ECHO de l'association Pour Ceux de 14

La vie de nos chers Poilus

JANVIER

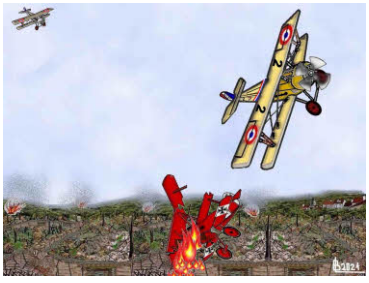
9ème année

2022

Edition Chalon N°91

Le Capitaine Georges GUYNEMER ... Un « AS » chez les « Cigognes »

Ce mois-ci nous vous présentons la prestigieuse escadrille N3, devenant par la suite la SPA 3, dont l'emblème était une cigogne ...



Nommé jeune Capitaine a 22 ans il totalisa un score inégalé, à l'époque, de 53 victoires ...

Prenez bien soin de vous et suivez les directives de vos gouvernants
Take good care of yourself and follow the instructions of your nannies

Du SPAD au MIRAGE 2000 . . . 100 ans

Ce mois-ci nous vous présentons la prestigieuse escadrille N3, devenant par la suite la SPA 3, dont l'emblème était une cigogne. Son nom rayonna sur le front sous l'appellation de « L'Escadrille des Cigognes » (faisant partie du Groupe de Combat N°12).
Cette unité a été dotée de plusieurs types d'avions dont le Morane-Saulnier, le Nieuport et à partir de 1916 du fameux SPAD (VII, XII) qui s'améliora continuellement pour devenir une arme aérienne redoutable avec le modèle XIII.
La couleur des avions pouvaient varier ainsi que celle de la cigogne. Certains pilotes (souvent parmi les « As » adoptait une devise ou un nom qui figurait alors sur leur fuselage).
L'Escadrille des Cigognes, plus de 100 ans après, est, au sein de l'Armée de l'Air, un groupe spécialisé dans le combat aérien. Il est doté d'avions de chasse « Mirage 2000 » servis par des pilotes et des mécaniciens hautement qualifiés et entraînés, aptes à réagir à la moindre alerte 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

This month we present to you the prestigious N3 squadron, later becoming the SPA 3, whose emblem was a stork. His name shone on the front as the "Escadrille des Cigognes" (part of Combat Group No. 12).
This unit was equipped with several types of aircraft including the Morane-Saulnier, the Nieuport and from 1916 the famous SPAD (VII, XII) which continuously improved to become a formidable air weapon with the XIII model.
The color of the planes could vary as well as that of the stork. Some pilot (often among the "Aces" adopted a motto or a name which then appeared on their fuselage).
The Escadrille des Cigognes, more than 100 years later, is, within the Air Force, a group specializing in aerial combat. It is equipped with “Mirage 2000” fighter planes served by highly qualified and trained pilots and mechanics, able to react to the slightest warning 7 days a week, 24 hours a day.

Le pilote qui nous salue est revêtu de la « Peau de Bique », vêtement en fourrure doublé en drap de laine avec col également en fourrure. Ses gants sont en cuir et fourrés. Le casque est en cuir épais surmonté de grosses lunettes de protection.
Les chaussures sont composées de bottes en cuir fourré et au début du conflit ce n'était pas rare que nos aviateurs se chaussent, en plus, de sabots remplis de paille.
Si l'équipement vestimentaire des navigants était réglementaire, si l'on peut dire, ces derniers s'équipaient, ou renforçaient leur tenue, de vêtements chauds civils à l'image des manteaux, chandails, gants, foulards, écharpes, serre-tête etc …
Les avions de chasse de l'époque, comme le SPAD par exemple, pouvaient voler à des altitudes allant jusqu'à 4000 mètres quoique le manque d'oxygène se faisait sentir à partir de 3000m. Or la température baisse de 6,5°C par tranche de 1000m ce qui signifie que même à 20°C au niveau du sol il fait quasiment 0°C à 3000m et en mission d'observation, pour échapper aux tirs ennemis, les pilotes volaient entre 2000m et 3000m.
Imaginons maintenant en hiver avec comme exemple 0°C sol.

