Stratégie aérospatiale

Sous la direction de Bénédicte Chéron et Olivier Zajec

Image et identité de l'aviateur

Préface du général d'armée aérienne Manuel Alvarez,
inspecteur général des armées – air et espace

Centre d'études stratégiques aérospatiales

La Documentation française

Centre d'études stratégiques aérospatiales

Image et identité de l'aviateur

Sous la direction de Bénédicte Chéron
et Olivier Zajec

La Documentation française

Collection dirigée par Jérôme de Lespinois

Titres déjà parus :

– Jérôme de Lespinois (dir.), *La doctrine des forces aériennes françaises 1912-1976,* 2010.
– Jérôme de Lespinois (dir.), *Politique, défense, puissance : 30 ans d'opérations aériennes,* 2011.
– Robert Pape, *Bombarder pour vaincre,* Jean-Patrice Le Saint (trad.), 2011.
– Camille Grand, Grégory Boutherin (dir.), *Envol vers 2025,* 2011.
– Hans Ritter, *La Guerre aérienne,* Horst Gorlich (trad.), 2013.
– Sébastien Mazoyer et *alii* (dir.), *Les drones aériens : passé, présent, avenir. Approche globale,* 2013.
– Louis Péna, *50 ans d'enseignement pour une doctrine aérienne générale (1949-1999),* 2014.
– Corentin Brustlein, Étienne de Durand et Élie Tenenbaum, *La Suprématie aérienne en péril,* 2014.
– Mickaël Aubout, *Les Bases de la puissance aérienne 1909-2012,* 2015.
– Jérôme de Lespinois (dir.), *Anthologie mondiale de la stratégie aérienne,* 2020.
– Matthieu Gantelet, *Du militaire au politique : une biographie du général Paul Stehlin (1907-1975),* 2020.
– Patrick Facon, *L'armée de l'air en quête de son identité,* 2020.
– Tony Morin (dir.), *Fait aérien, arme aérienne et culture,* 2020.
– Jérôme de Lespinois (dir.), *Le destin d'une aviation victorieuse. L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre,* 2022.
– Louise Matz et Camille Trotoux (dir.), *Éthique de la puissance aérienne et de la maîtrise du domaine spatial,* 2022.
– Ivan Sand, *Géopolitique de la projection aérienne française de 1945 à nos jours,* 2022.
– Michel Fleurence, *Le prix de la puissance aérienne. Histoire financière des forces aériennes françaises des origines au début des années 1950,* 2023.

Hors collection :

– Patrick Facon, *Histoire de l'armée de l'air,* 2009.

Couverture : Thierry Gérard, SIRPA Air.

« En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute production partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2025
ISBN : 978-2-11-157792-3 (papier)
978-2-11-157793-0 (PDF web)

Préface

Général d'armée aérienne Manuel Alvarez,
inspecteur général des armées – air et espace

L'histoire de l'aviation militaire repose sur les hommes et les femmes qui ont forgé son identité, façonné son image et incarné ses valeurs. Depuis les premiers vols héroïques jusqu'aux missions stratégiques contemporaines, l'aviateur est une figure qui peut intriguer, inspirer et interroger. Qui sont ces pilotes, ces mécaniciens, ces stratèges de l'air et désormais de l'espace ? Quels récits, quelles représentations collectives ont contribué à construire leur identité au fil du temps ?

Issu des riches interventions du colloque sur « l'identité de l'aviateur » de mai 2022 que j'avais eu l'honneur de conclure, cet ouvrage propose une plongée au cœur de cette thématique complexe, en constante évolution. À travers une approche historique, sociologique et médiatique mêlant les contributions de civils et de militaires, il met en lumière les multiples facettes de l'aviateur : pionnier intrépide, héros de guerre, technicien de pointe, acteur de la dissuasion, mais aussi communicant et ambassadeur d'une force armée moderne qui gagne en opérations.

L'image de l'aviateur, comme toute construction symbolique, est donc le fruit d'un héritage et d'une adaptation permanente aux réalités opérationnelles et aux mutations technologiques. Des premiers as de la Grande Guerre aux pilotes de drones d'aujourd'hui, l'aviation militaire a su conjuguer tradition et innovation, mythe et pragmatisme, engagement individuel et responsabilité collective.

