

# Disparition en vol de Georges Guynemer

11 septembre 1917

Georges Guynemer est né le 24 décembre 1894 à Paris. Il est issu par sa mère d'une famille aristocratique, descendant de Louis XIII et Louis XIV par Bathilde d'Orléans<sup>1</sup>.

Lorsque débute la Première Guerre mondiale, il veut s'engager mais plusieurs bureaux de recrutement le refusent. C'est à Bayonne (64) qu'il est déclaré inapte, les médecins militaires le trouvant trop chétif (ayant toujours été de santé fragile, il ne pèse que 40 kg pour 1,70 m !). Même son père, ancien de Saint-Cyr, ne peut l'aider, malgré sa détermination à s'engager dans l'aviation.

*Le 22 novembre 1914*, il devient élève mécanicien à Pau (64) au titre du service auxiliaire ; il veut devenir pilote mais le personnel de ce service n'a pas le droit de voler. Cependant, le capitaine Bernard-Thierry, chef de l'école de Pau<sup>2</sup>, finit par l'accepter en formation en contournant le règlement.

*Le 21 janvier 1915*, il devient élève pilote sous la direction de Paul Tarascon<sup>3</sup>.

*Le 1<sup>er</sup> février 1915*, il effectue sa première sortie sur rouleur<sup>4</sup> Blériot 10.

*Le 11 mars 1915*, il effectue son premier vol (sur Blériot 6 cylindres 50 HP) et obtient son brevet de l'aéro-club, puis *le 26 avril* son brevet de pilote militaire (n° 1832).

*Le 8 juin 1915*, il est affecté à l'escadrille M.S.3<sup>5</sup> où il casse de nombreux appareils à l'atterrissage. Le capitaine Brocard<sup>6</sup>, chef de l'escadrille M.S.3 s'exclamera « *Foutez-moi ce petit con-là à la porte !* » lorsque Guynemer détruit deux appareils en une seule journée. C'est l'intervention du pilote Védrines<sup>7</sup> qui lui permettra de rester dans l'escadrille. Il finit par récupérer le [Morane-Saulnier type L](#), baptisé « Vieux-Charles » car il avait appartenu à Charles Bonnard parti combattre en Serbie. Ses premières sorties sont des missions d'observation des mouvements de troupes et de réglage d'artillerie où il fait preuve d'un grand sang-froid. Son avion est souvent touché par des éclats d'obus dont les trous sont colmatés par des pièces de toile rouge.

*Le 19 juillet 1915*, il remporte sa première victoire aérienne en abattant un [Aviatik C.I](#) au dessus de Septmonts.

*Le 21 juillet*, il est décoré de la médaille militaire avec la citation : « *Pilote plein d'entrain et d'audace, volontaire pour les missions les plus périlleuses. Après une poursuite acharnée, a livré à un avion allemand un combat qui s'est terminé par l'incendie et l'écrasement de ce dernier.* »

*Le 5 décembre 1915*, l'escadrille MS.3 est rebaptisée N3 et équipée de chasseurs [Nieuport 10](#).

*Le 8 décembre 1915*, il abat un LVG<sup>8</sup> remportant ainsi sa 3<sup>e</sup> victoire. Il s'impose dès lors comme l'un des meilleurs pilotes français.

*Le 24 décembre 1915*, il est fait chevalier de la Légion d'honneur par le président Poincaré.

De nouveau cité à l'ordre de la VI<sup>e</sup> Armée pour avoir rempli des missions consistant à se poser derrière les lignes ennemies, il devient un « As<sup>9</sup> » en remportant sa 5<sup>e</sup> victoire *le 3 février 1916*.

*Le 12 mars 1916*, l'escadrille se rend sur le théâtre de la bataille de Verdun, sous les ordres du commandant de Rose<sup>10</sup>, qui regroupe toutes les escadrilles de chasse afin d'imposer la suprématie de l'aviation française. Il est blessé au visage *le 13 mars* mais revient au combat dès *le 26 avril*.

