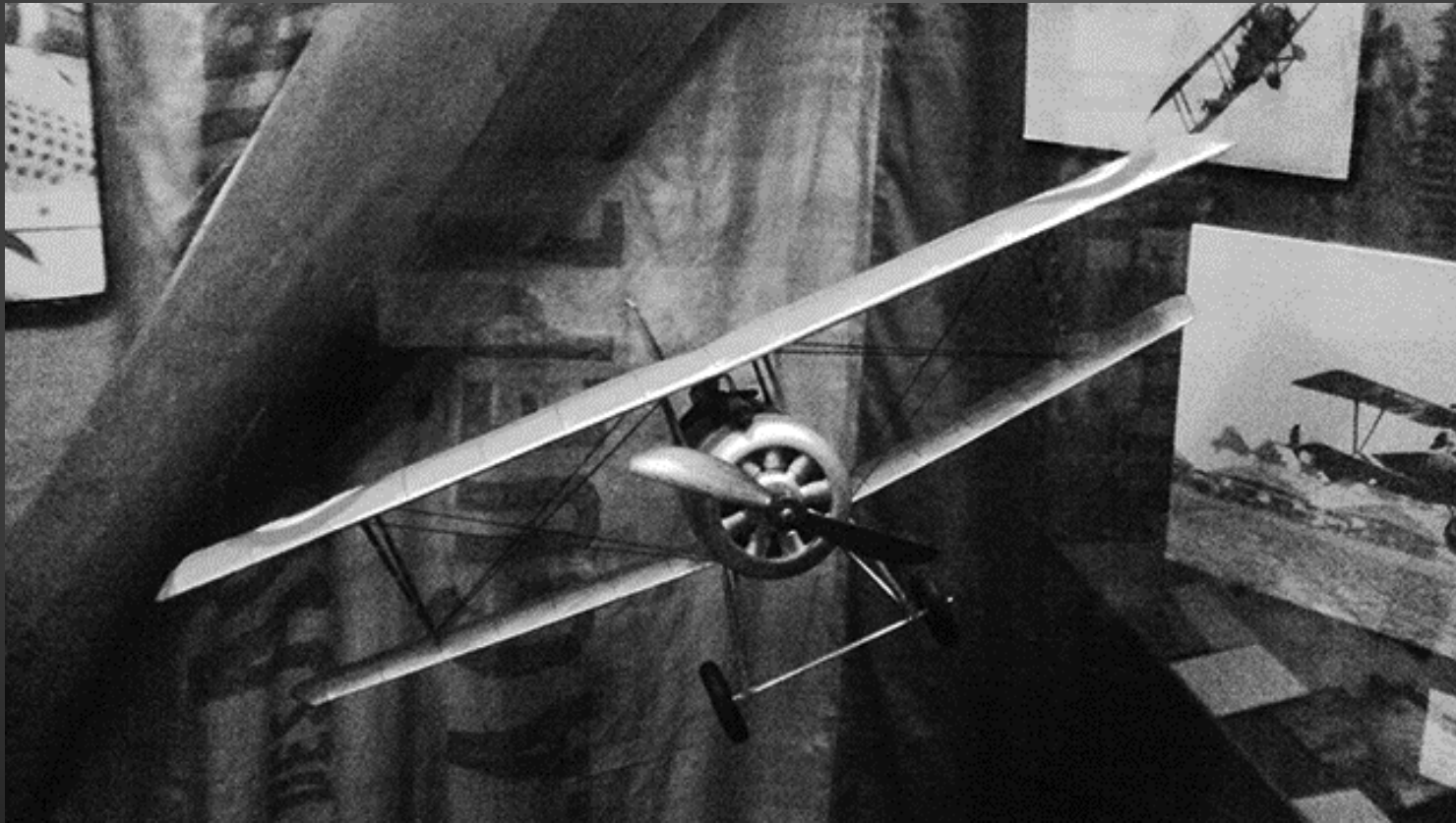


Avril 2014 _ Centenaire 1^{ère} Guerre Mondiale / Salon-de-Provence

" Georges Guynemer, les débuts de l'aviation militaire "

MUSEE DE L'EMPERI



Artisanat de tranchée



MUSEE DE L'EMPERI

EXPOSITION

« Il était une fois, la Grande Guerre » en prologue au centenaire de la Première Guerre mondiale (1914-1918)

Elle veut présenter au public une vision humanisée du drame que fut la Grande Guerre au travers de trois volets distincts : « *Georges Guynemer et les débuts de l'aviation militaire* », « *Salon et les Salonais dans la guerre* », « *La guerre de l'arrière et le contrôle de l'information* ».

