

B-26 MARAUDER

La queue du B-26G Marauder s/n 44-67851 « 41 », cette fois en grande taille !
(coll. Emmanuel Coris)



Le général d'armée aérienne Roger Guernon fait officier de la Légion d'Honneur par le président Georges Pompidou.
(coll. Roger Guernon)

« Je suis en mesure d'apporter quelques précisions supplémentaires sur le Marauder français présenté en page 4 du n° 235 d'AVIONS et qui a fait l'objet d'un courrier dans le numéro suivant. Le B-26G-15 s/n 44-67851, codé 41, a effectivement appartenu au GBM 2/63 « Sénégal » puis a été repris par le GT 2/52 « Franche-Comté » après la dissolution du groupe « Sénégal ». Cet avion a été piloté par mon oncle, le général d'armée aérienne Roger Louis Guernon, grand-officier de la Légion d'honneur, adjoint au chef d'état-major des armées et directeur des centres d'essais nucléaires. Il était alors capitaine.

La mission en appui de la 1^{re} Armée française durant laquelle ce B-26 fut touché eut lieu le 17 novembre 1944. Partis de Lyon-Bron, dix-huit B-26 des GBM 2/63, 1/32 et 2/52, protégés par douze P-47 de la 4^e escadre de chasse, bombardèrent un pont ferroviaire sur le Rhin à Neuenburg. La *Flak* lourde, dense et précise sur l'objectif, toucha cinq avions. Le « 46 » du GBM 2/63 s'écrasa après avoir été coupé en deux par un obus de 88 m, son pilote le S/Lt Heliot étant le seul survivant. Le « 41 » du même groupe, durement touché, dut se poser sur le ventre au retour, son train ne sortant pas par suite de la coupure des circuits hydraulique et électrique. De l'équipage du Cne Guernon, seul le radio de bord, l'Adj Gilly, fut blessé. Deux bombes allèrent au but mais le pont ne fut pas détruit. »

Roger Guernon

MARYSE BASTIÉ

« En complément à la biographie de Maryse Bastié parue dans AVIONS n° 244, je vous signale que l'atterrissage de



Notre ami Philippe Couderchon a déniché dans ses archives cette vue du Klemm L25a1 W.Nr. 179 avec Maryse Bastié. L'intérêt du cliché, pris sur le terrain de Besançon ou en Suisse au début des années trente, réside dans les deux records du monde inscrits sur le fuselage en plus du surnom *Trottinette* désormais repeint en arrière...
(famille Couderchon-Louvat)





LA GUERRE EN UKRAINE

Par Christophe Cony

Symbole de la brutalité de l'attaque russe en Ukraine : un hélicoptère d'attaque Mil Mi-28 survole un char T-90. (toutes les photos : Ministère de la Défense russe, sauf autre mention)

Le 24 février 2022, une semaine après la reprise des tirs de l'artillerie lourde de l'armée ukrainienne dans la région du Donbass, le président de la fédération de Russie Vladimir Poutine a pris la décision de lancer une « opération militaire spéciale » en Ukraine afin de protéger les populations de cette région, victimes selon lui « d'abus et de génocide » de la part du régime de Kiev. Soulignant que Moscou n'avait pas l'intention d'occuper les territoires ukrainiens, le dirigeant russe a déclaré que les objectifs de l'opération étaient la « démilitarisation et la dénazification de l'Ukraine ». Le 21 janvier précédent, Vladimir Poutine avait déjà reconnu la souveraineté des Républiques populaires de Donetsk (RPD) et de Lougansk (RPL), les deux provinces du Donbass.

[1] Les accords de Minsk, signés début 2015 pour mettre un terme au conflit qui avait éclaté un an plus tôt dans l'est de l'Ukraine, garantissaient entre autres que le Donbass, majoritairement russophone, demeurerait ukrainien en échange du maintien du russe comme seconde langue officielle, d'un statut spécial et de la tenue d'élections libres. Ces trois points n'ayant jamais été respectés par le gouvernement de Kiev, la guerre a alors repris. Entre 2014 et 2020, elle a causé selon l'ONU plus de 13 000 morts (dont 3350 civils) et le déplacement de près d'un million et demi de personnes.