En effet, l'aviation ne se résume pas au seul pilote. Derrière chaque vol, chaque mission, se trouve un collectif dédié, une chaîne humaine unie par une même mission à accomplir. Mécaniciens, contrôleurs aériens, fusiliers commandos, personnels de soutien au sol : tous contribuent à la réussite des opérations aériennes, repoussant sans cesse les limites de l'aéronautique et garantissant la sécurité et la performance des aéronefs. Ils sont partie prenante de cette aventure, les artisans silencieux sans qui la mission ne pourrait pas être exécutée.

Grâce aux contributions réunies dans cet ouvrage, le lecteur découvrira comment l'identité de l'aviateur s'est construite à travers les époques, comment elle s'est inscrite dans l'imaginaire collectif et comment elle continue de se redéfinir face aux défis du XXIe siècle. Il s'agit là d'une réflexion essentielle pour comprendre non seulement les réalités d'un

métier hors du commun, mais aussi les enjeux stratégiques et humains qui façonnent une armée de l'air et de l'espace qui doit désormais déployer sa puissance militaire dans tout le continuum air-espace, en conquérant notamment la très haute altitude, et produire ses effets à la fois dans les milieux physiques, mais aussi dans les champs immatériels. Plus que jamais, il est attendu de l'aviateur un esprit pionnier pour comprendre et exploiter les situations et potentialités nouvelles, de l'agilité pour s'adapter rapidement à l'évolution de l'environnement opérationnel et notamment de la menace, et une ouverture sur tous les acteurs de la société et nos alliés et partenaires.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Table des matières

Préface. – Général d'armée aérienne Manuel Alvarez, inspecteur général des armées – air et espace 3

Introduction. – Bénédicte Chéron 7

PREMIÈRE PARTIE : LES HÉRITAGES 11

Hugo Hérubel. – L'incarnation de la figure de l'aviateur dans le cinéma et la presse : du pionnier au héros (1906-1914)..... 13

Édouard Léon-Bottarelli. – Images et identité du chef d'escadrille français de la Première Guerre mondiale..... 19

Aude-Marie Lalanne Berdouticq. – L'invention médicale du pilote, la Grande Guerre et la naissance des tests d'aptitude de l'aéronautique militaire, France-Angleterre-Italie 31

Justin Lecarpentier. – L'image du pilote de raid dans la presse 43

Jean-Baptiste Manchon. – La figure de l'aviateur colonial dans l'aviation française avant la Seconde Guerre mondiale 53

François Pernot. – L'image et l'identité de l'aviateur FAFL 67

Bénédicte Chéron. – Du technicien des années 1960 à l'opérationnel des années 1990, le tournant de la guerre du Golfe 77

DEUXIÈME PARTIE : IMAGES ET IDENTITÉS AU PRÉSENT 91

Camille Trotoux. – Une ou plusieurs identités ? 93

Paul Menon-Bertheux. – Le projet COTAM : une initiative de valorisation de l'identité du transporteur 103

Romain Desjars de Keranrouë. – Distance et identité, une responsabilité spécifique pour l'aviateur..... 113

Gérard Dubey. – « Toucher la lune » : le rêve d'être aviateur à l'ère des drones..... 121

Amaury Colcombet. – Une identité entre tensions et responsabilités..... 127

Franck Cognard. – Informer sur l'armée de l'air et de l'espace : temporalités, sujet, interlocuteurs 133

Brian Kalafatian. – De la tête brûlée au communicant : évolutions et mutations de l'image des astronautes en Occident 137