Le Premier volet « Il était une fois la Grande Guerre, Georges Guynemer et les débuts de l'aviation militaire »

présenté salle de la Chapelle au château de l'Emperi du 26 avril au 30 septembre 2014, est également inscrite dans le programme des manifestations prévu à l'occasion de la présidence par la ville de Salon-de-Provence du réseau de la Communauté des villes Ariane. Il propose d'aller à la rencontre de Georges Guynemer, « As de l'aviation » de la Première Guerre mondiale, de découvrir les hommes qui constituent ce nouveau corps d'armée l'aviation militaire et une brève histoire ce celui-ci.

Le livret apporte des éléments complémentaires sur les hommes cités dans l'exposition.

Georges Guynemer

Né le 24 décembre 1894 à Paris. Admis à l'école des pilotes de Pont Long de Pau en novembre 1914 comme mécanicien. Bien que chétif et recalé cinq fois au conseil d'incorporation, il est admis élève pilote. Sa nervosité lui fait casser de nombreux appareils à l'atterrissage. Il obtient son brevet de pilote le 26 avril 1915. Il est pris dans l'escadrille n°3, les Cigognes, par le pilote Védrières. L'escadrille est alors chargée de reconnaissance jusqu'au jour où le capitaine Brocard embarque une carabine Winchester et abat un avion allemand. Le 19 juillet 1915 Guynemer qui a installé une mitrailleuse sur son avion le "Vieux Charles", abat son premier avion ennemi. Décoré sur le front des troupes, il enchaîne les victoires et devient une véritable vedette. Sa frêle silhouette et son apparence fragile concourent à lui donner une aura de héros romantique que sa disparition prématurée couronne. Il accumule les décorations qu'il appelle en riant sa "batterie de cuisine" et remarque avec un sens prémoniteur émouvant : "après toutes ces croix, il ne me manque plus que la croix de bois". Par tous ses exploits, il contribue à exalter le courage et l'enthousiasme de ceux qui, dans les tranchées, sont les témoins de ses triomphes et qui souffrent anonymement. Malgré la gloire, il est frappé d'une immense lassitude, tous ses amis étant morts. Il est abattu le 11 septembre 1917 à Poelkapelle (Belgique). Il incarne et symbolise surtout une formidable volonté. L'École de l'Air de Salon-de-Provence fait sienne la devise de Georges Guynemer "Faire Face".

Léopold Coren

Né le 28 juillet 1877 à Salon. Réputé courageux et sympathique. Doué pour la poésie, la peinture et la musique, il se passionne pour l'automobile et l'aviation. Sous-lieutenant d'artillerie, il est breveté pilote en mars 1915. Il est détaché au Centre d'Aviation Maritime. Sous-lieutenant pilote

de l'hydravion A8, il coule un sous-marin allemand. Chevalier de la Légion d'honneur le 27 mai 1917. Dans la matinée du 29 juillet 1922, alors qu'il effectue un stage réglementaire à Villacoublay, une fuite d'essence provoque l'embrasement de son appareil. Léopold Coren tente de se poser en urgence, mais comble de malchance, l'aéroplane capote à l'atterrissage et l'incendie prend encore plus de vigueur. Rapidement sorti des flammes, l'aviateur succombe quelque temps après son admission à l'hôpital Larrey de Versailles. Ne pouvant inscrire son nom au monument aux morts de la Grande Guerre, le 23 janvier 1925 une partie du boulevard Nostradamus de Salon-de-Provence prend le nom de Coren, par délibération du Conseil municipal.