*Le 13 mai*, il participe près de Dijon à une importante prise d'armes. Il présente aux troupes du 1<sup>er</sup> groupe d'aviation l'emblème remis par le président Poincaré quelques mois plus tôt : le drapeau de l'Aviation militaire.

*De juin 1916 à février 1917*, il combat sur la Somme.

*Le 8 février 1917*, aux commandes d'un [Spad VII](#), il devient le premier pilote allié à abattre un bombardier lourd allemand [Gotha G.III](#).

La semaine précédant sa disparition, les deux avions de Guynemer accumulent les problèmes mécaniques.

*Le 11 septembre 1917*, à 8h30, il décolle en compagnie du pilote Jean Bozon-Verduraz<sup>11</sup> pour une mission de patrouille au-dessus de Langemark. A 9h25, Guynemer fonce sur un avion de reconnaissance allemand, un Rumpler<sup>12</sup> tandis que Bozon-Verduraz entreprend de disperser les Folker en approche. Il perd son chef de vue et revient, seul, à la base.

Ni l'épave de l'avion, ni le corps, ni les effets personnels de Guynemer ne sont retrouvés. Les Allemands annonceront qu'il a été abattu par le lieutenant Kurt Wissemann<sup>13</sup> de la Jasta 3. Pour expliquer la disparition de l'As français, les maîtres d'école apprennent aux écoliers français de l'époque que Guynemer « avait volé si haut qu'il ne pouvait redescendre. »

Il est officiellement porté disparu par le ministère de la Guerre *le 25 septembre 1917*.

Guynemer, lors de ses combats, s'inspire de l'ancienne chevalerie. Ainsi Ernst Udet racontera comment il fut épargné par Guynemer lorsque sa mitrailleuse s'enraya.

Le 19 octobre 1917, la Chambre des députés vote à l'unanimité la résolution suivante :

« *La Chambre invite le Gouvernement à faire mettre au Panthéon une inscription destinée à perpétuer la mémoire du capitaine Guynemer, symbole des aspirations et des enthousiasmes de la nation.* »



Georges Guynemer dans son Morane Saulnier.

### **Morane-Saulnier type L « Parasol »**

avion à aile monoplan surélevée. Cet avion de chasse est commandé à 700 exemplaires par l'armée française et équipe la première escadrille de chasse, l'escadrille M.S.12.

C'est ce type d'avion qui est utilisé pour effectuer le premier vol en avion traversant la Cordillère des Andes le 13 avril 1918.



### **Aviatik C.I**

biplace de combat, successeur du B.II. Il est développé en 1915 lorsqu'il apparaît nécessaire de monter un armement défensif sur les avions d'observation. Construit en bois avec revêtement entoilé et des panneaux de dural à l'avant du fuselage, l'observateur est assis devant le pilote. Cet avion, très répandu sur le front en 1916, est utilisé pour l'observation, le réglage d'artillerie ou le bombardement léger.



### **Nieuport 10**

Avion conçu initialement pour participer au Trophée Gordon Bennett de 1914, il est reconverti en avion de reconnaissance en 1915. Beaucoup se transforment aussi en chasseur monoplace grâce à la couverture du cockpit avant et la mitrailleuse sur la section centrale de l'aile supérieure.



### Spad VII

Avion biplan français, premier d'une série de chasseurs fabriqués par la SPAD. Appareil solide et robuste, il possède de bonnes caractéristiques de vol et se révèle une plateforme de tir très stable bien que manquant de maniabilité. Le fuselage est composé d'un cadre en bois recouvert de tissu, la partie avant étant en acier recouvert d'une bâche avec une mitrailleuse Vickers tirant à travers l'hélice.

Il est produit à 5 600 exemplaires.



### Gotha G.III

bombardier biplan allemands, le plus gros avion opérationnel de la Première Guerre mondiale. Il remplace le Zeppelin dans son rôle de bombardement stratégique. Les bombardiers Gotha G.II et G.III entrent en service à l'automne 1916 dans les Balkans. Construit à 230 exemplaires il a un équipage de 3 hommes : le pilote, le mitrailleur avant qui fait aussi fonction de bombardier et le mitrailleur arrière. Il peut emporter entre 300 et 500 kg de bombes.

