

DU MS 406 AU MIRAGE III :

Les souvenirs d'un pilote de chasse

Entre 1939 et 1945, une multitude de parcours se sont offerts aux pilotes de l'Armée de l'Air : drôle de guerre, bataille de France, puis Armée d'armistice ou Forces Françaises Libres, et de nouveau une armée réunifiée. Georges Gauthier était l'un de ces hommes.

Plusieurs de ses souvenirs, conservés après ses diverses campagnes, sont aujourd'hui préservés au sein des collections du Musée de la Résistance bretonne de Saint-Marcel, dans le Morbihan. Bien qu'ils ne forment pas à première vue un ensemble cohérent, ils permettent de mettre en lumière des moments clés de sa carrière durant les conflits qui ont marqué les armées françaises de 1939 à la décolonisation.

Une carrière fertile

Breveté pilote en 1937, Georges Gauthier est sergent à la 6^e escadrille du Groupe de Chasse

Pierre LE DON

Sauf mention contraire, toutes les photos sont de l'auteur et les pièces proviennent des collections du Musée de la Résistance bretonne de Saint-Marcel (56)

Ci-dessous.

Posant fièrement devant son Morane, le pilote a fait peindre derrière le cockpit l'inscription « DO.17 » et la date de sa première victoire. On note les rustines marquées d'une croix noire posées par les mécaniciens pour boucher les impacts des balles tirées par le bombardier. Sur sa vareuse, Georges Gauthier porte son brevet de pilote militaire et l'insigne de la 6^e escadrille du GC III/6.

(Coll. Georges Gauthier)

Ci-contre.

Attestation de victoire aérienne, en date du 16 mai 1940.

(Coll. Georges Gauthier)



III/6 durant la Drôle de Guerre. Il vole alors sur son Morane-Saulnier MS.406, qu'il a baptisé « Mektoub », expression arabe que l'on pourrait traduire par « C'est le destin! ». Il effectue régulièrement des patrouilles et des sorties de couverture du terrain de Chissey-sur-Loue où son unité est basée. C'est lors de l'un de ces vols qu'il inscrit sa première victoire aérienne sur un appareil allemand.

Dans le courant du mois de juin, le GC III/6 est rééquipé avec des Dewoitine D.520, puis transféré en Algérie avant de s'installer à Casablanca en octobre. En mai 1941, il part pour Rayak au Liban, via Tunis, Catane, Brindisi, Athènes et Rhodes.

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, Georges Gauthier intègre l'Ecole de l'Air qui se reforme à Marrakech, puis est affecté au GC II/5 La Fayette. C'est au sein de ce groupe qu'il obtiendra sa deuxième victoire aérienne, sur un Heinkel 111 dans la région de Montpellier, le 18 juin 1944, aux commandes de son P-47D.

Le conflit terminé, il participe à la guerre d'Indochine sur Spitfire comme chef d'escadrille, puis alterne entre des postes de commandement, de pilote d'essais et d'instructeur. Lorsqu'il prend sa retraite en 1962, le colonel Gauthier totalise 4118 heures de vol, huit citations et est Commandeur dans l'ordre de la Légion d'Honneur. Il a piloté 70 types d'appareils différents, du Gourdou-Lesueur 32 au Mirage III, en passant par des hydravions ou des avions allemands capturés.

Première victoire

Très symbolique, le premier objet illustrant la carrière de ce pilote est un élément de verrière de Dornier 17. Il s'agit plus précisément d'un panneau coulissant en plexiglas s'ouvrant du côté tribord du cockpit. Légèrement déformé, ses montants ont néanmoins conservé leur peinture de camouflage. Il est accompagné d'un certificat d'authenticité établi par la mairie de Port-Lesney, dans le Jura.

Le 10 mai 1940, le sergent Georges Gauthier participe à l'interception d'un Dornier Do 17P de la 3.(F)/123 dans le secteur de Dole. Pendant dix minutes, les chasseurs français multiplient les



Ci-dessus.

Georges Gauthier avait conservé dans un de ses albums photos cette coupure de journal, nous montrant les débris de « son » Dornier 17. Une foule de militaires et de civils est déjà sur place.
(Coll. Georges Gauthier)

Ci-contre.