Eh bien c'est du -6,5° à 1000m, -13°C à 2000m et -19,5°C à 3000m.
D'ailleurs lorsque les conditions météorologiques étaient trop dégradées de par le froid, le brouillard ou la pluie, le ciel restait vide de toute aviation aussi bien alliée qu'ennemie.

The pilot who greets us is dressed in the "Peau de Bique", a fur garment lined with woolen cloth with a collar also in fur. His gloves are made of lined leather. The helmet is made of thick leather topped with protective goggles. The shoes are made of lined leather boots and at the start of the conflict it was not uncommon for our airmen to wear hooves filled with straw in addition. If the seafarers' clothing was regulatory, so to speak, they would equip themselves, or reinforce their clothing, with warm civilian clothes such as coats, sweaters, gloves, scarves, scarves, headbands etc ...
The fighter planes of the time, like the SPAD for example, could fly at altitudes of up to 4000 meters although the lack of oxygen was felt from 3000m. However, the temperature drops by 6.5 ° C per 1000m which means that even at 20 ° C at ground level it is almost 0 ° C at 3000m and on an observation mission, to escape enemy fire, the pilots flew between 2000m and 3000m.
Now imagine in winter with 0 ° C ground as an example.
Well it's -6.5 ° at 1000m, -13 ° C at 2000m and -19.5 ° C at 3000m.
Moreover, when the meteorological conditions were too degraded by cold, fog or rain, the sky remained empty of any air force, both ally and enemy.

Bien avant de devenir les « Cigognes » l'escadrille 3, créée en septembre 1912 à Avord, fut dotée d'avion « Blériot » et devint l'escadrille BL 3.
Basée à Belfort à la déclaration de guerre elle se vit confier des missions de bombardement au-dessus des Vosges.
Pendant la bataille de la Marne ce sont des vols de reconnaissance et d'observation qui décelèrent efficacement les mouvements de troupes ennemies permettant ainsi un réglage efficace de notre artillerie.
Début 1915, les « Blériot » vieillissant, ce sont des avions « Morane-Saulnier » qui les remplacent et le groupe prend l'appellation d'escadrille MS 3 commandée par le Capitaine Antonin BROCARD qui remporta la 1ère victoire aérienne en juillet 1915. Puis le groupe partit près de Soisson pour y effectuer plusieurs missions de bombardement.
A l'été 1915 ce sont des avions « Nieuport » qui lui sont affectés et il devient l'escadrille N 3 au début de 1916.
Débute alors la bataille de Verdun où les Allemands, possédant la suprématie aérienne, mettent à mal nos forces. Le commandement réagit rapidement en détachant les meilleurs pilotes de chasse qui sauront renverser la situation en faveur de la France au prix de lourdes de pertes (tués et blessés), mais l'ennemi a perdu la maîtrise du ciel.
La N 3 quitte Verdun et c'est à cette époque que la « Cigogne », à aile basse devient l'insigne officielle de l'unité.
L'escadrille des Cigognes s'engagea dans l'offensive de la Somme au cours de laquelle ses pilotes totalisèrent 65 victoires fin 1916 et début 1917 c'est la 100ème victoire homologuée.

Au printemps 1917, les « SPAD » (successivement les modèles VII, XII puis le redoutable XIII) vinrent remplacer les « Nieuport » fatigués et vieillissants.
La N 3 participa aux combats du Chemin des Dames où elle perdit encore des hommes.
A l'été 1917, basée à Bergues-Brienne, elle prit part à l'offensive dans les Flandres lui occasionnant encore des pertes. L'escadrille des Cigognes prit alors la dénomination de « SPA 3 ».
Puis elle fut engagée contre les offensives allemandes du printemps et de l'été 1918.
A l'armistice du 11 novembre 1918 la SPA 3 plus connue chez les combattants sous l'appellation d'escadrille des Cigognes était l'unité la plus célèbre avec ses 178 victoires homologuées auxquelles s'ajoutaient 202 victoires non homologuées ou probables.

