

René Paul Fonck, né le 27 mars 1894 à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) et mort le 18 juin 1953 à Paris, fut le pilote de chasse le plus titré du camp allié pendant la Première Guerre mondiale, avec 75 victoires aériennes homologuées. Cette performance, jamais égalée par un aviateur allié au cours du XX^e siècle, fait toujours de lui « l'as des as » interallié.

René Fonck naît dans un village de la vallée de la Meurthe, au cœur du massif vosgien. Son père est sagard, c'est-à-dire ouvrier d'une scierie, métier répandu dans cette région forestière. Il meurt accidentellement alors que René n'a que quatre ans, laissant la famille dans une situation précaire. L'enfant grandit auprès de sa mère, Julie née Simon, et reçoit une éducation simple avant de s'orienter vers un apprentissage de mécanicien. Cette formation manuelle, et le goût des moteurs qu'elle suppose, le rapproche très tôt de l'aviation naissante, dont les exploits sont largement relayés par la presse de l'époque.

Lorsque la guerre éclate à l'été 1914, Fonck a vingt ans. Appelé sous les drapeaux le 22 août 1914, il est d'abord versé au 11^e régiment du génie d'Épinal, où il effectue ses classes. Le génie restera son arme d'origine : ses promotions ultérieures dans la hiérarchie des officiers seront prononcées au titre de cette arme, et non de l'aéronautique, qui n'a pas encore le statut d'une armée autonome.

De l'observation à la chasse

Fasciné de longue date par les aviateurs, Fonck obtient son transfert dans l'aviation au début de l'année 1915. Il est formé à l'école de pilotage Caudron, installée au Crotoy, sur la baie de Somme. Sa carrière débute non pas dans la chasse mais dans l'observation, spécialité moins prestigieuse mais essentielle au renseignement et au réglage de l'artillerie. Il est affecté à l'escadrille C 47, basée à Corcieux, dans ses Vosges natales, où il pilote des Caudron G4, biplans bimoteurs lents et peu maniables.

C'est dans ce cadre qu'il se distingue une première fois. Le 6 août 1916, aux commandes de son Caudron, il contraint un avion de reconnaissance allemand de type Rumpler à se poser derrière les lignes françaises. L'épisode, remarquable pour un pilote d'observation, attire l'attention sur ses qualités de combattant. Au printemps 1917, après d'autres faits d'armes (dont la participation, en mars, à la destruction d'un chasseur Albatros), il est muté dans la chasse.

Le 25 avril 1917, Fonck rejoint l'escadrille N 103, intégrée au Groupe de combat 12, plus connu sous le nom de « *groupe des Cigognes* ». Cette unité rassemble alors plusieurs des pilotes les plus réputés de l'aviation française, parmi lesquels Georges Guynemer, René Dorme et Alfred Heurtaux. Fonck y trouve à la fois un environnement stimulant et une concurrence directe avec des figures déjà célèbres.

Son ascension est rapide. En moins d'un mois, il franchit le seuil des 5 victoires homologuées qui, dans le vocabulaire de la presse, fait d'un pilote un « as ». À partir de l'automne 1917, ses succès s'enchaînent. Le 17 octobre 1917, il abat 2 avions d'observation dans la même journée au-dessus de Langemarck, réalisant son premier « *doublé* » homologué. Quelques semaines

plus tôt, le 30 septembre, il avait revendiqué la destruction du pilote allemand Kurt Wissemann, lui-même crédité de la mort de Guynemer une quinzaine de jours auparavant. Fonck présenta longtemps cette victoire comme la vengeance de l'« as des as » disparu. Les historiens la jugent toutefois incertaine, le 56^e Squadron du Royal Flying Corps britannique ayant lui aussi revendiqué cet adversaire.

Ce qui distingue Fonck de ses pairs tient autant à sa technique qu'à son palmarès. Doté d'une vue exceptionnelle, il repérait, selon les témoignages de ses camarades, des appareils ennemis à des distances où d'autres ne distinguaient rien. Il préférait l'attaque calculée au duel tournoyant. Dans ses mémoires, il a lui-même décrit sa façon de se placer dans les angles morts de l'avion visé pour le frapper sans s'exposer à la riposte, par opposition à Guynemer, qui affrontait son adversaire de face, tactique qu'il jugeait plus dangereuse en cas d'enrayage de l'arme. Tireur d'une précision remarquable, Fonck abattait souvent ses cibles avec un très petit nombre de balles, parfois en quelques secondes. Cette économie de moyens, jointe à une grande prudence dans l'engagement, explique qu'il ait survécu à la guerre, ce qui ne fut le cas que d'une minorité des grands as.

Le commandement veillait à lui fournir les meilleurs appareils disponibles. Après le SPAD VII, il reçut l'un des premiers SPAD XIII de son escadrille à l'automne 1917, puis utilisa des SPAD XII équipés d'un canon de 37 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice, arme délicate qu'il maîtrisa au point d'abattre une dizaine d'avions avec ce type d'armement. Il termina la guerre sur l'un des premiers SPAD XVII, à moteur plus puissant.

