

Escadrille des Cigognes

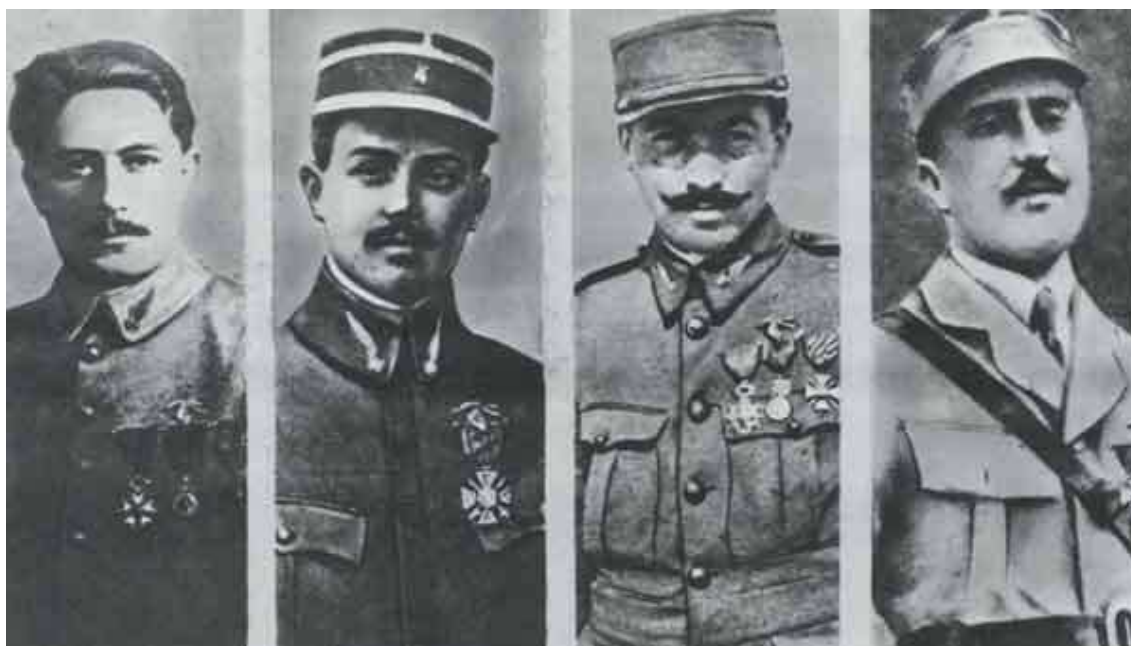


LES PREMIERES CIGOGNES

Au mois de juillet 1912, l'état-major général de l'Armée décidait la création des cinq premières escadrilles de l'aéronautique militaire française. Le lieutenant Bellenger, doyen des aviateurs militaires français, fut chargé de constituer, au camp d'Avord, l'une de ces formations : l'escadrille n° 3.

Avec six appareils Blériot et six pilotes trois officiers et trois sous-officiers, cette unité connut de modestes débuts.

La BL.3 partit ensuite pour l'Alsace, après que le lieutenant Bellenger eut cédé son commandement au lieutenant Bellemois. C'est à cette époque que fut sans doute évoqué pour la première fois le nom de « cigogne ». Lors du repas d'adieux, Bellenger porta en effet un toast aux pilotes qu'il avait commandés et compara leur arrivée prochaine à Belfort à celle des cigognes annonciatrices du printemps.



ADJUDANT DORME

LIEUTENANT DEULLIN

ADJUDANT CHAINAT

LIEUTENANT DE LA TOUR

A la mobilisation générale, l'escadrille BL.3 n'était qu'une unité d'observation parmi d'autres, stationnée sur le terrain de Belfort-Chaux. Ses Blériot biplaces participèrent d'abord à l'offensive contre Mulhouse puis aux combats qui se livrèrent vers Schirmeck et Sarrebourg. Les missions qu'elle remplit au cours de ces engagements furent diverses.

A la fin du mois d'août 1914, la BL.3 quitta l'armée d'Alsace, et partit rallier la VI^e armée, chargée de la défense de Paris.

Elle fut cependant détournée de sa destination initiale pour être mise à la disposition de l'armée du général Foch et participa à la bataille de la Marne dans la région des marais de Saint-Gond. Au terme du mois de septembre 1914, la BL.3 rejoignit la VI^e armée et prit ses quartiers d'hiver près de la forêt de Villers-Cotterêts, sur le terrain de Vauciennes.

