

Octobre. 2015



La Société Savante
de l'Aéronautique et de l'Espace
Midi-Pyrénées

ISAE - SUPAERO
Bureau 02034
10, avenue Edouard Belin
31400 Toulouse

Téléphone : 05 62 17 52 80
Messagerie : aaaf-mp@sfr.fr
Site : www.3af-mp.fr

L'homme qui rendait les oiseaux jaloux :

Alfred FRONVAL (1893 – 1928)



Par Alain Chevalier

Alfred FRONVAL est né le 11 août 1893 à Neuville-Saint-Rémy (Nord), à côté de Cambrai, dans une maison située à proximité du passage à niveau.



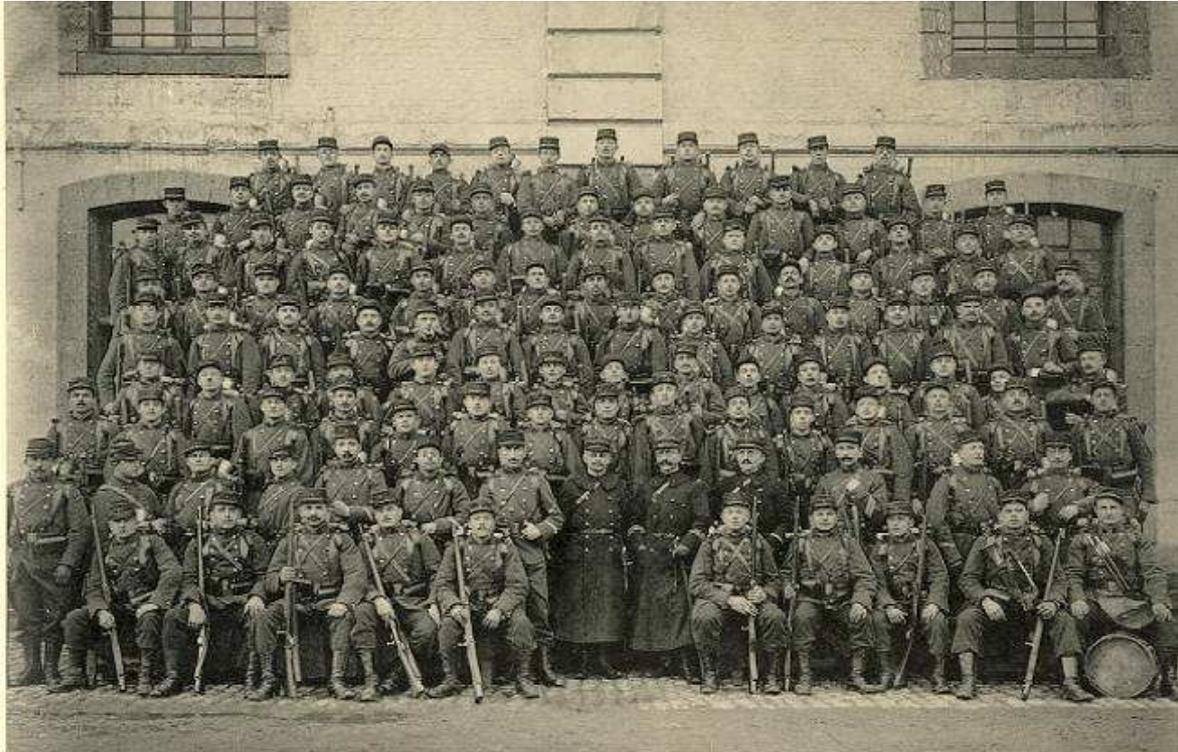
Il est le fils d'Henri Joseph FRONVAL, journalier, et d'Eugénie MOREL.

Il a 3 frères Gustave, Henri et Fernand et 2 sœurs Angèle et Jeanne.

En 1913, il exerce le métier de mécanicien-tourneur. Sur sa fiche militaire on peut lire qu'il est plutôt petit, 1,64m, que ses cheveux sont châains et qu'il a les yeux jaunes clairs.

Détails des services militaires et mutations diverses

Alfred FRONVAL a le matricule 317 de la classe 1913 et il s'engage comme volontaire pour 3 ans à Cambrai le 14 octobre 1913 au titre du premier régiment d'infanterie. Il arrive au corps le même jour et est affecté comme agent de liaison.



1^{er} Régiment d'infanterie - 2^{ème} brigade

Les hommes désignés comme agents de transmission sont choisis avec soin et reçoivent dans leur unité une instruction spéciale. Ils doivent posséder une bonne vue, s'avoir bien s'orienter, être agiles et savoir écrire. Dans les troupes à pied, ces hommes sont, autant que possible, déchargés de leur sac.

L'agent de liaison auprès du chef d'une unité supérieure ou d'une unité voisine doit pouvoir lui fournir tous les renseignements utiles sur l'unité qui l'a détaché. Il se tient au courant de la situation et des événements qui se déroulent à sa portée de manière à pouvoir, de sa propre initiative, renseigner son chef immédiat avec lequel il communique par les moyens dont il peut disposer (téléphone, télégraphe, cyclistes, signaux, ...). Il doit toujours être en mesure de se rendre rapidement auprès de l'unité qui l'a détaché et, dans ce but, connaître la direction dans laquelle elle se trouve, ainsi que l'itinéraire pour la rejoindre sans perdre de temps.

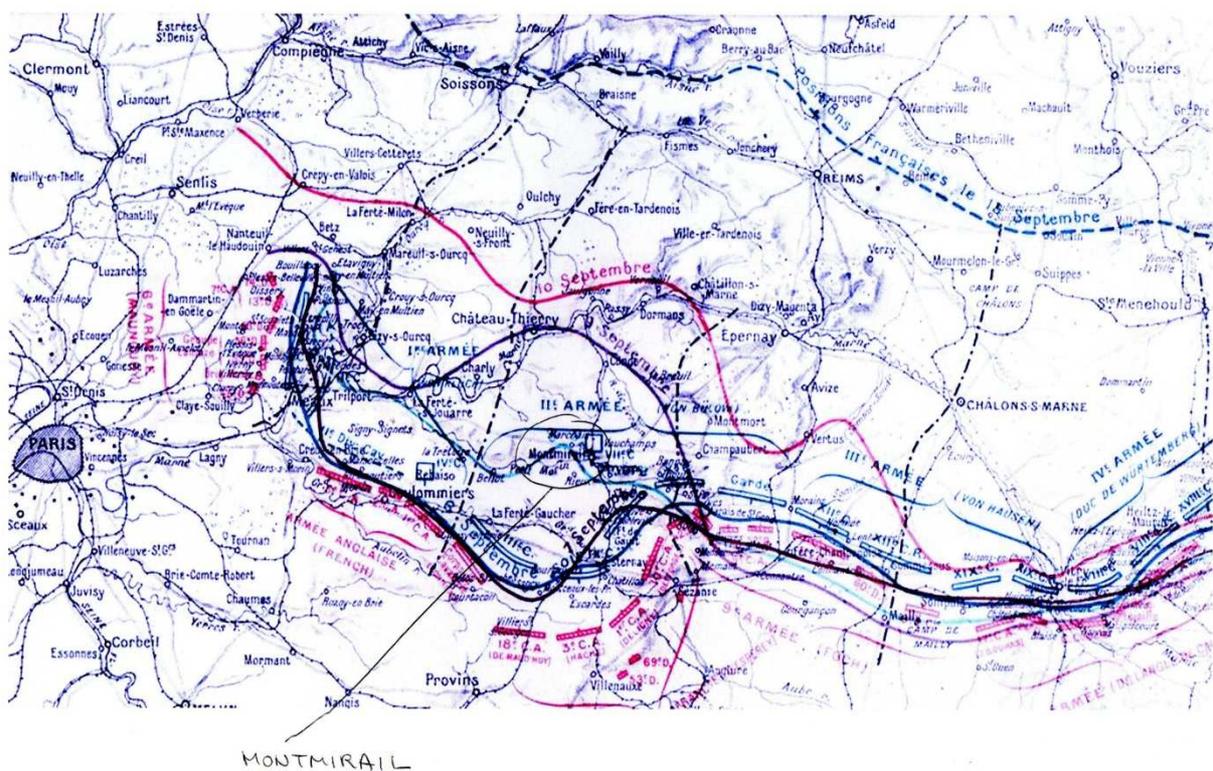
Pendant la guerre de 14, l'homme de liaison non gradé s'appelait coureur. Le coureur courait premièrement des dangers exceptionnels et pourtant je n'ai lu nulle part ni jamais entendu dire que des volontaires aient manqué pour remplir cette fonction. Le coureur

