014, p. 41-53.

<sup>34</sup> Ernst Udet, *Mein Fliegerleben*, Berlin, Deutscher Verlag, 1935, 195 p ; Damien Accoulon, *René Fonck, As des As et pilote de la Grande Guerre*, Toulouse, Privat, 2018, p. 252-253 et 263-265 ; T. Hippler, *Le gouvernement du ciel, op. cit.*, p. 114-115 ; Waqar H. Zaidi, « 'Aviation Will Either Destroy or Save Our Civilization': Proposals for the International Control of Aviation, 1920-45 », *Journal of Contemporary History*, janvier 2011, vol. 46, n° 1, p. 150-178.

<sup>35</sup> Jean-Marie Moine, « Un mythe aéronautique et urbain dans la France de l'entre-deux-guerres : le péril aérochimique », *Revue Historique des Armées*, 11 novembre 2009, n° 256, p. 94-119.

<sup>36</sup> R. Fonck, *Mes combats, op. cit.*, p. 31-32 ; René Fonck, « Préface », in Roger Labric, *On se bat dans l'air*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1933, p. 8-10.

<sup>37</sup> Georg Paul Neumann (dir.), *In der Luft unbesiegt. Erlebnisse im Weltkrieg erzählt von Luftkämpfern*, München, J. F. Lehmann, 1923, rééd. 1928 et 1937. Ce livre complète la série d'ouvrages rédigés par les militaires allemands pour défendre leur thèse de l'absence de défaite militaire avant le « coup de poignard dans le dos » que leur auraient infligés les socio-démocrates : Gustav von Dickhuth-Harrach (ed.), *Im Felde unbesiegt. Erlebnisse im Weltkrieg erzählt von Mitkämpfern*, München, J. F. Lehmann, 1921 ; Eberhard von Mantey (ed.), *Auf See unbesiegt. Erlebnisse im Seekrieg erzählt von Mitkämpfern*, München, J. F. Lehmann, 1921 ; Hugo Kerchnawe (ed.), *Im Felde unbesiegt. Österreich. Erlebnisse im Weltkrieg erzählt von österreichischen Mitkämpfern*, München, J. F. Lehmann, 1923, 296 p.

<sup>38</sup> René Schilling, « *Kriegshelden* ». *Deutungsmuster heroischer Männlichkeit in Deutschland 1813-1945*, Paderborn, Schöningh, 2002, p. 295-300.

l'avenir. La place gagnée pendant la guerre doit désormais être défendue et les investissements justifiés<sup>39</sup>. S'insérant dans les cercles aéronautiques antérieurs (Aéro-Clubs nationaux, ligues aéronautiques et unions de pilotes), les As sont des relais de ces groupes d'intérêts au sein desquels ils bénéficient d'une position avantageuse. Élus députés en 1919, Fonck et Heurtaux portent ainsi, parmi d'autres, le projet d'un Ministère de l'Air et d'une Armée de l'Air autonome au Parlement, complétant leur action par de multiples conférences publiques<sup>40</sup>. Gotthard Saschsenberg, élu au Reichstag en mai 1928, peut lui aussi soutenir sa conviction, dans le sillage du douhetisme, qu'il est impossible de se défendre face à une aviation de bombardement organisée<sup>41</sup>. Tous insistent sur l'importance de doter l'aviation des moyens de son action militaire à des fins de défense, mettant en balance les menaces d'un avenir incertain. En Allemagne, ce propos va naturellement dans le sens d'une révision des traités.

### 3.2 Des fondateurs d'armées de l'air autonomes

Celle-ci est mise en œuvre par Hermann Goering. Député du Reichstag depuis mai 1928, il est nommé Commissaire national à l'aviation le 2 février 1933, puis Ministre de l'Aviation (*Reichsluftfahrtminister*) en mai suivant. Dans le même temps, Bruno Loerzer prend la présidence de l'Union du sport aérien (*Luftsportverband*), association paramilitaire regroupant les associations aéronautiques pour mieux préparer l'entraînement des pilotes et le réarmement. Ainsi créée de facto, la Luftwaffe est officiellement reconnue le 26 février 1935, quand Goering est nommé à sa tête, permettant de démontrer la force et la modernité d'État national-socialiste<sup>42</sup>. En France, le travail de structuration entamé dans les années 1920 avec l'autonomisation de l'arme aérienne et la création d'un Ministère de l'Air en 1928 aboutit en une Armée de l'Air autonome par le décret du 1<sup>er</sup> avril 1933 et la loi du 2 juillet 1934. Fruit d'un « compromis socio-technique » entre les armées et le pouvoir politique, il s'agit d'une armée sans réelle doctrine et dont l'instruction des hommes reste à faire<sup>43</sup>.

