

Ronald Hubscher, *Les aviateurs au combat, 1914-1918 : entre privilèges et sacrifice*, Toulouse, Privat, 2016, 326 p.

Damien Accoulon



Historien du social, Ronald Hubscher a notamment travaillé sur les vétérinaires dans la société française et sur l'immigration dans les campagnes, contribuant à mieux comprendre la constitution de groupes sociaux distincts dans nos sociétés¹. Il s'essaie cette fois à un autre ensemble, celui des aviateurs, combattants aussi nouveaux que singuliers dans la Première Guerre mondiale.

Son enquête part de deux constats. D'abord, en dépit de l'abondance des sources écrites, l'attention de l'historiographie s'est focalisée sur les poilus qui ont en grand nombre souffert dans les tranchées, négligeant donc d'autres combattants comme ceux des airs. Ensuite, la dominante culturelle des études sur la Première Guerre mondiale aurait en partie occulté la dimension sociale du conflit et de ses acteurs, malgré certains travaux d'historiens du Collectif de recherche

international et de débat sur la guerre (CRID) 14-18 que Ronald Hubscher cite, et avec lesquels il semble se trouver davantage d'affinités².

Cette histoire des acteurs – et non de l'arme – s'appuie essentiellement sur les archives orales récoltées par le Service historique de l'armée de l'Air (SHAA) à partir de 1974, et conservées au Service historique de la Défense (SHD) à Vincennes. La méthodologie de l'auteur se veut des plus rigoureuses quant à ces témoignages de vétérans dont l'inventaire figure en annexes³. Ne retenant que 104 récits qu'il juge

¹ Ronald Hubscher, *Les maîtres des bêtes. Les vétérinaires dans la société française (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Odile Jacob, 1999, 441 p. ; Ronald Hubscher, *L'immigration dans les campagnes françaises (19^e - 20^e siècle)*, Paris, Odile Jacob, 2005, 478 p.

² Ronald Hubscher paraît notamment marqué par sa lecture de Nicolas Mariot qu'il cite régulièrement. Nicolas Mariot, *Tous unis dans la tranchée ? 1914-1918, les intellectuels rencontrent le peuple*, Paris, Seuil, 2014, 496 p.

³ Ronald Hubscher, *1914-1918 Les aviateurs au combat. Entre privilèges et sacrifice*, Toulouse, Privat,

d'intérêt (sur les 176 de son corpus sur la Première Guerre mondiale), Ronald Hubscher les croise à 700 fiches matriculaires et à 100 dossiers d'officiers du SHAA, permettant de compenser la relative pauvreté des sources écrites laissées par ces aviateurs. À travers ces témoignages, ce sont ainsi quelque 90 000 personnels de l'aéronautique militaire, parmi lesquels 16 800 pilotes et plus de 2 000 observateurs, qui sont évoqués.

Son premier constat est que la fascination pour l'aviation précède le plus souvent sa pratique pendant la guerre. Les urbains, qui peuvent assister aux démonstrations sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux par exemple, sont davantage susceptibles que les ruraux d'entrer en contact avec l'aéroplane en développement. Ayant codirigé une histoire sociale du sport, Ronald Hubscher se montre particulièrement attentif au fait qu'avant-guerre, la pratique sportive est surtout l'apanage de la bourgeoisie, voire de la noblesse, qui s'y exerce dans les lycées et les universités⁴. Cela oriente le recrutement de l'aviation alors que la guerre donne une légitimité à ce qui était auparavant un passe-temps. Dans les premiers temps du conflit, l'aviateur-type est donc un citadin célibataire d'extraction aisée, entré très jeune dans l'aviation puisque la moitié des officiers et les trois quarts des sous-officiers qui l'ont intégrée avaient moins de 25 ans.

En observant « un groupe homogène de galonnés dont il devenait possible d'appréhender l'*ethos*⁵ », cette étude des aviateurs se veut aussi l'occasion d'une sociologie historique des officiers, prolongeant l'étude d'Emmanuel Saint-Fuscien sur les officiers dans la Première Guerre mondiale⁶. Composée à majorité d'officiers (37 %) et de sous-officiers (28 %), dans un renversement exceptionnel de la hiérarchie militaire normale, l'aviation devient pour Ronald Hubscher un terrain propice à la compréhension des relations entre officiers.

