

Un grand as français de la Seconde Guerre mondiale :



Début février 1945 : le Cne Gabriel Gauthier, commandant en second du GC 2/7 « Nice » (No 326 Sqn de la RAF), pose dans son nouveau Spitfire LFIX avec son mécanicien Terrier. Cet appareil portant le serial MJ478 vient d'être livré aux Français par le No 421 Sqn canadien dont le code « AU » a été repeint sous la verrière. Il sera rapidement recodé « 8J-GG » aux initiales de son « propriétaire »... (toutes les photos : École de l'Air de Salon-de-Provence, sauf autre mention)

Gabriel Gauthier, « Gégé » pour les intimes

Première partie, par Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz et de Thierry Dekker)

LES DÉBUTS DANS L'AVIATION

Gabriel Gauthier est né à Lyon le 12 septembre 1916. Son père Jean est employé à la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée et sa mère Louise est institutrice. Après de brillantes études,

attiré par l'aviation, le jeune homme souhaite se diriger vers une carrière de pilote militaire. Il passe en juin et juillet 1936 le concours d'admission à la toute nouvelle École de l'Air de Versailles, née officiellement le 3 juin 1933. Ayant été reçu, il intègre cette prestigieuse école, située dans les Petites Écuries, le 1^{er} octobre et fait partie de la deuxième promotion « Astier de Villatte ». Les élèves sont répartis en quatre brigades, Gabriel faisant partie de la quatrième. La formation dispensée est très complète ; elle comporte trois volets, militaire, scientifique et bien sûr aéronautique. Gabriel, comme les 79 autres élèves de la promotion, débute rapidement depuis le terrain de Villacoublay les vols en place arrière sur Potez 25.

Après 25 heures environ de vol en qualité d'observateur, l'ensemble de la promotion se dirige le 1^{er} mai 1937 vers le centre-école n° 352 d'Avord pour les cours de pilotage et les épreuves du brevet de pilote. Quelques vols en Morane-Saulnier MS.315 ont lieu, puis c'est sur un MS.230 que les futurs officiers préparent le brevet. Ayant effectué un peu plus de 45 heures de vol à Avord, Gabriel Gauthier obtient le 11 août 1937 le brevet de pilote n° 25 812. Au cours

Gabriel Gauthier à la place de l'observateur dans un Potez 25 A2 à Villacoublay.





Un Potez 25 A2 de l'escadrille d'instruction de l'École de l'Air de Versailles-Villacoublay saisi en plein vol en novembre 1936.

La promotion 1936 en plein « bahutage » de la promotion 1937 « Mézergues » le 18 décembre 1937. Gabriel Gauthier, au centre, a déjà l'attitude du chef...

de l'année 1938, les élèves se rendent à Mourmelon pour parachever la préparation du brevet d'observateur en avion, un brevet que Gabriel obtient le 15 septembre avec le n° 4309. C'est à cette période qu'ont lieu les épreuves de l'examen final dont le classement détermine l'arme d'affectation entre la chasse, le bombardement et la reconnaissance. Seules 25 places sont prévues pour la chasse... Gabriel a la joie d'être dans les 25 premiers de la promotion, il sera donc chasseur !

