

# René Fonck

## « l'as des as » français

René Paul Fonck est né le 27 mars 1894 à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges). Orphelin de père (ouvrier dans une scierie) à l'âge de 4 ans, il devient apprenti mécanicien (après avoir été tisserand) avant d'être appelé sous les drapeaux le 22 août 1914 et versé au 11<sup>ème</sup> régiment du génie d'Epinal.

Fasciné par les exploits des aviateurs, il réussit à se faire affecter dans l'aéronautique militaire et muter au groupe central d'aviation de Saint-Cyr le 21 février 1915. Le 31 mai 1915, il obtient son brevet de pilote militaire (n° 1010) à l'école d'aviation du Crotoy qu'il quitte le 5 juin 1915. Après avoir réalisé des convoyages, il est affecté comme pilote à l'escadrille d'observation C47 basée à Corcieux (Vosges).

Nommé sergent le 21 août 1915, il reçoit, dès le lendemain, une citation à l'ordre de l'aéronautique pour une mission de reconnaissance. Nommé adjudant le 20 juin 1916, il remporte sa première victoire homologuée à bord d'un Caudron G 4. Avec son équipier l'observateur Paul Thiberge, il livre combat à deux avions allemands et force l'un d'eux, un Rumpler C I, à atterrir dans les lignes françaises près de Villeneuve-lès-Vertus. Pour cet exploit, il est décoré de la médaille militaire associée à une citation à l'ordre de l'armée (30 août 1916).

*« Pilote remarquable de bravoure, d'adresse et d'entrain, ayant déjà livré un grand nombre de combats aériens. Le 6 août 1916, a résolument attaqué deux avions ennemis fortement armés, en a pris un en chasse et, par une série de manœuvres audacieuses et habiles, l'a contraint à atterrir indemne dans nos lignes. Déjà deux fois cité à l'ordre. »* (Citation à l'ordre du GQG en date du 30 août 1916).

Nommé adjudant-chef le 1<sup>er</sup> mars 1917, il remporte sa seconde victoire homologuée contre un Albatros D le 17 mars 1917 au nord de Cerny-en-Laonois.

Après ses deux victoires homologuées, il suit une formation de deux semaines sur SPAD VII, à l'escadrille SPA 103 basée à Bonnemaison-Lhéry (à l'ouest de Reims). Il y reste affecté du 26 avril 1917 au 27 avril 1919.

Les 14 et 15 septembre 1917, il abat ses 12 et 13<sup>èmes</sup> adversaires. Il est fait chevalier de la Légion d'Honneur le mois suivant.

Les 21 et 27 octobre 1917, il abat ses 18 et 19<sup>èmes</sup> avions ennemis avec un SPAD XIII et est nommé, le 30 novembre 1917, sous-lieutenant à titre définitif.

Détaché à la société SPAD *du 1<sup>er</sup> au 3 avril 1918*, il est fait officier de la Légion d'Honneur et cité à l'ordre de l'armée *le 12 mai 1918*.

« *Officier remarquable à tous points de vue, d'une ardeur combative admirable. Pilote de chasse de 1<sup>er</sup> ordre, tant pour les missions de reconnaissance et de réglage de tir que pour le service de surveillance qu'il a maintes fois assuré en dépit des circonstances atmosphériques les plus défavorables. A révélé, au cours d'une série ininterrompue de combats aériens, une énergie exceptionnelle et une volonté de vaincre qui en font un exemple pour les pilotes de combat français actuels. A abattu 36 avions ennemis, 16 citations, médaillé militaire et chevalier de la Légion d'Honneur pour faits de guerre.* »

Nommé lieutenant *le 15 mai 1918*, il est de nouveau cité à l'ordre de la Première armée *le 20 juillet 1918* pour son exploit *du 9 mai 1918*.

« *Officier pilote aux légendaires exploits. Le 9 mai 1918, au cours de deux patrouilles, a abattu six avions ennemis et cinq autres les 25 et 27 juin 1918, 45<sup>ème</sup>, 46<sup>ème</sup>, 47<sup>ème</sup>, 48<sup>ème</sup> et 49<sup>ème</sup> avions* ».