Elle deviendra la 1ère Escadrille du Groupe de Chasse 1/2 à la création de l'Armée de l'Air en 1933, toujours sous l'emblème de la Cigogne.
Elle participera, avec succès, à la 2ème guerre mondiale puis … mais c'est déjà une autre page d'histoire glorieuse qui s'inscrit dans la plus pure lignée de ses aînés de 1914~1918.
De nos jours les Cigognes continuent leurs vols, sur des avions de chasse « Mirage 2000 - 5F », préservant l'intégrité de notre territoire et assurant la protection de la France.

Long before becoming the “Cigognes” squadron 3, created in September 1912 in Avord, was equipped with a “Blériot” plane and became the BL 3 squadron.
Based in Belfort at the declaration of war, it was given bombing missions over the Vosges.
During the Battle of the Marne, reconnaissance and observation flights effectively detect enemy troop movements and allow efficient adjustment of our artillery.
At the beginning of 1915, the aging “Blériots”, “Morane-Saulnier” planes replaced them and the group took the name of MS 3 squadron commanded by Captain Antonin Brocard who won the 1st air victory in July 1915. Then the group left near Soisson to carry out several bombing missions there.
In the summer of 1915, “Nieuport” planes were assigned to him and he became the No. 3 squadron at the beginning of 1916.
Then begins the battle of Verdun where the Germans, possessing air supremacy, undermine our forces. The command reacts quickly by seconding the best fighter pilots who will know how to reverse the situation in favor of France at the cost of many losses (killed and wounded), but the enemy has lost control of the sky.
The N 3 left Verdun and it was at this time that the “Cigogne”, with a low wing, became the official badge of the unit.
The Storks squadron engaged in the Somme offensive during which its pilots totaled 65 victories at the end of 1916 and at the beginning of 1917 it is the 100th homologated victory.
In the spring of 1917, the “SPAD” (successively the VII, XII models then the formidable XIII) replaced the tired and aging “Nieuport”.
The N 3 took part in the Chemin des Dames offensive where it lost more men.
In the summer of 1917, based in Bergues-Brienne, she took part in the offensive in Flanders causing heavy losses. The Stork squadron then took the name of "SPA 3".
Then it was engaged against the German offensives of spring and summer 1918.

In the armistice of November 11, 1918, the SPA 3, better known among the combatants under the name of the Stork squadron, was the most famous unit with its 178 approved victories to which were added 202 unapproved or probable victories.
It will become the 1st Squadron of Groupe de Chasse 1/2 at the creation of the Air Force in 1933, still under the emblem of the Stork.
It will take part, with success, in the 2nd world war then… but it is already another page of glorious history which is inscribed in the purest line of its elders of 1914 ~ 1918.
Today the Storks continue their flight on "Mirage 2000 - 5F" fighter planes which ensure the integrity and protection of our country.

L'Escadrille des Cigognes, commandée par le Capitaine Antonin BROCARD, était composée de pilotes (officiers, sous-officiers et soldats) ainsi que d'observateurs et mécaniciens (sous-officiers et soldats).
La MS 3, N 3 ou SPA 3, a compté dans ses rangs de nombreux « AS » parmi lesquels René FONCK, Georges GUYNEMER, René DORME, Alfred HEURTEAUX, Raoul ECHARD, Joseph Henri GUIGUET, Henri Augustin RABATEL, Roland GARROS, Mathieu TENANT de la TOUR.
Rappelons que le titre d' « AS » était décerné après la 5ème victoire homologuée.
Mais n'oublions pas les autres pilotes ainsi que les observateurs et mécaniciens qui eux aussi ont, de par leur courage et leur audace, largement contribué à la victoire.
Le personnel naviguant de cette unité a perdu près de 25 hommes entre 1914 et 1918 avec deux années noires qui ont été 1916 et 1917.
A cette époque, si le combat aérien se montrait souvent « féroce » l'esprit chevaleresque des pilotes n'était pas feint et après-guerre de nombreuses sources venant d'anciens ennemis eux-mêmes ont rapporté, par exemple, que le Capitaine Georges GUYNEMER avait cesser de tirer sur un avion ennemi dont son arme s'était enrayée et souvent quand un Allemand était contraint de se poser, car gravement touché, il n'était pas rare que le pilote adverse rompe le combat.