LA SITUATION GÉOPOLITIQUE

Condamnée avec raison par la plupart des nations mondiales, cette guerre lancée par la Russie a instantanément entraîné une pluie de sanctions économiques occidentales ; des sanctions cependant très peu suivies en Asie (la Chine et l'Inde n'ayant pas souhaité s'y associer) et pas du tout en Afrique, en Amérique latine et dans les États arabes du Golfe. Une autre conséquence a été la mise en place dans les médias européens d'une censure et d'une propagande phénoménales, du jamais vu depuis la Seconde Guerre mondiale... Les médias russophones ont par exemple été interdits tandis que les réseaux sociaux américains Facebook et Instagram autorisent désormais les appels à la violence et au meurtre visant les Russes. Cette désinformation à

grande échelle, qui confine à l'auto-aveuglement, fait qu'il est devenu presque impossible pour un journaliste d'exercer son métier correctement en confrontant les sources. Le réflexe de pluralisme est pourtant essentiel à une information éclairée !

Le politologue français Éric Denécé, ancien officier de renseignement de la Marine nationale et actuellement directeur du Centre français de recherche sur le renseignement (CF2R), a été interrogé le 23 mars sur la chaîne israélienne d'information en continu i24NEWS. Il a livré une analyse de la guerre en Ukraine qui se démarque de l'hystérie antirusse des grands médias occidentaux. Je me permets ici d'en retranscrire l'essentiel : *La souffrance, la terrible souffrance que rencontre la population ukrainienne est en partie de la responsabilité de l'OTAN qui, depuis trente ans, n'a cessé de provoquer les Russes et j'insiste sur un point, aussi de l'irresponsabilité du gouvernement ukrainien qui n'a pas respecté les accords de Minsk [1]. (...) Je dois avouer que je suis très choqué de l'ensemble des discours de Zelensky et de la propagande qu'il fait puisque cet homme (...) qui n'était qu'un comique il y a quelques années, qui est lui-même poursuivi dans les Pandora Papers [2] pour avoir dissimulé sa fortune et soupçonné d'avoir blanchi 40 millions de dollars, est en train de devenir une icône, voire un héros de la liberté dans l'Occident. (...) Le vrai enjeu aujourd'hui, c'est : comment*

[2] Publiés le 3 octobre 2021 par le Consortium international des journalistes d'investigation, ces documents révèlent des affaires de fraude et d'évasion fiscale mettant en cause plusieurs milliers de personnalités dans le monde.



Vladimir Poutine, président de la fédération de Russie.

22 juin 1941 : « Barbarossa »



Par Mikhaïl Timine (profils d'Igor Zlobine et Alexeï Valyaef-Zaïtsef)

Sur le secteur Sud du front, quelques jours avant le début de la guerre, le commandement de la région militaire d'Odessa avait procédé à la vérification de l'état de préparation des troupes et de l'aviation. Les unités d'aviation avaient été déplacées sur des aérodromes de campagne sur lesquels les avions avaient été dispersés et camouflés. Le personnel était placé à un niveau élevé d'alerte. L'état-major des forces aériennes de la région militaire (chef d'état-major, général Oustinov) avait été déplacé d'Odessa à Tiraspol. Ces mesures permirent de repousser avec succès l'agression aérienne. L'ennemi mit hors de combat six de nos avions, alors qu'il en perdait 30.

[1] VVS : Voenno Vozdouchnye Sily, Forces aériennes soviétiques.

[2] Bukovine : région adossée aux Carpates, au nord de la Roumanie, partagée entre l'Ukraine et la Roumanie. Disputée au cours des siècles par les pays voisins, elle a été tantôt roumaine, tantôt autrichienne, puis soviétique à partir de 1920.

