

Charles Eugène Jules Marie Nungesser naît le 15 mars 1892 à Paris, dans le 10^e arrondissement. Fils d'Eugène Nungesser et de Laure Prignet, il grandit dans un foyer marqué par le divorce de ses parents alors qu'il n'a que sept ans. Partagé entre Saint-Mandé, où son père tient une boucherie, et Valenciennes, ville d'origine de sa mère, le jeune Charles développe très tôt un caractère indépendant et un goût prononcé pour l'effort physique. Il pratique la boxe, le football, la natation, le cyclisme et la course à pied avec la même intensité qu'il mettra plus tard dans le combat aérien.

De 1905 à 1907, il suit les cours de l'École nationale professionnelle d'Armentières – devenue depuis le lycée Gustave-Eiffel – où il obtient un brevet de mécanicien-électricien. Élève médiocre sur le plan scolaire, il fait cependant preuve d'une vivacité d'esprit remarquable et d'un joli coup de crayon. Dès l'âge de quinze ans, il quitte le cadre scolaire pour partir seul en Amérique du Sud, d'abord à Rio de Janeiro à la recherche d'un oncle introuvable, puis à Buenos Aires. Là, il enchaîne les métiers les plus divers : manœuvre, mécanicien automobile, cow-boy, dresseur de chevaux, boxeur. Il participe en 1909 à l'un des premiers raids automobiles de la cordillère des Andes et s'initie au pilotage sur un Blériot appartenant à un ami, découvrant une passion qui ne le quittera plus. Après avoir finalement retrouvé son oncle et travaillé quelque temps dans sa plantation de canne à sucre de la province de Buenos Aires, Nungesser rentre en France en juin 1914, quelques semaines avant le déclenchement de la guerre.

Le « *Hussard de la Mors* »

Mobilisé en août 1914, Charles Nungesser est incorporé au 2^e régiment de hussards. Il se distingue dès les premiers jours du conflit. Le 3 septembre 1914, au cours d'une reconnaissance, son officier est blessé. Nungesser le met à l'abri, puis, avec l'aide de quelques fantassins, s'empare d'une automobile allemande de marque *Mors*, une puissante 40 chevaux, après avoir neutralisé ses occupants. Il rapporte les documents stratégiques que contenait le véhicule en traversant une zone battue par les feux ennemis. Ce fait d'armes audacieux lui vaut la Médaille militaire et une citation à l'ordre de l'armée, ainsi que le surnom qui le suivra désormais : le « *Hussard de la Mors* », jeu de mots entre la marque de l'automobile et la mort qu'il n'a cessé de défier.

Fort de cette distinction et de son expérience de mécanicien et de pilote, Nungesser obtient son transfert dans l'aviation et intègre l'école de pilotage militaire d'Avord en janvier 1915. Il y réussit brillamment et obtient son brevet de pilote le 2 mars 1915.



Planches tirées de la BD « Histoires de pilotes – Charles Nungesser, l'ange de fer ». Idées + Éditions.

Le bombardier devenu chasseur : de la VB 106 à la N 65

Le 8 avril 1915, Nungesser rejoint l'escadrille VB 106, stationnée à Dunkerque, où il pilote un bombardier Voisin III. Il est accompagné de son mécanicien, le maître ouvrier Roger Pochon, qui devient son fidèle compagnon de vol et son ami. En l'espace de quelques mois, il accomplit 53 missions de bombardement sur les gares, dépôts et positions allemandes des Flandres. Mais Nungesser ne se contente pas du bombardement : chaque sortie est pour lui l'occasion de chercher le combat aérien.

Le 31 juillet 1915, alors que l'escadrille est désormais basée à Nancy, sur le plateau de Malzéville, Nungesser et un mitrailleur d'occasion abattent un biplace Albatros au cours d'un engagement avec cinq appareils ennemis. L'avion allemand, forcé de se poser entre les lignes, est capturé et exposé place Stanislas à Nancy. Nungesser reçoit la Croix de guerre. Mais il est aussi placé huit jours aux arrêts pour avoir décollé sans autorisation, étant consigné au sol ce jour-là — un scénario qui se reproduira à plusieurs reprises au cours de sa carrière. Son indiscipline chronique est cependant toujours pardonnée au regard de ses prouesses.