Les cadres de ces armées sont alors logiquement des vétérans de la Grande Guerre, au premier rang desquels les As que l'expérience concluante au feu légitime dans le domaine de la chasse. Par ailleurs, leurs carrières rapidement lancées par la guerre leur confère un grade qui les prédispose à exercer des fonctions de commandement.

---

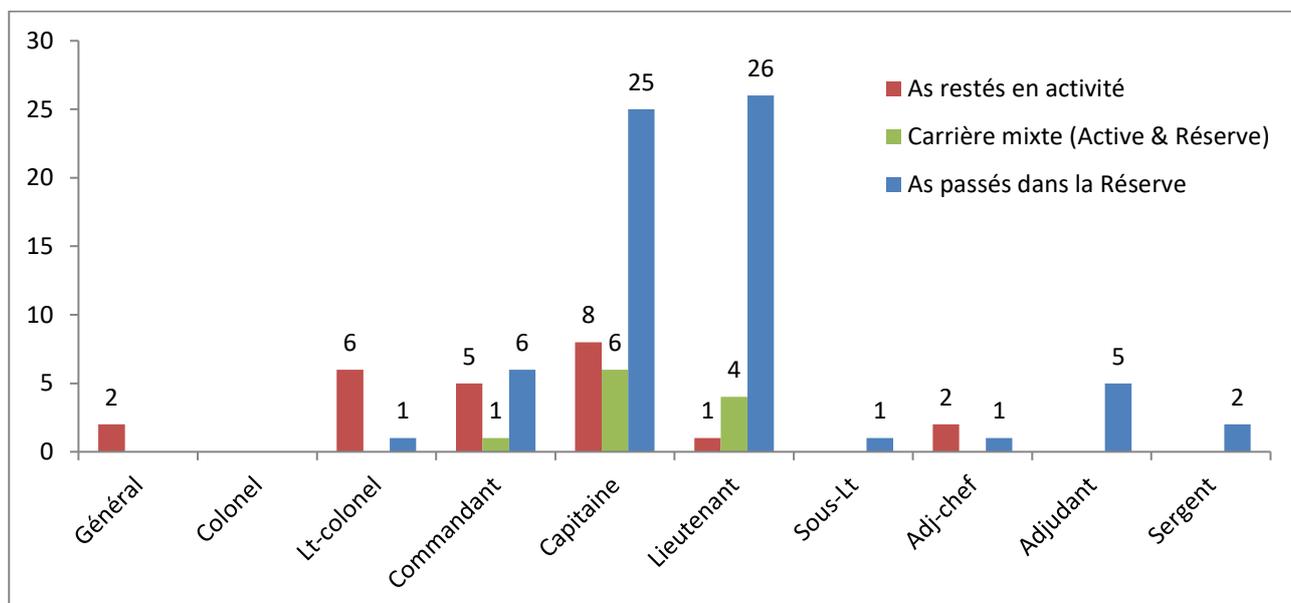
<sup>39</sup> Michael Paris, « The Rise of the Airmen: The Origins of Air Force Elitism, c.1890-1918 », *Journal of Contemporary History*, janvier 1993, vol. 28, n° 1, p. 123-141.

<sup>40</sup> Ils sont d'ailleurs assez peu écoutés, bien que l'aviation devienne la cinquième arme autonome en mai 1921. Leur ancien commandant au groupe des Cigognes, Antonin Brocard, élu de 1928 à 1936, mène par la suite une action plus efficace à bien des égards. Pascal Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France : innovation institutionnelle et compromis socio-technique », *Genèses*, 1994, vol. 15, n° 1, p. 74-75.

<sup>41</sup> Christian Kehrt, *Moderne Krieger: die Technikerfahrten deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Schöningh, 2010, p. 205.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 222.

<sup>43</sup> P. Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France », art cit, p. 78.



### Grades des As français intégrant effectivement l'aviation militaire le 1<sup>er</sup> mars 1934<sup>44</sup>

Avec une moyenne de 41 ans, il s'agit d'officiers dans la force de l'âge qui intègrent les États-majors et unités de commandement. Promu général, Joseph Vuillemin commande la Croisière noire célébrant la fondation de cette armée nouvelle fin 1933, volant avec Georges Pelletier-Doisy et Armand de Turenne. Le processus d'institutionnalisation ouvre de nombreux postes d'officiers<sup>45</sup>. Des As restés dans l'armée active tels qu'Auguste Lahoulle, Jean Romatet, Armand de Turenne, Armand Pinsard ou encore Paul Gastin prennent alors du galon pour former les cadres de la nouvelle Armée de l'Air. Par leur charisme, ils s'érigent eux-mêmes en modèles et transmettent leurs valeurs – celles des As de la Grande Guerre – à la nouvelle génération qu'ils encadrent<sup>46</sup>. Dans le même temps, les As réservistes forment un groupe important d'officiers d'instruction ou d'inspection dans les différents centres nationaux.