Conclusion. – Olivier Zajec..... 149

Table des auteurs 151

Introduction

Bénédicte Chéron

En 1919, un album illustré est publié par Hachette. Intitulé *Sous les cocardes*, il est dessiné et écrit par Marcel Jeanjean et préfacé par le capitane Georges Madon. Tous deux ont combattu pendant la guerre dans les airs et par les airs. Leurs parcours sont caractéristiques de l'histoire naissante de l'aviation. Le premier fait son service militaire dans la cavalerie et devient aviateur en 1917 au premier groupement d'aviation de Dijon-Longvic. Le second, breveté en 1911, devenu militaire en 1912, est un pilote expérimenté avant même le début des hostilités en 1914. Les deux hommes se sont rencontrés en 1915[1]. L'ouvrage pose les piliers d'une histoire naissante : les grandes planches en couleurs, composées chacune de deux dessins, alternent avec des pages mélangeant textes (à l'écriture manuscrite) et petites illustrations. Les textes mettent en scène toutes les étapes et facettes les plus constitutives de la vie des aviateurs : les « souvenirs d'école », « le brevet », « les pontifes » (les grands anciens ayant accédé aux hautes responsabilités), « l'acrobatie », « le mécano », « les installations », « les pilotes », « l'interview de l'as », « les observateurs », « la mode », « le bombardement de nuit », « les rampants », « les marraines », « le combat », « les insignes ». Les grandes planches entrecalées donnent à voir des tranches de vie qui affichent surtout les avions, en gros plans, colorés, dans tous leurs usages possibles.

L'armée de l'air n'existe pas encore comme organisation humaine et militaire : l'institutionnalisation progressive de ce nouveau groupe combattant répond dans l'entre-deux-guerres « *à la nécessité de trouver une organisation efficace pour employer l'avion dans un cadre militaire* », mais elle demeure finalement « *incomplète* » et « *inachevée* » au moment de la défaite de 1940[2]. Pourtant, des pans entiers de l'image des hommes qui la constitueront et la feront vivre sont déjà fixés au lendemain de la Première Guerre mondiale. En matière de représentations, les aviateurs n'échappent pas au sort des autres combattants : la guerre est, aussi, un spectacle visuel. L'un des premiers films tournés par les frères Lumière, en 1899, met en images la scène du tableau d'Alfred de Neuville de 1873, *Les Dernières Cartouches*, qui reconstitue une scène de résistance française héroïque contre les Prussiens, pendant la bataille de Bazeilles, en 1870. Alors que pendant la Première Guerre mondiale l'image envahit la presse devenue média de masse, sous forme d'illustrations ou de photos[3], les aviateurs entrent en scène à leur tour après avoir été, avant-guerre, les pionniers d'une aviation indifféremment civile et militaire.

---

[1] Georges Madon raconte dans la préface avoir rencontré Marcel Jeanjean à Dombasle-en-Argonne alors qu'il était « chargé de mettre au monde un journal du front […] Avec lui, nous fîmes *Le Canard poilu* et son supplément *Le Lapin à plumes* ».

[2] Jérôme de Lespinois, « Introduction », *in* Jérôme de Lespinois (dir.), *Nouvelle histoire de l'armée de l'air et de l'espace*, Éditions Pierre de Taillac, 2022.

[3] Joëlle Beurier, « La Grande Guerre, matrice des médias modernes », *Le Temps des médias*, vol. 4, nº 1, 2005, p. 162-175.

Sous les cocardes est alors un album emblématique parce que sa trentaine de pages offre une forme d'exhaustivité : autour de l'avion et de son pilote, toute une vie s'organise déjà, faite des missions complémentaires et indispensables à l'envol et au bon fonctionnement de la machine, d'installations techniques, de lieux de vie parmi lesquels le bar est en bonne place, de grands anciens qui délivrent leurs conseils et tentent de mettre en place une organisation à coup de consignes et de missives, de tenues et d'insignes qui installent une identité propre, distincte de celle des autres combattants.