S'appuyant sur une étude statistique fine, l'auteur défend son intuition que ces relations sont essentiellement le fruit de l'avant-guerre, les anciennes élites ayant convergé vers la cinquième arme, singularisant par là même l'aéronautique au sein de l'institution militaire. « Nous formulons l'hypothèse que [le choix d'intégrer l'aéronautique] ne doit rien au hasard, mais serait dans une large mesure le désir de transposer au sein de cette arme nouvelle une position dominante acquise dans le civil par nombre d'aviateurs⁷. » De fait, plus des deux tiers des pilotes sont issus de milieux aisés, ce que peut en partie expliquer la nécessité d'une formation supérieure pour satisfaire aux exigences d'une arme technique. Le développement des escadrilles ouvre ensuite le recrutement aux hommes du rang.

Disposant des faveurs de la presse, les aviateurs se démarquent par leurs habits et

2016, p. 299-304

⁴ Jean Durry, Ronald Hubscher, Bernard Jeu (dir.), *L'histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 1992, 559 p.

⁵ Ronald Hubscher, *1914-1918...*, *op. cit.*, p. 14

⁶ Emmanuel Saint-Fuscien, *À vos ordres ? La relation d'autorité dans l'armée française de la Grande Guerre*, Paris, EHESS, 2011, 311 p.

⁷ Ronald Hubscher, *1914-1918...*, *op. cit.*, p. 20-21

une prestance volontairement différente de celle des autres militaires, évoquant des sentiments mitigés aux fantassins qui envient la qualité de la vie sur le terrain d'aviation. Des expériences combattantes radicalement différentes dont semblent conscients les vétérans sondés, à l'image de Louis Lelandais, d'abord passé par l'infanterie coloniale, qui explique qu'« il y avait la guerre, et il y avait l'aviation⁸ ».

C'est l'une des forces de cet ouvrage que de replacer la guerre aérienne dans son contexte pour mettre en lumière « l'esprit aviateur » résultant d'usages et de conduites venus tant du monde sportif que de la cavalerie et de la bonne société éduquée. L'aviation militaire est entendue comme la continuation d'un sport, empreint d'une distinction nobiliaire héritée de la cavalerie. La bourgeoisie apporte l'esprit de compétition entre les meilleurs, que Ronald Hubscher rapproche du darwinisme social. Ces éléments ont façonné un discours stéréotypé pleinement intégré par les pilotes : un « esprit aviateur censé renvoyer l'image d'une communauté unie par une même passion, peu soucieuse de hiérarchie et de statut social, et dans laquelle seule la compétence prise dans son sens le plus large et les qualités personnelles feraient la différence et classeraient l'individu⁹ ». Les rapports d'autorité sont ainsi très différents de ceux du reste de l'armée en raison de la concentration des gradés et de l'esprit d'indépendance que revendiquent les aviateurs. En résulte une certaine souplesse, n'empêchant pas l'obéissance aux chefs qui affichent des qualités militaires avérées et adhèrent aux valeurs communément partagées par les escadrilles.

Ronald Hubscher est alors particulièrement habile à démontrer le décalage entre l'idée d'un esprit aviateur sans frontière et sa réalité, les pilotes français comptant assez rarement parmi leurs camarades des membres d'autres unités, notamment étrangères. L'escadrille semble ainsi constituer une unité très solidaire mais relativement hermétique, exclusive du reste des combattants – bien que la discordance des témoignages ne permette pas de généraliser la nature mouvante des liens de camaraderie. Le lecteur n'en relève pas moins l'écart croissant entre représentations et réalité des pratiques, l'efficacité prenant assez naturellement le dessus sur les idéaux chevaleresques. Des écoles de formation sont mises en place pour faire face aux besoins croissants en hommes entraînés à cette nouvelle arme. Ronald Hubscher est attentif à recouper les sentiments des vétérans sur leurs conditions de vie et d'entraînement, alors que le risque de mort, omniprésent, impose une rigueur physique et mentale exemplaire.