<sup>1</sup> **Louise Marie Thérèse Bathilde d'Orléans, duchesse de Bourbon (1750-1822)** : Princesse de sang royal française, sœur de Philippe d'Orléans (1747-1793) dit « *Philippe Egalité* » Epouse du dernier prince de Condé qui l'abandonne peu après leur mariage, elle est la mère du duc d'Enghien et la tante de Louis-Philippe Ier. Elle habite, avant la Révolution, le palais de l'Élysée puis l'hôtel Matignon durant la Restauration.

<sup>2</sup> **Ecole de Pau** : En 1908, les frères Wright (américains) viennent en France faire la démonstration de leur « *Flyer* ». En 1909, Wilbur Wright découvre les Pyrénées et installe à Pau la première école d'aviation organisée au monde. En 1911, un brevet spécifique de pilote militaire est institué, le premier à l'obtenir étant le lieutenant Tricnot de Rose, le créateur de l'aviation de chasse.

<sup>3</sup> **Paul Albert Pierre Tarascon (1882-1977)** : en 1911, alors qu'il apprend à voler, il s'écrase et doit être amputé du pied droit. « *As* » français durant la guerre, il est surnommé « l'As à la jambe de bois ».

<sup>4</sup> **Rouleur**. Le « rouleur » est un avion incapable de décoller parce qu'on a tronqué une partie des ailes ou bloqué les organes de commandes. Il sert à la formation initiale des pilotes, pour la prise en mains des commandes et pour les familiariser à la manœuvre lors des courses en ligne droite, au décollage ou après l'atterrissage.

<sup>5</sup> **Escadrille M.S.3** : unité créée en juillet 1912 et placée sous le commandement du lieutenant G.L.A. Bellemois. Elle est affectée à la I<sup>re</sup> Armée au début de la guerre sous la dénomination B.13 et est équipée d'appareils Blériot. Le 18 mars 1915, suite à son affectation à la VI<sup>e</sup> Armée elle prend le nom de M.S.3 et équipée de biplaces Morane-Saulnier sous le commandement du capitaine Félix Brocard. Le 20 septembre 1915, nouvelle désignation – N3 – avec l'arrivée des chasseurs Nieuport. Le 1<sup>er</sup> novembre 1916, le Groupe de Combat 12 « *Cigognes* » est formé, comprenant les escadrilles N3, N26, N73 et N103 sous le commandement de Brocard. En janvier 1917, l'escadrille N3 reçoit sa 3<sup>e</sup> citation (128 victoires et 132 non confirmées). Le 5 décembre 1918, au terme d'un conflit où elle s'est particulièrement distinguée, la N3 reçoit sa 4<sup>e</sup> citation, le droit de porter la Fourragère de la Croix de Guerre 1914-18 et de la médaille militaire pour 178 victoires confirmées et 204 non confirmées ou probables ; elle compte 18 personnels navigants tués, 22 blessés et 4 prisonniers.