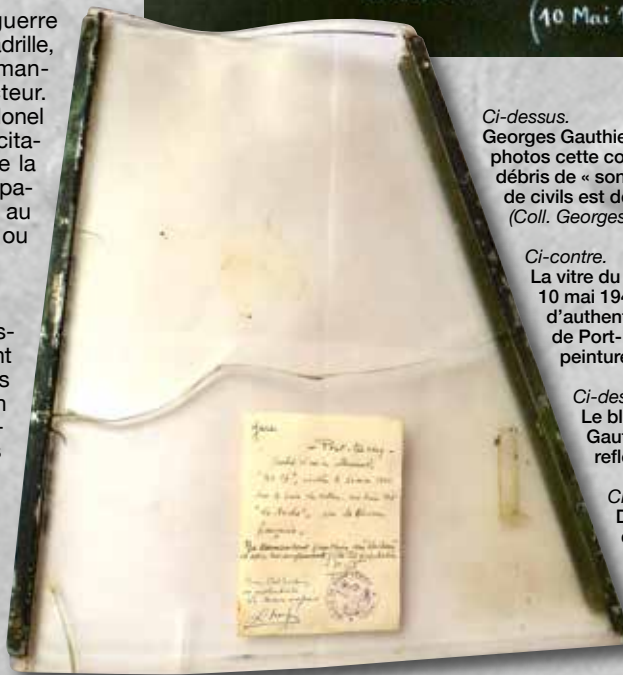
La vitre du cockpit du Dornier Do17 abattu le 10 mai 1940. Sur le plexiglas est collé un certificat d'authenticité établi après-guerre par la mairie de Port-Lesney. Les montants ont conservé leur peinture verte et noire.

Ci-dessous.

Le blouson de vol B-3 américain du lieutenant Gauthier. Il a visiblement bien servi, ce qui reflète la richesse de la carrière du pilote.

Ci-dessous, au centre.

Détail des étiquettes cousues dans le col du blouson. De taille 40R, fabriqué par Werber Sportswear Co. A Newburgh, il est traité anti-mites par le procédé Nevco Neva Moth.



Ci-contre.
On voit ici les bottes A-6 portées par Georges Gauthier, assis sur l'aile d'un P-47 chargé de bombes de 500 livres. La photo a été prise le 5 décembre 1944 sur le terrain d'Ambérieu-en-Bugey, avant le décollage pour la mission de bombardement du dépôt de munitions à Cernay.



La Libération

La période 1943-1945 est marquée par le rééquipement de l'Armée de l'Air en matériel américain, à l'instar de l'Armée de Terre. Trois éléments en témoignent : un blouson de vol B-3, une paire de bottes A-6 et deux pochettes à messages des USAAF.

Cette paire de bottes fourrées est portée par Georges Gauthier sur une photo prise le 5 décembre 1944. Il est alors titulaire de sa seconde victoire aérienne. Assis sur l'aile d'un P-47 orné de l'insigne du La Fayette, il est prêt à décoller à la tête de huit avions pour une mission de bombardement et de mitraillage sur un dépôt de munitions à Cernay en Alsace. Cette sortie est typique des missions menées par le groupe à cette époque, et est bien illustrée dans le livre-souvenir *Chasseurs-Bombardiers* :

« Une gerbe de flammes accompagnée d'une masse de fumée jaillit devant le capot ; et l'avion durement secoué s'enfonce dans la fumée de l'explosion. Le pilote suivant se voit environné de flammes immenses et d'une épaisse fumée noire [...]. Quand il sort du brasier, il se retrouve sur la tranche et redresse de justesse au ras des arbres ».

L'après-guerre

L'année 1945 ne marque pas la fin des conflits pour la France, qui est directement engagée en Indochine puis en Algérie.

Georges Gauthier est alors capitaine depuis le 1^{er} octobre 1948, à son retour d'Indochine. Ayant ensuite servi au Maroc et en Tunisie de 1950 à 1954, il est très probable que son serre-tête en toile ait servi durant cette période de l'immédiat après-guerre durant laquelle il a volé dans des pays autrement plus chauds que l'Allemagne, où il a cependant effectué plusieurs séjours.

Représentatif des choix qui ont dû être effectués par les jeunes pilotes de sa génération pris dans la tourmente de 1940, le parcours de Georges Gauthier est cependant exceptionnel à plus d'un titre : de jeune sergent, il s'est hissé jusqu'au grade de colonel. Il a de plus pris les commandes d'un nombre impressionnant d'appareils, ceux-ci illustrant le bond technologique qui s'est opéré entre les biplans de l'entre-deux guerres et les chasseurs à réaction des années 1950. □

passes de mitraillage, jusqu'à ce que l'avion explose en vol et s'écrase à Port-Lesney à 7h50. Dans une lettre à ses parents datée du jour même, Georges Gauthier raconte :

« Nous voyons des morceaux de tôles gicler, puis de la fumée blanche, puis noire, sortir... Un type saute à ce moment et me passe à 50 mètres à droite (parachute ouvert), aussitôt un second saute et semble courir sur l'empennage tellement la vitesse est grande (600 km/h environ). Le troisième type, tué sans doute, dégringole en torche jusqu'au sol. Aussitôt, l'appareil en flamme part en vrille et explose à 4 000 mètres d'altitude en trois morceaux ».