de la guerre de 14 représente excellemment plusieurs traits du caractère français porté à un haut degré : on désire être tenu pour intelligent, être traité un peu exceptionnellement, hors de la discipline commune, participer dans une certaine mesure au secret du commandement. Moyennant quoi, on déploie toutes les ressources de son intelligence et parfois on se surpasse en bravoure. Dans le langage militaire de l'époque, les coureurs étaient des as du « démerdage » et des types gonflés à bloc.

Je citerai Georges BLOND : « *pliés en deux, le buste parallèle au sol, ils couraient quelques pas, genoux pliés, et ils s'abattaient à terre et un peu plus tard ils se décollaient encore du sol et recommençaient. Ceux qui les regardaient sentaient leur propre visage se crispier en voyant les geysers de fumée, de terre et de débris jaillir autour de ces hommes qui s'éloignaient. Certains n'allèrent pas bien loin, on les vit tomber pour ne pas se relever...* »

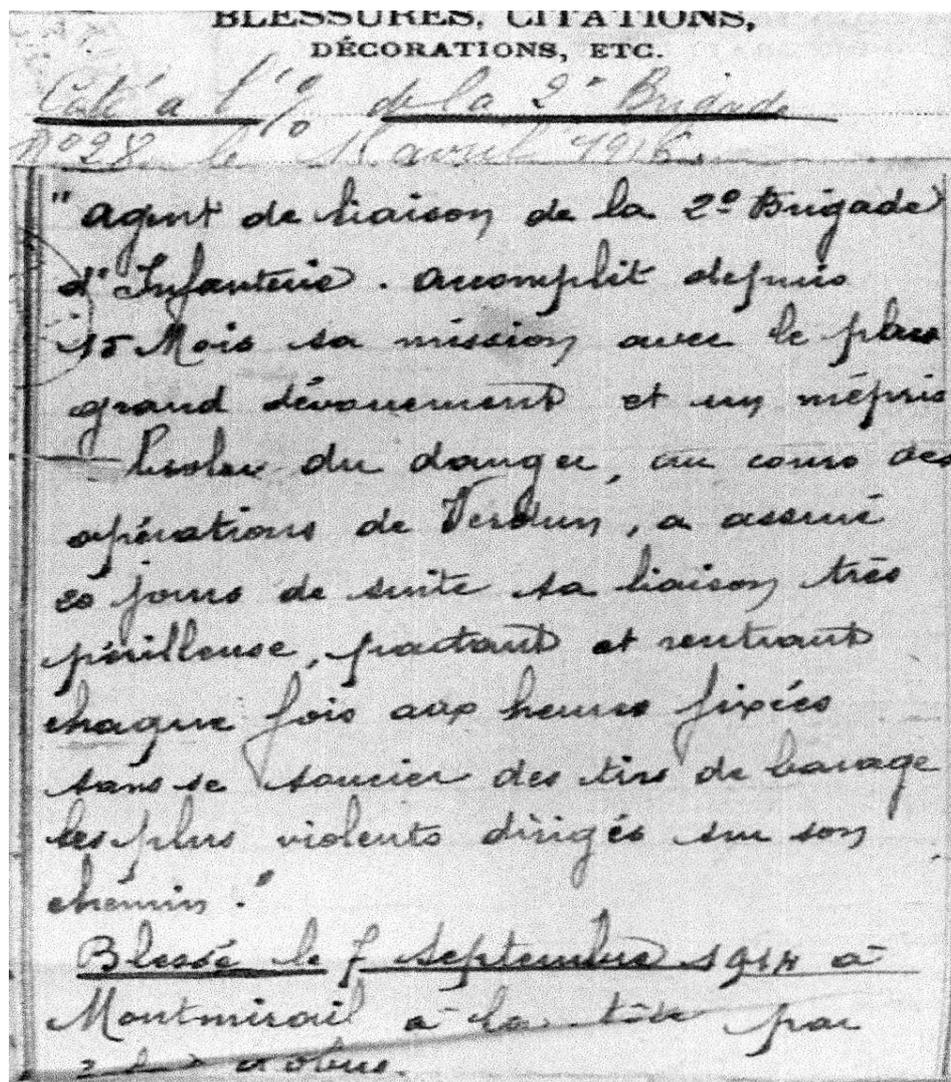
En lisant ces lignes on peut déjà pressentir le caractère fort de FRONVAL et son approche personnelle vis-à-vis du danger.

Il est malheureusement blessé à la tête par un éclat d'obus à Montmirail le 7 septembre 1914 durant la Bataille de la Marne du 6 au 13 septembre 1914) et restera aux soins à l'hôpital jusqu'au 2 octobre 1914.



Il est nommé soldat de première classe le 24 décembre 1914.

Alfred FRONVAL est cité à l'ordre de la 2^{ème} brigade le 18 avril 1916 ; « Agent de liaison de la 2^{ème} brigade d'infanterie, il a accompli depuis 15 mois sa mission avec le plus grand dévouement et un mépris du danger. Au cours des opérations de Verdun, il a assuré 20 jours de suite sa liaison très périlleuse, partant et rentrant chaque jour aux heures fixées sans se soucier des tirs de barrage les plus violents dirigés sur son chemin ».



Il est nommé caporal le 6 avril 1917.

Alfred FRONVAL obtient la Croix de Guerre le 16 avril 1917 « pour sa belle conduite au cours des opérations de Verdun ».

Le 16 avril 1917, après 3 ans de très dures campagnes dans l'infanterie, il est détaché à l'école d'aviation du Crotoy, au premier groupe d'aviation, en tant qu'élève pilote à partir du 27 avril 1917.

Alfred FRONVAL et l'aéronautique

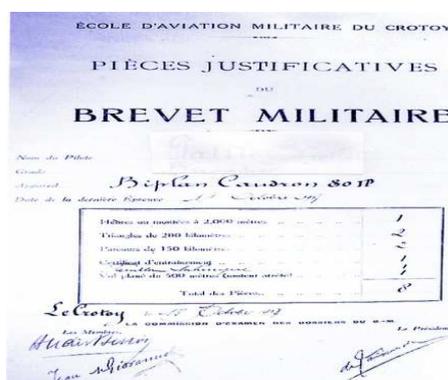
Le Crotoy est une ville portuaire de la Baie de Somme située dans le département de la Somme, en Picardie. L'École de pilotage Caudron au Crotoy est une école de formation de pilotes professionnels civils, fondée en 1910 par les deux frères CAUDRON : Gaston (18 janvier 1882- 10 décembre 1915) et René (1er juillet 1884 - 27 septembre 1959), originaires de la Somme.