Désireux de voler en chasseur, Nungesser obtient sa mutation à l'escadrille de chasse N 65,

basée également à Nancy-Malzéville et équipée de Nieuport « *Bébé* », des monoplaces légers et maniables capables de rivaliser avec l'aviation allemande. C'est au sein de cette unité que sa carrière de chasseur va véritablement prendre son essor.

C'est au début de l'année 1916 que Nungesser fait peindre sur le fuselage argenté de son Nieuport un blason devenu célèbre : sur un cœur noir, une tête de mort aux tibias croisés surplombe un cercueil flanqué de deux chandeliers allumés. Cet emblème funeste, qui lui vaut le titre autoproclamé de « *Chevalier de la Mort* ». Cet insigne sera porté par tous ses appareils successifs jusqu'à L'Oiseau blanc, son dernier avion.

L'épreuve du Ponnier et la bataille de Verdun

Le 30 janvier 1916, Nungesser se porte volontaire pour essayer un prototype de chasseur Ponnier au Bourget. L'appareil, instable, part en vrille au décollage et s'écrase. Le choc est terrible : le manche à balai lui traverse le palais et lui fracasse la mâchoire supérieure ; il se fracture les deux jambes et reste deux jours dans le coma. Les médecins le jugent perdu. Contre toute attente, il survit et entame une convalescence que ses médecins estiment devoir durer des mois. Nungesser refuse la réforme qu'on lui propose.

Moins de deux mois après l'accident, le 29 mars 1916, il quitte l'hôpital et rejoint son escadrille au cœur de la bataille de Verdun. Désormais incapable de marcher sans béquilles, il faut deux mécaniciens pour l'installer dans son avion. Mais une fois aux commandes, sa maîtrise reste intacte. En trois jours, les 2, 3 et 4 avril 1916, il remporte trois victoires aériennes. Sa cinquième victoire homologuée lui vaut le statut officiel d'« as » — il est le troisième pilote français à obtenir cette distinction, après Georges Guynemer et Jean Navarre — ainsi que sa promotion au grade de sous-lieutenant et son apparition au communiqué aux armées du 21 avril 1916.

Au total, Nungesser remporte dix victoires aériennes au cours de la bataille de Verdun, qui s'achève pour lui en juillet 1916.

Les « fusées-torpilles » Le Prieur : Nungesser chasseur de ballons

La bataille de Verdun est aussi le cadre d'une innovation technologique majeure dans laquelle Nungesser joue un rôle direct. Depuis 1915, les dirigeables Zeppelin bombardent Paris et les arrières du front allié en toute impunité : les balles de mitrailleuses des avions de chasse se révèlent peu efficaces pour percer et enflammer les enveloppes de ces mastodontes gonflés à l'hydrogène. Les ballons d'observation Drachen, solidement ancrés au sol par un câble, posent un problème similaire : ils permettent à l'artillerie allemande de régler ses tirs avec une précision redoutable sur les positions françaises.

Pour répondre à cette menace, le lieutenant de vaisseau Yves Le Prieur, officier de marine et inventeur prolifique, conçoit un système d'arme inédit : des fusées incendiaires montées sur avion, fabriquées par la maison Ruggieri, spécialiste des feux d'artifice. Chaque fusée, chargée d'environ 200 grammes de poudre noire, est équipée à son extrémité avant d'un cône de pénétration en bois surmonté d'une lame triangulaire. Fixées par groupes de quatre ou cinq sur les mâts d'entre-plans des biplans Nieuport, protégées par un revêtement d'amiante et

d'aluminium, elles sont mises à feu électriquement depuis le poste de pilotage. Le pilote doit piquer sur sa cible et déclencher le tir à environ 150 à 200 mètres de distance. La fusée pénètre alors dans l'enveloppe du ballon et l'enflamme grâce au jet gazeux incandescent jaillissant de sa tuyère.