The Stork Squadron, commanded by Captain Antonin BROCARD, was made up of pilots (officers, non-commissioned officers and soldiers) as well as observers and mechanics (non-commissioned officers and soldiers).
The MS 3, N 3 or SPA 3, had in its ranks many "AS" among which René FONCK, Georges GUYNEMER, René DORME, Alfred HEURTEAUX, Raoul ECHARD, Joseph Henri GUIGUET, Henri Augustin RABATEL, Roland GARROS, Mathieu TENANT of the tower.
Remember that the title of "AS" was awarded after the 5th homologated victory.
But let us not forget the other pilots as well as the observers and mechanics who also, by their courage and their daring, largely contributed to the victory.
The aircrew of this unit lost nearly 25 men between 1914 and 1918 with two dark years which were 1916 and 1917.
At that time, if air combat was often "fierce" the chivalrous spirit of the pilots was not feigned and after the war many sources from former enemies themselves reported, for example, that Captain Georges GUYNEMER had stopped firing on an enemy plane whose weapon had jammed and often when a German was forced to land, because seriously affected, it was not uncommon for the opposing pilot to break off the fight.

S'il n'a jamais été distingué du titre prestigieux d' « AS des AS » il est un aviateur de l'escadrille des Cigognes qui est devenu, de par sa bravoure, sa jeunesse, son habileté et son nombre élevé de victoires aériennes un symbole et un modèle au sein de l'armée, et plus tard de l'armée de l'air. Il s'agit du Capitaine Georges GUYNEMER .
Georges GUYNEMER voit le jour à Paris le 24 décembre 1894. Il perdra la vie à Poelcapelle, en Belgique, le 11 septembre 1917.
Il effectuera, jusqu'à sa mort, toute sa carrière de pilote au sein de la même escadrille MS 3, N 3 puis SPA 3 Cigognes. Ses avions seront successivement des Morane-Saunier, Nieuport et SPAD type VII puis XIII, tous surnommés le « Vieux Charles » (le premier appareil qui a été affecté à Georges GUYNEMER avait appartenu à un pilote, muté dans un autre groupe, dont le prénom était Charles et tous les autres appareils auront la même appellation).
Nommé jeune Capitaine a 22 ans il totalisa un score inégalé, à l'époque, de 53 victoires homologuées et 35 non homologuées ou probables.
Il fut abattu 7 fois et blessé 2 fois.
Mais hélas, le 11 septembre 1917, au dessus de la ville de Poelcappelle, en Belgique, le Capitaine GUYNEMER disparaît au cours d'un combat aérien. Un officier pilote allemand qui a revendiqué cette victoire sera lui-même abattu, trois semaines plus tard, par le Lieutenant René FONCK de la SPA 3 Cigogne.
Le corps du Capitaine Georges GUYNEMER, qui lors de cet engagement aérien ne portait pas de parachute, n'a jamais été retrouvé pas plus que son aéronef, « Vieux Charles », un SPAD XIII de couleur jaune avec une cigogne en couleur.
Plusieurs versions, des rumeurs pourraient-on dire maintenant, ont circulé comme quoi un Allemand avait aperçu son corps mort ou qu'un détachement de l'infanterie ennemie aurait réussi à ramener celui-ci à Bruxelles pour y être inhumé en « grandes pompes » avec les honneurs rendus à un « AS » Français par les Allemands.
Toujours est-il que la thèse officielle de sa mort est la disparition en combat aérien.
Une chose est certaine, c'est que le lieu ou s'est abîmé le Capitaine GUYNEMER a été complètement retourné et ravagé, juste après le crash, par un violent tir de barrage de l'artillerie britannique ce qui expliquerait qu'aucune trace n'a pu être relevée.
Par contre un détachement de l'aviation allemande, à la fin de la guerre, emmené par le fameux pilote épargné par Georges GUYNEMER s'est rendu sur le lieu présumé de sa mort pour y déposer une couronne et lui rendre les honneurs.
De plus des « AS » de l'aviation belge, vers 1920, ont également érigé une stèle à sa mémoire en cet endroit.