Dès le lendemain du crash, les débris du bimoteur sont récupérés par l'armée et exposés au public sur une place de la ville d'Arbois. Tombé dans les bois, le corps du troisième aviateur ne sera retrouvé qu'en mars 1941.

Ci-contre et ci-dessus
Les bottes de vol A-6 portées par Georges Gauthier alors qu'il était au groupe La Fayette.



Ci-contre.
Extrait du carnet de vol de Georges Gauthier, à la page où figure sa seconde victoire aérienne sur un Heinkel 111 dans la région de Montpellier le 18 juin 1941.
(Coll. Georges Gauthier)

L'auteur tient à remercier M. Georges Gauthier pour sa confiance et pour la mise à disposition de nombreux documents sur la carrière de son père, ainsi que MM. Lionel Persyn et François-Xavier Bibert pour leur aide chaleureuse.

Bibliographie et sources

- Archives personnelles de M. Georges Gauthier.
- Journal de marche de la 6^e escadrille du GC III/6, 1939-1940. Transcrit et mis en ligne par F.-X. Bibert
- Journal de marche de la 4^e escadre de chasse, 1944-1945.
- Chasseurs-bombardiers. Front ouest, Paris, Curial-Archereau, 1945.
- Chekhab J.-M., *La Guerre aérienne en pays dolois*, Dole, Dmodmo, 2008.
- Comas M., *Le Gal Y., Hors-Série Avions n° 34*, Lela Presse, février 2013
- https://www.bibert.fr/Joseph_Bibert.htm
- <http://www.histavia21.net/HISTAV2/JURACRASH-1940.htm>

DATE	FONCTION à bord	GRADE, NOM et fonction des autres membres de l'équipage ou des passagers	TYPE et numéro de l'avion	ALTITUDE mètres	DISTANCE en kilomètres	DURÉE	NATURE ou Nature aérienne	OBSERVATIONS
<i>Mois de Juin (1944)</i>								
1-6	Pilote	Blancpain	He 111	2.000	1	1.35	Bombé sans résultat	14.6
2-6	"	"	"	2.000	1	2.15	Bombé sans résultat	14.6
3-6	"	"	"	2.000	1	2.00	Bombé sans résultat	14.6
4-6	"	"	"	2.000	1	2.00	Bombé sans résultat	14.6
5-6	"	"	"	2.000	1	2.00	Bombé sans résultat	14.6
6-6	"	"	"	2.000	1	1.45	" Symploite	14.6
7-6	"	"	"	2.000	1	1.55	" Symploite, Vichy	14.6
8-6	"	"	"	2.000	1	2.30	" Symploite, Vichy	14.6
9-6	"	"	"	2.000	1	1.35	" Symploite, Vichy	14.6
10-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
11-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
12-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
13-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
14-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
15-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
16-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
17-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
18-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
19-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
20-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
21-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
22-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
23-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6
24-6	"	"	"	2.000	1	2.05	" Symploite, Vichy	14.6

Ci-contre.
Le serre-tête est du type D de la RAF, une version tropicale appréciée pour son confort par temps chaud. Le rabat permet de protéger la nuque du soleil.

A droite.
L'intérieur du casque est doublé de satinette couleur crème. La fiche radio est du type PL-54. Sous le rabat, le pilote a inscrit « Cne Gauthier ».



Ci-contre.
Les écouteurs radio (Receiver, Type R-14) sont d'origine américaine et ont été fabriqués par Kellogg Switchboard and Supply Company.

Ci-contre.
Au dos des pochettes est imprimé un texte stipulant qu'une forte amende serait infligée à toute personne les utilisant pour un usage personnel... En cas de découverte, elles devaient être rapportées à l'unité d'aviation la plus proche.



Ci-contre.
Ces deux pochettes à messages des USAAF permettaient aux avions de transmettre des informations aux troupes au sol. Elles sont constituées d'une housse en coton rembourré fermant par un bouton type Lift the Dot et munie d'un mousqueton pour accrocher un lest. Une longue bande d'étamine jaune d'1,70 m de long environ permet aux destinataires de localiser l'envoi.

Ci-contre.
Les boutons pression portent les marquages « Klikit Pull » (à gauche) et « Star Pull » (à droite).