Les Blériot se révélèrent bientôt inadaptés au combat et furent retirés des unités. Tous les pilotes de la BL.3 furent renvoyés à l'arrière, entraînés sur d'autres avions et affectés à diverses formations. Sur le terrain d'aviation de Vauciennes, également occupé par la MF.16 (sur Maurice-Farman), ne restaient que quelques mécaniciens et le matériel roulant de l'escadrille.



le sergent Chainat, pilote aux Cigognes, aux commandes de son Nieuport 17 en 1916 et le légendaire emblème de la plus fameuse escadrille de chasse de la Première Guerre mondiale, la SPA.3 (photo ECP Armées).

Brocard, Deullin, Guynemer et les autres

C'est un officier de la D.4 qui, le 18 mars 1915, prit le commandement de ce qui subsistait de la BL.3. Il s'agissait du lieutenant Brocard. L'homme avait un tempérament de chasseur. Il faisait partie de ceux qui désiraient voir se développer des escadrilles équipées d'appareils rapides et maniables, capables d'intercepter les avions d'observation et de combattre les chasseurs ennemis.

En mars 1915, le commandant Tricornot de Rose (premier brevet d'aviateur militaire) avait fait admettre le principe de doter chaque armée d'une escadrille de chasse.

Le 22 mars 1915, le lieutenant Brocard obtint ses galons de capitaine. La BL.3 perçut alors des MoraneSaulnier « Parasol » et devint la MS.3. Le MoraneSaulnier « Parasol » type P était un appareil auquel son moteur Gnome-Rhône de 80 ch conférait d'excellentes performances. En outre, l'observateur disposait d'une bonne visibilité. Mais ce n'était pas un avion de chasse au sens strict. Seul le passager pouvait faire le coup de feu, soit avec un mousqueton, soit avec une carabine.

La MS.3 exécuta de nouvelles missions de reconnaissance photographique ou de bombardement. Par ailleurs, le sergent Védrines, arrivé à peu près en même temps que Brocard, se spécialisa dans des missions dangereuses, qui consistaient à déposer des agents de renseignements derrière les lignes adverses puis à revenir les chercher. Mais le chef de la MS.3 essaya progressivement d'orienter sa formation vers la recherche exclusive du combat aérien.



le lieutenant Albert Deullin

Trois pilotes de la SPA.67 devant un SPAD S-7. La cigogne de l'escadrille est aux couleurs de l'écurie de course du capitaine de Saint-Sauveur (photo Service historique de l'armée de l'Air).



A la fin du mois de juin 1915, l'escadrille accueillit le caporal Guynemer, frais émoulu des écoles de Pau et d'Avord. Ainsi commença une extraordinaire épopée, qui prit fin de façon tragique, en septembre 1917, dans les Flandres. Quelques jours plus tard, le lieutenant Deullin était à son tour muté à la MS.3.

Le 3 juillet, le capitaine Brocard inscrivait une première victoire au palmarès de l'escadrille. Ce jour-là, Brocard volait sur Nieuport.



Les pilotes de l'escadrille n° 3 photographiés à la fin de 1915. A gauche, Benier, Lambert et Guynemer

(photo ECP Armées).

Au cours de cette longue période, la MS.3 poursuit son travail de réglage, d'observation et de bombardement. Brocard en profita pour développer des méthodes d'attaque plus efficaces et mettre au point l'armement. Les Morane « Parasol » furent progressivement remplacés par des Nieuport II, plus souples et plus aptes au combat aérien.

Vers la fin de l'été 1915, l'escadrille quitta le terrain de Vauciennes pour celui de Breuil-le-Sec, situé à 25 km à l'ouest de Soissons. Elle devait y stationner jusqu'en avril 1916. C'est en octobre que commença son renforcement. La MS.3 comptait alors douze appareils et douze pilotes. De plus, trois Caudron G.4 lui avaient été affectés dans la perspective des sorties de bombardement qu'elle aurait aussi à assurer. Son secteur d'activité, extrêmement vaste, s'étendait entre Compiègne, Noyon, Nesle, Chaulnes et Montdidier.