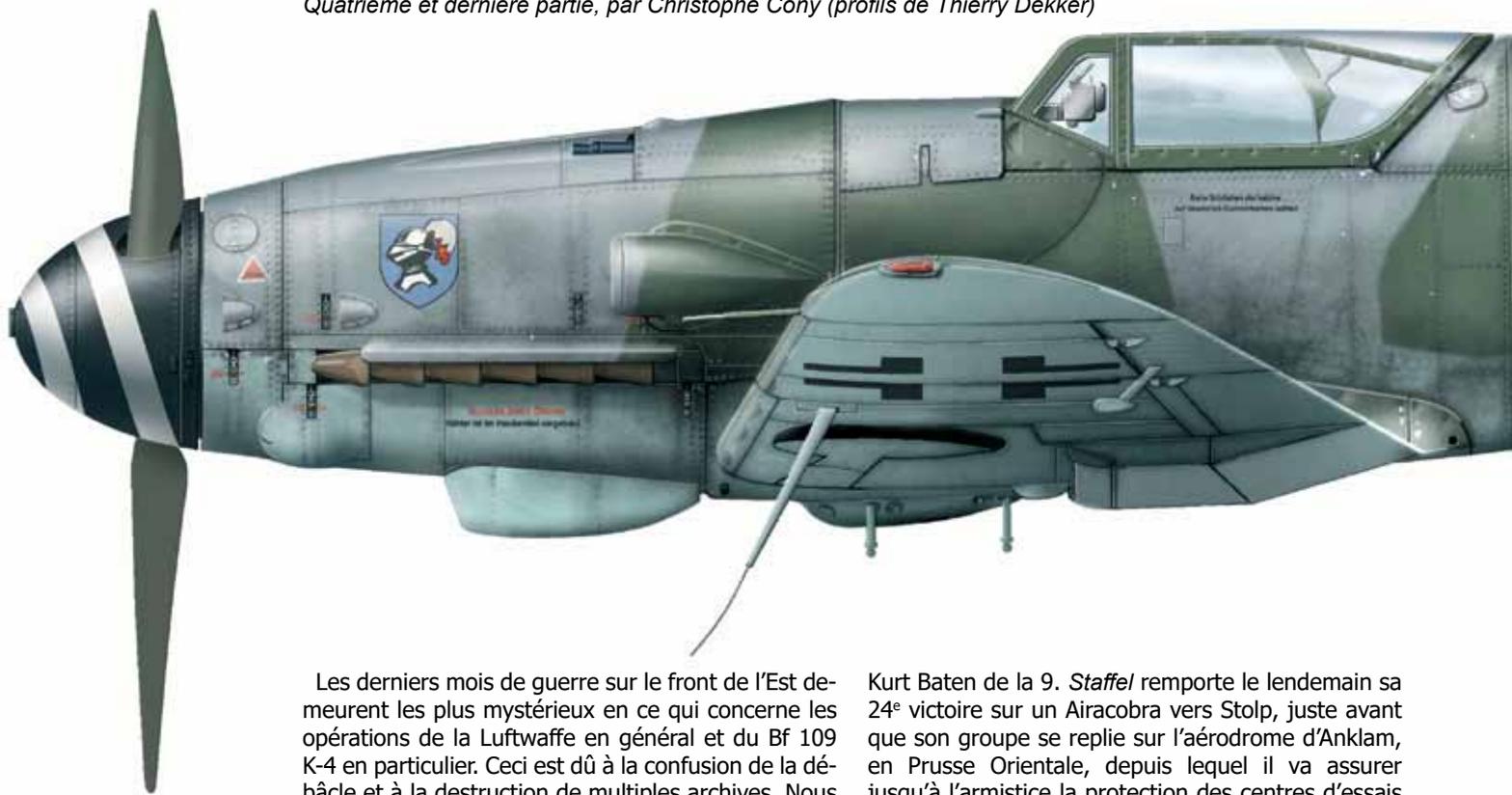
Le tout nouveau sous-lieutenant est affecté à la 3^e escadrille du GC II/7 commandée par le capitaine Tomy Papin-Labazordière, escadrille qui perpétue les traditions de la Spa 73. Mais il devra encore patienter pour découvrir son futur groupe de chasse



La 4^e brigade devant les grilles d'entrée des Petites Écuries en 1938, avec Gauthier au centre.

Messerschmitt Bf 109 K-4, la « Bête de Guerre »

Quatrième et dernière partie, par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)



Les derniers mois de guerre sur le front de l'Est demeurent les plus mystérieux en ce qui concerne les opérations de la Luftwaffe en général et du Bf 109 K-4 en particulier. Ceci est dû à la confusion de la débâcle et à la destruction de multiples archives. Nous ne pouvons donc donner qu'une vue d'ensemble, souvent partielle, des combats ...