Les frères CAUDRON s'installent au Crotoy en juin 1908 et y font bâtir un premier hangar sur le bord de mer le long de la plage de sable fin, pour y construire leur planeur biplan de 60 m² et le faire voler une centaine de mètres. Ils ouvrent leur école en 1910. Elle devient vite une des écoles les plus réputées de France. C'est ici qu'un bon nombre des futurs "As" de l'aviation seront brevetés : René FONCK, Jean NAVARRE (qui n'a pas passé son brevet), Jean BOLZON-VERDUNOZ, René DOUMER (le fils du Président de la République...), le général Joseph VUILLEMAIN, sans oublier des aviatrices comme Adrienne BOLAND ou Bessie COLEMAN. Ils font le circuit classique : Le Crotoy - Le Touquet - Le Crotoy. Par suite des nombreux capotages dans le sable, seront installés des ateliers de réparations et d'entretiens.

En 1913 l'école de pilotage civile, se double d'une école de pilotage militaire. L'école est inaugurée le 23 février 1913, après qu'une circulaire du 21 janvier 1910 définit les conditions de désignation des futurs pilotes d'aéroplanes qui continuent cependant à être formés par des constructeurs privés. Le 22 octobre 1910 avait été créée l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire qui est placée sous la tutelle du général Roques. Dans l'urgence, le ministre de la guerre autorise dès février 1915, le recours aux écoles privées civiles des sociétés Farman, Blériot, et Caudron, établies respectivement à Etampes, Buc et au Crotoy pour la formation des navigants et des personnels au sol. À partir de 1915, quatre gros hangars sont construits en bois et métal.

Les appareils commandés se limitent à quatre firmes: Morane-Saulnier pour la chasse, Avions Farman pour la reconnaissance, Caudron pour le réglage de tir, et Voisin pour le bombardement. En 1917, elle devient école de bombardement. Comble de l'école sera bombardée par les Allemands le 15 septembre 1918, faisant plusieurs victimes.

Alfred FRONVAL obtient son brevet de pilote aviateur n°7322 sur Caudron G3 le 5 juillet 1917. Il se fait déjà remarquer par son habileté et son « audace raisonnée ».



Alfred FRONVAL est ensuite dirigé sur l'école de pilotage de Pau, le centre d'entraînement de la chasse, le 16 août 1917. Le capitaine René SIMON, virtuose d'avant-guerre, chef de l'école d'acrobatie de Pau (Division de Haute-Ecole), aurait bien voulu le conserver comme moniteur, mais Alfred FRONVAL demande à participer aux combats et rejoint l'escadrille n°162 à partir du 20 mars 1918.

Remarque : Cette escadrille de chasse s'est appelée SPA 62 à partir du 7 octobre 1917 et son insigne était en 1917/1918 un coq de combat.

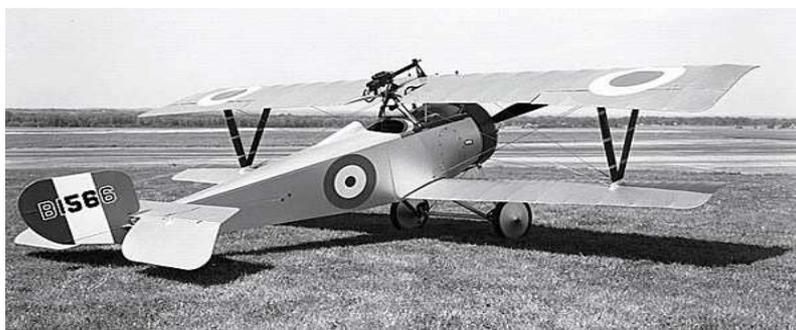
Le 20 mars 1918, il est promu sergent par la Direction du Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique.

Ses qualités d'instructeur-moniteur et sa maîtrise parfaite étaient telles qu'il n'a certainement pas participé aux activités de la SPA 62 et qu'il est de nouveau affecté à l'école de Pau le 20 avril 1918 à la suite des demandes réitérées du commandement pour exercer ses talents à la formation des nouveaux pilotes de chasse. Les demandes réitérées de FRONVAL pour repartir en escadrille furent refusées et il resta à Pau pour le plus grand bien de notre aviation de chasse. Ses mérites lui valurent cette citation : *« A été l'âme de la haute école au cours de l'année 1918 et, par son exemple personnel, par la constance de ses efforts, a contribué à faire de pilotes médiocres des exécutants pleins de volonté et de confiance. A rendu d'exceptionnels services à l'aviation de guerre ».*

■ Division de Haute-Ecole : chef de la division	Cne René Simon (Brevet n° 199 du 21.01.1913)
● Piste "Astra Ouast" :	Haute-Ecole Sgt Alfred Fronval (Brevet n° 7322 du 05.07.17) Sgt Louis Cottonat (Brevet n° 4173 du 08.08.16) Adj Alexandre Sahue (Brevet n° 9772 du 07.11.1917) MdL Henri Marcou (Brevet n° 13110 du 02.05.18) Caporal Jean Nègre (Brevet n° 10810 du 04.01.18)

Organisation de l'école au 11 novembre 1918 (extrait)

La Division de Haute-école est équipée d'avions Nieuport 17 /23 / 24 / 27.





Travaux-pratiques au sol dirigés par le Capitaine SIMON chef de Division d'Alfred FRONVAL à Pau

Au total l'école forme à cette époque 200 pilotes par mois (Transformation + Haute Ecole + Perfectionnement). L'objectif souhaité est de 350 à 400 pilotes !

Cette activité de moniteur est récompensée par l'Aéro-Club de France qui lui décerne le 5 juin 1919, la plaquette créée spécialement pour le personnel navigant des écoles.

Alfred FRONVAL est nommé adjudant le 1^{er} avril 1919.

Il rejoint le 1^{er} groupe d'aviation de Versailles pour se faire démobiliser le 16 avril 1919.

C'est à cette époque qu'il rencontre Robert MORANE qui le remarque et qui, dès la fin des hostilités, lui offrira une place de pilote d'essais à Villacoublay.



Ci-dessous la citation de la croix de la Légion d'honneur en janvier 1920 au titre de la promotion Ader : « *Excellent pilote, d'une adresse incomparable, joignant à ses qualités techniques une grande énergie et un parfait mépris du danger. A pris part en 1920 et 1921 à 55 meetings en France et à l'étranger et a contribué par ses vols remarquables à augmenter le renom de notre aviation. Il est titulaire depuis l'armistice de 2 records de virtuosité. Il a formé 63 pilotes en un an et a réceptionné multiples avions nouveaux et exécuté un vol commandes bloquées.* Signé MILLERAND (Président de la République).

Citation de la Croix de la Légion d'Honneur. Janvier 1920. Excellent pilote, d'une adresse incomparable, joignant à ses qualités techniques une grande énergie et un parfait mépris du danger. A pris part en 1920 et 1921 à 55 meetings en France et à l'étranger et a contribué par ses vols remarquables à augmenter le renom de notre aviation. Il est titulaire depuis l'armistice de 2 records de virtuosité. Il a formé 63 pilotes en un an et a réceptionné multiples avions nouveaux et a exécuté un vol commandes bloquées. Signé Millerand.