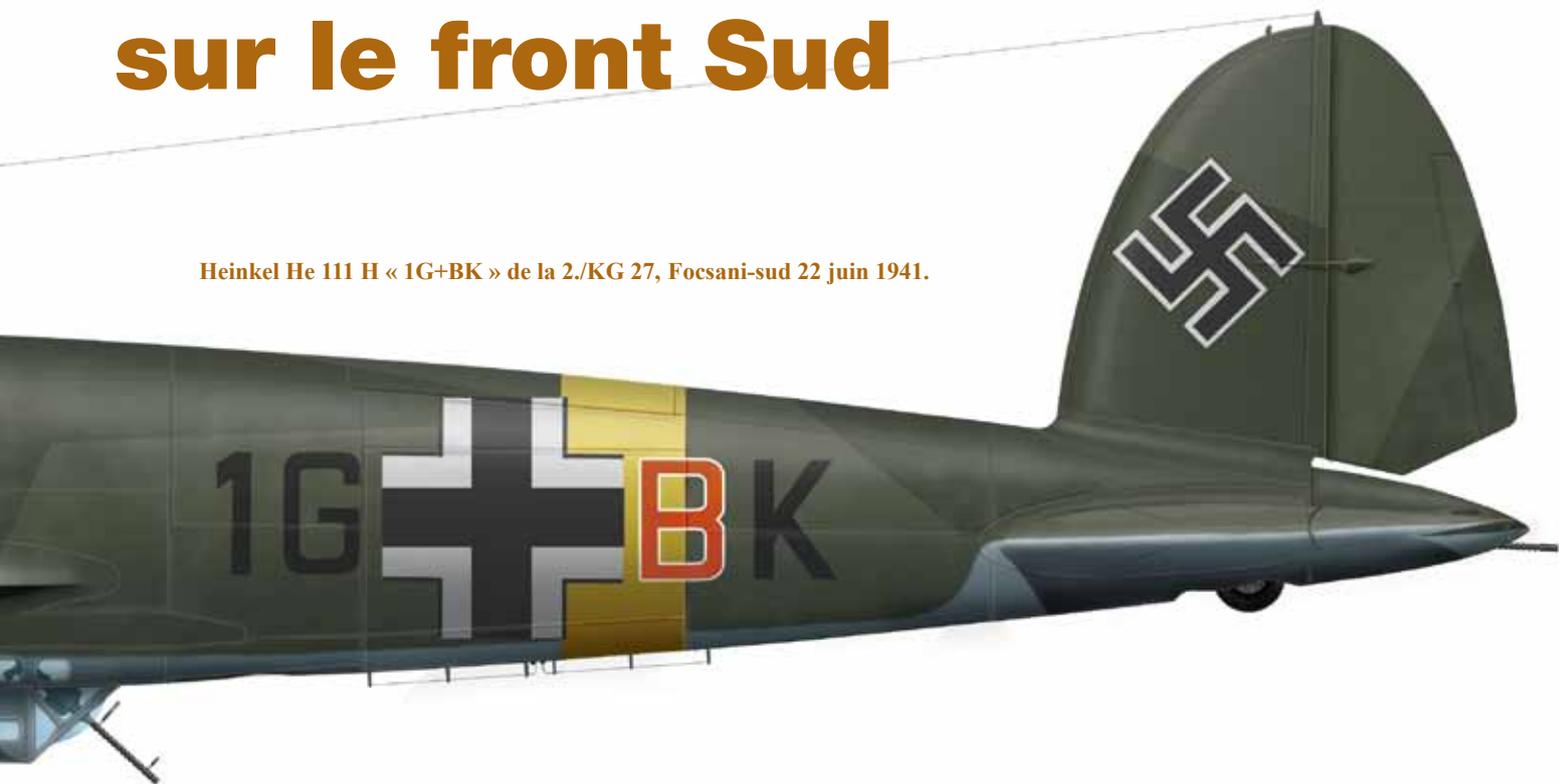
Telle est la description donnée par M.N. Kojevnikov des actions des forces aériennes de la 9^e Armée soviétique le 22 juin 1941 dans son étude fondamentale « Le commandement et l'état-major des VVS [1] de l'Armée soviétique dans la Grande Guerre Patriotique de 1941-1945 ». Ce genre d'affirmation est devenu depuis parole irréfutable, alors que la réalité fut quelque peu différente. En faisant appel dans les lignes qui suivent aux documents provenant des deux parties combattantes ainsi qu'aux mémoires et aux publications historiques, nous allons tenter de faire la lumière sur les événements du premier jour du conflit dans le ciel de Bukovine du Nord [2] et de Bessarabie, l'actuelle République de Moldavie.

Une formation de Heinkel He 111 roumains en route vers son objectif au début de l'opération « Barbarossa ». (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)



sur le front Sud

Heinkel He 111 H « 1G+BK » de la 2./KG 27, Focsani-sud 22 juin 1941.



LES FORCES EN PRESENCE

Pour agir sur le théâtre sud du conflit, un groupement important avait été constitué par les forces aériennes de l'Axe, composé d'éléments de la Luftwaffe et d'unités des Forces Aériennes Royales de Roumanie. Le gros des forces était formé par les unités du IV. *Fliegerkorps* (*Generalleutnant* Kurt Pflugbeil) de la *Luftflotte* 4 de la Luftwaffe, c'est-à-dire les chasseurs de la JG 77 (116 Bf 109 E et F, dont 61 disponibles) et les bombardiers de la KG 27 (87 He 111 P et H, dont 73 disponibles), plus les Bf 109 E du premier groupe de la LG 2 et les bimoteurs de reconnaissance de l'escadrille 3.(F)/121. Le nombre d'avions indisponibles à la JG 77 s'explique par le fait que cette unité venait de participer au conflit dans les Balkans les mois précédents ; une partie d'entre eux put être remis en état au matin du 22 juin comme le montrent les états du 21 au soir :