Concernant tout d'abord les escadres qui n'ont eu que quelques Bf 109 K-4 à leur inventaire, la dernière perte connue d'un Bf 109 K-4 du III./JG 1 est celle du W.Nr. 332784, endommagé à 40% en se posant à Garz (sur l'île d'Usedom) le 4 mars. Le Fw.

Kurt Baten de la 9. *Staffel* remporte le lendemain sa 24^e victoire sur un Airacobra vers Stolp, juste avant que son groupe se replie sur l'aérodrome d'Anklam, en Prusse Orientale, depuis lequel il va assurer jusqu'à l'armistice la protection des centres d'essais de Peenemünde et Swinemünde. Il sera dissous le 24 avril avant d'avoir été transformé sur le chasseur à réaction Heinkel He 162, comme les deux autres groupes de l'escadre.

La JG 6 compte elle aussi une poignée de K-4 au sein de son *Stab* et du III. *Gruppe*. Deux pertes seulement sont renseignées : celles du W.Nr. 333887,

L'épave du Bf 109 K-4 « 4 blanc » (W.Nr. 331413) de la 9./JG 4, retrouvée sur le terrain de Mainz-Finthen (Ober-Olm), en banlieue de Mayence, lors de sa capture par la 3^e Armée américaine le 22 mars 1945. Les bandes noir-blanc-noir de défense du Reich sont bien visibles sur le fuselage arrière. Ce « Karl » était équipé du DB 605 W.Nr. 11102898. (via Bernard Perconte)





Messerschmitt Bf 109 K-4 « 6 blanc » de la 9./JG 4, Flensburg début mai 1945.

endommagé par la DCA soviétique le 4 mars, et celle du W.Nr. 332859, détruit sur atterrissage forcé au nord-est Görlitz le lendemain après avoir lui aussi été touché par la DCA. Le II./JG 11 perd de son côté au moins trois Bf 109 K-4 en combat avant sa dissolution le 3 avril 1945 : le 13 mars, le W.Nr. 330312 abattu à l'ouest de Küstrin (Uffz. Karl Menzel blessé) ; les 22 et 24 mars, le W.Nr. 332295 (Oblt. Georg Wroblewski, *Staka* de la 5./JG 11, blessé) puis le W.Nr. 330231 « 1 jaune » (Fw. Paul Berndt) sur atterrissages forcés à Strausberg.

Il est impossible de détailler les succès des pilotes de Bf 109 K-4 de ces unités. On peut tout au plus donner les revendications du II./JG 11 : un Yak-9 probable le 2 mars, trois Yak-9 dans le secteur de Küstrin le 21 (dont un constitue la 17^e victoire de l'Ofw. Hans-Gerd Wennekens de la 5. *Staffel*), cinq Yak-9 et un Il-2 le lendemain (dont la 18^e victoire de Wennekens), un Yak-9 le 23 et un autre le 24 mars par un pilote de la 6. *Staffel*, toujours près de Küstrin. La répartition des victoires entre les différents

groupes de cette escadre est ensuite confuse jusqu'à la fin de la guerre.

Le *Stab* et le III./JG 51 sont dans une situation comparable, même si nous disposons du témoignage précieux de l'Oblt. Eberhard Burath. Le *Staka* de la 9./JG 51 pilotait selon ses souvenirs le seul K-4 de son escadrille. Il est l'un des rares pilotes à offrir une comparaison entre le « Karl » et les « Gustav » de fin de guerre : *Le 22 mars 1945 à 10h45 j'ai décollé avec mon Bf 109 K-4 « 3 » et plusieurs autres machines de mon escadrille depuis Pillau-Neutief de façon à intercepter une formation de bombardiers Pe-2 qui s'en retournait. (...) J'ai mis mon Bf 109 K-4 plein gaz et j'ai rapidement distancé mon escadrille. J'ai ouvert le feu avec mon canon MK 108 à une distance assez inhabituelle – le Pe-2 ne remplissait que la moitié de mon viseur Revi. Dans la gerbe de feu qui se dirigeait sur l'axe du fuselage, un coup a frappé l'emplanture de l'aile droite qui s'est détachée. Le Pe-2 s'est écrasé dans le cadran 95636 [1].*