Celui que l'on surnomme « *la cigogne blanche* » termine la guerre avec 75 victoires homologuées et 52 non homologuées, faisant de lui l'as des as de l'aviation française. Il totalise 1 850 heures de vol ; sa Croix de guerre comporte 27 palmes de bronze et une étoile, marque de 28 citations. En tant que pilote de chasse sa technique de combat consiste essentiellement à surprendre l'adversaire, lui porter un coup décisif au plus près, avec un minimum de munitions, et de se soustraire à sa riposte. Tireur d'élite, il n'hésite pas à viser le pilote ennemi plutôt que son avion. Sa très bonne condition physique lui permet de supporter les contraintes des vols en altitude et le stress du combat.

Détaché à la société SPAD (*1<sup>er</sup>-26 février 1919*), il est affecté au Centre des essais de Villacoublay à partir *du 21 avril 1919*. Capitaine (*26 juin 1919*), il est le porte-drapeau de l'aviation lors de la fête de la victoire, le 14 juillet 1919. Il est démobilisé *le 28 octobre 1919* et devient commandeur de la Légion d'Honneur *le 16 juin 1920*, avant d'être affecté dans la réserve au 2<sup>ème</sup> RAC (Régiment d'Aviation de Chasse) de Strasbourg *le 22 juin 1920*.

*Le 16 novembre 1919*, il est élu député des Vosges, siégeant jusqu'au *31 mai 1924* avec le groupe de la Gauche Républicaine démocratique. Il est battu aux élections suivantes.

Outre la Légion d'Honneur, il est décoré de la Military Cross britannique, de la Croix de guerre belge, de la Military Medal, de l'Etoile de Karageorges de 2<sup>ème</sup> classe avec glaive, de la Croix de guerre portugaise de 1<sup>ère</sup> classe, de la Croix militaire de 1<sup>ère</sup> classe espagnole, de l'Aigle blanc de

Serbie de 2<sup>ème</sup> classe, de la Croix de Michel le Brave de Roumanie de 2<sup>ème</sup> classe, de la Croix de guerre américaine de 1<sup>ère</sup> classe et de la Croix de Saint-Maurice et de Saint-Lazare italienne. Il est également Officier de la Couronne belge, Officier de l'ordre de Léopold de Belgique et Chevalier de la tour et de l'épée du Portugal.

Le roi d'Espagne lui ayant offert une automobile Hispano-Suiza, Fonck décide de se lancer dans la construction automobile. En 1921, il crée la « *Société des Automobiles René Fonck* » et dépose six brevets de construction portant sur des perfectionnements mécaniques. Il expose tous les ans au salon de l'Automobile à Paris des modèles toujours équipés d'un bouchon de radiateur en forme de cigogne aux ailes relevées de la SPA 103. Sa société ferme cependant ses portes en 1925. Au cours de sa vie professionnelle il dépose 19 brevets d'inventions ou de perfectionnements liés à l'industrie automobile ou à l'aéronautique entre 1920 et 1953.

*Le 21 septembre 1926*, il tente la traversée de l'Atlantique d'Ouest en Est en équipage à bord d'un Sikorsky S-35. Le trimoteur étant trop lourd, il ne peut décoller du terrain d'aviation de Roosevelt Field (New-York), retombe au sol puis s'embrase. Les deux pilotes René Fonck et Lawrence Curtin en réchappent contrairement au mécanicien (Jacob Islamoff) et au radiotélégraphiste (Charles Clavier). Après cette catastrophe, Sikorsky construit un nouvel appareil mais les essais en vol de l'avion ne sont pas terminés quand Charles Lindberg réussit sa traversée.

*En 1935*, il est nommé chef de bataillon et affecté au Cabinet du ministre de l'Air. Il est fait Grand officier de la Légion d'Honneur *le 11 juillet 1936* et lieutenant-colonel de réserve *le 25 juin 1938*.