Pierre de Serre de Saint-Romand

Né le 23 décembre 1891, à Toul, Meurthe et Moselle. La famille habite à Toulouse. On le définit comme un jeune homme "charmant, brillant causeur, vif d'esprit". Appelé sous les drapeaux en 1914, il est incorporé au 10^e régiment de hussards. Sa brillante conduite lui vaut la Croix de guerre, 5 citations à l'ordre de l'armée et la Légion d'honneur. Il obtient son brevet de pilote à Pau, le 19 août 1918 mais ne combat pas. Après la guerre, il devient agent du Service des Fabrications de l'aéronautique de Bordeaux, puis en 1921, dirige la Station de Transit maritime dans la même ville. En 1924, il est promu capitaine et alors qu'il est directeur commercial des Établissements d'aviation Descamps, il demande un congé de trois ans pour se consacrer à un ambitieux projet qui lui tient à cœur : nouer des liens d'amitiés avec l'Amérique du Sud par le biais d'une tournée en avion. Il s'adjoint les services du lieutenant de vaisseau Mouneyrès et du mécanicien Petit. Ils quittent Saint-Louis du Sénégal le 5 mai 1927 et disparaissent. Le 18 juin, des restes de l'avion sont découverts en mer à 90 km de Bélem. Pierre de Saint-Roman et ses équipiers ont été les premiers Français à traverser l'Atlantique sud sans escale.

Sa sœur épouse Jean Brunon, dont on peut voir la tenue d'artilleur vitrine 4 de la salle suivante.

Georges Germond

Né le 11 décembre 1867 à Paris. Il entre au service militaire le 6 octobre 1909. Il est mobilisé au 28^e régiment d'infanterie. Photographe professionnel, il passe dans l'aviation le 22 février 1918 au sein de l'escadrille d'observation BR 45. Ses photos sont données au Musée de l'Emperi en 2013 par Roger Nordmann, d'Aix-en-Provence, par l'intermédiaire des Archives Départementales des Bouches-du-Rhône à Aix-en-Provence.

Paul Louis Huteau

Né le 13 octobre 1891 à Matha, Charente-Inférieure. Conscrit de 1911, il fait son service à la 20^e section d'Etat-major à compter du 10 octobre 1912. Durant la Grande Guerre il passe au 43^e territorial d'infanterie, puis dans l'aviation le 13 août 1916 comme élève pilote. Il est breveté le 24 décembre 1916 à Pau. Maréchal-des-logis, il entre au 2^e groupe d'aviation le 1^{er} avril 1917. Il vole au combat sur un Spad VII et un Spad XIII de l'escadrille SPA 48 « Chante et Combat ». Sa nièce, Madame Poher, fait don de son bonnet d'aviateur au Musée de l'Emperi en avril 1975.

Max Jules Bérard

Né le 27 août 1891 à Paris. Il est mobilisé au 23^e régiment de dragons d'où il est détaché à l'aviation. Lieutenant pilote il est tué à l'ennemi à Thenelles, dans l'Aisne, le 24 octobre 1918. Après guerre une stèle est érigée là où son avion s'est abattu.

Georges Madon

Né le 28 juillet 1892 à Bizerte. Fasciné par l'aviation, il essaye de construire son avion à l'âge de 15 ans. Il s'engage au 1^{er} régiment du génie et obtient son brevet de pilote civil le 7 juin 1911. Il obtient son brevet militaire en 1913. Il rejoint l'Escadrille Blériot 30 à Soissons en août 1914 comme caporal bien qu'il soit déjà un pilote expérimenté. Il est affecté le 1^{er} septembre 1916 à l'escadrille 38 et adopte la devise « qui s'y frotte, s'y pique ». Sa vaillance et son dévouement exceptionnels, son audace et son habileté sont reconnus. Il est promu sous-lieutenant le 22 août

1917. Il totalise 41 victoires homologuées et est le 3^e As de l'aviation Française. Il meurt le 11 novembre 1924. Un débris d'avion allemand abattu par lui est exposé vitrine 13 de l'exposition permanente consacrée à la Grande Guerre (la plaque apposée porte la date du 22 janvier 1917).

LES DÉBUTS DE L'AVIATION MILITAIRE¹

L'aéronautique militaire française trouve son origine dans les guerres que mène la jeune République française contre les monarchies d'Europe. En 1794, le ballon est employé avec succès lors du siège de Charleroi et concourt à la victoire de Fleurus.

A la fin du 19^e siècle, l'Armée dispose de dirigeables pour mener à bien des missions d'observation aérienne dépassant le cadre réduit du champ de bataille.

Le 27 mai 1905, le capitaine Ferber effectue le premier vol européen à bord d'un aéroplane à moteur.