C'est plus vrai encore en Allemagne où certains As tels que Karl August von Schönebeck et Theo Osterkamp étaient déjà parmi les moniteurs engagés sur la base russe de Lipetsk, pour former des pilotes allemands en contournement du traité de Versailles<sup>47</sup>. Après 1935, dans le sillage de Goering, Loerzer et Udet, de nombreux As allemands réintègrent l'armée d'active pour participer à l'encadrement des troupes, de Schleich à Auffarth en passant par von Greim et Christiansen<sup>48</sup>. Malgré leur déficit de culture militaire, ce sont ces mêmes hommes qui mènent leurs armées à la guerre en 1939<sup>49</sup>.

### 3.3 Des figures tutélaires forgeant l'identité d'une arme nouvelle

La nouveauté de l'arme impliquait un déficit de capital symbolique, de traditions forgeant l'esprit d'un corps par rapport aux autres armées. À cet égard, Guynemer en France, Boelcke puis surtout Richthofen en Allemagne, par la place centrale qu'ils occupaient dans

<sup>44</sup> Total de 102 hommes, soit 24 en activité, 11 alternant périodes d'activité et de réserve, et 67 réservistes. Les As vivants mais retraités, réformés ou empêchés définitivement de servir sont exclus du corpus.

<sup>45</sup> P. Vennesson, « La fabrication de l'armée de l'air en France », art cit, p. 75.

<sup>46</sup> Sur la notion de charisme, son impact et ses modalités de transmission dans l'Armée de l'Air, nous renvoyons vers : Clément Martin et Christophe Pajon, « Max Weber, le charisme routinisé et l'armée de l'air. L'éducation charismatique au sein d'une école d'officiers », *L'Année sociologique*, 2011, vol. 61, n° 2, p. 383-405.

<sup>47</sup> BArch-MArch MSG 2/14071: documents personnels du Generalmajor Carl-August v. Schoenebeck.

<sup>48</sup> BArch-MArch PERS 6/5, PERS 6/109, PERS 6/895, PERS 6/5468 : dossiers officiers de Robert v. Greim, Friedrich Christiansen, Eduard v. Schleich et Harald Auffarth.

<sup>49</sup> Horst Boog, *Die Deutsche Luftwaffenführung 1935-1945: Führungsprobleme, Spitzengliederung, Generalstabsausbildung*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1982, 724 p.

le panthéon aérien national, ont constitué des figures tutélaires. Fondateurs de l'unité du groupe à travers la référence à une origine commune, ces mythes sont aussi des systèmes de communication porteurs de sens, comme l'ont mis en évidence Pascal Vennesson, François Pernot et Céline Bryon<sup>50</sup>. Sanctifiés par la précocité de leur disparition, libérés de leur enveloppe mortelle, ces mythes disposent de l'autonomie nécessaire à leur constitution en « un système de croyance cohérent et complet » pour reprendre les termes de Raoul Girardet<sup>51</sup>. Le mystère entourant la mort de Guynemer en France, la croyance plus forte en la permanence de l'esprit en Allemagne, confère à ces hommes la transcendance nécessaire aux figures identificatoires, ces « Saints et Martyrs » pénétrant les générations s'y référant<sup>52</sup>. Aussi les principes de la chasses posés par Boelcke et Guynemer sont-ils des bibles dont les As survivants se veulent les apôtres.

