

Pour le cinquantième de 14-18, ma grand-mère m'avait offert la maquette du Spad XIII de Guynemer

écrit par Gigoblet | 11 novembre 2018



La mémoire du souvenir...

Le 11 novembre 1918 la signature de l'Armistice dans la forêt de Compiègne marqua la fin du premier conflit mondial opposant les Allemands aux armées alliées. Le mot Armistice signifie seulement la fin des hostilités entre deux ennemis, il ne s'agit pas encore d'un traité de paix qui marque une réconciliation que l'on espère définitive entre des belligérants. Un traité de paix, très dur à l'égard de l'Allemagne sera finalement signé prématurément le 28 juin 1919 à Versailles. Et ce traité portera en lui les germes qui conduiront 20 ans plus tard au deuxième conflit mondial opposant une fois de plus l'Allemagne aux armées alliées.

En 1968 j'avais 11 ans et, cette année là, la France était secouée par les événements du mois de mai, mon regard d'enfant se rappelle les barricades montrées par la télé en noir et blanc, les voitures renversées et incendiées et les discours d'un jeune gars qui apparaissait à mes regards d'enfant sage

comme un « petit con » nommé Cohn Bendit qui vociférait qu'il était interdit d'interdire. Au sujet de ce gars, j'avoue aujourd'hui que mon regard d'enfant sage n'a pas changé à son sujet.

En 1968 donc, j'habitais Bruxelles et ma grand-mère qui avait vécu les deux guerres mondiales me racontait ce terrible premier conflit durant lequel elle avait dû lutter aussi contre la faim, les privations, le froid et un autre ennemi mortel qui fit des ravages, la grippe espagnole, dont elle avait aidé son frère, mon grand oncle, à se relever. A l'époque, l'Armistice du premier conflit mondial était encore célébré dignement et nombreux étaient encore vivants ceux qui avaient combattu et échappé au premier carnage mondial du XX^{ème} siècle.

Ce conflit était terminé depuis 50 ans mais son souvenir était encore très douloureux et vivace chez ceux qui l'avaient vécu. Et, pour l'occasion, ma grand-mère m'offrit la maquette du Spad XIII de Guynemer à construire.



Pour les plus jeunes d'entre vous, le Spad XIII était un avion de chasse français, biplan, monomoteur et Georges Guynemer était l'as des as français tombé au champ d'honneur à bord de cet avion le 11 septembre 1917 au dessus de Poelkapelle en Belgique. Aujourd'hui, les derniers témoins directs de ce conflit sont tous morts. Le dernier poilu, Lazare Ponticelli est décédé le 12 mars 2008. **Dix ans déjà, et ceux de ma génération sont donc les derniers survivants ayant recueilli le témoignage direct de ceux qui ont vécu ces événements qui rentreront définitivement dans le silence de l'histoire**

lorsque nous ne serons plus.

Nous pouvons comprendre que pour la génération de Macron le silence de l'histoire ait déjà commencé son œuvre et que ces événements ne suscitent en elle plus aucune émotion. Aujourd'hui, il y a 100 ans que ce premier conflit mondial est terminé et ceux qui sont morts à la guerre ne sont pas morts pour gagner la guerre mais pour gagner notre liberté. Et cet état d'esprit est probablement, à mon avis, le meilleur hommage et le plus digne que nous puissions leur rendre en ces temps à nouveau troublés.

Pour en savoir plus sur Guynemer et ses avions

Pour quelle raison le capitaine Guynemer appelait-il ses avions « Vieux Charles »?

« Héros légendaire » à la « ténacité indomptable », à « l'énergie farouche » et au « courage sublime », le capitaine Georges Guynemer tombait « en plein ciel de gloire » le 11 septembre 1917. L'as aux 53 victoires aériennes homologuées (et 29 qui ne le furent pas) ne revint en effet pas d'une mission au-dessus de Poelkapelle (Belgique).