-Stab/JG 77 : 2 Bf 109 E à Bacau (2 disponibles)
-II./JG 77 : 39 (19) Bf 109 E ; Stab et 4./JG 77 à Bacau, 5. et 6./JG 77 à Roman

-III./JG 77 : 35 (20) Bf 109 E et F à Roman
-I.(J)/LG 2 : 40 (20) Bf 109 E à Roman

-Stab KG 27 : 5 (5) He 111 P/H à Focsani-sud
-I./KG 27 : 30 (22) He 111 P/H à Focsani-sud
-II./KG 27 : 24 (21) He 111 P/H à Focsani-sud
-III./KG 27 : 28 (25) He 111 P/H à Silistria

-3.(F)/121 : 10 (6) Ju 88 D et 3 (3) Bf 110 à Ramnicul-Sarat

En outre, pour les opérations sur la mer Noire, le IV. *Fliegerkorps* fut complété par le II./KG 4. Les équipages de ce groupe de bombardement étaient spécialisés dans le mouillage de mines. Ses 24 He 111 H (8 disponibles) étaient basés à Silistria.

Les forces Aériennes Royales de Roumanie, ou ARR, étaient représentées par le *Gruparea Aeriana de Lupta* (groupe aérien de combat, en abrégé GAL) constitué de la 1^{re} flottille de chasse et des 1^{re} et 2^e flottilles de bombardement :

Polikarpov I-16 type 24 « 6 bleu » (n/s 24n21792) de la 2^e escadrille du 146^e IAP, Katcha printemps 1941.
Cet appareil porte les marques de la 1^{re} escadrille du même régiment.





Un grand as français de la Seconde Guerre mondiale :

Le Cdt Gabriel Gauthier à Dijon en mars 1951, devant le Vampire « 5A-G » (VZ166) sur lequel sont peintes ses initiales. (coll. Famille Gauthier)

Gabriel Gauthier, « Gégé » pour les intimes

Seconde et dernière partie, par Jean-Jacques Leclercq (profils de Patrice Gaubert et d'Éric Schwartz)