Alfred FONVAL reçoit officiellement la légion d'honneur le 23 février 1922 par décret officiel du 1^{er} février 1922. Son parrain de Légion d'Honneur est René FONCK, pilote de chasse pendant la première guerre mondiale, il est l'« as des as » français et alliés.

GRANDE CHANCELLERIE DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

1^{er} BUREAU. PERSONNEL DES SERVICES DE LA LÉGIION D'HONNEUR. N° 70/244. AVIS ESSENTIEL.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

D'UN Chevalier DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

Le 24 février mil neuf cent vingt deux. Nous, Capitaine-Aviateur René Fonck, député des Vosges, Commandeur de la Légion d'Honneur.

Conformément à la délégation du Grand Chancelier, en date du 23 février, nous avons fait introduire M. Fonval, pilote aviateur.

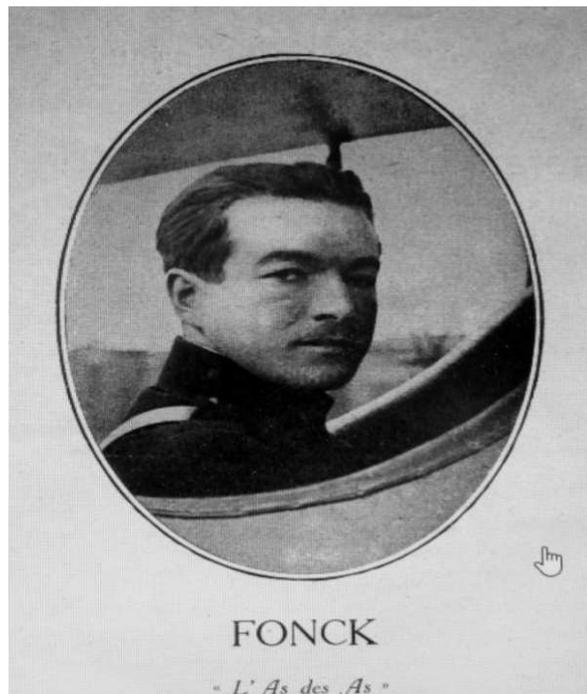
nommé Chevalier de la Légion d'Honneur, à l'effet de la recevoir en cette qualité.

Nous lui avons ensuite donné l'accolade en prononçant la formule de réception suivante : « Au nom du Président de la République, et en vertu des pouvoirs qui nous sont conférés, nous vous faisons Chevalier de la Légion d'Honneur ».

Immédiatement après a été dressé le présent procès-verbal, pour être transmis à la Grande Chancellerie, après avoir été signé par le récipiendaire et par nous.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Récipiendaire, *Fonval*. Le Délégué, *Fonck*.



LÉGION D'HONNEUR.

NUMÉRO DE LA MATRICULE: **101244**

NOM: **Fronval**

PRÉNOMS: **Alfred**

QUALITÉ ou grade: **Pilote aviateur**

ad le **11 Août 1923**

Chevalier de la Légion d'honneur

par décret du **11 Février 1922** rendu sur le rapport du Ministre des Travaux Publics

Date de départ de la destination: **23 FEV 1922**

de la réserve: **12 MAR 1922**

de l'avis de paiement: **1042**

59

Date de décès: **27 Juin 1925** **JUN 1925**

Ministère des Travaux Publics

Renseignements produits à l'appui d'un projet de décret tendant à nommer Chevalier de la Légion d'Honneur un candidat n'étant pas le temps de service exigé par l'article 11 du décret du 16 Mars 1852.

Noms et prénoms: **FRONVAL Alfred**

Date et lieu de naissance: **CAMBrai - le 20 OCT 1898**

Domicile: **15, rue Carnot, Valenciennes**

Nationalité: **française**

Situation: **pilote-aviateur**

Grades universitaires (supérieurs ou inférieurs de bacheliers):

Services militaires: **1 an en temps de paix, 2 ans 7 mois en temps de guerre**

Services civils: **4 ans 7 mois de pratique professionnelle**

Durée totale des services civils et militaires: **6 ans 7 mois de pratique professionnelle et de 2 ans 7 mois de services militaires**

Situations diverses (fonctions, emplois, etc.):

Missions à l'étranger, dans les Colonies, etc.: **Missions de propagande pour l'Aéronautique à l'étranger (Belgique, Espagne, Italie, Hollande, Suisse, etc.)**

Classe de service et de classement: **1^{re} classe divers aviateurs**

Services rendus dans les établissements de l'enseignement, les Commissions, etc.: **1^{er} pilote divers aviateurs pays les principales colonies (Belgique, Espagne, Italie, Hollande, Suisse, etc.)**

Distinctions honorifiques: **Croix de Guerre 1914-1918, Chevalier du Christ Reconnu 1919, de Léopold II - Février 1921**

Détails sur les services rendus et sur les services rendus par le candidat:

Observations:

Le Ministre des Travaux Publics certifie, en outre, qu'il résulte de l'enquête que la moralité de M. FRONVAL ALFRED permet son admission dans l'Ordre de la Légion d'Honneur.

Paris, le 27 JAN 1922

Le Ministre des Travaux Publics,

Alfred FRONVAL est ensuite affecté dans la réserve à la 75^{ème} compagnie d'ouvriers d'aviation le 1^{er} juin 1921. Il passe au 33^{ème} d'aviation le 15 mars 1923 et est désaffecté au profit du 1^{er} groupe d'ouvriers d'aviation (7^{ème} section) au magasin général d'aviation n°1 le 18 juin 1923.

Alfred FRONVAL est enfin classé « affecté spécial » aux usines d'aéroplanes MORANE-SAULNIER, 3 rue Volta à Puteaux le 28 mars 1925. Il devient chef-pilote à l'école MORANE-SAULNIER de Villacoublay, école qu'il ne devait plus jamais quitter. Il devient rapidement un moniteur remarquable, aimé de ses élèves à qui il donne entièrement confiance. Il partage son temps entre le pilotage des nouveaux types d'avion et le métier de moniteur. Il acquiert sur place de bonnes connaissances techniques. Pilote audacieux et réfléchi ; il mettra au point les figures de voltige qui liées les unes aux autres deviendront, grâce à lui, les évolutions de haute école aérienne.



Fronval, devant le Morane A1, qui est aujourd'hui au Musée de l'Air.

Il devient rapidement pilote de démonstration dans les fêtes aériennes qui se multiplient à partir de 1920 et où son extraordinaire habileté fait de lui un indispensable attrait et une garantie de succès. Sa participation, toujours demandée et toujours obtenue, à tant de meetings avait fait de lui une des idoles de la foule. Toutes les provinces de France ont vu, au dessus de leurs aérodromes, les stupéfiantes évolutions acrobatiques du petit monoplan Morane-Saulnier, orange et bleu, qui tant de fois se distingua dans les fêtes de propagandes et de charité. Mais les moyens qu'il emploie ne sont pas ceux des « fous volants », il s'agit de technique. C'est la parfaite entente entre l'homme et la machine, qui ne font qu'un, et dont il tire le maximum en utilisant la souplesse. C'est de la virtuosité !