A la fin de l'année 1915, la MS.3 comptait dix Nieuport II, quatre Morane et trois Caudron. Son personnel avait été partiellement remplacé. Il comprenait six officiers pilotes, dont le capitaine Brocard et le sous-lieutenant Deullin, dix officiers observateurs, sept sous-officiers pilotes, parmi lesquels l'adjudant Védrines et le sergent Guynemer et dix sous-officiers ou soldats observateurs.

La N.3 dans le ciel de Verdun et de la Somme

Dans les deux premiers mois de l'année 1916, les « Bébés » Nieuport finirent par remplacer complètement les Morane-Saulnier « Parasol ». L'escadrille devint ainsi la N.3.

Pendant ce temps, la situation générale avait évolué au détriment de l'Entente. Le 21 février 1916, les Allemands avaient lancé une importante offensive sur la ceinture fortifiée de Verdun. Les appareils adverses possédaient la maîtrise du ciel. Il était impossible de faire sortir un avion de reconnaissance sans qu'il soit immédiatement engagé et abattu par une meute de chasseurs frappés de la croix noire.

La nécessité de reconquérir la supériorité aérienne dans ce secteur poussa le haut commandement à dépêcher sur place les meilleurs pilotes de chasse. Au début du mois de mars 1916, un détachement de la N.3 partit pour Verdun sous les ordres du capitaine Brocard.

Il se composait des éléments les plus brillants de l'escadrille : les sous-lieutenants Peretti, Deullin et Guynemer, les adjudants Houssemand et Bucquet et le sergent Chainat. Ces hommes s'installèrent sur le terrain de Vadelincourt, à une quinzaine de kilomètres du lieu où les armées française et allemande se saignaient à blanc.

Aussitôt, la N.3 fut lancée dans la bataille.



le jeune sergent Guynemer le jour de sa première victoire, devant son Morane-Saulnier Parasol (photo ECP Armées).

Entre-temps, au début de mai, le détachement avait quitté Verdun pour le terrain de Cachy, localité située près d'Amiens. Il devait faire partie d'un important groupement de chasse qui se constituait dans la perspective de la bataille de la Somme. Le capitaine Brocard prit, à titre temporaire, la tête du groupement de combat GC-I 2, formé avec la fine fleur des unités de chasse françaises (les N.3, 26, 73 et 103), mais assura le commandement de la N.3 jusqu'en novembre 1916.

Le GC-I 2 fut réparti sur les terrains de Cachy, Moreuil, Rouvrel, Marcelcave et Villers-Bretonneux.

C'est à ce moment que fut décidé le choix de l'insigne. Pour des raisons d'ordre et de discipline, l'état-major demanda au groupement de combat de la Somme de choisir un insigne par escadrille et de le peindre de façon très visible sur le fuselage de chaque appareil. Brocard réunit ses pilotes et s'enquit de leur avis. Mais c'est le chef du GC-I 2 qui eut le dernier mot. Il adopta son symbole favori, celui de la « **Cigogne** », évocateur de l'Alsace et répondant aux espoirs de tout le groupement

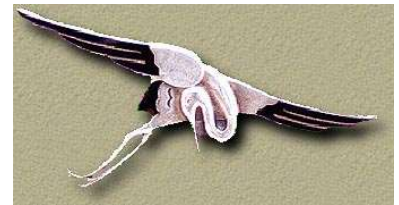
La Cigogne de la 3 fut choisie par Brocard lui-même parmi une dizaine de projets présentés. Cigogne en vol à ailes basses « *Cigogne de Guynemer* ».



La cigogne en posture à ailes déployées et la cigogne à vol ailes repliées en piqué « *Cigogne de Saint Galmié* » de la 26 furent réalisées par le capitaine Auger



et celle de la 73 par un pilote japonais en visite à l'escadrille. Enfin, la cigogne de la 103 « *Cigogne à ailes déployées au vent* »



et la « *Cigogne à ailes hautes dite cigogne de Fonck* » furent dessinées par un navigant de cette unité.



Obligé d'assurer le commandement du groupement de combat, le commandant Brocard confia la N.3 au lieutenant Heurteaux. A la déclaration de guerre, Alfred Heurteaux faisait partie du 9^e régiment de hussards. Il avait été cité trois fois, puis avait réclamé son affectation dans l'aviation. Il rejoignit la N.3 le 21 juin, quelques jours seulement avant le début de l'offensive de la Somme.