*En 1938*, il fonde avec son beau-frère Raymond Panin la société « France-Engrais » qui va vite prospérer dans la production de tourbe.

*En septembre 1939*, il est mis à la disposition du commandant en chef des forces aériennes et nommé colonel de réserve le 15 mars 1940. Inspecteur général de la chasse et du matériel de l'armée de l'Air le 6 septembre 1940 il est maintenu en activité de service jusqu'au 24 septembre 1940 puis démobilisé le 30 septembre 1940.

Conseiller technique du secrétaire d'état à l'Aviation il devient membre du Conseil national du gouvernement de Vichy le 22 janvier 1941. Très opposé à Laval, il est finalement désavoué par le maréchal Pétain et devient suspect aux yeux des Allemands. Son beau-frère et sa sœur Yvonne créent un réseau de résistance destiné à recueillir des prisonniers évadés, des réfractaires du STO et des aviateurs alliés abattus. Dénoncés, ils sont arrêtés et Raymond Panin est déporté à Gaggenau (Bas-Würtemberg) où il meurt en mars 1945. Son épouse transférée à Schirmeck s'échappera. René Fonck intervient personnellement pour sauver plusieurs résistants.

Le 9 septembre 1944, il est arrêté et emprisonné à la prison de la Santé puis libéré et lavé de tous soupçons le 24 décembre 1944.

Retiré de toutes fonctions publiques il assure la gestion de la société « France Engrais ». Il meurt à Paris le 18 juin 1953 d'une hémorragie cérébrale.

	<p><b><u>Caudron G 4 :</u></b> seul bimoteur biplace français de la Première Guerre mondiale avec le R 11 (1918). Suite aux pertes lors d'un bombardement diurne sur la Rhénanie, il est relégué comme avion de reconnaissance. Il sera d'une importance vitale au début de la bataille de Verdun mais vite surclassé par les chasseurs allemands comme le Fokker E.III.</p> <p>Mise en service en : 1915 ; 1 421 exemplaires Vitesse maximale : 132 km/h. Plafond : 4 300 m Envergure : 17,20 m Armes : 2 mitrailleuses ; 113 kg de bombes</p>
	<p><b><u>Rumpler C I :</u></b> Avion de reconnaissance allemand biplace de la Première Guerre mondiale.</p> <p>Mise en service en : 1915 Vitesse maximale : 152 km/h. Plafond : 5 030 m Envergure : 12,50 m Armes : 2 mitrailleuses ; 10 kg de bombes</p>
	<p><b><u>SPAD VII :</u></b> Chasseur biplan français de la Première Guerre mondiale fabriqué par la société SPAD. Appareil solide et robuste, il est équipé d'un moteur Hispano-Suiza. Fonck déclare à son sujet : « <i>qu'il changea complètement le visage du combat aérien.</i> » car son relatif manque de maniabilité oblige à développer de nouvelles tactiques basées principalement sur sa vitesse et sa puissance.</p> <p>Vitesse maximale : 192 km/h. vitesse ascensionnelle : 275 m/mn Rayon d'action : 360 km Plafond : 5 334 m Armes : 1 mitrailleuse</p>



**SPAD XIII :**

avion biplan de chasse français de la Première Guerre mondiale fabriqué par la société SPAD. Version améliorée du SPAD S.VII, il possède une envergure augmentée, un moteur plus puissant et sa deuxième mitrailleuse en fait un chasseur redoutable. Il s'agit du chasseur le plus rapide de l'époque, ses ailes fines lui permettant d'atteindre une vitesse très élevée en piqué (plus de 350 km/h). Particulièrement difficile à prendre en main pour des pilotes inexpérimentés, il est redoutable entre les mains d'un pilote chevronné.



**Sikorsky S-35 :**

Transporteur bimoteur puis trimoteur américain conçu et construit par la société Sikorsky pour la tentative de René Fonck dans sa traversée de l'Atlantique en 1926. Ce biplan à train fixe, modifié avec un train d'atterrissage auxiliaire largable s'écrase au décollage.