Bien sûr il établit des records : à Madrid en 1919 où il effectue à la suite 629 loopings, puis ce sera 960 à Villacoublay en 1920 et enfin 1111 le 25 février 1928 toujours à Villacoublay ces derniers en 4h 56 minutes. Mais ce spectacle très lassant consiste davantage à prouver la résistance du matériel et du pilote qu'autre chose !



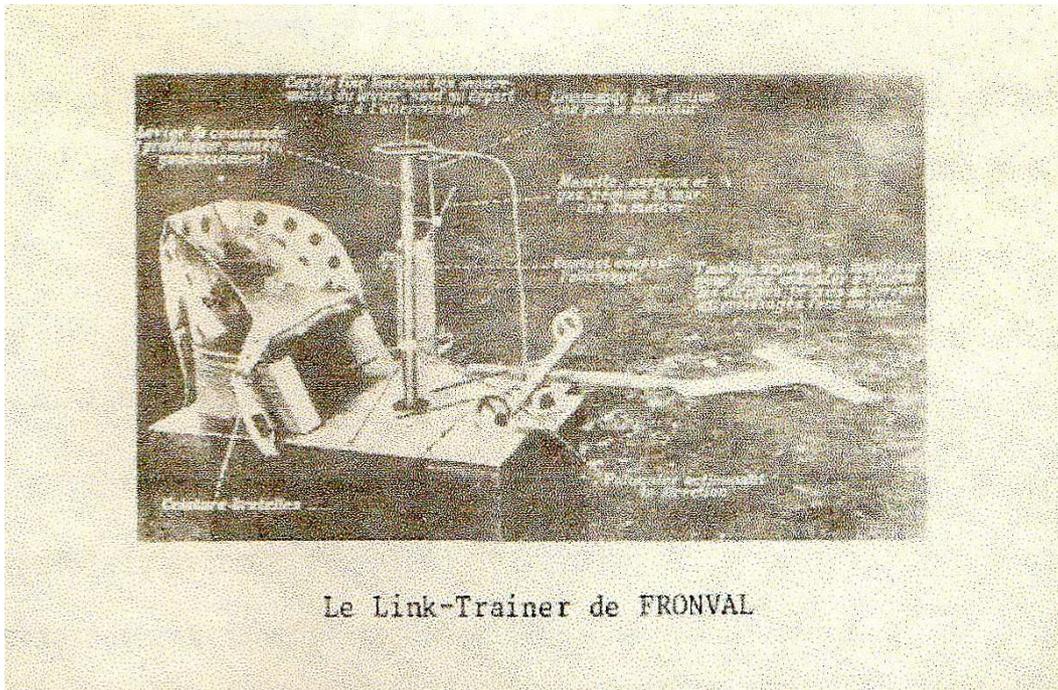
Les grands meetings internationaux où Albert FRONVAL sera en compétition avec les meilleurs pilotes du monde sont d'un type très différent. Il gagna son premier titre international à Anvers dès juillet 1920 devant la plupart des « as » de la guerre reconvertis dans ce genre de démonstration. Mais il s'agit rapidement de prestations de plus en plus difficiles et qui consistent généralement en deux épreuves obligatoires, l'une de figures imposées et l'autre de figures libres devant un jury spécialisé.



Il remporta également le meeting de Dubendorf près de Zurich le 21 août 1927, auquel prirent part une trentaine concurrents français, italiens, allemands, suisse, serbes, polonais et tchécoslovaques. FRONVAL sortit victorieux sur son Morane A1 devenant champion du monde d'acrobatie aérienne devant l'allemand FIESELER volant sur Schalbe et le français Marcel DORET sur Dewoitine.

Il est l'auteur d'un manuel de pilotage où l'on peut lire « *Les aînés ont payé de leur sang pendant quinze années une expérience qui est maintenant acquise par les profanes dès leurs débuts. Les élèves que je forme à l'école MORANE-SAULNIER sont de véritables pilotes quand ils nous quittent. Ils ne sont pas de simples conducteurs d'avion ; ils possèdent tout l'art du vol jusque dans ses moindres mystères et grâce à une éducation lente mais sûre ; je n'ai jamais eu à regretter le moindre accident. Car l'accident ne devrait plus exister en aviation. IL n'y a de ma part aucun optimisme exagéré : je vous affirme que je suis sincère et que nul plus que moi n'est conscient de ce qu'il fait. Je connais le danger et je ne suis pas imprudent* ».

Il est également l'inventeur du « *Link-Trainer* », appareil permettant de reproduire au sol les conditions de vol d'un avion, plus communément appelé « *Simulateur de vol* ».



Comme moniteur, Alfred FRONVAL se déclare favorable à l'appareil difficile à piloter, parce que "*qui peut plus, peut moins... lorsque le débutant aura bien en main un appareil assez fin, il lui sera fort aisé de piloter n'importe quel autre avion*", comme il devait le déclarer à celui qui deviendra son successeur et un autre grand voltigeur de l'entre-deux-guerres : Michel DETROYAT.

Durant toute sa carrière Alfred FRONVAL forma 125 pilotes.

Alfred FRONVAL fut le maître incontesté de la voltige aérienne jusqu'à sa mort en 1928 et il est difficile de ne pas associer à son extraordinaire carrière l'avion Morane AI.

La firme MORANE-SAULNIER fut la première à mettre au point un avion de type L utilisé par Roland GARROS lors de meetings aériens fin 1913 début 1914.



La guerre terminée, la notion de pilotage pur, de la voltige, revient à la mode avec les fêtes aériennes et les meetings. Le Morane AI, équipé du meilleur moteur, le Clerget 130CV sera l'avion que choisira Albert FRONVAL.



Auparavant sur un Morane 35 que FRONVAL avait rendu célèbre par le vol qu'il fit à son bord en 1920 devant techniciens et journalistes pour prouver qu'on pouvait accomplir un vol complet sans se servir du manche à balai qui était démonté : il s'agissait de prouver que ce

manche ne suffisait pas à lui tout seul à assurer le contrôle de l'avion. FRONVAL fit tout son vol en n'utilisant que la gouverne de direction et le moteur.



Fronval devant le Morane AI immatriculé F-ABAD.

Après deux années d'entraînement, le 7 janvier 1927, Jean-Baptiste SALIS crée la première patrouille d'acrobatie au monde, la « Patrouille Tricolore », aux côtés d'Alfred FRONVAL et du lieutenant Charles ROBIN. Elle comprend trois Morane AI qui décollent et effectuent différentes figures acrobatiques et atterrissent, reliés entre eux par des rubans tricolores. FRONVAL, ROBIN, SALIS vont effectuer une série de meetings aériens partout en France pour le compte de la Société de Propagande Aéronautique (S.P.A.). Charles ROBIN se tuera en 1926.



La fin tragique

Le 28 juillet 1928, à Villacoublay, Alfred FRONVAL est en train d'atterrir à bord d'un Breguet XIV avec un contrôleur du bureau Veritas. Alors que son appareil commence à perdre de la vitesse et qu'il est sur le point d'atterrir, il entre en collision avec un appareil biplace de bombardement (ou un appareil sanitaire ?) qui s'apprête à prendre le départ, piloté par le capitaine CORNILLON. Projeté par le choc hors de son appareil, celui-ci s'en tire avec quelques contusions. Malheureusement, l'appareil de FRONVAL se retourne au milieu d'une gerbe de flammes, le pilote n'ayant pas eu le temps de couper les gaz. Malgré les efforts des sauveteurs qui accourent de toute part, FRONVAL périt carbonisé dans les débris de son avion.