- 
- <sup>6</sup> **Félix Antonin Gabriel Brocard (1885-1950)** : Saint-cyrien, il obtient les brevets de pilote de l'Aéro-club de France en 1911 et militaire en février 1912, à Pau. Il établit un record du monde militaire d'altitude avec passager. Le 18 mars 1915, il prend le commandement de l'escadrille M.S.3. Blessé au dessus de Verdun, il reçoit à son retour le commandement du GC.12. En septembre 1917, il devient le chef de cabinet de Jacques-Louis Dumesnil, sous-secrétaire d'Etat à l'aviation. Après avoir quitté l'armée, il est élu député d'Ivry-sur-Seine en 1928 (battant Maurice Thorez), de Paris en 1929 et de Grenoble en 1932. Il repose dans la crypte du mémorial de l'Escadrille Lafayette de Marnes-la-Coquette.
- <sup>7</sup> **Jules Charles Toussaint Védrines (1881-1919)** : ouvrier puis metteur au point, il devient mécanicien du pilote-acteur anglais Robert Loraine. Il passe son brevet de pilote le 7 décembre 1910 à Pau. Le 13 janvier 1912, toujours à Pau, il bat le record de vitesse pure en avion avec 145,177 km/h puis le 22 février 1912 avec 159,303. Durant la Première Guerre mondiale, il signe ses avions d'une tête de vache ou de l'inscription « La vache » et se spécialise dans des missions difficiles, comme aller poser et rechercher des espions français derrière les lignes allemandes. Le 19 janvier 1919, il pose son Caudron G III sur le toit des Galeries Lafayette du boulevard Haussmann malgré l'interdiction de la préfecture.
- <sup>8</sup> **LVG ou Luftverkehrsgesellschaft** : société allemande de transport de passagers et de voyages publicitaires avec des dirigeables Parseval créée en 1908, LVG construit surtout des avions écoles et des avions de reconnaissance dont le LVG C.I., premier appareil biplace allemand sur le front.
- <sup>9</sup> Voir « Les As de la Première Guerre mondiale » in « Oswald Boelke, un des grands as allemands meurt en opération », 28/10/1916.
- <sup>10</sup> **Charles de Tricornot de Rose (1876-1916)** : Surnommé « Carlo de Rose », il est considéré comme le père de l'aviation de chasse française. Saint-cyrien (1897), il sert dans des régiments de Dragons. Fervent catholique refusant en mars 1906 l'application de la loi de séparation des Eglises et de l'Etat, il est mis à pied 3 ans. Il découvre alors l'aviation qu'il étudie en technicien. A son retour dans l'armée, il intègre en 1910 la première formation de pilotes de la toute nouvelle Aéronautique militaire et fait ses premiers vols à l'école Blériot de Pau. Titulaire du premier brevet d'aviateur militaire en 1911, il acquiert très vite de l'expérience, bat des records et s'implique dans la modernisation des appareils. Il recommande rapidement d'armer les avions pour le combat. Son nom est associé à la bataille de Verdun où les Allemands ont la maîtrise du ciel. Pétain lui dit, le 28 février 1916 : « Je suis aveugle, Rose balayez-moi le ciel ! » ; il rassemble alors les meilleurs pilotes de l'époque au sein du premier GC et instaure de nouvelles méthodes comme le vol en formation. En 15 jours, Rose élimine l'aviation ennemie du ciel de Verdun. Le 11 mai 1916, lors d'une démonstration, il s'écrase près de Soissons.
- <sup>11</sup> **Jean Séraphin Benjamin Emmanuel Bozon-Verduraz (1889-1942)** : As français avec 11 victoires homologuées. Il entre dans l'armée en 1910 et lorsque la guerre éclate, il demande à passer de la cavalerie à l'aviation. Il suit une formation de pilote à l'école de pilotage Caudron du Crotoy et est breveté militaire (n° 2437) le 19 janvier 1916. Blessé en mai 1916, il rejoint le 15 juin 1917 l'escadrille 3. Il accompagne Guynemer lors de sa dernière mission le 11 septembre. En mai 1918, il est nommé commandant de l'escadrille 94.
- <sup>12</sup> **Rumpler Flugzeug-Werke G.m.b.H** : société de construction aéronautique allemande fondée à Berlin en 1909. Durant la guerre, la société construit des biplans de reconnaissance ainsi que quelques chasseurs et bombardiers. Suite au traité de Versailles, la société connaît des difficultés et est dissoute en 1926. Sa filiale– Rumpler Luftverkehr – constituée en 1919 la première compagnie de transport aérienne allemande.
- <sup>13</sup> **Kurt Wisseman (1893-1917)** : aviateur allemand, il intègre fin mai 1917 la Jasta 3 (escadrille de chasse) et participe entre juillet et septembre 1917 à 5 opérations aériennes victorieuses de son escadrille. On lui attribue l'exploit d'avoir abattu Guynemer.