If he has never been distinguished with the prestigious title of "AS des AS" he is an aviator of the Stork squadron who has become, through his bravery, his youth, his skill and his high number of aerial victories. a symbol and a model within the military, and later the air force. This is Captain Georges GUYNEMER.

Georges GUYNEMER was born in Paris on December 24, 1894. He was killed in Poelkapelle, Belgium, on September 11, 1917.
He will carry out, until his death, all his pilot career within the same squadron MS 3, N 3 then SPA 3 Cigognes. Its planes will be successively Morane-Saunier, Nieuport and SPAD type VII then XIII, all nicknamed the "Old Charles" (the first aircraft which was assigned to Georges GUYNEMER had belonged to a pilot, transferred to another group, whose first name was Charles and all other devices will have the same name).
Appointed young Captain at 22, he totaled an unmatched score, at the time, of 53 approved victories and 35 unapproved or probable.
He was shot 7 times and injured twice.
But alas, on September 11, 1917, above the town of Poelkappelle, in Belgium, Captain GUYNEMER disappeared during an aerial combat. A German pilot officer who claimed this victory was himself shot down, three weeks later, by Lieutenant René FONCK.
The body of Captain Georges GUYNEMER has never been found any more than his aircraft, "Vieux Charles", a yellow SPAD XIII with a colored stork.
Several versions, rumors one could say now, circulated that a German had seen his dead body or that a detachment of the enemy infantry would have succeeded in bringing it back to Brussels to be buried there with "great fanfare" with the honors given to a French "AS" by the Germans.
Still, the official thesis of his death is the disappearance in aerial combat.
One thing is certain, it is that the place where Captain GUYNEMER was damaged was completely turned over and ravaged, just after the crash, by a barrage of the British artillery which would explain that no trace was found. could be raised.
On the other hand, a detachment of the German air force, at the end of the war, of which the famous pilot spared by Georges GUYNEMER went to the presumed place of his death to lay a wreath and pay him homage.
In addition, the "AS" of the Belgian aviation, around 1920, also erected a stele in his memory in this place.