A l'automne 1909, le ministère de la Guerre commande 5 appareils pour en évaluer le potentiel militaire. Ils prouvent leur efficacité et leur aptitude pour la reconnaissance tactique lors des grandes manœuvres de septembre 1910 qui sont menées en Picardie.

L'inspection permanente de l'Aéronautique militaire est créée le 22 octobre 1910. Le général Roques en prendra le commandement.

Le brevet militaire de pilote d'avion est instauré en 1911 : le premier sera attribué au lieutenant de Rose, qui va devenir, durant le premier conflit mondial la figure de proue de la chasse française.

La loi du 29 mars 1912 organise l'aéronautique militaire qui reçoit son premier drapeau le 14 juillet suivant. Entités fondamentales de l'armée aérienne, les premières escadrilles sont mises sur pied à cette époque.

L'aéronautique devient la 12^{ème} direction du ministère de la Guerre en avril 1914.

Le 3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France. A la mobilisation, l'aviation française compte, en métropole, 25 escadrilles d'armée et 3 de cavalerie ; 160 aéroplanes, approximativement, sont opérationnels. Ces avions sont mis en œuvre par 4000 hommes, dont 220 pilotes d'actives.

En septembre 1914, les premières escadrilles assurent des missions de reconnaissances qui contribuent, en particulier, à la victoire de la Marne. Le 5 octobre, la première victoire aérienne officiellement homologuée est remportée par le sergent Frantz et le mécanicien Quenault.

Nommé chef de l'aéronautique au Grand Quartier Général en septembre 1914, le commandant Barès crée et organise les « spécialités » suivantes : la reconnaissance, le bombardement et la chasse.

Le drapeau de l'aviation militaire est remis le 14 novembre 1915 aux troupes d'aviation par Raymond Poincaré, président de la République.

Lors des batailles de Verdun et de la Somme en 1916, les escadrilles de chasse sont réunies en groupes de combat. En septembre de la même année l'aviation française est forte de 170 escadrilles spécialisées ou mixtes.

En mai 1918, le général Duval crée la division aérienne rassemblant groupes de chasse et de bombardement. Ainsi, l'avion est devenu une arme offensive efficace et reconnue.

Le 11 novembre 1918, l'aéronautique militaire compte près de 350 escadrilles. Elle est servie par 90 000 « aviateurs » et dispose environ de 3400 avions opérationnels.

¹ Le texte est extrait de *Le diable, le cigogne et le petit lapin*, Service Historique de l'Armée de l'air, Vincennes, 2004.

INFORMATIONS PRATIQUES

EXPOSITION

Commissariat : Claudie Grégoire, attaché de conservation du patrimoine, directrice adjointe du musée de l'Emperi et du musée de Salon & de la Crau.

Assisté de :

L'équipe scientifique du musée : Guy Bonvicini, Jérôme Croyet, Lisa Laborie-Barrière

L'équipe technique du musée : René Gayral, Christian Laurent

Le service des publics : Lilla Fromont

Les textes sont de :

Jérôme Croyet, Lilla Fromont, Claudie Grégoire

PARTENARIAT

La Base aérienne 701 de Salon de Provence.

Appui scientifique et le prêt de plusieurs objets dont la fourragère de Georges Guynemer.

Le Capitaine Christian Brun, Docteur en Histoire. Enseignant-chercheur en histoire. Chef de l'équipe « Histoire et sociologie militaires » du Centre de recherche de l'Armée de l'air.

HORAIRE D'OUVERTURE

DE L'EXPOSITION TEMPORAIRE ET DE L'EXPOSITION PERMANENTE

Tous les jours sauf le lundi.

Horaires d'été 16 avril-30 septembre : 9h30 à 12h et 14h à 18h

Horaires d'hiver 1^{er} octobre-15 avril : 13h30 à 18h

Fermeture des caisses 45 minutes avant la fermeture des salles d'exposition.

TARIFS

L'entrée de l'exposition temporaire et du musée est gratuite.

FLÂNERIES

"Il était une fois Guynemer" – La naissance de l'aviation militaire.

Visite commentée de l'exposition temporaire le lundi 28 avril 2014 à 10h. D'autres dates sont prévues pour la saison estivale.

Renseignements et réservation : Office de Tourisme, 04 90 56 27 60.