Le 24 février 1916, le pilote Joseph-Henri Guiguet effectue une démonstration réussie du système en présence du président de la République Raymond Poincaré. La première utilisation opérationnelle a lieu le 22 mai 1916, devant Verdun. Ce jour-là, des Nieuport armés de fusées Le Prieur détruisent 6 Drachen sur 8 en moins d'une minute, entre 04 h 50 et 04 h 51 du matin, sur la rive droite de la Meuse. La surprise est totale : sur 100 km de part et d'autre de Verdun, les Allemands se hâtent de redescendre leurs ballons d'observation. Charles Nungesser figure parmi les pilotes présents ce jour-là aux côtés de Le Prieur, comme l'atteste une photographie prise sur le terrain et des témoignages concordants. Au cours de la bataille de Verdun, 14 Drachen sont détruits au total par les fusées Le Prieur.





22 mai 1916. De gauche à droite : Yves Le Prieur (de dos), de Beauchamp, de Gennes, de Boutigny, Nungesser, Barrault, Chapus, Reservat, Guiguet.

Nungesser continuera à s'illustrer dans la chasse aux ballons captifs tout au long de la guerre. Le 14 août 1918, il abat quatre Drachen dans la même journée, portant à six le nombre de ballons d'observation inclus dans son palmarès de 43 victoires homologuées. Ces fusées-torpilles, ancêtres des roquettes aéroportées modernes, seront rendues obsolètes à partir de 1918 par l'apparition de munitions incendiaires pour mitrailleuses, mais elles demeurent un jalon essentiel de l'histoire de l'armement aéronautique.

La Somme, l'ascension du palmarès et la rivalité avec Guynemer

Muté sur le front de la Somme à partir de l'été 1916, Nungesser stationne sur le terrain de Cachy, près d'Amiens, où se concentre l'élite de la chasse française. Il y multiplie les victoires avec une audace confondante, attaquant de plein front les formations ennemies. Le 22 juin 1916, il réalise son premier doublé en abattant deux appareils allemands dans la même sortie. Son avion revient criblé de balles, le moteur rend l'âme, et il se pose dans les tranchées françaises, blessé une fois encore. En septembre, il accomplit l'exploit d'abattre trois appareils ennemis le même jour.

À la fin de l'année 1916, son score atteint vingt et une victoires homologuées. Il talonne le palmarès de Guynemer, les deux pilotes se livrant une rivalité médiatique intense. Sa vingtième victoire lui vaut une nouvelle citation à l'ordre de l'armée et la *Military Cross* britannique, décoration prestigieuse rarement décernée à un étranger.

L'année 1917 s'ouvre sur une nouvelle hospitalisation : Nungesser doit subir une opération aux

jambes. Mais il négocie avec ses médecins et l'état-major un arrangement inédit : rattaché administrativement à l'escadrille de bombardement VB 116 à Dunkerque, située à proximité d'un hôpital, il vole sur son propre Nieuport de chasse et retourne se faire soigner après chaque mission. Cet arrangement extraordinaire lui permet de reprendre le combat dès le 1^{er} mai 1917, date à laquelle il abat deux avions ennemis. Le 16 août, il franchit le cap de la trentième victoire en descendant un bombardier Gotha.

Le 5 septembre 1917, Guynemer disparaît en vol au-dessus des Flandres. Nungesser reste désormais seul en tête du palmarès médiatique des as français — même si René Fonck, plus discret mais méthodique, dépasse déjà son score en réalité. En octobre 1917, alors qu'il rentre d'une soirée parisienne, il est victime d'un grave accident de voiture dans lequel son mécanicien et ami Roger Pochon perd la vie. Nungesser est de nouveau hospitalisé pendant trois mois.

Il reprend le combat en janvier 1918 au sein de l'escadrille N 65, devenue SPA 65 après son rééquipement en SPAD. Nungesser, par fidélité ou par habitude, continue de voler sur son Nieuport 25 avant d'accepter le SPAD en août 1918. Son palmarès atteint 35 victoires en mai 1918, puis 43 victoires homologuées le 14 août 1918, date de son dernier combat où il détruit 4 Drachen dans la même journée. C'est la fin de sa carrière opérationnelle.

