

Les « As » de l'aviation



Lorsque la guerre de 1914-1918 éclate, une aviation à usage militaire se développe peu à peu, d'abord avec des avions de reconnaissance, puis avec des chasseurs et des bombardiers.



Rapidement, les aviateurs fascinent. Les journaux se passionnent pour ces nouveaux héros et créent des rubriques spéciales où sont dressés les portraits de ces chevaliers du ciel. Certains sont récompensés pour faits de guerre exceptionnels et chaque Médaille militaire, Croix de Guerre ou Légion d'honneur est accompagnée d'une citation qui fait l'objet d'une publication dans le *Journal officiel de la République française*. C'est aussi à cette époque qu'est instauré le statut d'« As ». Pour gagner le titre, il fallait que le pilote obtienne au moins cinq victoires homologuées - c'est-à-dire confirmées par deux autres observateurs que le pilote - et que l'avion abattu tombe dans les lignes alliées. Ce processus d'homologation de victoire français était le plus strict de tous, ce qui explique les nombreux débats encore actuels sur l'attribution des victoires homologuées et des victoires probables pour les pilotes issus de différentes nations. Dans l'armée britannique par exemple, un avion ennemi laissé en vrille ou tout simplement mis en fuite était considéré comme une victoire, contrairement aux systèmes appliqués chez les Allemands, Français ou Italiens.

Ainsi, pendant la Première Guerre mondiale, l'aviation française comptera 182 As dans ses rangs.

Quelques As de la Première Guerre mondiale :

- René Fonck, 75 victoires (Français)
- Georges Guynemer, 53 victoires (Français)
- Manfred Von Richtofen ou le « Baron rouge », 80 victoires (Allemand)
- William Bishop, 72 victoires (Canadien)
- Francesco Baracca, 34 victoires (Italien)
- Edward Rickenbacker, 26 victoires (Américain)

Georges Marie Ludovic Jules Guynemer, né le 24 décembre 1894 à Paris 16^e et mort le 11 septembre 1917 à Poelkapelle (Belgique), est l'un des pilotes de guerre français les plus renommés de la Première Guerre mondiale, 53 victoires + 35 non homologuées

il remporta 53 victoires homologuées, plus une trentaine de victoires probables en combat aérien. Volant sur différents types de Morane-Saulnier, de Nieuport et de SPAD VII, SPAD XII canon et sur SPAD XIII sur lequel il fut abattu (S504), il connut succès et défaites (il fut abattu sept fois), affecté durant toute sa carrière à l'Escadrille N.3, dite « Escadrille des Cigognes ».



Le 21 janvier 1915, il devient élève pilote. Il casse beaucoup d'avions à l'atterrissage et hérissé son chef d'escadrille, le capitaine Brocard, mais son instructeur Jules Védrines défend sa cause. Il reçoit son brevet de l'Aéro-Club le 11 mars et le brevet de pilote militaire le 26 avril.

En juin 1915, il est promu au grade de sergent et est décoré de la Croix de Guerre. Ces premières sorties sont des missions d'observation pour renseigner sur les mouvements des troupes et le réglage de l'artillerie ; il y démontre un grand sang-froid qui permet à l'observateur de prendre des photographies. Son avion est souvent touché par des éclats d'obus qui sont colmatés par des rustines de toile rouge, Il devient un as en remportant sa cinquième victoire le 3 février 1916, et est promu au grade de lieutenant en mars. Le 13 mars il est blessé par des éclats au visage, deux balles dans le bras et est évacué pour son deuxième séjour à l'hôpital. Il combat ensuite sur la Somme de juin 1916 à février 1917.