Beaucoup des aviateurs ont une expérience antérieure sous l'uniforme, dans la cavalerie, par exemple, mais une nouvelle page de l'histoire militaire s'ouvre. Or, il n'y a pas d'histoire militaire sans combats héroïques, et dans ce registre-là, aussi, l'image et l'identité de l'aviateur combattant se fixent, à bien des égards, dès la Grande Guerre. Une image d'Épinal raconte en 1915 « *Trois hauts faits du célèbre aviateur Pégoud* » : elle installe un récit propre à adapter les tropes traditionnels de l'héroïsme guerrier à la nouvelle arme aérienne : Pégoud est un aventurier, il défie les airs autant que le feu ennemi qui le menace à chaque instant, anéantit l'adversaire au sol comme dans les airs. Le récit de sa mort achève d'en faire un héros : « *Au cours d'un combat héroïque livré le 31 août 1915 au matin au-dessus de Petite Croix, le sous-lieutenant Pégoud a trouvé une mort glorieuse. Seul à bord de son appareil, comme toujours à la fois pilote et combattant, il avait attaqué un avion allemand et tiré sur lui plusieurs bandes de mitrailleuses lorsqu'il fut atteint par une balle qui le tua sur le coup*. » La solitude du héros guerrier, tel que décrit par Dumézil est bien là ; par la mort « *sur le coup* », il échappe, en outre, à la déchéance physique. Le héros tombe au sol avec son appareil, comme le cavalier tué avec son cheval au combat. Un nouveau type de héros combattant trouve place dans le récit de la guerre[4].

L'histoire de ces premiers aviateurs militaires cependant demeure largement entremêlée avec celle de l'aviation civile qui a précédé la Première Guerre mondiale. Le milieu commande, et commande aussi les différents types de récits : le destin du héros du combat aérien continue d'être lié à celui qui persiste à explorer et repousser les limites physiques des nouvelles machines inventées et perfectionnées pour voler plus loin et plus vite, plus habilement aussi. La mise en place d'une organisation militaire dédiée à ce nouveau mode d'action contribue peu à peu cependant à ancrer une image et une identité propres à ceux qui volent ou font voler les autres non pas seulement pour triompher des pesanteurs et des obstacles d'un milieu, mais aussi pour vaincre un ennemi. Après la Seconde Guerre mondiale, c'est chose faite. Une histoire particulière s'écrit, dans une recherche identitaire qui continue cependant, à bien des égards, de tâtonner, tiraillée entre les axes narratifs de l'innovation technique et ceux qui laissent une place aux hommes, au sol ou dans les airs[5].

---

[4] Bénédicte Chéron, « L'aviateur, preux chevalier ou héros moderne », *in* Nicolas Beaupré, Gerd Krumeich, Nicolas Patin et Arndt Weinrich (dir.), *La Grande Guerre vue d'en face*, Mission du Centenaire, Albin Michel, DHIP IHA, 2016, p. 92-95.

[5] Patrick Facon, *Histoire de l'armée de l'air*, La Documentation française, 2016.

Ce sont ces strates successives que cet ouvrage tente de restituer. Le fait aérien est porteur d'un imaginaire riche et naît lui-même, pour une part, de l'imagination un peu folle et pluriséculaire de ceux qui ont, il y a longtemps déjà, envisagé de défier la gravité[6]. La journée d'étude dont ces pages sont le résultat a voulu se pencher sur l'image et sur l'identité de ceux qui font vivre le fait aérien sous l'uniforme et explorer comment, au fil du temps, des innovations techniques et des contextes d'emploi ont émergé et interagi des figures d'aviateurs, au sol et dans les airs. Ces strates successives ont sédimenté depuis le début du XXe siècle, reconfigurant en permanence l'articulation ente l'« *heroic leader* » et le « *manager technicien* », tels que définis par le sociologue américain Morris Janowitz[7]. Dans les images portées vers l'extérieur, la grande bascule de l'arme nucléaire à partir des années 1960, si elle est un moteur interne de profondes reconfigurations identitaires, demeure pour une large part une abstraction et une fiction dans les représentations auxquelles le grand public a accès.

Dénouer les fils de cette histoire au long cours aide à mieux saisir qui sont les aviateurs du XXIe siècle, alors que plus d'un siècle après les premiers combats aériens, ils déploient désormais leurs savoir-faire jusqu'au domaine spatial. Cela permet aussi de tenter d'appréhender comment la société dans son ensemble peut comprendre qui ils sont et le sens de leur action : à partir de cette identité des images sont portées vers l'extérieur, par des contacts directs ou par leur médiatisation. Si elles peuvent être fidèles aux réalités vécues sous les uniformes de l'armée de l'air et de l'espace, les représentations ne sont jamais totales ni exhaustives : elles dessinent des facettes dont le sens ne peut être trouvé que lorsqu'elles s'ordonnent à une finalité commune.