[1] Messerschmitt Bf 109 K, par Ales Janda et Tomas Poruba, JaPo, 1997, p. 85. Ce Pe-2 constitue la 6^e et dernière victoire confirmée de Burath.



Le Bf 109 K-4 W.Nr. 334148 vient d'être capturé intact en avril 1945 sur le terrain de Gardelegen, une cinquantaine de kilomètres au nord de Magdebourg, qui constitue une réserve (*Luftpark*) de chasseurs. On le voit ici déjà en partie pillé par les « chasseurs de souvenirs » alliés.



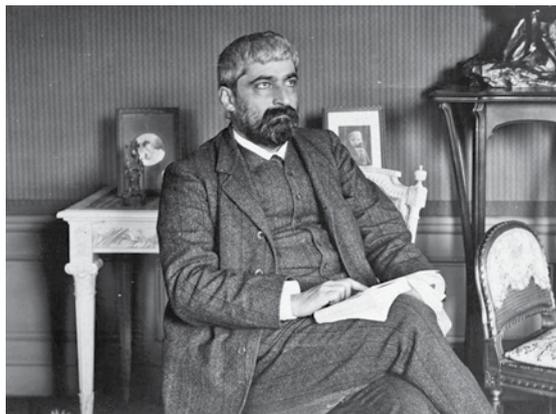
Charles Dumas : l'homme qui faillit être un as

Képi à l'envers, Charles Dumas prend la pose dans son Nieuport XI N942 sur le front de Verdun au printemps 1916.
(toutes les photos : coll. particulière/DR, sauf autre mention)

Par Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

Le lieutenant Charles Dumas, pilote à la N 57 en 1916, a remporté comme nous allons le voir dans cet article quatre victoires homologuées sur le front de Verdun : le 12 septembre 1915, le 21 mai 1916, les 7 et 25 août 1916. Mais une citation datée du 16 juillet 1916 en mentionne apparemment une autre : « (...) Le 26 avril 1916, a attaqué un fokker et l'a obligé à atterrir précipitamment à quelques kilomètres dans ses lignes. Le 2 mai 1916 a abattu un aviatik qui s'est écrasé sur la tranchée allemande de première ligne. » Quatre plus un font normalement cinq ! Doit-on en conclure, comme certains auteurs pourraient s'empressez de le faire, que cet aviateur doit figurer dans les rangs des as de l'aviation française ? Et bien non ! Voici pourquoi...

L'oncle de Charles, Georges Dumas, est un célèbre professeur de médecine de la Sorbonne. Il s'engagera au début de la guerre comme médecin aide-major de 2^e classe et organisera en 1914 et 1915 les centres neuro-psychiatriques de Toul et Verdun au sein de la 1^{re} armée.



OFFICIER DE CARRIÈRE

Charles Dumas vient au monde le 10 septembre 1891 à Lédignan, dans le Gard, un petit bourg viticole situé entre les garrigues de Nîmes et les Cévennes. Son père Roger est étudiant en médecine et sa mère Léa, née Chanvieille, femme au foyer. Le jeune couple s'est marié le 4 août de l'année précédente ; il est à cette époque installé chez les parents de Léa, de riches propriétaires. La famille paternelle est par contre issue d'une lignée de médecins. Le grand-père de Charles, Alphonse, exerce lui-même cette profession et son oncle, le professeur Georges Dumas, en est le représentant le plus éminent



Du Henschel Hs 126 au Messerschmitt Bf 109 G : L'escadrille 4.(H)/12 (1939-1943)

Un Hs 126 de la 4.(H)/12 vu en France peu avant le départ vers le front de l'Est.