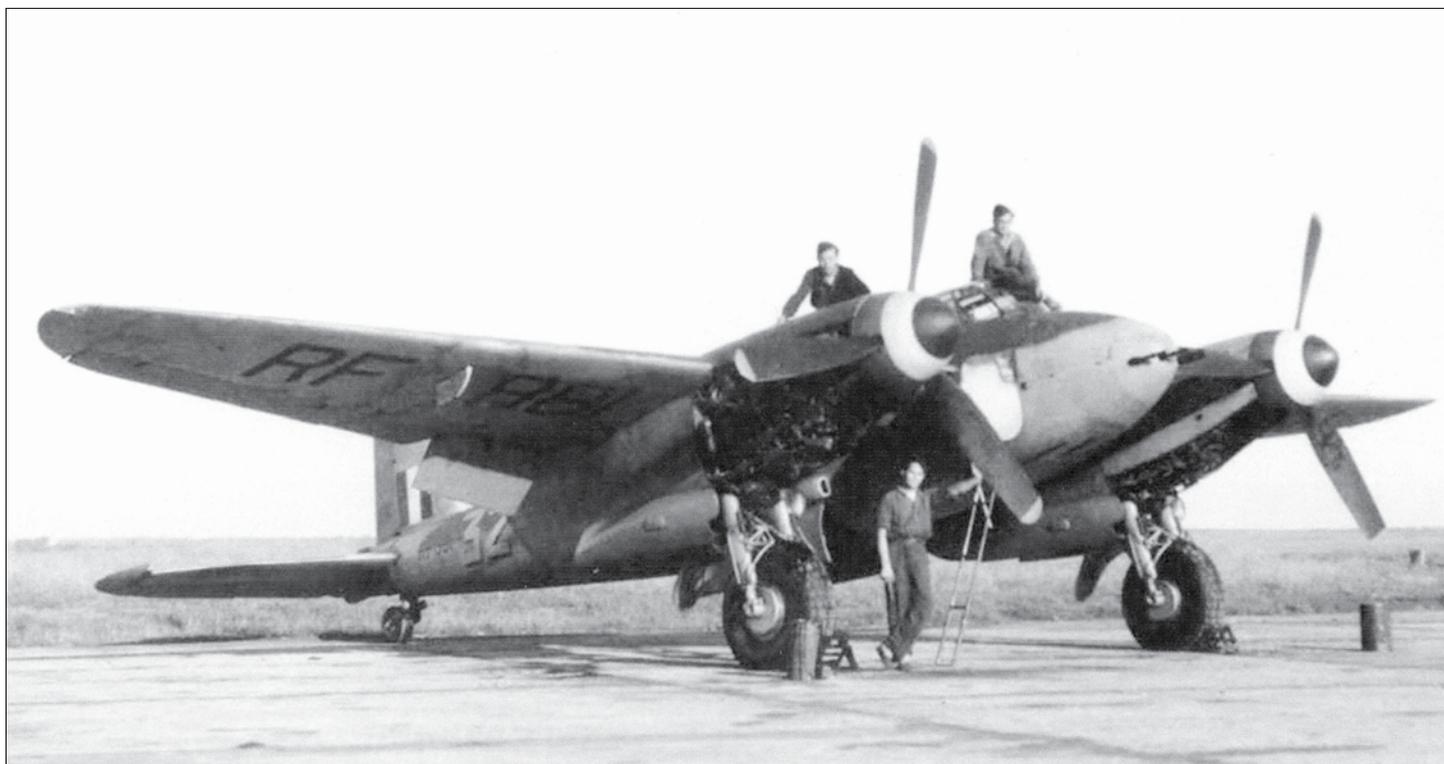


La carte d'identité américaine de Gabriel Gauthier (octobre 1945).

UNE CARRIÈRE MILITAIRE QUI S'ENVOLE

C'est à partir du mois de septembre 1945 que la carrière militaire de Gauthier Gabriel va s'accélérer. En effet, le 17, il apprend que l'état-major général l'a désigné pour suivre les cours de la prestigieuse *Command And Staff School*, l'école d'état-major de l'armée américaine basée à Fort Leavenworth au Kansas. Le 16 octobre, il décolle d'Orly à bord d'un Douglas C-54 Skymaster pour atterrir le lendemain à Washington via les Açores et Terre-Neuve.

Ce même 16 octobre 1945, une nouvelle citation à l'ordre de l'armée aérienne vient récompenser le GC 2/7 « Nice » et son chef : « Groupe de chasse d'une valeur incomparable au combat qui n'a cessé jusqu'à la fin des hostilités d'honorer les ailes françaises. Sous l'impulsion énergique de son jeune chef le Capitaine Gauthier, a participé magnifiquement à l'effort terrestre allié dans la bataille de libération de l'Alsace, au franchissement du Rhin et à la défaite totale de l'ennemi sur son propre sol. Grâce à l'habileté de ses pilotes et au travail opiniâtre de



son personnel au sol, a pu remporter de splendides succès soit en combats aériens en abattant 8 avions ennemis, soit dans les opérations de mitraillage toujours exécutées avec brio malgré l'opposition d'une D.C.A. redoutable. A depuis le début des hostilités effectué 1442 H 55 de vol de guerre au cours de 9685 sorties. »

Au cours de cette formation, Gauthier a l'occasion lors de déplacements à travers les USA de faire quelques vols en tant que co-pilote sur B-25

Mitchell. Après avoir suivi brillamment les cours de la *Command And Staff School*, il embarque à New-York le 17 février 1946 pour rentrer en France et arrive au Havre le 28. Le jour même, il est affecté à l'état-major de l'armée de l'Air à Paris. Au cours de cette année 1946, cette fonction d'officier d'état-major essentiellement « administrative » ne lui permet pratiquement pas de voler, hormis quelques déplacements en Nord 1000, version française du monomoteur de liaison allemand Messerschmitt Bf 108.

Le Mosquito FB.VI serial RF881 « 32 » du « Neu-Neu » sur lequel Gauthier a effectué trois vols. À noter : les casseroles d'hélices tricolores.



Le 25 juillet 1947, le Cdt Gauthier reçoit la cravate de commandeur de la Légion d'Honneur devant les troupes et les Mosquito de la 6^e escadre de chasse. (coll. Famille Gauthier)

1928-1929 :



La tentative oubliée de traversée de l'Atlantique

Belle vue trois-quarts arrière du Bernard 191 GR n° 1 entièrement rouge acheté par Louis de Mailly-Nesle en avril 1928.