Cette finalité est partagée par les trois armées : ce qui fonde les particularités de la vie militaire, quelle qu'elle soit, c'est cette spécificité qui consiste à devoir porter un dommage à un ennemi par une action collective violente sur ordre de l'autorité politique[8]. L'action militaire ne se résume pas à cette finalité mais c'est bien elle qui ordonne toutes les facettes de la vie militaire dans leur grande diversité. Il n'en va pas différemment pour l'armée de l'air, dans une déclinaison liée à ses particularités. Son utilisation dans des rapports de force politiques, par l'affrontement direct, la dissuasion ou le transport, n'est compréhensible que dans l'hypothèse toujours possible de la contribution à la mise en œuvre d'une violence collective.

Cette question peut guider la lecture de ces pages. Les historiens, les sociologues, le journaliste et les aviateurs qui y livrent leur analyse y répondent tous, d'une manière ou d'une autre. La première partie vise à éclairer le long XXe siècle et les strates sédimentées qu'il nous laisse. Ces étapes participent à l'histoire, mais aussi à la mémoire collective de l'aviation militaire française et de la société tout entière ; les images, parfois leurs simples bribes, auxquelles le grand public a encore accès aujourd'hui, par l'enseignement scolaire, par la culture et par

---

[6] Tony Morin (dir.), *Fait aérien, arme aérienne et culture*, La Documentation française, 2021.
[7] Morris Janowitz, *The professional soldier, a social and political portrait*, Free press, 1960.
[8] Bernard Boëne (dir.), *La Spécificité militaire*, Armand Colin, 1990.

l'ensemble des représentations médiatisées constituent un substrat qui ne s'efface pas. Sur lui, s'élaborent les identités présentes des aviateurs, faites de la technique sans cesse évolutive, de la distance qui s'accroît entre celui qui détient le pouvoir d'agir et la cible, de l'extension spatiale des lieux du déploiement de la force. Cette histoire qui se poursuit est celle sur laquelle se fonde la relation entre l'armée de l'air et de l'espace et les Français au nom de qui elle déploie sa force.

PREMIÈRE PARTIE

LES HÉRITAGES

L'incarnation de la figure de l'aviateur dans le cinéma et la presse : du pionnier au héros (1906-1914)

Hugo Hérubel

Progressivement au début du xx^e siècle, l'information aérienne occupe la place des rubriques sportives dans les journaux. Si jusqu'en 1905 « *l'aérostation demeure l'expression la plus concrète de la conquête de l'air* »[1], l'aéroplane supplante dès 1906 le statique, considéré comme vieillissant par l'immobilité relative des vols. Au cinéma qui en est alors à ses prémices, la modernité aérienne intéresse presque immédiatement les dirigeants et opérateurs de vues, notamment chez Gaumont et Pathé. Si la médiatisation de l'aviateur est importante, l'information aérienne en général est indissociable de l'information qui mentionne un spectacle. Ainsi, c'est lors des événements que l'information est donnée, que l'aviateur est médiatisé par ses records et présentations d'appareils. Un véritable imaginaire médiatique se construit autour de la technique et de l'innovation, la modernité est mise en scène et le sens donné à l'information aérienne se précise. L'aviateur, quant à lui, reste indissociable de son appareil, il fait corps avec lui. Ainsi, dans la mesure où l'on considère le spectacle aérien comme sportif à partir de ses débuts, l'aviateur prend presque immédiatement cette image de *sportsmen*[2]. Décrite par l'historien du sport Luc Robène, la mise en place de l'imaginaire s'articule alors en trois temps : « *Entre 1905 et 1913, la construction du discours médiatique (mise en écriture et images) permet de distinguer trois phases distinctes au cœur desquelles le rapport à l'aéronautisme change de nature. Émergent alors trois figures idéales typiques du sportif de l'air : le* sportsman, *aéronaute distingué ; le pionnier aviateur ; le pilote expert, aventurier du lointain*[3]. » L'aviateur militaire reste proche de l'image du pilote civil. Il s'agit donc ici de s'interroger sur l'installation de la figure de l'aviateur dans un paysage médiatique déjà très occupé par les autres sports et d'observer comment émerge un imaginaire collectif autour de la figure du pilote.

