

Georges Guynemer

Un siècle après, la Première Guerre mondiale occupe toujours une place à part dans notre mémoire collective.

En témoigne le très grand nombre de visiteurs de tous âges qui parcourent chaque année ces champs de batailles encore mal cicatrisés pour comprendre pourquoi et comment des hommes en sont arrivés à de telles extrémités et pour honorer la mémoire des soldats engloutis par cette "effusion sanglante".

Pour la France, ce conflit hors du commun a fait près de 1.400.000 tués, plus de 4.000.000 de blessés, 700.000 veuves, un million d'orphelins, 3 millions d'hectares de terres agricoles détruites, des centaines de villes et villages ravagés. Pour la cinquantaine de pays belligérants, il a été, avec plus de dix millions de morts, une épreuve toute aussi douloureuse.



Pour nous, aviateurs, ce cycle mémoriel porte un éclairage tout particulier sur un héros parmi tous ceux tombés au combat. **Ce héros fut et reste le porte drapeau de l'aviation militaire française : George GUYNEMER.** Engagé volontaire le 23 novembre 1914 à l'âge de 20 ans, **nommé sergent le 20 juillet 1915, la veille de la remise de sa Médaille Militaire, sous-lieutenant le 24 décembre suivant et fait Chevalier de la Légion d'Honneur.** Le 13 mai 1916, alors qu'il venait d'être blessé à Verdun, il est choisi pour être le premier porte drapeau de "l'Aviation militaire" devant le front des troupes. Ce premier drapeau de "l'Aviation militaire" constitue la plus formidable des reconnaissances pour les Aviateurs que nous sommes. Nommé Capitaine le 18 février 1917 il est élevé au rang d'Officier de la Légion d'Honneur

le 11 juin suivant. Il aura rendez-vous avec la mort le 11 septembre 1917 à Poelcapelle en Belgique. A son palmarès, 53 avions abattus, 26 citations dont 7 à l'ordre de l'Armée et 2 blessures de guerre. Son corps tombé en territoire ennemi ne sera jamais retrouvé.

Georges GUYNEMER était plus qu'un symbole dans une nation exsangue qui venait de faire un pas de plus dans l'horreur avec l'offensive de Verdun. Georges GUYNEMER donna à l'Aviation de Chasse non seulement ses lettres de noblesse, mais aussi et surtout une véritable impulsion et une dimension combattante qui ne s'éteindra jamais, et par la suite à la prise d'identité de l'Armée de l'air qui a fêté en 2014 son 80^{ème} anniversaire.

Georges GUYNEMER disait "on n'a rien donné tant qu'on n'a pas tout donné". Il a donné sa vie à la Nation.

Sa devise "Faire face" est devenue celle de l'armée de l'air toute entière.

L'École de l'Air de Salon-de-Provence a fait sienne la devise de Georges Guynemer : « Faire face », et **l'Armée de l'air évoque son souvenir tous les 11 septembre par une prise d'armes sur ses bases aériennes dont deux portent son nom la BA 107 de Paris (état-major) et la BA 102 de Dijon, les deux vouées à la dissolution cette année 2015.** À cette occasion est lue la dernière citation de Guynemer :

« Mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue au soldat français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations. »

— Général Paul Anthoine

Le Capitaine Georges Guynemer est né le 24 décembre 1894 à Paris 16^e. Il est l'un des pilotes de guerre français les plus renommés de la Première Guerre mondiale. Engagé volontaire dans l'aviation française, **il remporta 54 victoires homologuées du 19 juillet 1915 au 11 septembre 1917**, jour de sa mort en mission de combat aérien. Il fut aussi abattu 7 fois pendant toute sa carrière militaire exercée au sein de l'escadrille N.3, dite « escadrille des Cigognes », unité de chasse la plus victorieuse des ailes françaises en 1914-1918. Ses avions étaient habituellement peints en jaune et baptisés « Vieux Charles ».

Par sa mère, Georges Guynemer est un descendant des rois de France Louis XIII et Louis XIV. Son père, Paul Guynemer (1860-1922), est un ancien officier de Saint-Cyr. Enfant, Guynemer n'a pas une très bonne santé. Il est fragile et maigre, et le seul fils après deux sœurs. Il étudie au collège Stanislas à Paris, où exerce notamment comme professeur Henri de Gaulle, le père du général de Gaulle. Le monde est petit.

Lorsque la guerre éclate en 1914, il se rend à Bayonne pour s'engager, mais les médecins militaires le déclarent inapte. Il est désespéré ; même les relations de son père n'y font rien. Un matin, en voyant des avions militaires se poser sur la plage

d'Anglet, il demande à un des pilotes comment s'engager dans l'aviation : il faut aller à l'école de Pau dont le chef. Le 22 novembre 1914, il est engagé au titre du service auxiliaire comme élève mécanicien à Pau. Il y approfondit sa connaissance des avions. Il veut devenir élève pilote, mais le personnel du service auxiliaire n'a pas le droit de voler. Le chef pilote finit par accepter de le prendre en situation irrégulière.