D'après le récit de certains témoins, il semble bien que l'incendie ne se soit pas produit immédiatement après le choc. FRONVAL aurait essayé, sans y parvenir, de se dégager avant d'être environné par les flammes. Il est fort possible que son parachute l'ait gêné.

Alfred FRONVAL est inhumé au cimetière de Villacoublay avec sur son monument funéraire la citation du gouvernement de la République à l'ordre de la nation en date du 4 août 1928.



Alfred FRONVAL, âgé de 35 ans, disparaît en laissant une veuve et deux jeunes fillettes, qu'un généreux mouvement, commencé au meeting de Vincennes, doit mettre à l'abri des trop rudes épreuves et ce sera sans doute le meilleur hommage de l'Aviation française à la mémoire du disparu.

Il serait bien injuste de ne voir et de ne célébrer en FRONVAL que le pilote de haute école. Il n'y avait sans doute pas d'aviateur plus complet que lui. Charles DOLFUS, son compagnon de « tour de France », son grand ami ; nous a dit souvent son admiration pour FRONVAL navigateur et voyageur de l'air. MM. MORANE et SAULNIER pourraient, eux, témoigner de la méthode, de la sûreté, de la conscience avec lesquelles il essayait les prototypes les plus divers, depuis le léger avion d'école jusqu'au jockey » trapu tiré par 600 chevaux et qu'il emmenait si haut et si vite.

Après FRONVAL et ROBIN, tout deux victimes de l'aviation, mais non de la virtuosité aérienne, DORET et DETROYAT en France seront les nouveaux grands champions de la « haute école ». DETROYAT sera l'héritier direct de FRONVAL.



Le Morane AI orange et bleu de FRONVAL, bien connu des spectateurs enthousiastes de l'époque, est aujourd'hui exposé au Musée de l'Air du Bourget.



Quelques témoignages :

Roland TOUTAIN :

« FRONVAL a été, je crois, le pilote le plus prudent que j'ai connu, le véritable homme – oiseau qui faisait des détours de trois cent kilomètres pour atterrir plus sûrement sans histoire. Je me souviens avoir survolé avec lui la cathédrale de Chartres, nous avons visité le chef-d'œuvre de l'art humain, on peut le dire comme personne. Probablement pendant ce temps-là des touristes visitaient en-dessous de nous : « suivez le guide !... » . Notre guide à nous, c'était la voie large du ciel sur laquelle on ne se perd jamais. Mais FRONVAL est mort malgré sa prudence ».

Marcel DORET :

« Le 12 juin 1918, j'arrivai à l'école d'acrobatie de Pau, commandée par le capitaine CAMPAGNE et dont le capitaine GOND était le chef de pilotage. A la classe d'acrobatie dirigée par le capitaine SIMON et où le célèbre Alfred FRONVAL était considéré comme le grand spécialiste de la voltige, nous ne disposions pas de biplace d'entraînement. Dans les fuselages désentoilés d'appareils réformés, nous apprenions par cœur les manœuvres à faire pour chaque figure. ... La réalité était tout autre ... ».

Michel DETROYAT :

« C'était au début de l'année 1928. J'appartenais alors à la maison Morane-Saulnier en qualité de pilote réceptionnaire. Cette vie me plaisait particulièrement car je pouvais quotidiennement observer le grand FRONVAL, l'un des pilotes le plus exceptionnel parmi ceux qu'il me fut donné de connaître et d'apprécier. Bien que ne m'initiant pas aux secrets de la haute voltige aérienne, FRONVAL exécutait au dessus du terrain de Villacoublay suffisamment d'exhibitions pour exciter mon enthousiasme et me permettre ainsi, rien qu'en le regardant travailler, d'améliorer ma technique ».

HAUTECLAIRE :

En parlant de NUNGESSER *« Un très grand pilote, Alfred FRONVAL surveille son entraînement et lui donne comme instructeur technique un jeune ingénieur passionné d'aviation : Marin La MESLEE.... Moins connue, l'influence de FRONVAL ne fut pas moindre. FRONVAL se dévouait obscurément à la tâche de former des pilotes de chasse dignes de l'aviation française. Futur champion du monde de l'acrobatie aérienne, il y réussit pleinement. Racé, d'une urbanité exquise, bon psychologue et fin lettré, voici comment, dès cette époque, il jugeait NUNGESSER : « Un de ces hommes très rares qui se sentent plus fort d'être seuls, peut-être parce qu'ils portent en eux la certitude de quelque haut destin. Etre exceptionnellement doué, individualiste au degré suprême. Affirmation de soi, impulsion altruiste, besoin de puissance, désir de servir, morale guerrière, religion de la patrie, conscience de l'unicité de son personnage ... » ».*

Jacques MORTANE

Alfred FRONVAL rendait jaloux même les oiseaux (1). J'imagine que, lorsqu'il volait, les plus habiles de la gent ailée venaient se grouper autour de l'aérodrome où il opérait pour prendre des leçons. Nulle manœuvre ne lui était impossible. Il en invitait sans cesse de nouvelles. Il était le contorsionniste de l'air. De l'avis de Roland GARROS et de Jean NAVARRE, ces maîtres de la virtuosité, Alfred FRONVAL était le plus admirable représentant de la haute école aérienne. Ce qui ne l'empêchait pas d'être d'une modestie et d'une timidité charmante. Dans les meetings auxquels il prenait part – grande vedette du programme – il volait sans cesse : dès qu'un vide se produisait dans la succession des attractions, vite on le voyait s'élever. Lorsqu'on lui en faisait la remarque, il répondait : « ça fait tant plaisir aux organisateurs ! ».

Ses figures donnaient l'impression d'être très dangereuses d'être très dangereuses. Un jour, il me confia les principes de sa méthode : « *Sur dix accidents, pas plus de deux sont imputables au matériel. Les huit autres proviennent d'une mauvaise disposition de l'aviateur, d'une faute ou d'un désir d'épater la galerie. Un bon pilote doit être à l'abri de ces causes de suicide. Mais dame, il faut être maître de ses nerfs ! Il est une limite qu'on ne doit jamais dépasser, aussi bien dans le sens de l'altitude que dans le domaine moral. Dans le domaine moral, faites ce que vous savez faire, tâchez de vous perfectionner en vous entraînant progressivement, sans forcer. Mais n'essayez jamais de réaliser telle ou telle virtuosité sous prétexte qu'un camarade l'a réussie une fois. C'est en cherchant à rivaliser qu'on se tue. Je ne risque rien parce que je suis un entraîneur rigoureux. La première condition est de bien dormir. Il faut consacrer huit heures à un sommeil placide et calme. Le repos donne la souplesse au corps et à l'esprit.... Si l'on se sent nerveux, si l'on n'est pas à son aise, il ne faut pas monter. NAVARRE, le roi de la spécialité, s'est tué banalement pour n'avoir pas observé cette loi.... Dans notre métier, il ne faut pas hésiter à demander des conseils à ceux qui, même sans être supérieurs, savent voler et sentent le vol.... Ne pas se croire non plus meilleur qu'autrui et ne pas se laisser griser par le succès.... En suivant ces préceptes, qui font partie de mon catéchisme de professeur, on peut vivre cent ans* ». Tel était FRONVAL, virtuose des virtuoses.