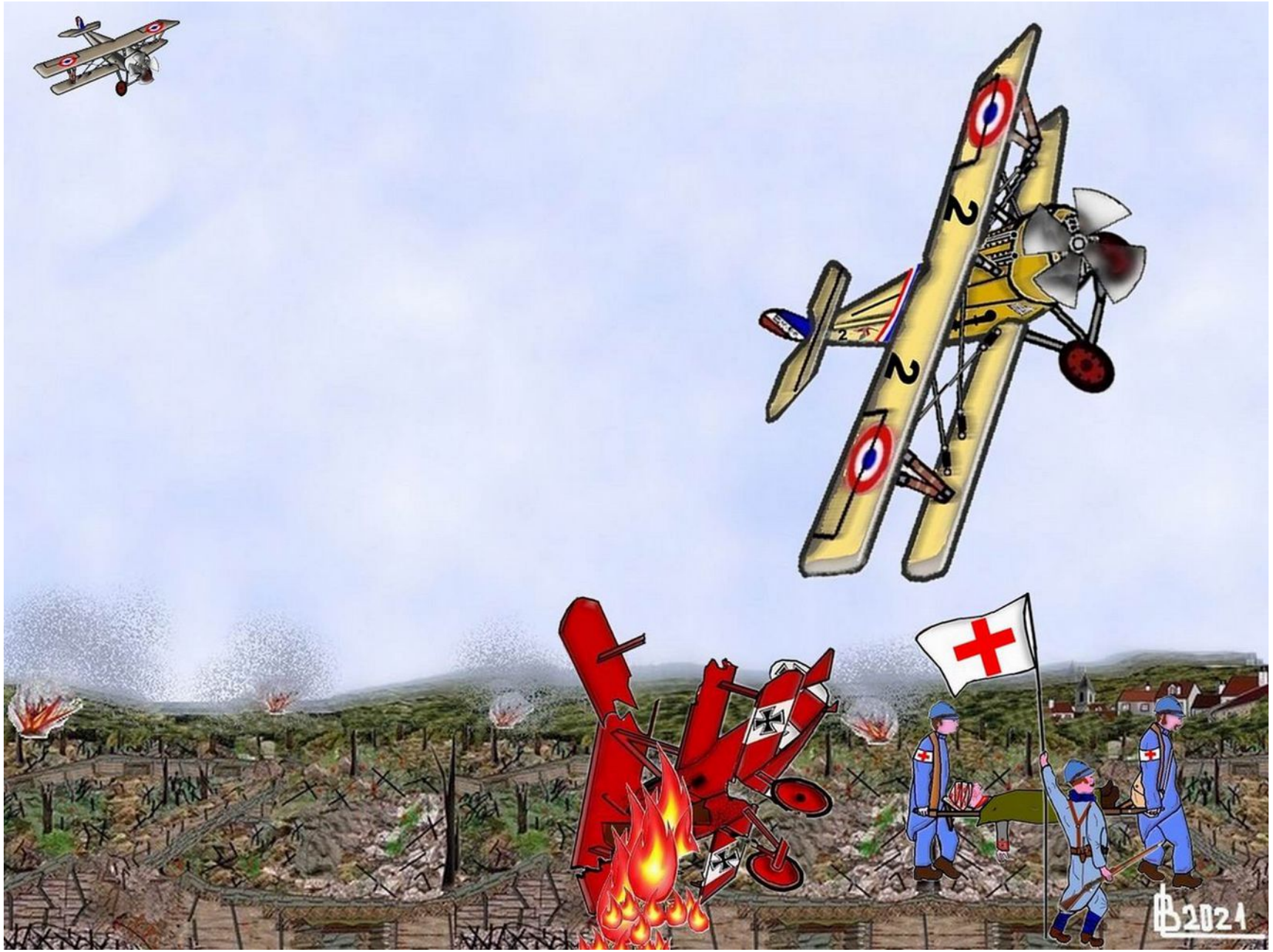
Depuis sa création, en 1933, l'Armée de l 'Air, en signe de deuil et d'hommage au Capitaine Georges GUYNEMER, porte la cravate noire.
(Since its creation in 1933, the Air Force, as a sign of mourning and homage to Captain Geaorges GUYNEMER, wears the black tie).

« Mort au champ d'honneur, à Poelcapelle, 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. »

Citation du Général ANTHOINE le 18 octobre 1917
Commandant de la 1ère Armée

Ci-contre, à droite, des apprentis mécaniciens (les Arpètes) de la Base Aérienne 722 de Saintes, promotion P54, en tenue dite de sortie, au mois de mars 1968.
Nous connaissions par cœur la citation au Capitaine GUYNEMER. Celle-ci pouvait nous être demandée à chaque examen militaire ou contrôle des connaissances.

(Above the apprentice mechanics (les Arpètes) of the Air Base 722 of Saintes, promotion P54, in so-called exit outfit, in March 1968. We knew the quote to Captain GUYNEMER by heart. This could be required of us at each military examination).



L'avion SPAD XIII, « Vieux Charles », de couleur jaune, avec la Cigogne colorée, et portant le N°2 du Capitaine Georges GUYNEMER .
C'est sur ce type d'appareil qu'il trouvera la mort le 11 septembre 1917

Commencez cette nouvelle année en prenant bien soin de vous et à bientôt

Start this new year by taking good care of yourself and see you soon

ASSOCIATION "POUR CEUX DE 14"

Mémoire bourguignonne de la Grande Guerre