Le 21 janvier 1915, il devient élève pilote et casse beaucoup d'avions à l'atterrissage aux grands désarroi de son chef d'escadrille, le capitaine Brocard. **Il reçoit** son brevet de l'Aéro-Club le 11 mars **et le brevet de pilote militaire le 26 avril 1915. Il est affecté le 8 juin 1915 à la seule unité dans laquelle il servira pendant la guerre.** À son arrivée au sein de l'escadrille, il récupère un Morane-Saulnier Type L, surnommé le « Vieux Charles », ayant appartenu à Charles Bonnard, parti combattre en Serbie.

En juin 1915, il est promu au grade de sergent et est décoré de la croix de Guerre. Ses premières sorties sont des missions d'observation pour renseigner sur les mouvements des troupes et le réglage de l'artillerie ; il y démontre un grand sang-froid qui permet à l'observateur de prendre des photographies. Son avion est souvent touché par des éclats d'obus qui sont colmatés par des rustines de toile rouge. **Le 19 juillet 1915, Guynemer remporte sa première victoire aérienne** à bord de son Morane-Saulnier, en abattant un Aviatik C.I au-dessus de Septmonts. **Deux jours plus tard, le 21 juillet, il est décoré de la médaille militaire avec la citation** suivante : « Pilote plein d'entrain et d'audace, volontaire pour les missions les plus périlleuses.

Le 5 décembre 1915, son escadrille est baptisée N3, après avoir été rééquipée avec des chasseurs Nieuport 10. Sur ces avions plus performants, Guynemer s'impose rapidement comme l'un des meilleurs pilotes français. **Le président Poincaré lui remet la croix de chevalier de la Légion d'honneur, le 24 décembre 1915,** le jour de sa majorité. **Il est à nouveau cité à l'ordre de l'armée** en remplissant des missions spéciales qui consistaient à se poser derrière les lignes ennemies. « Pilote de grande valeur, modèle de dévouement et de courage. A rempli depuis six mois deux missions spéciales exigeant le plus bel esprit de sacrifice, et livré treize combats aériens dont deux se sont terminés par l'incendie et la chute des avions ennemis. » Il devient un as en remportant sa cinquième victoire le 3 février 1916, et est promu au grade de lieutenant en mars. L'escadrille quitte la VIe armée le 12 mars pour se rendre sur le théâtre de la bataille de Verdun qui regroupait toutes les escadrilles de chasse et devait imposer la suprématie des ailes françaises. Le 13 mars il est blessé par des éclats au visage, deux balles dans le bras et est évacué pour son deuxième séjour à l'hôpital. Il combat ensuite sur la Somme de juin 1916 à février 1917. À la fin de l'année, son tableau de chasse compte 25 victoires. Le capitaine Brocard, commandant de l'escadrille N3, décrit alors Guynemer comme « sa cigogne la plus brillante ». Moins d'un an plus tard, Guynemer est promu au grade de capitaine et prend le commandement de l'escadrille des Cigognes.

Guynemer acquiert une telle notoriété qu'il est à même d'influer sur la conception des avions de combat français. En décembre 1916, il écrit à l'ingénieur en chef de SPAD pour critiquer le moteur de 150 ch qui équipe le SPAD VII, qu'il trouve insuffisant face aux Halberstadt allemands dont étaient équipés ses adversaires directs. Prenant ces remarques en considération, le SPAD VII sera remotorisé avec un moteur plus puissant redonnant ainsi la supériorité au chasseur français. Prenant toujours conseil auprès de Guynemer, SPAD développe un nouveau modèle, le SPAD XII de 200 ch duquel succédera le SPAD XIII au moteur surcomprimé développant 220 ch.

Le 8 février 1917, aux commandes d'un SPAD VII, Guynemer devient le premier pilote allié à abattre un bombardier lourd allemand Gotha G. III. Au cours du seul mois de mai 1917, il abat sept avions allemands. En juillet, il se pilote un SPAD XII armé à sa demande d'un canon de 37 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice et d'une mitrailleuse Vickers 303 (7,7 mm). Bien que le canon promît une puissance de feu dévastatrice, il ne pouvait tirer qu'un seul coup à la fois et devait être rechargé manuellement en vol. De plus, il avait un recul important lors du tir et remplissait la verrière de l'avion de fumée. Le SPAD XII n'était pas un avion pour un pilote novice. Il permet à Guynemer d'abattre un Albatros, le 27 juillet et un DFW le lendemain. Ces deux succès lui permettent d'atteindre un total de 50 victoires aériennes homologuées.