La N.3, tout comme les autres unités du GC-12, devait assurer la suprématie aérienne française dans le ciel de Picardie, balayer la chasse adverse et empêcher l'activité de l'aviation de reconnaissance allemande. Les derniers jours du mois de juin furent consacrés à la destruction des Drachen à l'aide de torpilles Le Prieur.

Mais, progressivement, la résistance de l'aviation ennemie s'accrut et les combats devinrent de plus en plus durs. Cette lutte dans les airs imposa l'entrée en ligne d'appareils mieux adaptés. Les premiers chasseurs SPAD furent affectés, fin juillet, à Pinsard et Ménard, deux pilotes du GC-12. Brocard ramena le sien du Bourget le 20 août et Guynemer le 21.

Mais il fallut encore attendre trois mois avant de voir la totalité de la 3 équipée de cet excellent appareil. Pourtant, les sentiments vis-à-vis de l'avion avaient d'abord été plutôt mitigés. Les pilotes se méfiaient du moteur fixe du SPAD et craignaient des incendies intempestifs.

Fin août 1916, la N.3 enregistrait vingt-six victoires dont douze probables. Le 13 septembre 1916, la N.3 fut citée à l'ordre de l'armée. Du 18 mars au 18 août 1916, elle avait abattu trente-huit avions allemands et forcé trente-six autres à se poser.



un SPAD S-13 de la SPA.103. Cette escadrille dépendait du GC-12, mais arborait sur les flancs de ses appareils une cigogne aux ailes hautes, différente de celle de la SPA.3 (photo Jean Noël).

A la fin du même mois, tous les Nieuport II et 17 avaient été remplacés par des SPAD et, dans les derniers jours de 1916, le GC-12 se scindait en deux. Les escadrilles SPA.3, SPA.26 et SPA.103 restaient sous le commandement de Brocard et constituaient le groupement de combat n° 12, tandis que les escadrilles N.37, N.62 et N.65 formaient le groupement 13.

PALMARÈS DES PILOTES DE LA SPA.3

(Victoires homologuées)

Capitaine Guynemer 53

Sous-lieutenant Dorme 23

Sous-lieutenant Marinovitch 22

Capitaine Heurteaux 21

Capitaine Deullin 20

Sergent Baylies 12

Lieutenant Bozon-Verduraz 11

Lieutenant Chainat 9

Capitaine de La Tour 9

Capitaine Auger 7

Capitaine Raymond 6

Sous-lieutenant Risacher 6

Sous-lieutenant Soulié 5

Sous-lieutenant Dubonnet 5

La Lorraine, les Flandres et la mort de Guynemer

A cette époque, la notoriété de la N.3 avait dépassé les frontières de l'aéronautique militaire. Par le nombre de ses victoires, elle était devenue la première escadrille de France, et son nom figurait souvent dans les communiqués. De nombreux pilotes, tout juste sortis des écoles de formation, demandaient à y être affectés. Mais la sélection était extrêmement sévère.

Le 27 janvier 1917, l'escadrille partit pour la Lorraine avec tout le groupement de combat n° 12. L'intense activité de l'aviation allemande dans cette région nécessitait en effet la présence de pilotes éprouvés.

Le mois suivant, plusieurs promotions récompensèrent le courage des pilotes de la N.3. Dorme fut nommé sous-lieutenant, Guynemer et Heurteaux accédèrent au grade de capitaine. Dans le même temps, le personnel de l'escadrille se renouvela. Le lieutenant Deullin fut affecté au commandement de la N.73, tandis que le lieutenant de La Tour prenait la tête de la N.26.

Le séjour lorrain de la N.3 fut relativement court, puisque, le 23 mars 1917, le GC-I 2 du commandant Brocard était envoyé à la Xe armée dans la perspective de l'offensive que le haut commandement français préparait sur le Chemin des Dames. Dès leur arrivée dans cette région, les pilotes de la N.3 durent se mesurer avec un nouvel appareil allemand, l'Albatros D-111.

En outre, les escadrilles adverses volaient en formations qui pouvaient regrouper jusqu'à dix appareils. Les Cigognes continuèrent cependant à les attaquer par groupe de deux ou trois. Elles parvinrent à repousser les Allemands et à conserver la suprématie aérienne en consentant de lourdes pertes.