À l'armistice du 11 novembre 1918, Nungesser est troisième as français derrière René Fonck (75 victoires) et Georges Guynemer (53 victoires). La liste de ses blessures, établie par les médecins militaires, constitue à elle seule un document stupéfiant : fracture du crâne, commotion cérébrale, multiples lésions internes, cinq fractures de la mâchoire supérieure, deux fractures de la mâchoire inférieure, éclat d'obus fiché dans le bras droit, luxation des deux genoux, balle dans la bouche, balle dans l'oreille, atrophie des tendons de la jambe gauche, luxation de la clavicule, du poignet et de la cheville droite, perte de dents et contusions « *trop nombreuses pour être mentionnées* ». Il est le pilote français le plus blessé de la Grande Guerre.

« Je ne crois pas qu'il puisse exister un être conscient qui n'ait pas ressenti, dans une joute qui se déroulait là-haut, entre 4.000 et 5.500 mètres, cette impression si désagréable que l'on ne doit pas craindre d'appeler par son nom : la peur. Le tout était d'en triompher ! J'ai eu la chance d'y parvenir, parce que je recourais à un autre sentiment encore plus violent : la rage. La peur, c'était quand on allait sus à l'adversaire pendant les minutes parfois longues de la poursuite. La rage, c'était quand on approchait, qu'on distinguait sa proie, qu'on pouvait commencer le tir. Alors, à ce moment, il fallait commander à ses nerfs, recourir à toute sa volonté, agir avec méthode. Il ne fallait pas se hâter de presser la gâchette. Le chasseur qui se dépêchait trop ne pouvait pas vaincre et était fatalement tué. Là-haut, c'était comme chez le dentiste : on aimait mieux en sortir qu'y entrer. Il était rare, lorsque deux pilotes acharnés et courageux se rencontraient, qu'il n'y eut pas au moins une victime. Et quelle que fût l'importance du succès, on se disait : Si ce n'avait pas été lui... » (NUNGESSER)

Un palmarès de décorations sans équivalent

Charles Nungesser est l'un des militaires les plus décorés de l'armée française au XX^e siècle. Sa Croix de guerre porte 28 palmes et deux étoiles. Il est fait chevalier, puis officier de la Légion

d'honneur (30 juillet 1918). Il détient la Médaille militaire obtenue dès 1914 dans la cavalerie. Les nations alliées lui attribuent également des distinctions majeures : la *Military Cross* et le *Distinguished Service Cross* britanniques, l'ordre belge de Léopold, la Croix de guerre belge, la Croix roumaine de Michel le Brave, la Croix de la bravoure serbe, l'ordre de Danilo I^{er} du Monténégro, l'ordre serbe de Karageorges avec glaives, la *Distinguished Service Cross* américaine, ainsi que des décorations portugaises et russes.

Rendu à la vie civile après novembre 1918, Nungesser peine à trouver sa place dans un monde en paix. Sur proposition du sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, il ouvre une école de pilotage à Orly — où la future aviatrice Hélène Boucher fera ses premiers vols — mais l'établissement fait rapidement faillite. Il tente de vendre des avions à Cuba, puis se lance dans une tournée d'exhibitions aériennes aux États-Unis, totalisant 55 représentations au cours desquelles il reconstitue ses principaux combats aériens. Il s'essaie même au cinéma à Hollywood, apparaissant dans le film *The Sky Raider* en 1925.

Sur le plan personnel, Nungesser épouse en 1923 l'actrice américaine Consuelo Hatmaker, mais le couple divorce en 1926. Défiguré par ses blessures, marchant avec une canne, le corps brisé mais la volonté intacte, Nungesser reste dévoré par le besoin de se surpasser et de retrouver la gloire. Le grand défi du moment est la traversée de l'Atlantique sans escale.

15 mars 1892 : naissance du « Hussard de la Mors », l'intrépide Charles Nungesser.