Par Jean-Louis Roba (profils d'Éric Schwartz)

Plus de soixante-dix ans après la fin de la Seconde Guerre, les unités de reconnaissance de la Luftwaffe demeurent très méconnues. Encore plus lorsqu'il s'agit d'escadrilles équipées de Henschel 126, le fameux « mouchard » tant redouté par les « Poilus » de mai-juin 1940. Ces *Staffeln* portant la lettre (H) pour Heer (armée de terre) avaient en effet un statut hybride, dépendant de la Luftwaffe tout en opérant prioritairement pour la Heer. La 4.(H)/12 fut une de ces escadrilles et son historique permet d'étudier l'évolution de la *Nahaufklärung* (reconnaissance rapprochée) au sein de l'aviation militaire allemande de la Deuxième Guerre.

Des mécaniciens devant un Hs 126 lors du rigoureux hiver 1939-1940.



À L'OUEST

La 4.(H)12 fut constituée au début du mois de **février 1939** à Münster-Loderheide dans le cadre du renforcement de l'aviation militaire allemande lié à la tension croissante en Europe. Elle fut, semble-t-il, initialement équipée de Heinkel 45 et Heinkel 46 avant de commencer à recevoir de plus modernes Henschel 126 lorsque l'unité s'établit à Rheinberg en août. L'équipement se composait pourtant encore de douze He 46 le **1^{er} septembre 1939**. Son premier *Staffelkapitän* fut l'Oblt. Friedrich Trute [1]. Soumise à un sérieux entraînement destiné à « souder » l'unité, la jeune *Staffel* ne fut pas engagée en Pologne en

[1] Trute, né en 1913 et entré dans l'infanterie en 1933, était passé très vite à la Luftwaffe avant de suivre une formation de *Beobachter* (observateur). Fin 1938, il avait été envoyé en Espagne à l'Aufkl. Staffel (F) A/88 de la Légion Condor avant de revenir en Allemagne et de prendre la tête de la 4.(H)/Aufkl.Gr. 12.

LE FARMAN 190

VEDETTE DES COLONIES

Par Franck Roumy, avec la participation de Michel Barrière (profils de Michel Barrière)

L'article consacré au Farman 190, un des avions emblématiques de l'aviation civile française au début des années trente (AVIONS n° 177, 181, 182, 183 et 184), n'avait pas été suivi du détail de carrière de chacun des F.190 construits. Nous avons donc essayé de reconstituer la liste de production des avions Farman F.190 et série. L'attention du lecteur sera attirée sur le fait qu'il n'existe aucune archive connue de la société Farman à ce jour. Les descendants de la famille Farman ne possèdent pas ou peu de documentation sur la société nationalisée en 1936. Cette liste est donc établie à partir du registre « F » détenu par la DGAC et les registres « AIR » du bureau Véritas consultés au Musée de l'Air et de l'Espace. D'autres sources très précieuses consultées ont été les carnets de vol de Lucien Coupet qui, dans la plupart des cas, ont pu nous informer sur les dates de premier vol et de livraison.

Si la plupart des numéros constructeurs ont pu être confirmés par les deux registres, ceux mentionnés en italique sont une extrapolation à partir de données connues mais ils n'ont pu être confirmés à ce jour. Vous trouverez, outre les numéros constructeurs, de série et de certificat d'immatriculation (CdI), le numéro du registre AIR qui correspond au numéro du certificat de navigabilité (CdN) attribué par le bureau Véritas. Concernant les numéros constructeurs, nous n'avons pas pu établir avec précision s'ils étaient attribués lors de la commande de l'appareil ou bien lors de l'assemblage final à Toussus. Cette dernière hypothèse nous semble la plus probable au regard des informations trouvées dans le journal « Les Ailes ».