(coll. Jean-Louis Roba)

Par Cynrik de Decker, avec la participation de Christophe Cony

Les exploits des Lindbergh, Costes et Bellonte ou Nungesser et Coli sont assez connus. Mais à la même époque, d'autres aventuriers tentèrent la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens le plus risqué, soit d'Est en Ouest, où les vents leur étaient contraires...

LOUIS DE MAILLY-NESLE D'ORANGE DANS LA GRANDE GUERRE

Né à Paris le 19 août 1892, Louis, Gabriel, Raoul de Mailly-Nesle d'Orange était le fils du prince d'Orange, marquis de Mailly-Nesle. La famille habi-



Louis de Mailly-Nesle (19 août 1892 - 27 novembre 1958).

(coll. Jean-Louis Roba)

tait dans un château construit au XIX^e siècle sur la commune de Requeil, dans le département de la Sarthe. Le jeune étudiant en lettres s'engagea comme volontaire pour trois ans au 6^e régiment de cuirassiers en avril 1913 à la mairie du Mans. Quand la guerre éclata, il fit toute la bataille de la Marne avec cette unité avant d'être affecté au 271^e régiment d'infanterie en novembre 1914. En octobre 1915, il fut versé à sa demande dans l'aviation, obtenant son brevet de pilote militaire (n° 2606) le 3 février 1916 à l'école de Pau avant d'effectuer un stage de perfectionnement à celle d'Avord. À 24 ans, il fut versé au Camp retranché de Paris, à l'escadrille N 395 du CRP, puis début novembre 1916 à la N 12. Cette formation opérait alors sur le front de Verdun sous les ordres de la II^e armée. Stationné à Vadelincourt, ses Nieuport livrèrent de nombreux et difficiles combats face aux forces aériennes de l'armée impériale allemande, particulièrement lors de la reconquête des forts de Vaux et Douaumont. C'est là, le 27 décembre 1916, que le maréchal des logis Louis de Mailly-Nesle attaqua quatre avions allemands. Une balle de mitrailleuse l'atteignit à la jambe et il demeura presque trois mois à l'hôpital.

Imparfaitement rétabli, il partit cependant en Russie le 21 mars 1917, étant affecté au détachement d'aviation de la mission militaire française. Depuis 1914, les troupes du Tsar Nicolas II subissaient de sérieuses pertes face à l'armée de son cousin, l'Empereur Guillaume II. Les Français proposèrent alors aux Russes l'envoi de soldats et de deux escadrilles aériennes. Après être passés par Moscou, les aviateurs français gagnèrent Kiev le 23 avril où



Le château familial, style « Troubadour », des Mailly-Nesle d'Orange à Requeil. (DR)

les différentes unités furent organisées. Louis faisait partie de la N 581 en Galicie, en arrière du front de la 7^e armée russe. Dans ce secteur, on trouvait également des blindés belges et britanniques mais aussi les légions polonaise, serbe et même tchèque recrutées dans des camps de prisonniers. C'est dans cette escadrille que de Mailly-Nesle fit connaissance du sous-lieutenant Louis Coudouret, un des meilleurs pilotes de l'unité. Coudouret avait débuté le conflit dans le bombardement, au sein de l'escadrille VB 102, avant de passer à la chasse et de remporter deux victoires homologuées avec les N 57 et N 102 ; il allait en obtenir trois autres sur le front de l'Est. 1917 fut cependant l'année de la révolution russe et du début de la guerre civile qui allait ravager le pays. C'est probablement suite à ses blessures que Louis de Mailly-Nesle fut rapatrié en décembre 1917 pour maladie. Pour sa participation aux combats

sur le front russe, il fut décoré de l'Ordre de Saint-Stanislas de Russie. Son ami Louis Coudouret avait été gratifié de deux surnoms amicaux : Protopopoff – en souvenir de sa campagne de Russie – et l'As aux Bigorneaux, une référence à ses nombreuses décorations étrangères (la croix de Vladimir, celle de Saint Georges, la DCM britannique, etc.). Revenu en France en mai 1918, il combattit au sein de la Spa 103 jusqu'à l'armistice, obtenant une sixième victoire confirmée et deux autres probables.

Le 18 mars 1918, de Mailly-Nesle fut pour sa part affecté à l'escadrille Spa 112. C'est lors d'une attaque aérienne de son terrain d'aviation d'Auvillers, le 26 juin, qu'il fut de nouveau blessé aux jambes par des éclats des bombes. Hospitalisé à l'arrière du front, il demeura en convalescence jusqu'à la fin de la guerre. Son rapport médical était sans appel :

Le S/Lt de Mailly-Nesle au décollage sur Nieuport 23 à la N 581 durant l'automne 1917. (coll. Christophe Cony)



Une nouvelle ère pour les hydravions : Le Short Singapore



Le Singapore K3592 arborait un as de trèfle. L'effectif initial du No 205 Sqn ne comptait que quatre machines, qui se virent ornées d'un as. Par la suite, un chiffre individuel les remplaça. Premier exemplaire de série, le K3592 termina sa carrière en décembre 1938, ayant atteint la limite de ses heures de vol.