D'après le témoignage de son co-équipier, Jean Bozon-Verduraz, la trace du capitaine Guynemer se perdit quand ce dernier fonda sur un Rumpler, un avion d'observation allemand. L'épave de son Spad XII ne fut jamais officiellement retrouvée. Ni sa dépouille.

La carrière militaire de Georges Guynemer avait commencé trois ans plus tôt. La guerre ayant éclaté, le jeune homme n'a qu'une obsession : se battre. « Trop chétif », lui répondent les médecins militaires, qui le réforment. Mais comme il le dira plus tard, « **lorsque l'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné.** » Son père fait jouer ses relations pour lui permettre de s'engager. Rien n'y fait.

Finalement, il réussit à rejoindre l'armée au titre du service auxiliaire, en qualité de mécanicien « d'aéroplane », à l'école de pilotage fr Pau. Mais cela ne lui suffit pas : il veut piloter. □ Mais, réglementairement, cela lui est interdit. *Mais son chef, le capitaine Bernard-Thierry, devant sa détermination, va prendre sur lui et se jouer du règlement.* C'est ainsi que, grâce à Jules Védrines, Georges

Guynemer obtiendra son brevet de pilote militaire en avril 1915. Après avoir tout de même cassé beaucoup de bois...

Promu sergent, le jeune pilote ne perdra pas de temps. Affecté à l'escadrille MS3, il obtient sa première victoire aérienne le 19 juillet 1915, à bord d'un Morane Saulnier Parasol, portant le nom de « *Vieux Charles* », comme tous les avions que pilotera Guynemer par la suite (Nieuport X, Nieuport XVII, Spad VII, Spad XIII).

Dans un numéro de la revue Icare, Pierre Roehr, qui fut mécanicien à l'escadrille des Cigognes, raconte :

« Quant à l'histoire du Vieux Charles, elle est, à mon avis, assez claire et ne doit guère prêter à discussions. Tout a été dit à ce sujet, soulevant les hypothèses les plus variées [...] Pour les uns, Guynemer avait choisi ce nom parce qu'il lui rappelait un vieux camarade d'enfance et de collègue. Pour les autres, c'était Charles Guerder, premier mécanicien de Guynemer, qui avait voulu peindre son prénom sur l'avion du 'patron' pour lui porter chance. En fait, c'est un pilote, Charles Bonnard, qui baptisa son avion [...] de son prénom. Bonnard avait Charles Guerder pour mécanicien. Lorsqu'il partit pour les Dardanelles, Guerder devint le mécanicien de Guynemer. Le futur grand as accomplit ses premiers vols sur le 'Vieux Charles' de Bonnard, ce qui lui porta bonheur : c'est avec ce Morane Saulnier qu'il remporta [...], avec Guerder, sa première victoire en abattant un Aviatik. »



Superstition? Désir de marquer sa singularité ou la continuité en conservant ce nom qui lui avait si bien réussi? Nul ne le saura jamais. En tout, cette victoire homologuée obtenue ce 19 juillet 1915 sera annonciatrice d'exploits qui vaudront au jeune aviateur 20 citations, la médaille militaire, la rosette et tous les honneurs que l'on pouvait imaginer à l'époque.

Mais pour devenir un as, Georges Guynemer devra obtenir une cinquième victoire. Il l'aura le 3 février 1916. Au total, il comptera 25 avions ennemis abattus à la fin de cette année-là, puis 53 au moment de sa disparition. Son statut lui donne même un droit de regard sur la mise au point des nouveaux avions. Ainsi, la SPAD prendra en compte ses remarques sur la puissance – qu'il jugeait insuffisante – du moteur des SPAD VII.

« 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 manœuvres, l'adversaire redoutable entre tous », mettra en avant la citation accompagnant la Croix d'Officier de la Légion d'honneur que lui remettra le général Franchet d'Espèrey en juillet 1917.

<http://www.opex360.com/2017/09/11/pour-quelle-raison-le-capitaine-guynemer-appelait-il-ses-avions-vieux-charles/>