Le 11 septembre 1917, Guynemer ne rentre pas d'une mission de combat. La semaine précédente, les problèmes mécaniques s'étaient accumulés sur les deux avions qui lui étaient attribués. À 8 h 30, avec le pilote Jean Bozon-Verduraz, Guynemer décolle à bord de son SPAD XIII no 2S.504. Il a reçu pour mission de patrouiller la zone Langemark. À 9 h 25, près de Poelkapelle, Guynemer aperçoit un avion d'observation allemand Rumpler esseulé, et plonge dans sa direction. Bozon-Verduraz voit alors plusieurs Fokker au-dessus de lui, et une fois qu'il les eut dispersés, son chef n'était plus en vue. Il revint seul ; Guynemer, lui, ne revint jamais. Ni l'épave de son avion, ni son corps, ni ses effets personnels ne furent retrouvés,

Au moment de sa mort, il avait totalisé 53 victoires homologuées et avait survécu sept fois après avoir été abattu, bien qu'il n'ait jamais embarqué de parachute. Les circonstances exactes de sa mort restent donc, aujourd'hui encore, inconnues. On ignore en effet s'il a été tué dans le crash de son avion ou s'il y a survécu, pour être tué par la suite par des tirs d'artillerie dans le *no man's land*.

René Fonck, né à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) le 27 mars 1894 et mort à Paris le 18 juin 1953 (à 59 ans), est un aviateur et homme politique français.

Pilote de chasse pendant la Première Guerre mondiale, il est l'« as des as » français et alliés avec 75 victoires officiellement homologuées, derrière l'allemand Richthofen qui en comptabilise 80. Cependant, on estime aujourd'hui que René Fonck a abattu à lui seul 142 appareils ennemis.



René Fonck près de son SPAD S.XIII.



René Fonck porte-drapeau de l'aviation française

En tant que pilote d'observation, le 6 août 1916, aux commandes d'un Caudron G4, il force un avion de reconnaissance Rumpler C.I allemand à atterrir derrière les lignes alliées. Après cet exploit, déjà titulaire d'autres victoires, il est muté au Groupe de combat 12 ou « Groupe des cigognes », plus précisément à l'Escadrille 103. Le 30 septembre 1917, il abat près de Dunkerque le pilote allemand Kurt Wissemann, vainqueur quelques jours plus tôt de Georges Guynemer. Ce dernier avait écrit à son propos

« En une heure, sur son Spad, Fonck trouva le moyen de remporter une sextuple victoire : il abattit deux monoplaces et quatre biplaces ! Il a résumé en un jour les principes de la tactique aérienne qu'il a si bien pratiquée : instantanéité, souplesse et coup d'œil, voilà les trois qualités primordiales qui distinguent le vrai

chasseur. L'instantanéité qui lui permet d'exécuter à une vitesse vertigineuse la manœuvre exacte au moment voulu. La souplesse qui lui facilite l'exécution de cette manœuvre. Le coup d'œil qui lui donne les corrections de visée. De ces corrections, la vitesse de l'avion qui poursuit et celle de l'appareil pourchassé sont les facteurs. La chasse aérienne est un sport très dur. Obligeant à voler très haut, elle fatigue beaucoup les organes et force celui qui s'y livre à suivre un régime très sévère. Il faut proscrire les boissons alcooliques, ne boire que modérément du vin, ne faire aucun excès, se maintenir toujours dans une forme parfaite, les poumons doivent être en bon état, les muscles solides, les nerfs bien équilibrés. Il faut, en un mot, avoir une complète santé morale et physique. Faisons notre profit de ces conseils, et gardons pieusement dans notre mémoire les noms de ces jeunes hommes qui les ont mis en pratique d'une façon si belle, de ces rois de l'air qui ont tant fait pour notre France et pour sa gloire aérienne. »

Il ne fut pas rare qu'il abatte plusieurs avions en une journée, jusqu'à six le 9 mai, puis à nouveau le 26 septembre 1918. Selon les dires de l'aviateur Maurice Boyau, lui aussi as de la grande guerre avec 35 victoires dans les communiqués, Fonck ne sera pourtant jamais touché par le feu adverse :

« Fonck dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Ce n'est pas un homme, c'est un oiseau de proie. Là-haut, il sent l'ennemi, il en distingue nettement à 8 ou 10 km sans être vu. Il choisit sa proie. Quelques balles suffisent, il n'y a jamais eu de riposte »