Ses journées les plus fastes restèrent célèbres. Le 9 mai 1918, il abattit 6 appareils (7 selon certaines relations) au cours de la même journée, exploit qu'il renouvela en septembre. Maurice Boyau, lui-même as aux 35 victoires, résuma l'admiration de ses camarades en disant que Fonck dépassait tout ce que l'on pouvait imaginer.

Le chiffre de 75 correspond aux seules victoires officiellement homologuées, selon une procédure exigeante : il fallait, pour faire reconnaître un succès, le témoignage de plusieurs personnes extérieures à l'escadrille, l'identification de l'appareil ennemi, ainsi que le lieu, la date et l'heure du combat. Or beaucoup d'engagements se déroulaient au-dessus des lignes adverses, là où les chutes ne pouvaient être confirmées. Fonck estimait lui-même son total réel autour de 127 avions ; sa dernière citation faisait état de 75 victoires confirmées et de 69 autres, soit un total possible de 144. Les travaux d'historiens ont retrouvé la trace d'environ 142 succès, confirmés ou probables. Toute comparaison directe avec les palmarès étrangers reste néanmoins fragile, les règles d'homologation différant d'un pays à l'autre. Avec ses 75 victoires reconnues, Fonck demeure le premier as allié de la guerre ; côté allemand, seul Manfred von Richthofen, le « *Baron rouge* », le devance avec 80 victoires.

À l'armistice, Fonck est lieutenant. Il est titulaire de la Légion d'honneur, de la Médaille militaire et d'une Croix de guerre ornée d'un nombre considérable de citations à l'ordre de l'Armée. Il reçoit également des décorations britanniques et belges. Le 14 juillet 1919, il porte seul le drapeau de l'aviation française lors du défilé de la victoire sur les Champs-Élysées, consécration symbolique de son statut.

L'après-guerre : la politique et l'écriture

La célébrité acquise au front ouvre à Fonck les portes de la vie publique. En 1919, il est élu député des Vosges et siège jusqu'en 1924 au sein de la « *Chambre bleu horizon* », dominée par les anciens combattants, sous l'étiquette de l'Alliance démocratique. Il préside par ailleurs la Ligue aéronautique française et s'emploie à promouvoir le développement de l'aviation, militaire comme civile.

En 1920 paraissent ses mémoires de guerre, *Mes Combats*, qui connaissent plusieurs éditions. L'ouvrage mêle le récit de ses engagements à des réflexions sur la tactique aérienne. Il y défend aussi ses vues sur l'avenir de l'arme, qu'il développera dans d'autres écrits techniques. Ce travail de mise en forme de sa propre légende ne suffit cependant pas à lui assurer la place que la postérité réservera à Guynemer : disparu au combat à vingt-deux ans, ce dernier devient une figure idéalisée et quasi sacrée, tandis que Fonck, survivant et porté à se mettre en avant, suscite des réactions plus mitigées. Plusieurs de ses contemporains, y compris parmi ses proches, lui reprochaient un goût marqué pour l'autopromotion.

L'échec transatlantique de 1926

Au milieu des années 1920, Fonck se lance dans une entreprise qui doit relancer son prestige : la conquête du prix Orteig, doté de 25 000 dollars, promis au premier équipage reliant New York à Paris sans escale. Il convainc l'ingénieur d'origine russe Igor Sikorsky de concevoir un appareil capable d'un tel vol. Le résultat est le Sikorsky S-35, biplan d'abord bimoteur puis remotorisé avec trois moteurs Gnome-Rhône Jupiter.

Les essais, menés à l'été 1926 depuis Roosevelt Field, près de New York, ne sont pas conduits à la charge maximale prévue, et Sikorsky souhaite reporter la tentative au début de 1927. Les promoteurs du vol refusent ce délai. Une première tentative, le 16 septembre, est abandonnée à cause d'une fuite de carburant. Le 21 septembre 1926, l'appareil, alourdi par une grande quantité de carburant et jugé en surcharge, s'élance devant une foule nombreuse. Au décollage, le train auxiliaire largable cède ; l'avion ne parvient pas à s'arracher du sol, dévale la pente en bout de piste et prend feu. Fonck et son copilote, l'officier de marine américain Lawrence Curtin, s'extraient indemnes de l'épave. Les deux autres membres d'équipage, le radio Charles Clavier et le mécanicien Jacob Islamoff, périssent dans l'incendie.

L'enquête conclut à l'accident. Sikorsky se déclare prêt à construire un nouvel appareil pour une seconde tentative, qui n'aura finalement pas lieu. Sept mois plus tard, en mai 1927, l'Américain Charles Lindbergh franchit l'Atlantique en solitaire et remporte le prix, reléguant l'échec de Fonck au second plan de la mémoire aéronautique.