F-AIVP

(n/c : 7109 ou 7110 ; n/s : 1 ; N° AIR : 2-1195 ; N° CdI : 1968 du 12/11/1928)

C'est au cours du XI^e salon de l'aéronautique, en juin 1928, qu'est présenté pour la première fois le Farman F.190. L'avion, ou plutôt sa cellule, y apparaît gréé d'un moteur Gnome & Rhône Titan 5 Ba et d'une casserole d'hélice. Le 30 août suivant, Lucien Coupet prend pour la première fois les commandes du F.190 F-AIVP pendant 20 minutes. L'appareil l'avion est alors muni d'une dérive triangulaire qui sera modifiée en décembre. Le 20 septembre, l'avion est convoyé – probablement par Burtin ou Lallouette – au STIAé pour y subir les épreuves en vue d'obtenir son certificat de navigabilité [1]. Coupet débute les essais le 26 et les termine le 2 octobre avant de le livrer à Toussus. Le CdN n'est pas encore acquis, l'avion devant effectuer 100 heures de vol sans passager.

Le 12 novembre, la machine reçoit son certificat de navigabilité et est alors enregistrée au nom de la Société Générale de Transport Aérien (SGTA). À ses commandes, Julien Risser effectue les premiers vols sur les lignes Paris – Bruxelles et Paris – Cologne. Le F-AIVP est ensuite piloté par plusieurs pilotes de la SGTA, notamment Génin, Tougé, Chailloux ou Guy. Du 29 juillet au 12 novembre 1930, l'avion est arrêté de vol suite à la révision complète de son moteur Titan 5 Ba. Fin 1932 ou début 1933, l'avion qui accuse 681 h 53 min de vol, est accidenté comme en attestent les réparations portées sur son livret cellule. Il est convoyé après avoir été démonté vers l'usine Farman de Billancourt le 14 mars. Les dégâts, assez conséquents, touchent entre autre le fuselage et la voilure. L'avion y est réparé du 1^{er} avril au 16 mai suivant, date à laquelle Véritas le visite et le classe « V » de nouveau.

Le 1^{er} décembre 1935, il est enregistré au nom de Louis Crolais qui l'utilise à partir de l'aérodrome de

Photo du F-AIVP prise certainement lors du premier vol de l'avion aux mains de Coupet qui a lieu le 29 août 1928.
(coll. Franck Roumy)

[1] Les essais de décollages et d'atterrissages sont satisfaisants. Cependant, le STIAé indique dans son rapport du 30 octobre que les avions, pour recevoir leur CdN, devront être munis de mâts renforcés. Il indique aussi qu'il faut descendre le siège du pilote de 15 cm.

Lors du convoyage des premiers Singapore III vers Singapour par des équipages du No 210 Sqn, le personnel du No 203 Sqn profita de leur halte sur leur base de Bassorah le 5 mars 1935 pour apposer juste sous le cockpit leur insigne (un hippocampe) sur le K3593. (toutes les photos : coll. Geoffrey Bussy, sauf autre mention)