En tant que pilote de chasse, il a mis peu à peu au point une technique de combat qui consiste essentiellement à surprendre l'adversaire, lui porter un coup décisif au plus près et avec un minimum de munitions, et se soustraire à sa riposte. Plus précisément, Fonck qui est un tireur d'élite, n'hésite pas à viser le pilote ennemi plutôt que son avion, ce qui conduit, en cas de tir réussi, à la perte irréversible de l'appareil. Sa forme physique, entretenue par une bonne hygiène de vie, lui permet de supporter facilement les contraintes des longs vols en altitude et le stress du combat. Il n'aura de cesse de professer sa méthode et de former de jeunes pilotes. Lors de ses premiers vols de chasseur solitaire, il privilégie ensuite, avec ses camarades, des dispositifs aériens dans lesquels il se taille la part du lion. Ses avions, SPAD VII, SPAD XIII et SPAD XII-canon, font l'objet de tous ses soins et de ceux de ses mécaniciens, par une mise au point minutieuse et la mise en place d'améliorations techniques astucieuses (systèmes optiques, amélioration de la ventilation du moteur).

René Fonck termine la guerre avec tous les honneurs, arborant une croix de guerre 1914-1918 enrichie de 28 palmes et d'une étoile, la plus « chargée » à ce jour (après celle de Charles Nungesser, arborant 28 palmes et deux étoiles), ainsi que de nombreuses décorations étrangères. De plus, et surtout, son palmarès de pilote de chasse est stupéfiant..

Afin d'obtenir confirmation pour une victoire aérienne, il fallait pour un aviateur français avoir le témoignage de trois personnes indépendantes (à l'exclusion des membres de sa propre escadrille), le type d'appareil ennemi ainsi que le lieu, la date et l'heure du combat. Aussi, un pilote victorieux ne recevait pas automatiquement confirmation pour sa victoire, et le fait que les combats avaient le plus souvent lieu au-delà du front allemand rendait la présence de témoins éventuels encore plus improbable. Alors que toutes les victoires déclarées avaient une existence officielle, seules celles pouvant soutenir la procédure de confirmation faisaient l'objet d'une inscription dans les communiqués militaires, les autres étant considérées comme « probables derrière les lignes allemandes⁴ » Ce mode de fonctionnement sévère donna lieu parfois à une grande disparité entre le nombre de victoires inscrites aux communiqués et le nombre de victoires déclarées par les combattants. René Fonck reçut confirmation pour 75 de ses victoires déclarées, ce qui fut plus qu'aucun autre pilote de chasse français et alliés (bien que toute comparaison entre les palmarès soit douteuse, puisque résultant de procédures d'homologation différentes). Le nombre de ses autres victoires diffère selon les sources, qui cependant s'accordent toutes sur son importance.

Fonck était un personnage assez énigmatique doté d'un sang froid à toute épreuve et d'une capacité plus qu'exceptionnelle dans le tir de précision. Il était capable, et cela a été filmé, de percer une pièce de monnaie à plus de 50 mètres à la carabine. À cette distance un individu normal ne distingue plus la fameuse pièce.

La dernière citation de Fonck fait état de 75 victoires confirmées ainsi que de 69 autres⁵, ce qui ferait un total de 144. D'ailleurs, la trace de 142 victoires confirmées et probables a pu être retrouvée grâce à divers ouvrages historiques et archives militaires. Dans une lettre⁷ adressée par Marie-Anne Fonck à Jean-Paul Belmondo à la sortie du film *L'As des as*, la fille de l'aviateur indique que son père pensait avoir obtenu 127 succès, soit 52 victoires en plus de celles ayant été confirmées, mais en réduisant le chiffre mentionné dans sa dernière citation. Quoi qu'il en soit, l'un comme l'autre fait de lui le très probable as des as de la grande guerre toutes nations confondues, et cela de très loin. En effet, pour ne citer que lui, le baron Manfred von Richthofen, communément considéré comme l'as des as de la Première Guerre mondiale par le jeu hasardeux des comparaisons de palmarès, reçut confirmation des autorités militaires allemandes pour 80 de ses 83 victoires déclarées. Terminant la guerre avec le grade de lieutenant, René Fonck fut le porte-drapeau de l'aviation française lors du défilé de la victoire le 14 juillet 1919.