Le général Franchet d'Espèrey lui remet la croix d'officier de la Légion d'honneur en juillet 1917 : « Officier d'élite, pilote de combat aussi habile qu'audacieux. A rendu au pays d'éclatants services, tant par le nombre de ses victoires que par l'exemple quotidien de son ardeur toujours égale et de sa maîtrise toujours plus grande. Insouciant du danger, est devenu pour l'ennemi, par la sûreté de ses méthodes et la précision de ses manoeuvres, l'adversaire redoutable entre tous.

A accompli, le 25 mai 1917, un de ses plus brillants exploits en abattant en une seule minute deux avions ennemis et en remportant dans la même journée deux nouvelles victoires.

Par tous ces exploits, contribue à exalter le courage et l'enthousiasme de ceux qui, des tranchées, sont les témoins de ses triomphes. Quarante-cinq avions abattus, vingt citations, deux blessures. »

Le 11 septembre 1917, Guynemer ne rentre pas d'une mission de combat. La semaine précédente, les problèmes mécaniques s'étaient accumulés sur les deux avions qui lui étaient attribués. Ce jour là, à 8 h 30, Guynemer décolle en patrouille avec « pour charognard » le pilote Jean Bozon-Verduraz. A bord de son SPAD XIII 2S.504, Guynemer a reçu pour mission de patrouiller la zone Langemark. À 9 h 25, près de Poelkapelle, Guynemer aperçoit un avion d'observation allemand Rumpler esseulé, et plonge dans sa direction. Bozon-Verduraz voit alors plusieurs Fokker au-dessus de lui, et une fois qu'il les eut dispersés, son chef n'était plus en vue. Il revint seul ; Guynemer, lui, ne revint jamais. Ni l'épave de son avion, ni son corps, ni ses effets personnels ne furent retrouvés, mais les Allemands annoncèrent qu'il avait été abattu par le

lieutenant Kurt Wissemann de la Jasta 3, qui sera tué au combat dix-sept jours plus tard. Pour expliquer sa disparition, on apprend aux écoliers français de l'époque que Guynemer avait volé si haut qu'il ne pouvait pas redescendre.

Le capitaine Georges Guynemer est porté disparu au combat et annoncé officiellement par le ministère de la Guerre, le 25 septembre 1917. Une confirmation non officielle viendra d'un pilote allemand, abattu derrière les lignes canadiennes, et capturé le soir du 29 septembre 1917. Ce sergent allemand du 413e régiment affirma qu'il avait été témoin de l'accident et avait identifié le cadavre de Guynemer.

Dans un article du journal parisien « Le Matin » on pouvait lire : « Le dernier combat de l'aviateur français a eu lieu quatre ou cinq miles à l'intérieur des lignes allemandes au nord-est d'Ypres et en face des lignes britanniques. Le Capitaine Guynemer était accompagné par le lieutenant Bozon-Verduraz, qui dit qu'ils volaient à une altitude de 1 500 pieds quand Guynemer aperçut un biplace ennemi, qu'il attaqua. Presque au même moment Verduraz vit quatre monoplans allemands approcher et se tourna vers eux instantanément afin de les attirer hors tension. Ils tournaient autour pendant un moment et puis a disparu. Verduraz est ensuite retourné à l'endroit où il avait laissé Guynemer en prise avec le biplan allemand, mais Guynemer avait disparu. »

Selon un communiqué de la Croix-Rouge américaine sur le front français du 18 octobre 1917, la mort du capitaine Georges Guynemer est « définitivement confirmée ». Le rapport de la Croix-Rouge fournit les détails suivants : « Les informations reçues par la Croix- Rouge disent que Guynemer a été abattu en direction du nord de Poelcapelle, sur le front d'Ypres. Son corps a été identifié par une photo sur sa licence de pilote retrouvée dans une poche.

Le gouvernement français a été invité à faire inscrire au Panthéon, une inscription destinée à perpétuer la mémoire du Capitaine Guynemer comme « un symbole de l'ambition et l'enthousiasme de l'armée ». Une résolution à cet effet a été déposée à la Chambre des députés par le député Lasies.

Les circonstances exactes de sa mort restent, aujourd'hui encore, inconnues. On ignore en effet s'il a été tué dans le crash de son avion ou s'il y a survécu, pour être tué par la suite par des tirs d'artillerie dans le no man's land.

Ses décorations :

- Officier de la Légion d'honneur
- Médaille militaire
- Croix de guerre 1914-1918
- Ordre impérial et militaire de Saint-Georges (Empire de Russie)
- Ordre du prince Danilo Ier (Monténégro)
- Officier de l'Ordre de Léopold (Belgique)
- Croix de guerre (Belgique)
- Ordre de Michel le Brave (Roumanie)
- Ordre de l'Étoile de Karageorges (Serbie)
- Ordre du Service distingué (Grande-Bretagne)