Le retour à l'aviation militaire

Au cours des années 1930, Fonck demeure une référence pour l'état-major. En 1935, on lui demande de rédiger une étude sur l'état de l'aviation de chasse, ses méthodes d'instruction et les améliorations possibles. Il y défend le concept d'un « avion cavalier », appareil rapide et bien armé destiné à l'appui des troupes au sol, et adresse au ministère de l'Air des propositions

sur la force aérienne et son emploi. Colonel de réserve, il est nommé inspecteur de l'aviation de chasse, fonction qu'il occupe de 1937 à 1939-1940.

Cette période est aussi celle d'un brouillage de son image. Pacifiste par crainte des destructions qu'entraîneraient de futurs bombardements, il prend la présidence d'une association vouée à informer la population civile sur les mesures de protection contre les attaques aériennes. Surtout, il entretient publiquement des relations avec d'anciens adversaires devenus dignitaires du régime nazi, au premier rang desquels Hermann Göring, ancien pilote de chasse de la Grande Guerre, qu'il présente parfois dans la presse comme un ami. Ces fréquentations, anodines en apparence dans le contexte des années 1930, pèseront lourdement sur sa réputation après 1940.

Pendant la « *drôle de guerre* », Fonck effectue des tournées d'inspection auprès des escadrilles pour soutenir le moral des pilotes et participer à des remises de décorations.

Sous l'Occupation

La défaite de 1940 et l'avènement du régime de Vichy placent Fonck dans une position délicate, encore incomplètement éclairée par les archives. Son prestige et ses décorations lui ouvrent l'accès au premier cercle du maréchal Pétain, qu'il admire et qu'il avait déjà côtoyé au début des années 1930. Sollicité par l'entourage du chef de l'État en raison de sa connaissance des milieux aéronautiques allemands, et notamment de Göring, il joue par intermittence un rôle d'intermédiaire officieux.

Ces missions secrètes tournent souvent court. Lorsque Vichy cherche à entrer en contact direct avec Hitler en contournant les canaux diplomatiques habituels, Fonck s'en ouvre à un général allemand représentant de Göring à Paris, qui s'empresse d'avertir les diplomates officiels : la démarche échoue et Fonck se trouve « *grillé* » auprès de Göring. En 1942, il est chargé de sonder les Allemands sur d'éventuels successeurs de Pierre Laval et se rend à Berlin ; en avril 1943, Pétain l'utilise une dernière fois dans le même but, mais Hitler interdit formellement tout remplacement de Laval. Maladroit dans ce rôle de négociateur de l'ombre, Fonck finit par perdre son crédit aussi bien auprès des Allemands que de Pétain.

Dans le même temps, des éléments plaident en sens inverse. Fonck intervient en faveur de résistants, s'oppose à Laval, et tente, selon plusieurs récits, de dissuader Pétain de rencontrer Hitler. Il avait par ailleurs préfacé, dès 1941, un ouvrage attribuant la défaite française non au manque de courage des aviateurs mais à l'insuffisance du matériel moderne mis à leur disposition. Devenu suspect aux yeux des Allemands, il est arrêté en septembre 1944, au moment de la Libération, et interné à la prison de la Santé. Il est relâché à la fin de l'année, sans charge retenue contre lui, à la suite notamment de l'intervention d'Edgard Pisani.

Après la guerre, une enquête de police conclut à sa loyauté envers la France et établit ses liens avec des réseaux de résistance. Le 28 septembre 1948, le commandant Sautereau, chef du réseau Rafale, signe en sa faveur un certificat de participation à la Résistance, attestant qu'il a pris part, en territoire occupé, aux combats pour la libération du pays. Fonck a souhaité rendre compte de cet épisode dans un ouvrage resté inédit, *À l'ombre des étoiles*. La portée exacte de

ses actions sous l'Occupation continue toutefois d'alimenter les recherches.

Retiré de la vie publique, Fonck se consacre à la gestion d'une entreprise vosgienne d'engrais, France Engrais. Il vit à Paris, dans le 8^e arrondissement, tout en revenant régulièrement en Lorraine. Marié à Mathilde-Adrienne-Edmonde Silvestre, comédienne connue à la Comédie-Française sous le nom d'Irène Brillant, il est père de deux enfants, Edmond et Anne-Marie.

René Fonck meurt à son domicile parisien de la rue du Cirque le 18 juin 1953, à 59 ans, des suites d'un accident vasculaire cérébral. Il reçoit les honneurs militaires aux Invalides, puis est inhumé le 23 juin 1953 dans le cimetière communal de Saulcy-sur-Meurthe, son village natal, en présence de personnalités civiles et militaires. Son épouse, morte à Paris en 1997, ne repose pas auprès de lui.

Mes combats (René Fonck, 1920)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)