(toutes les photos : coll. Geoffrey Bussy, sauf autre mention)

Sixième partie, par Geoffrey Bussy

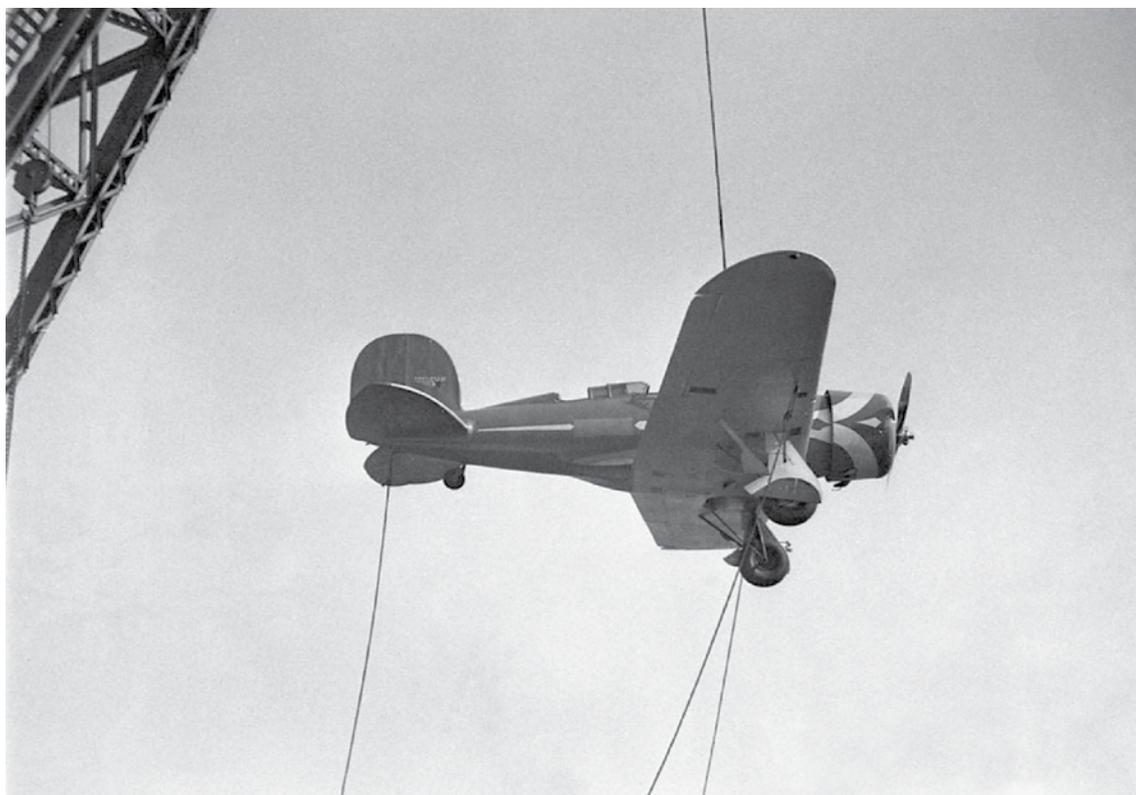
SINGAPORE À SINGAPOUR AVEC LE 205^E SQUADRON

Commandé par le Wg Cdr G.L. Scott, le No 205 (F.B.) Squadron avait été la troisième unité de la RAF à s'équiper de Singapore III. Il avait perçu les appareils délivrés par le No 210 Sqn, dont seuls trois exemplaires parvinrent à Singapour le 2 avril 1935. La première mission intéressante eut lieu du 20 juin au 1 juillet, lorsque deux Singapore réalisèrent une croisière en mer de Chine, jusqu'à Hong Kong en passant par l'Indochine française et en revenant par les Philippines et Bornéo. Le reste des missions consistaient, outre les habituels patrouilles et entraînements de navigation, au vol de nuit ou au bombardement, en des transports de personnes ou de médicaments urgents, des escortes « protocolaires » et d'autres vols pour montrer leur présence. Des vols d'exploration furent aussi effectués dans l'océan Indien.