(1) D'où le titre de l'article



Jacques MORTANE

Décorations obtenues par Alfred FRONVAL

Chevalier de la Légion d'honneur en date du 23 février 1922

Croix de guerre 1914-1918 avec deux palmes

Croix de Léopold II Ordre de la Couronne

Croix de la couronne de Roumanie

Croix de l'Etoile de Roumanie

Croix de l'ordre du Christ du Portugal



Il avait dit un jour : « *On ne sait vraiment voler que lorsqu'on connaît l'acrobatie aérienne, elle vous tire des situations les plus difficiles, elle est une sécurité* ». Toutes les écoles de pilotage avancé de tous les pays en ont fait une de leur règle essentielle.

Alfred FRONVAL s'est marié le 1^{er} juin 1920 à Roubaix (Nord) avec Raymonde WILLEMS. Ils ont eu 2 filles.

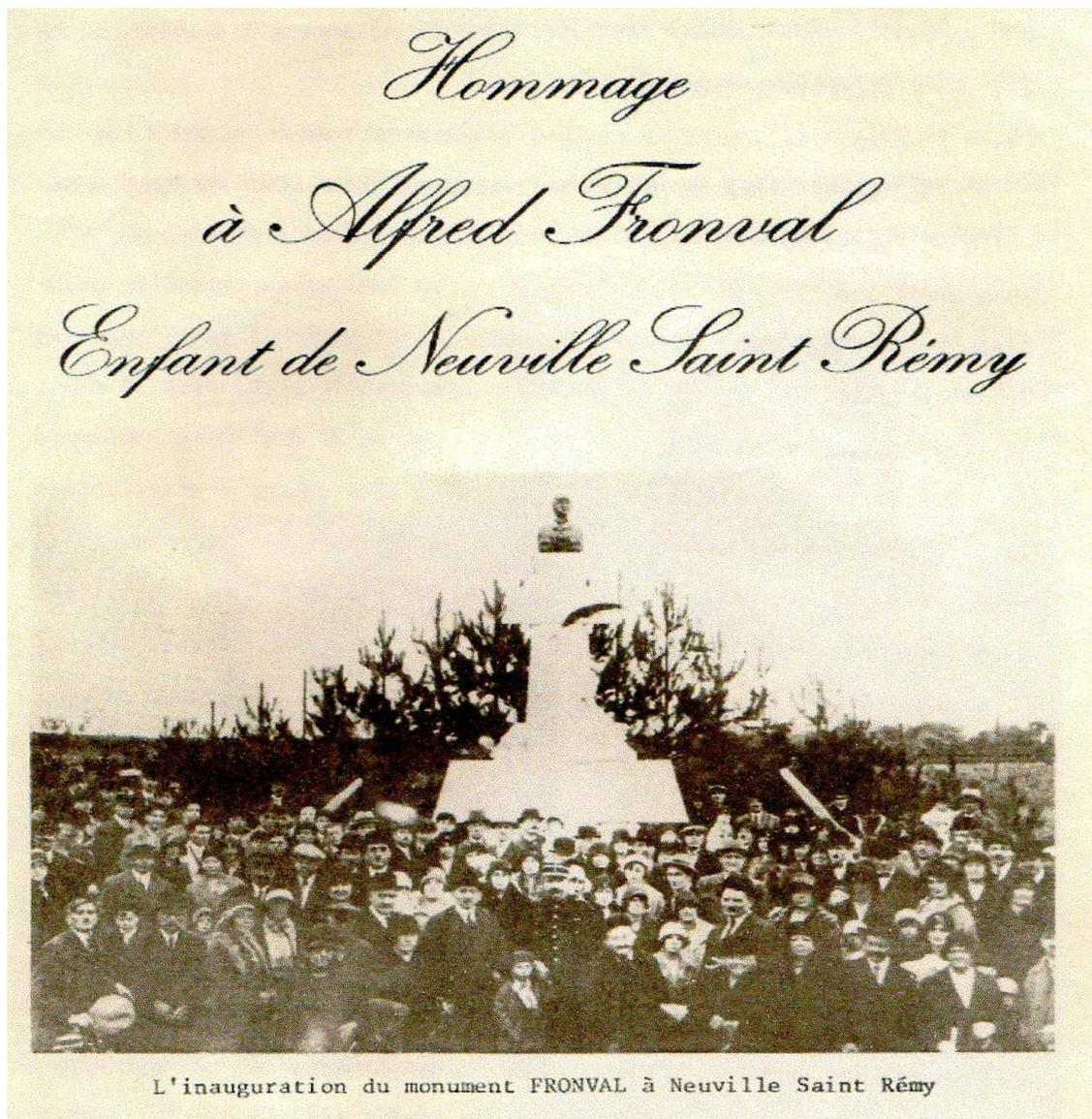
Hommage de Neuville-Saint-Rémy

Il aimait revenir dans son pays comme ce 21 mai 1922 à l'occasion de la cérémonie de remise de la croix de guerre à Tilloy -les-Cambrai.

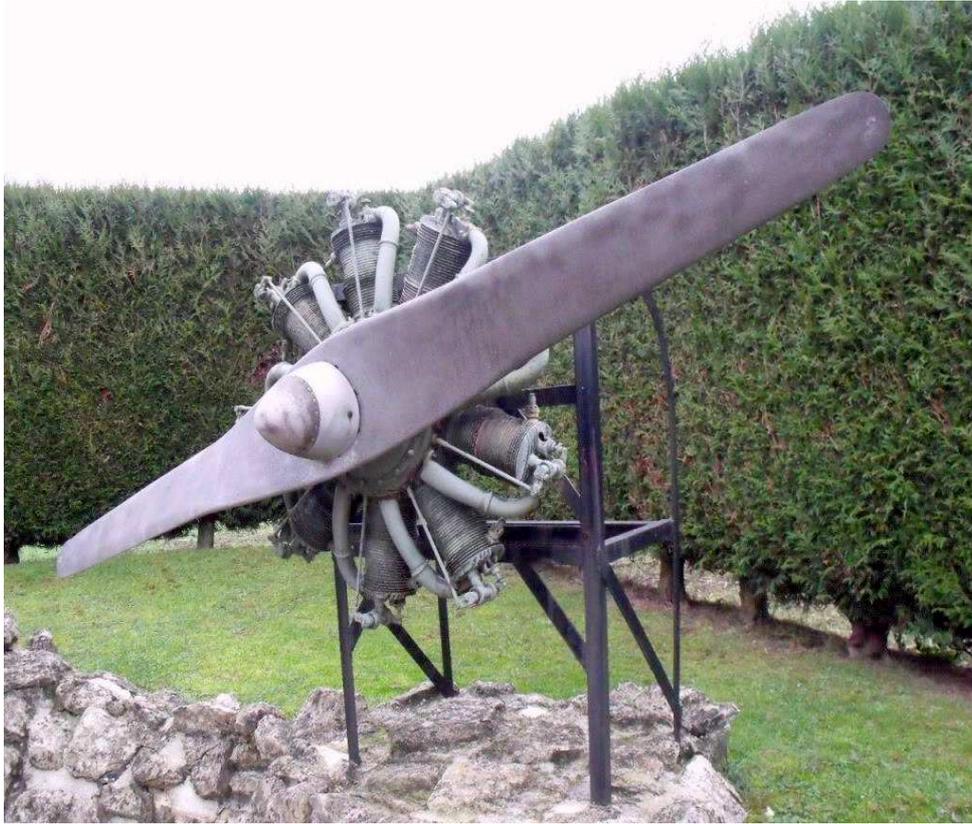
Le 31 janvier 1929, le journal l'Indépendant annonçait que le comité chargé de l'érection d'un monument au pilote FRONVAL « a exprimé sa satisfaction pour l'empressement qu'ont mis les Cambrésiens à verser leur obole et a décidé d'étendre la souscription à toutes les communes du département du Nord ». Ce monument édifié en face de sa maison natale fut inauguré le 5 octobre 1930. Le moteur et l'hélice de son avion font toujours partie du décor, même s'ils ont été remplacés en 1973.