La flânerie est gratuite et la réservation obligatoire.

ATELIERS PEDAGOGIQUES

Deux ateliers pédagogiques sont proposés :

Un atelier "*Construis moi un aéroplane*" proposé aux associations (centres de loisirs et Centres Sociaux). Après avoir découvert le premier volet de l'exposition consacrée aux "as" de la Première Guerre mondiale et leurs avions, les participants monteront une mini maquette d'avion et adopteront leur propre devise et insigne.

Une visite-atelier "*Dessine moi un aéroplane*" proposée aux écoles primaires et collèges. Les élèves découvrent l'aviation militaire de la Première Guerre mondiale, les aviateurs et leurs avions.

Renseignements et réservations : Lilla Fromont, Médiatrice Culturelle. 33 (0)4 90 44 14 73

l.fromont@salon-de-provence.org

INFORMATIONS / RENSEIGNEMENTS

+33 (0)4 90 44 72 80 - accueil.museemperis@salon-de-provence.org



les aérostiers

Comme les avions, les ballons captifs sont de précieux auxiliaires de l'artillerie. Les modèles français, allongés, sont surnommés « saucisse », et les modèles allemands, "Drachen" (dragons). Equipés de jumelles, les aérostiers surveillent le front et transmettent aux artilleurs, par téléphone, les objectifs à atteindre. Toutefois, ces dispositifs sont presque inutilisables à proximité des premières lignes.

La loi du 9 décembre 1900 regroupe les compagnies d'aérostation en un bataillon attaché au 1^{er} régiment du génie. Le décret du 5 avril 1910 rend autonome l'Aérostation militaire. Durant la Grande Guerre, il n'y a qu'une seule grande unité d'Aérostation : le 1^{er} Groupe d'Aérostation, regroupant 8 Compagnies de port d'attache, 2 Compagnies d'ouvriers d'aérostation et 76 Compagnies d'Aérostiers de campagne numérotées de n° 19 à n° 94.

2 - Vareuse modèle 1913 bleu horizon de sergent aérostier

1915 - 1918
 textile, métal
 n° inv. 2011 4 2
 Don Mme Gairaud, Salon-de-Provence
 Collections du Musée de l'Empéri

Bien que du modèle 1913, cette vareuse d'une coupe proche de celle des officiers est en drap bleu horizon, apparu à la fin de 1914 et largement répandu début 1915. La spécialité est indiquée par l'insigne brodé portée sur la manche gauche.

AVIATION - GUYNEMER, l'As des As



Voici Guynemer dans le camp des Flandres d'où il prit sa dernière envolée

Le jeudi 6 septembre, Guynemer remportait sa 54^e victoire en abattant, dans les Flandres, un triplace du type Gotha. Dans la matinée du 11, parti pour une reconnaissance, il se trouvait, au cours d'une poursuite d'avions ennemis, séparé de son

camarade de patrouille et ne reparait pas depuis. Officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, décoré de la croix de guerre avec 27 palmes, l'"as des as" était audacieux jusqu'à la témérité. Sa perte est un deuil cruel pour l'aviation française.





Photo de Georges Guynemer prise le 9 septembre 1917, avant veille de sa mort. Centre de documentation du Musée de l'Empire V24

Sa devise « Faire Face » entre elle aussi dans la légende. En effet, l'École de l'Air de Salon-de-Provence l'adopte en 1935. Les bases de Paris et Dijon portent le nom de ce pilote charismatique. L'Armée de l'Air commémore sa disparition tous les 11 septembre sur toutes ses bases aériennes. A cette occasion est lue la dernière citation de celui qui a été « l'as des as » :

"Capitaine Guynemer, commandant l'escadrille n°3, Mort au champ d'honneur, à Poelkapelle, 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."

EXPOSITION « Il était une fois la Grande Guerre »
Musée de l'Empéri, Salon-de-Provence

Visite du Musée de l'Empéri pour illustration de l'exposition « Le Livre d'Or du Clergé et des Congrégations, diocèse d'Aix et d'Arles, 1914-1922 » sur le site paroissial www.roquepertuse.cef.fr
Les textes sont généralement ceux observés sur le lieu de l'exposition. Les textes provenant de sources extérieures sont annotés comme tels

Le webmaster

Mise à jour le 03 juillet 2015