Une nouvelle ère pour les hydravions : **Le Short Singapore**

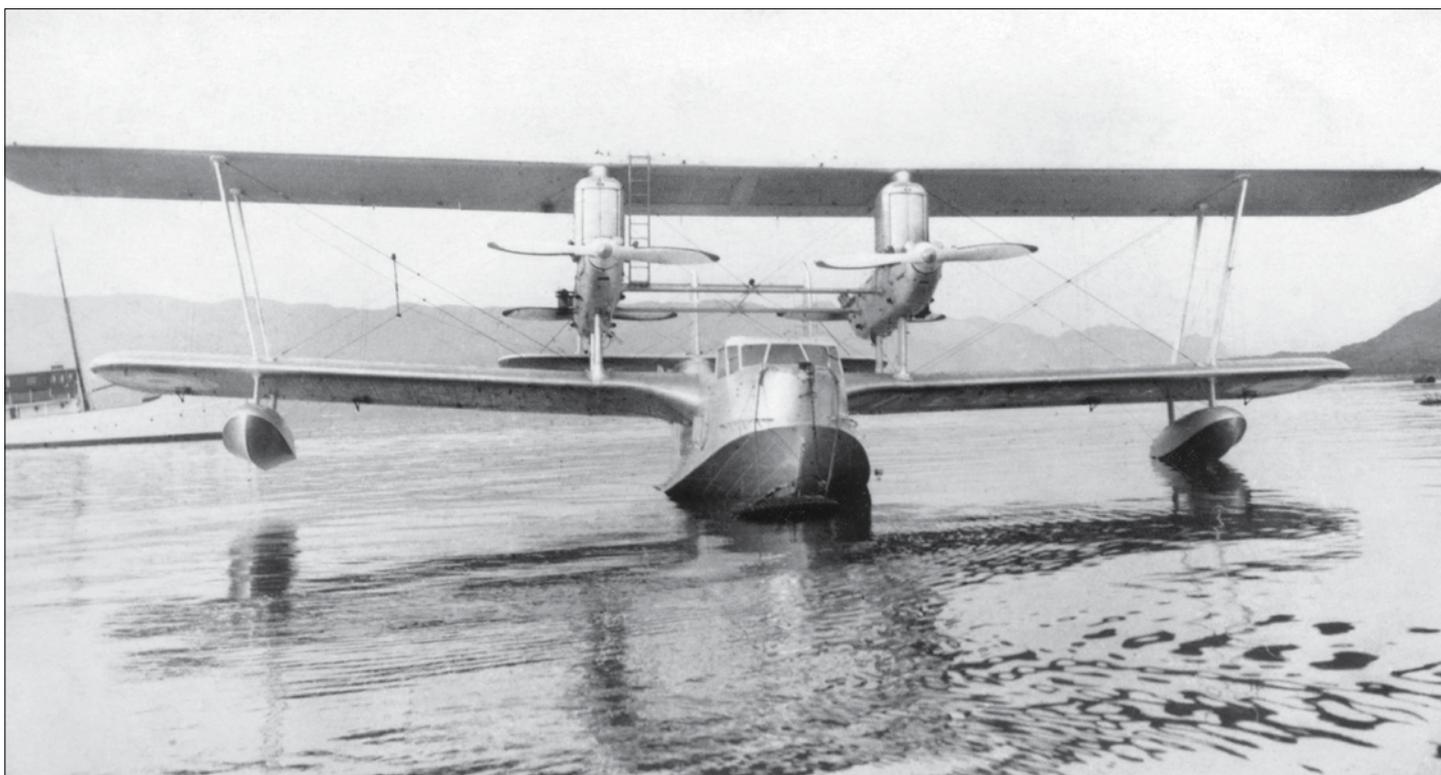
Cinquième partie, par Geoffrey Bussy

MISSIONS DE CONVOYAGE POUR LE 210^E SQUADRON

Le Singapore K3595 ne vécut pas longtemps. Livré en novembre 1934, il fut perdu avec son équipage complet durant son convoyage vers Singapour lorsqu'il percuta une montagne le 15 février 1935.

Le premier Singapore III disponible (K3592) fut bien évidemment envoyé au MAEE. Le deuxième exemplaire (K3593) fut délivré directement au No 210 (*Flying Boat*) Squadron le 31 juillet 1934. L'unité avait été reformée le 24 mai 1934 à Pembroke Dock, une

hydrobase située à l'extrême ouest du Pays de Galles, sous le commandement du Sqn Ldr A.F. Lang. La dotation se résumait à d'antiques Southampton ayant appartenu au No 203 Squadron qui les avait utilisés au Moyen-Orient. À cette époque, la RAF ne disposait que de quatre *squadrons* d'hydravions à coque en Grande-Bretagne, soit un total de seulement seize machines. Trois *squadrons* avaient des Southampton et le dernier employait des Iris. En Extrême-Orient,