La commune de Neuville-Saint-Rémy, dans le département du Nord, lui a dédié :

- Le monument commémoratif







- La rue *Alfred FRONVAL*,



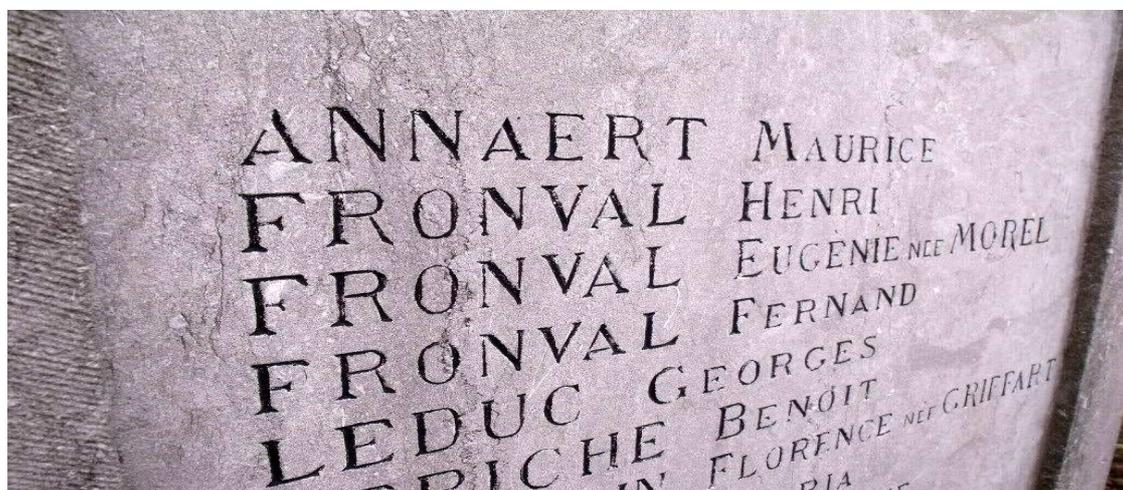
- Le lotissement *Alfred FRONVAL*,

Les FRONVAL, une famille très éprouvée par la guerre

Les parents d'Alfred FRONVAL : Henri né en 1857 et Eugénie (née MOREL), ainsi que son jeune frère Fernand âgé de 15 ans sont décédés à Romeries (Nord), au domicile de Mme DUPONT rue du Quesnoy, suite à un bombardement anglais le 23 octobre 1918 soit quelques jours avant l'armistice....

Ses deux autres frères Gustave et Henri FRONVAL sont décédés au combat : Gustave est décédé le 22 octobre 1914 à l'âge de 29 ans à la ferme de la Pécherie sur le chemin des Dames dans l'Aisne et Henri est décédé le 20 août 1915 à l'âge de 27 ans à Villers-en-Prayères dans l'Aisne.

Son oncle Paul-Antoine FRONVAL né en 1855 a perdu 3 fils durant le conflit : Gustave est décédé le 6 juillet 1917 à l'âge de 33 ans à l'hôpital de Château-Thierry dans l'Aisne, Charles-Henri est décédé le 16 septembre 1914 à l'âge de 34 ans à Fontenay dans l'Aisne (son fils adoptif Albert est décédé le 16 juillet 1918 à l'âge de 26 ans à Front-Fornillet (Marne)), Alfred est décédé le 6 septembre 1919 à l'âge de 34 ans à Puteaux suite à ses blessures de guerre. Il faut signaler également que Jean-Baptiste né en 1875, dispensé car étant l'aîné des 13 enfants de Paul, et qui était resté en France envahie a été fait prisonnier et détenu en Hollande du 14 août 1914 au 31 décembre 1918.



Sources

Archives départementales du Nord

Wikipédia

Manuel du gradé de l'infanterie 1918 - Berger LEVRAULT

Verdun - Georges BLOND (1961)

Pégase n°10 de juin 1978 article de M Jean-B. REVEILHAC

Journal l'Indépendant

L'Aérophile de Juillet 1928

L'Aéronautique n°111 d'août 1928

Jacques MORTANE - L'aviation à tire d'aile

Roland TOUTAIN - Mes quatre cents coups

Marcel DORET - Trait d'union avec le ciel

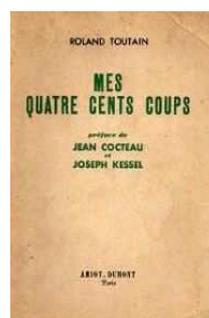
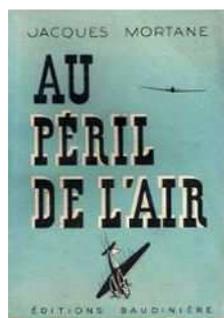
Michel DETROYAT - Tu seras aviateur

HAUTECLAIRE - Le chevalier de la mort : NUNGESSER

Jacques MORTANE - Au péril de l'air

Les écoles militaires de pilotage - Site de Denis ALBIN

Meetings Aériens - meetingaeriens.blog4ever.com



Alain CHEVALIER – Octobre 2015

Groupe de travail Patrimoine – 3AF Midi Pyrénées

Note : Au travers de cet article, je souhaite rendre un hommage à ma belle mère, Laure FRONVAL décédée en Août 2014 et parente de l'aviateur.

LE MORANE AI DU MUSÉE DE L'AIR

Le Morane AI du Musée de l'Air est l'avion personnel d'Albert Fronval, utilisé par ce pilote depuis 1921 jusqu'en 1927. Il est entièrement original. La cellule date de 1918. Sur celle-ci on a monté après la guerre un moteur Clerget type 9 B A de 130 chevaux, afin de servir d'appareil de démonstration pour le fameux pilote de voltige aérienne.

Avec cet avion, Fronval participa à de nombreux meetings aériens et en particulier au Concours International de Virtuosité Aérienne de Zurich en août 1927, qu'il gagna devant l'Allemand Fieseler et le Français Doret.

L'appareil fut mis en vente en 1928 quelques mois avant la mort de Fronval et acheté par M. Faillant, pilote et futur président de l'A.P.N.A.

Après la disparition d'Albert Fronval, M. Robert Morane s'en rendit acquéreur à nouveau et l'offrit au Musée de l'Air.

L'appareil ayant souffert quelque peu au cours de ces quarante années, il fut remis en état et repeint par le Musée de l'Air aux couleurs d'origine, bleu et orange avant d'être exposé en 1977 dans le hall du Bourget consacré à la période de l'entre deux guerres.

Caractéristiques :

- Envergure : 8,718 m.
- Longueur (hors tout) : 5,770 m.
- Surface alaire : 13,200 m.
- Hauteur : 2,450 m.
- Poids à vide : 420 kg.
- Moteur : Clerget type 9 B A de 130 CV.