Deux Singapore, ainsi que des Vickers Vildebeest, furent envoyés à la recherche du Lockheed Altaïr *Lady Southern Cross* du célèbre pilote australien Charles Kingsford Smith et de son copilote, Tommy Pethybridge. Ils étaient partis d'Angleterre le 6 novembre pour battre le record de vitesse vers l'Australie. L'avion fut perdu entre Calcutta et Singapour le 8 novembre. Les recherches en baie du Bengale se poursuivirent jusqu'au 18 novembre, sans résultat. Les 17 et 18 décembre 1935, le No 205 Sqn participa à des opérations combinées dans lesquelles étaient impliqués tous les squadrons de la RAF présents à Singapour. Dès le premier jour, un Singapore locali-

sait le porte-avions HMS *Hermes* et le croiseur lourd HMS *Cornwall*, puis le No 205 Sqn les pista durant la nuit sans que les marins ne s'en rendissent compte. Les avions torpilleurs purent ainsi être dirigés sur les navires le lendemain.

En février, une croisière à destination du Japon fut planifiée. Avec l'*Air Commodore* Sydney W. Smith (AOC *Far East*) comme invité à bord, trois Singapore partirent le 10 du mois et rallièrent successivement Kuching, Sarawak, Manille, Hong Kong, Amoy et Shanghai. De la ville chinoise, ils devaient ensuite mettre le cap sur le Japon mais le voyage fut annulé du fait de la situation politique au pays du soleil levant. Les hydravions revinrent à Seletar le 10 mars. À leur retour, le Wg Cdr Scott laissa le commandement du No 205 sqn au Sqn Ldr K.B. Lloyd. Ce dernier assura l'intérim jusqu'en novembre, le poste étant alors confié à titre provisoire au Sqn Ldr A.C. Stevens. À partir du 7 mai 1936, un Singapore commandé par le Flt Lt C.S. Riccard fut affecté à des relevés aériens en Australie. Douze membres d'équipage et passagers se trouvaient à bord, dont le *Major* Brackley des Imperial Airways, M. Hudson Fysh des Qantas Empire Airways ainsi que le Sqn Ldr G. Hempel de la RAAF. La mission consistait à localiser les endroits les plus adaptés pour accueillir des appareils commerciaux sur la route entre Darwin et Sydney. Le 22 mai, deux nouveaux Singapore (K6910 et K6911) se posèrent à Seletar en provenance d'Angleterre, afin d'établir le complément de l'unité à six machines. En 1936, les exercices combinés destinés à tester les défenses de Singapour se tinrent à partir du 10 octobre.



Deux Singapore du No 205 Sqn participèrent aux recherches à partir du 8 novembre 1935 dans l'espoir de retrouver des traces du Lockheed Altair *Lady Southern Cross*. Aucune trace des pilotes, ni de l'avion ne put être détectée. Seule réapparut en 1937 une jambe de train et sa roue sur une île dans le golfe de Birmanie. (State Library of New South Wales)

L'année 1937 débuta avec la nomination, toujours provisoire en l'absence d'un officier de grade supérieur, du Sqn Ldr A.W. Bates en tant que *Commanding Officer* (CO). Il venait du No 230 Sqn nouvellement arrivé à Singapour. Le premier exercice impliquant des hydravions des deux unités commença le 26 janvier, les Singapore recherchant des contre-torpilleurs jour et nuit. Le nombre d'exercices pratiqués pour évaluer la défense de Singapour augmenta avec la détérioration de la situation en Extrême-Orient, qui aboutit à l'invasion de la Chine par le Japon en juillet 1937. Au cours d'un tel exercice, le 2 février, le Singapore K3594 du No 205 Sqn

s'écrasa lors du décollage avant l'aube, le second pilote (Plt Off R.D. Blair) perdant la vie dans l'accident. La première croisière du No 230 *Squadron* vit le départ de quatre hydravions pour Hong Kong le 8 mars 1937. Ils y restèrent jusqu'à la fin du mois, participant notamment à des opérations combinées. Au cours des mois qui suivirent, les activités des deux *squadrons* se résumèrent à des exercices, des opérations avec des navires de surface ou des sous-marins, des petites croisières et des vols de transport au profit d'officiels ou plus rarement de malades. Le No 205 Sqn accueille son nouveau CO, le Wg Cdr Maitland, le 4 mars.

Le Singapore K3593 reçut l'as de pique. L'hippocampe peint par du personnel du No 203 Sqn lors du convoyage des appareils vers Singapour fut préservé au centre de l'as.