Par Michel Ledet,
Jacques Druel
et Claude Archambault



Mitsubishi A6M2b
Maquette Eduard en plastique injecté au 1/48°

Si la surprise n'en était plus une lorsque la maquette est sortie, l'excellente qualité de ce modèle proposé par le fabricant tchèque constitue la réelle surprise. On ne compte certes plus les maquettes de Zéro (toutes versions confondues) à cette échelle, mais ce que nous propose Eduard mérite amplement le coup de cœur que nous lui attribuons dans ces lignes. On trouvera peut-être quelques défauts lors du montage, qui reste somme toute assez complexe, tant les détails sont nombreux, surtout dans le fuselage. Mais aucun doute, formes et dimensions sont fort bien respectées. Et que dire de la qualité du moulage qui nous fournit le rivetage complet de l'avion, de manière très discrète mais efficace ainsi que tous les détails de surface. S'il ne renvoie pas les maquettes Hasegawa au rayon des antiquités, ce modèle Eduard nous fait faire un grand bond en avant et nous tenons bien là un superbe kit de ce très célèbre chasseur embarqué. À titre d'exemple, on peut monter tout l'ensemble avant avec le moteur et les mitrailleuses, et l'habitacle est une maquette à lui seul.

Pour la première mise sur le marché, Eduard a mis en vente une boîte « dual combo », avec deux maquettes donc, dont le thème est l'attaque sur Pearl Harbor. Toute la planche de décalcomanies est dédiée à cet événement historique ; elle propose pas moins de douze schémas de décoration. Le camouflage est bien monotone, c'est certain et seuls les marquages diffèrent mais le maquettiste a le choix. Chaque maquette est agrémentée d'une jolie planche de pièces photodécoupées (en couleur bien sûr) ainsi que des masques pour la verrière et les roues. Le fabricant a d'ores et déjà annoncé dans ses « news » qu'il déclinerait le A6M dans toutes ses versions, y compris le biplace A6M2-K, jusqu'à la dernière utilisée en opérations, le A6M7. De quoi nous rendre impatients pour le moins. Une autre boîte, ne contenant qu'une maquette cette fois, est déjà sur le marché, offrant des décorations différentes mais tout aussi intéressantes.

Bravo à Eduard pour ce coup de maître !

Caudron C.561
Maquette SBS en résine au 1/48°

Il est désolant de voir que les maquettes d'avions français sont réalisées par des fabricants étrangers mais en l'absence de toute initiative dans notre beau pays, mieux vaut une telle situation que le néant ! Fort heureusement, le dirigeant de la marque hongroise SBS est fan des avions français de l'entre-deux guerres, alors profitons de ce « virus » !



Après nous avoir proposé à la même échelle le Caudron C.450, SBS vient de mettre sur le marché il y a peu l'étonnant C.561. Dérivé du C.461, le C.561 avait sa verrière totalement noyée dans le profil du fuselage ; il était équipé du moteur Renault 446 à 12 cylindres donnant 450 ch à 4500 m, qui lui permettait d'atteindre la vitesse maximum de 550 km/h en principe. Doté d'un train escamotable, l'avion en vol ressemblait à une fusée. La maquette SBS, en résine, est d'une grande précision : entoilage, lignes de structure sont fidèlement reproduits et la partie avant du fuselage est moulée en une seule pièce afin de ne pas imposer de ligne de séparation aux grilles du radiateur. Les jambes de train sont en laiton et une petite planche de pièces photodécoupées est fournie, comprenant les trappes de train que l'on peut mettre en forme grâce à un petit emboutisseur inclus dans la boîte. La déco est très simple mais voyante puisque l'avion était entièrement peint du beau bleu de ses prédécesseurs. Que souhaiter à SBS sinon de poursuivre sur cette voie en nous proposant d'autres modèles du même genre. Superbe !

Nouveautés Dora Wings

Décidément très prolifique, la marque ukrainienne s'est engagée depuis quelques années dans la production de