L'aviateur, un sportif à part entière

Médiatiser l'aérien

Le cinéma et la presse restent au début du xx^e siècle les organes médiatiques les plus importants. Si l'on exclut la carte postale qui peut être considérée comme

[1] Luc Robène, *Nacelles*, « L'aviation c'est du sport ! Images et représentations de l'aéronautique dans la presse sportive de la Belle Époque. L'exemple de *La Vie au Grand Air* (1900-1914) », 2016.
[2] Benoît Lenoble, *Hypothèses*, « L'aéroplane et le ballon vus par le journal. *Technique aérienne et imaginaire médiatique en France (de 1906 au début des années 1920)* », 2006, p. 209-220.
[3] *Ibid.*

diffuseur d'information[4], l'importance de ces deux modernités est indéniable. Des quotidiens aux journaux spécialisés, des magazines aux feuilles éphémères, l'industrie de la presse est dans son âge d'or donnant alors une parole et une existence publiques à de nouvelles catégories de la population.

Pour l'aéronautique, plus de trente titres de presse spécialisée voient le jour jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. En reprenant le modèle du *Vélo*, premier journal sportif spécialisé de France créé en 1892, le monde aérien se munit d'un grand nombre de titres s'attachant à présenter toutes ses qualités. La grande quantité de titres spécialisés autour de l'aéronautique affirme cet engouement rapide pour ce nouveau sport mécanique.

Naissance des titres de presse spécialisée aéronautique

Année	Avant 1900	Entre 1901 et 1906	Entre 1907 et 1908	Entre 1909 et 1911	Entre 1912 et 1914
Nombre de titres créés		22	5	17	7

Source : E. Petit, *La Vie quotidienne dans l'aviation en France au début du xx^e siècle : 1900-1935*, Paris, Hachette, 1977, 285 p.

L'intérêt porté à l'aéronautique par le cinéma apparaît sensiblement au même moment que l'avènement des actualités filmées et du journal d'actualités. Jusqu'en 1908, l'aéronautique n'est réservée qu'aux amateurs chevronnés et industriels de la « *classe des loisirs*[5] » qui disposent de temps pour cette modernité naissante. L'aéronautique dans les actualités filmées constitue une véritable approche du sujet. À la suite de l'engouement du public pour les nombreux prix et meetings qui couvrent la période 1906-1914, le cinéma participe également à la représentation de cet imaginaire collectif.

Médiatiser l'aviateur

Le 23 octobre 1906, le Brésilien Alberto Santos-Dumont réalise le premier vol public contrôlé de l'histoire dans la plaine de jeux de Bagatelle près de Paris et remporte le prix Archdeacon[6]. C'est lors de cet événement que semble naître l'aviateur, ou du moins ce que sera l'aviateur : un homme qui maîtrise sa machine. Il ne s'agit pas bien sûr du premier homme à s'envoler à bord d'un « *plus lourd que l'air*[7] ». Le Français Clément Ader en 1890 avait tenté de s'élever, sans que son vol ait été attesté. En 1903, les frères Wright s'étaient envolés à bord de leur *Flyer* sans pour autant que le public soit convié. Ainsi, ce vol contrôlé fait date parce qu'il est très médiatisé. Alberto Santos-Dumont est déjà un sportif accompli. Aérostier, concourant à des prix depuis de nombreuses années déjà, il dispose d'une certaine reconnaissance auprès du public comme de la presse.

---

[4] Sandrine Bouiller, *Un siècle en images : le Sud-Ouest vu par Labouche frères*, Toulouse, Privat, 2018, 250 p.

[5] Selon Thorstein Veblen, *Théorie de la classe de loisir*, Paris, Éditions Gallimard, 1970, 322 p.

[6] Du nom de l'avocat et mécène français Ernest Archdeacon, le prix de 3 000 F est proposé à quiconque réussit à voler au moins 25 m à bord d'un appareil à moteur.

[7] Terme utilisé pour désigner les aéroplanes, par opposition aux ballons et autres statiques.