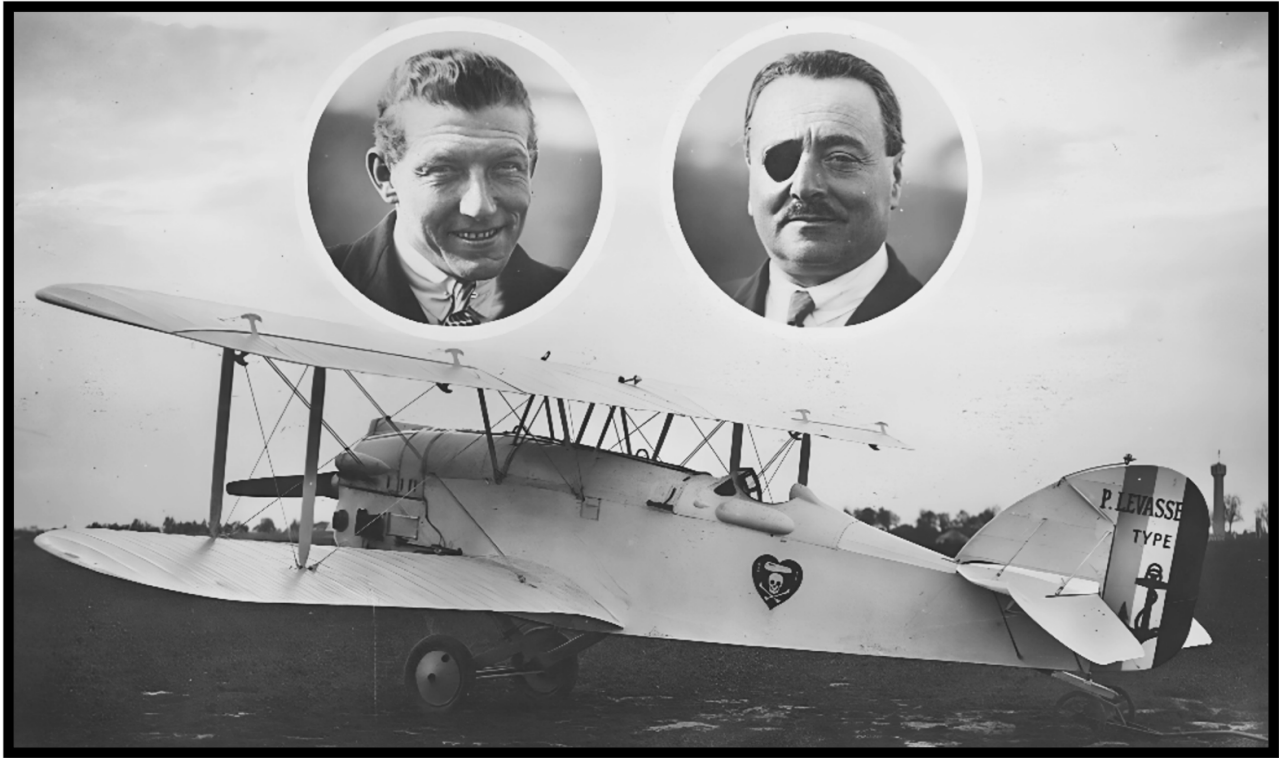
L'Oiseau blanc et la disparition du 8 mai 1927

Depuis 1923, le navigateur François Coli, ancien as de la Grande Guerre déjà célèbre pour ses traversées méditerranéennes, prépare un vol transatlantique avec son camarade de guerre Paul Tarascon. Lorsque Tarascon est grièvement brûlé dans un accident fin 1926, Nungesser le remplace comme pilote. L'avion choisi est un biplan Levasseur PL.8, conçu par l'ingénieur en chef Émile Farret et le directeur de production Albert Longelot, en étroite collaboration avec Nungesser et Coli. L'appareil est modifié en profondeur : fuselage renforcé en contreplaqué et rendu étanche pour permettre un amerrissage d'urgence, envergure augmentée à environ 15 mètres, trois réservoirs d'essence totalisant 4 025 litres, et train d'atterrissage largable après le décollage pour réduire le poids en vol. L'avion, baptisé *L'Oiseau blanc*, est peint en blanc et porte sur le fuselage le blason macabre de Nungesser. Il n'emporte ni radio ni instrument de navigation autre que le système de navigation céleste maîtrisé par Coli.

Le plan de vol prévoit un départ de l'aéroport du Bourget vers New York, avec un amerrissage devant la statue de la Liberté. Le 8 mai 1927, à 05 h 18 du matin, *L'Oiseau blanc* décolle du Bourget. L'avion est aperçu survolant l'Irlande quelques heures plus tard. Puis le silence. L'appareil n'arrivera jamais à New York.