Unis par le souvenir d'un As exceptionnel, les personnels de l'aviation se retrouvent dès le premier anniversaire de la mort de Guynemer pour lire sa dernière citation, avant l'institutionnalisation d'une prise d'arme par une circulaire du 25 décembre 1924<sup>53</sup>. Les As participent à ces commémorations et contribuent au resserrement du groupe autour du grand défunt, tout en incarnant les valeurs prônées. Avec la perpétuation de cette pratique, Guynemer est logiquement nommé parrain de la première promotion de l'école de l'air en 1935<sup>54</sup>. En Allemagne, la figure de Richthofen prend rapidement le pas sur celle de Boelcke, Goering préférant mettre en avant l'homme dont il avait pris la suite à la tête du *Jagdgeschwader* 1. Le quinzième anniversaire de la mort du « *rote Kampfflieger* » intervenant le 21 avril 1933, i.e. moins de trois mois après l'arrivée d'Hitler au pouvoir, son successeur peut aisément lancer cette politique de mémoire qui ne fait que s'accroître par la suite. Goering insiste alors sur le caractère immortel de son escadrille pour replacer ses pilotes dans une généalogie héroïque, une tradition : « des cendres de l'ancien Groupe Richthofen surgit, neuf comme le Phénix, l'aviation allemande, l'Armée de l'Air du Reich (*Reichsluftwaffe*)<sup>55</sup>. » Tel le bateau de Thésée, l'identité de l'arme perdure malgré le renouvellement de ses membres. La référence à l'As fondateur en garantit l'unité et devient de la sorte un élément structurant la culture aéronautique militaire du pays.

## CONCLUSION

Après une guerre qui leur a permis d'accéder à la notoriété, les As conservent dans la paix une popularité certaine. Ils sont des célébrités dont on diffuse une image en partie recomposée par la paix. N'évoquant qu'une guerre idéalisée, voire fantasmée, ils occultent une partie du tragique du conflit pour n'en renvoyer que la positivité : le rêve aérien d'une joute chevaleresque malgré le tragique de l'instant. Si une *Fliegerliteratur* populaire se construit en Allemagne sur quelques témoignages devenant des succès, c'est davantage la littérature de fiction et l'œuvre d'Henry Bordeaux qui érigent en France le pilote de guerre

---

<sup>50</sup> Ce paragraphe emprunte beaucoup de leurs réflexions. Pascal Vennesson, *Les chevaliers de l'air. Aviation et conflits au XXe siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, p. 69-71 ; François Pernot, « Guynemer ou le mythe de l'individualiste et la naissance de l'identité du groupe », *Revue Historique des Armées*, 1997, vol. 2, n° 207, p. 31-46 ; *Guynemer: un mythe, une histoire*, op. cit. ; Céline Bryon-Portet, « La construction et l'utilisation de l'image du pilote de chasse », *Recherches en communication*, 2007, n° 28, p. 147-166 ; Céline Bryon, « La chevalerie, un mythe à l'ère de la communication », *Quaderni*, 5 octobre 2009, n° 70, p. 113-115.

<sup>51</sup> Raoul Girardet, *Mythes et mythologies politiques*, Paris, Seuil, 1986, p. 12.

<sup>52</sup> Roland Barthes, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p. 97.

<sup>53</sup> SHD AI 1 P 6679/4 : Lettre du colonel Girod inspecteur des écoles et dépôts d'Aviation au Sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique Jacques-Louis Dumesnil, 10 septembre 1918.

<sup>54</sup> Sylvain Champonnois, « « Tombé en plein ciel de gloire » : Georges Guynemer, héros de l'aéronautique militaire française et mythe national », *Revue Historique des Armées*, 2017, n° 288, p. 42.

<sup>55</sup> Hermann Goering, « Geleitwort » in Karl Bodenschatz, *Jagd in Flanderns Himmel. Aus den sechzehn Kampfmomaten des Jagdgeschwaders Freiherr von Richthofen*, München, Knorr & Hirth, 1935, p. 7.

en héros. De fait, l'As incarne à lui seul tous les aviateurs militaires et occulte durablement leur réalité par des représentations chevaleresques, un ethos supposé propre à la nouvelle cinquième arme. Les portraits de ces quelques hommes imprègnent durablement la culture de leur époque. Ils en sont des icônes populaires, s'inscrivant plus largement dans la mythologie de l'air. Figures protectrices, ils rassurent des populations marquées par la guerre moderne et ses bombardiers pourvoyeurs de morts jusque dans les cités.

Alors que les Armées de l'Air deviennent des réalités tangibles, les morts les plus glorieux – Guynemer et Richthofen – agrègent les vertus cardinales de ces chevaliers du ciel et sont offerts en mythes fondateurs pour l'unité du corps. Les As ayant survécu servent ces mythes en les véhiculant et les appuyant de leur charisme. Loin d'être neutres, les représentations qui les entourent impactent leurs sociétés. Ce système liant le mythe et ses assesseurs, le sacrifié originel et les survivants les plus célèbres, doit cependant nous faire relativiser la popularité *des* As compris dans leur ensemble. Une partie de ces aviateurs en effet, une fois le combat terminé, est retombée dans l'anonymat. L'écart entre leur réalité d'Anciens combattants et la figure médiatique de l'As n'en est alors que plus important.