Le 5 mai, le capitaine Heurteaux, qui s'était lancé seul contre neuf avions ennemis, fut sérieusement blessé à une jambe et dut être évacué. Le 25 mai, en quelques heures, Guynemer abattit quatre appareils adverses. Le même jour, Dorme était porté manquant. Il comptait vingt-trois victoires. De sa disparition les pilotes des Cigognes apprirent très peu de choses. Ils surent seulement que son avion avait brûlé et qu'un officier allemand avait montré à des habitants de Briey, sa ville natale, un chronomètre en or gravé à son nom.

Quand elle partit pour les Flandres, l'escadrille réunissait soixante-dix-huit officiers, sous-officiers ou caporaux. Les pilotes étaient les capitaines Heurteaux (commandant de l'unité), Auger et Guynemer, les sous-lieutenants Raymond, Bucquet, Lagache et Rabatel, les adjudants Guillaumot et Bozon-Verduraz, le sergent Henin et les caporaux Moulines, de Marcy et Risacher.



Le lieutenant Fonck, prend place à bord de son SPAD S-13 de la SPA.103 (photo Jean Noël).

Installée depuis la mi-juillet sur le terrain de Coudekerque, la N.3 participa à l'offensive lancée dans les Flandres à la fin du même mois.

Après la venue de l'escadrille sur le terrain de Saint-Pol-sur-Mer, une longue hécatombe commença. Les meilleurs éléments disparurent. Le 16 août, le lieutenant Rabatel ne rentra pas : il avait été abattu et fait prisonnier. Le 25 août, à peine remis d'une blessure, le capitaine Hurteaux reprenait le commandement de la N.3.

La mort de Guynemer, le 11 septembre, suscita une vive émotion dans l'aéronautique militaire et en France. Les Cigognes semblaient décapitées. Guynemer mourut sur le SPAD qui portait le numéro deux de la N.3. En son honneur, aucun autre avion de l'escadrille ne fut plus autorisé à afficher cette immatriculation.



le lieutenant Hurteaux devant un SPAD S-7 de la SPA.3 en 1917. Issu de la cavalerie, Hurteaux obtint sa première victoire en mai 1916. Il termina la guerre avec le grade de capitaine (photo Service historique de l'armée de l'Air)

Quinze jours après ce tragique événement, la N.3 quittait Saint-Pol-sur-Mer, puis était placée sous les ordres du lieutenant Raymond. Le 14 octobre, le sergent de Marcy obtenait la 136^e victoire de l'unité. L'escadrille prit à ce moment la dénomination de SPA.3. Elle comprenait seize officiers et sous-officiers : les lieutenants Raymond, Bucquet, Lagache, Bezon, les sous-lieutenants Dutruel et Bozon-Verduraz, les adjudants Guillaumot, Henin, Ambroise Thomas, les sergents Gaillard, Brière, de Marcy, les caporaux Risacher, Moulines, Dubonnet et Rigault. Des anciens pilotes de la 3 il ne restait plus que Raymond et Bucquet.

Les adieux du commandant Brocard

La SPA.3 mit alors l'hiver à profit pour se reformer et s'entraîner. Les victoires devinrent de plus en plus rares : deux en octobre, aucune en novembre, en décembre et en janvier. Le temps était loin où les grands as servaient au sein de l'escadrille. Le 8 décembre, elle s'envolait pour la Champagne.

Sur le terrain de Maisonneuve, l'escadrille commença à recevoir des monoplans Morane type Al. Le lieutenant Bucquet fut le premier à en faire les essais. Ce fut ensuite un court séjour dans le secteur de Verdun, où, le 16 février 1918, Bozon-Verduraz remporta la 138e victoire. Entre-temps, le commandant Brocard, nommé à un poste d'état-major à Paris, avait fait ses adieux au groupement de combat 12. Le capitaine Borment lui avait succédé.

TABLEAU MENSUEL DES VICTOIRES DE LA SPA.3

Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
1914						
1915	0	0	0	0	0	0
1916	0	3	5	4	1	1
1917	8	4	5	5	14	4
1918	0	5	1	5	16	0

Année	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
1914		0	0	0	0	0
1915	0	1	0	0	0	3
1916	11	14	13	5	12	10
1917	5	5	0	2	0	40
1918	0	4	1	2	0	

PERTES EN TUÉS

1914

5 septembre Lieutenant **Trétarre**, pilote. Tué en service aérien commandé, au départ d'une mission à Épinal.

1915

19 juin Soldat **Dinaux**, mitrailleur. Tué en combat aérien.

1916

3 février Lieutenant **Grassal**, observateur. Disparu en mission.