Plus convenue, la fin de l'ouvrage est inégale alors que Ronald Hubscher revient sur les figures légendaires d'as – pilotes ayant officiellement abattu cinq avions ou plus – pour en déconstruire certains lieux communs. Guynemer, replacé dans son mythe, voit son image débattue par certains de ses anciens camarades qui n'hésitent pas à évoquer leur faible affection pour le Nordiste. Les autres portraits présentent une vision relativement dépassée de Fonck, Navarre, Garros, Nungesser et ne visent qu'à préparer la mise en tension avec les témoignages d'autres pilotes que la propagande

⁸ *Ibid.*, p. 132

⁹ *Ibid.*, p. 164

n'a pas aussi bien servis pendant la guerre, éveillant les jalousies. « Loin de former une entité homogène, le milieu des aviateurs se constitue en petites chapelles dans une interconnaissance de proximité fondée sur le territoire et sur le type d'activités exercées, dont l'importance et le caractère symbolique sont définis arbitrairement selon une échelle de valeurs inventée par les uns, contestée par les autres¹⁰. » Ronald Hubscher rappelle la mésestime des chasseurs pour les bombardiers, mais aussi le sentiment des observateurs d'être sous-estimés. Chargés notamment de faire le relevé des positions ennemies, ils sont souvent plus qualifiés que leurs pilotes mais méconsidérés par ceux-ci, expliquant des relations parfois quelque peu distendues. Les hiérarchies sociales sont réinvesties dans les escadrilles entre des pilotes de haute extraction habitués à être servis et les mécaniciens, souvent issus de milieux plus modestes. Si l'idée que l'aviation gomme les distinctions sociales reste vive, le masque tombe rapidement à travers les différents témoignages. Pratique du poker, maîtrise de l'anglais, relations communes aux gens de la bonne société sont autant d'éléments qui favorisent la continuation de l'entre-soi d'avant-guerre et des places « naturellement » différentes sur les tablées de l'escadrille, même si des circulations entre les différents mondes ne sont pas exclues. Est ainsi entretenue « une distance sociale jamais affichée brutalement » au sein même des corps d'officiers¹¹, marquant bien selon Ronald Hubscher comment les différentes classes sociales n'ont pas été transcendées par la guerre, mais bien au contraire renforcées.

Le soulagement de la victoire paraît moins net chez les pilotes que chez les fantassins, peut-être parce que la paix remet en question leur statut et éveille des incertitudes. Ronald Hubscher relève en général l'accomplissement de belles carrières. Certains poursuivent l'activité d'avant-guerre, d'autres empruntent une autre voie en capitalisant sur l'expérience du vol. « Il semble que la guerre dans l'arme aérienne, loin d'avoir bouleversé lors du retour à la vie civile le statut professionnel et social des personnes, n'a en rien gêné les situations acquises ou en passe de l'être et même a permis leur amélioration, voire une certaine mobilité ascensionnelle¹². » Mais la camaraderie entre aviateurs a-t-elle survécu à la guerre ? Le professeur émérite laisse cette question en suspens, comme un appel aux recherches futures.

« Souhait[ant] enrichir et nuancer la représentation du monde des combattants trop souvent réduite à la figure du poilu¹³ », Ronald Hubscher renouvelle opportunément les études sur l'aviation dans la Première Guerre mondiale. On regrettera cependant une bibliographie exclusivement française qui ne permet pas de mise en perspective, même ponctuelle, du vécu des pilotes quand les travaux de Christian Kehrt mettent par exemple en lumière des trajectoires très similaires du côté allemand¹⁴.

Si la force de l'ouvrage est d'égrener les témoignages et les anecdotes sur les pilotes pour illustrer son propos, c'est aussi sa faiblesse, l'accumulation provoquant parfois

¹⁰ *Ibid.*, p. 236

¹¹ *Ibid.*, p. 294

¹² *Ibid.*, p. 281

¹³ *Ibid.*, p. 20

¹⁴ Christian Kehrt, *Moderne Krieger, die Technikerfahrungen deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2010, 496 p.

des lourdeurs en rompant le fil du récit. La lecture n'en est pas moins agréable et les quelques erreurs ponctuellement relevées n'affaiblissent pas la qualité de la recherche (« Mazéville » au lieu de Malzéville, 75 victoires à von Richthofen au lieu de 80, « Wibout » au lieu de Wibault, « Audouin-Rouzeau » et « Mathieu » au lieu d'Audouin-Rouzeau et Mahieu¹⁵).

En historien d'expérience et face au caractère lacunaire de ses sources, Ronald Hubscher s'est voulu prudent quant à plusieurs de ses conclusions, notamment sur le patriotisme des pilotes. Un commentaire plus poussé sur la question aurait pourtant trouvé toute sa place dans cette étude alors que les liens entre l'aviation et les mouvements de droite nationaliste sont bien connus pour l'entre-deux-guerres. Une piste supplémentaire offerte par l'émérite aux jeunes historiens qui verront dans ce travail un modèle de recherche à suivre et à dépasser.

¹⁵ Ronald Hubscher, *op. cit.*, p. 143, 178, 278 & 312-314