Les recherches ne donnent rien. L'hypothèse dominante à l'époque est celle d'un écrasement dans l'Atlantique Nord, probablement causé par une tempête. Cependant, des témoignages recueillis ultérieurement évoquent le passage d'un avion blanc au-dessus de Terre-Neuve et du Maine le 9 mai 1927. Des résidents de Harbour Grace, à Terre-Neuve, rapportent avoir vu un avion blanc tournant dans la brume, alors qu'aucun vol n'était en cours dans la région. Des investigations menées à partir des années 1980 suggèrent que *L'Oiseau blanc* a peut-être atteint Terre-Neuve mais se serait écrasé dans les forêts du Maine. Le mystère n'a jamais été résolu.

Douze jours après le départ de Nungesser et Coli, le 20 mai 1927, l'Américain Charles Lindbergh décolle de New York en solo à bord du Spirit of St. Louis et atterrit à Paris après 33 heures et 30 minutes de vol. Il est accueilli en héros par les Français, même si le pays est encore en deuil de ses deux aviateurs disparus.



Mémoire et postérité

La mémoire de Charles Nungesser et de François Coli est honorée par de nombreux monuments et lieux en France et dans le monde. Un autre monument existe au Bourget, inauguré le 8 mai 1928 en l'honneur de Lindbergh, Nungesser et Coli, portant l'inscription : « À ceux qui tentèrent et à celui qui accomplit ». En 1928, le géomètre général de l'Ontario a donné les noms de « Nungesser Lake » et « Coli Lake » à deux lacs du nord-ouest de la province pour honorer les aviateurs disparus. La ville de Gander, à Terre-Neuve, a baptisé une rue du nom de Nungesser. La 54^e promotion de l'École militaire interarmes de Coëtquidan porte le nom de « Lieutenant Nungesser ». Le film hollywoodien *The Dawn Patrol*, réalisé par Howard Hawks et sorti en 1930, met en scène Nungesser pilotant son propre avion orné de son célèbre emblème.

Le premier monument commémoratif consacré à Nungesser et Coli fut érigé dès 1928 au sommet de la falaise d'Amont, à Étretat, dernier point du territoire français depuis lequel L'Oiseau blanc avait été aperçu le 8 mai 1927. Ce monument, destiné à rappeler que les deux aviateurs avaient quitté le sol de France depuis ces falaises pour tenter la première liaison aérienne transatlantique sans escale, fut délibérément détruit en 1942 par l'armée allemande d'occupation : le monument étant devenu un point de repère pour les navigateurs et les aviateurs alliés. La destruction intervient trois jours après le raid de Dieppe. Une plaque commémorative apposée sur le site rappelle aujourd'hui explicitement cette destruction. Il faudra attendre 1963 pour qu'un nouveau monument, conçu par l'architecte Gaston Delaune, soit érigé au même emplacement : une flèche de béton haute de 24 mètres, inclinée à 60

15 mars 1892 : naissance du « Hussard de la Mors », l'intrépide Charles Nungesser.

degrés et pointée vers le ciel, accompagnée au sol d'un tracé en pierre figurant la silhouette de *L'Oiseau blanc*. Un petit musée est installé à proximité, derrière la chapelle Notre-Dame-de-la-Garde qui jouxte le mémorial.

15 mars 1892 : naissance du « Hussard de la Mors », l'intrépide Charles Nungesser.



En 2016, à l'occasion du centenaire de la première utilisation des fusées Le Prieur, un vol commun avait été organisé par Stéphane Gaudin et l'ALAT entre une réplique de Nieuport 17 (réalisée par Laurent Thomas) équipée de fusées factives et un hélicoptère de combat Tigre du 5^e régiment d'hélicoptères de combat, symbolisant un siècle d'innovation en matière de roquettes aéroportées.



Charles Nungesser reste l'une des figures les plus marquantes de l'histoire de l'aviation militaire française. Troisième as de la chasse française par le nombre de victoires, pilote le plus blessé et l'un des plus décorés de la Grande Guerre, il incarne une forme de résilience physique et morale peu commune. Sa disparition dans l'Atlantique, deux semaines avant le triomphe de Lindbergh, a ajouté à sa légende une dimension tragique qui n'a cessé d'alimenter les recherches et l'imaginaire collectif.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)