3 février Sergent **Grivotti**, pilote. Disparu en mission.

? Maréchal des logis **Richard**, pilote. Tué en service aérien commandé.

? Soldat **Pillon**, mitrailleur. Tué en service aérien commandé.

26 avril Sous-lieutenant **Peretti**, pilote. Tué en combat aérien.

30 avril Caporal **Chassain**, pilote. Disparu en mission.

30 avril Adjudant **Batin**, observateur. Disparu en mission.

16 mai Sous-lieutenant **Foucault**, pilote. Tué en service aérien commandé.

16 mai Soldat **Soreau**, mitrailleur. Tué en service aérien commandé.

17 septembre Soldat **Beisser**, mécanicien. Tué pendant un bombardement du terrain de Cachy.

1917

15 avril Sergent **Papeil**, pilote. Disparu en mission.

10 mai Adjudant **Sanglier**, pilote. Disparu en mission.

25 mai Sous-lieutenant **Dorme**, pilote. Tué en combat aérien.

29 mai Caporal **Pérot**, pilote. Disparu en mission.

4 juin Soldat **Kochi**, mécanicien. Tué pendant un bombardement aérien.

4 juin Soldat **Royal**, mécanicien. Tué pendant un bombardement aérien.

6 juillet Sergent **Silberstein**, pilote. Tué en service commandé.

28 juillet Capitaine **Auger**. Tué en combat aérien.

16 août Caporal **Cornet**, pilote. Disparu en mission.

11 septembre Capitaine **Guynemer**, pilote. Disparu en mission.

5 octobre Sergent **Gaillard**, pilote. Tué en service aérien commandé.

1918

16 mai Sous-lieutenant **Albanel**, pilote. Disparu en mission.

17 juin Sergent **Baylies**, pilote. Tué en combat aérien.

19 septembre Sous-lieutenant **Demarzé**, pilote. Tué en service aérien commandé.



cérémonie officielle de nomination de Guynemer (quatrième en partant de la gauche) au grade de capitaine en février 1917 (document M.-C. Jacquet).

La vie se poursuivait alors, de déplacement en déplacement et de combat en combat. Le groupe fêta sa 150^e victoire le 3 mai 1918. Au cours des mois de mai et de juin, les meilleurs pilotes disparaurent. Le sous-lieutenant Albanel, abattu, dut atterrir dans les lignes allemandes et fut fait prisonnier. Peu après, ce fut le tour du lieutenant Gaël. Le 17 juin, l'un des chasseurs les plus qualifiés de l'escadrille, le sergent Baylies (onze victoires), fut abattu en flammes. Le mois de juillet n'amena cependant aucun nouveau succès. Mais le 13, le capitaine Raymond, blessé, dut être évacué.

Au cours du mois d'août, quatre victoires vinrent encore s'inscrire au palmarès de la SPA.3, remportées par le lieutenant Risacher, le sergent Dubonnet, le sergent Brière et l'adjudant Porsons. En septembre, l'escadrille s'installa de nouveau dans le secteur de Verdun, mais en dépit de tous leurs efforts, les pilotes ne réussirent à accrocher aucun appareil ennemi.

Début octobre, l'adjudant Porsons envoya au sol son huitième avion. Il donnait ainsi à la SPA.3 sa 170^e victoire, l'avant-dernière de la guerre

Le 5 octobre, l'escadrille apprenait la mort de son chef, le capitaine Raymond, décédé à l'hôpital des suites de ses blessures. L'officier était l'un des plus anciens; il appartenait en effet à l'unité depuis mars 1916.

Le 4 novembre, l'adjudant Laulne et le sergent Perrotey livraient le dernier combat de la SPA.3. Ce fut sur le terrain de Bayon, en Lorraine, que l'escadrille des Cigognes fut informée de la signature de l'Armistice.

La SPA.3 avait officiellement abattu cent soixante et onze avions ennemis et quatre ballons captifs. Cent soixante autres appareils étaient tombés dans les lignes allemandes et n'avaient pu être homologués. Cinq officiers et quinze sous-officiers composaient les effectifs de la SPA.3 au 11 novembre 1918.

En décembre, l'escadrille se déplaça à Germersheim, dans la région de Spire, sur le Rhin. Elle fut intégrée dans le groupement de combat 12, de nouveau commandé par le commandant Brocard. Cette unité comprenait les SPA.3, 26, 67, 103, 167, 173.