

Rédaction en chef  
Matthieu Comas  
MC.lesailles@avions-bateaux.com  
06.60.31.23.67

Contributeurs, auteurs et consultants à la rédaction  
Lionel Persyn, Bertrand Hugot, Alain Coste, Jérôme Ribeiro, Franck Roumy, Benoit Colin, Philippe Ricco, Remy Longetti, Jean-Jacques Leclercq, Bernard Palmieri, Sosthène-Warrof Billault

Illustrateurs  
Yann Le Gal, Éric Schwartz, Kevin Hennuyer  
Mise en page, photogravure  
Matthieu Comas

Les Ailes est une publication trimestrielle éditée par les ÉDITIONS LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032  
Les Farges - 15 rue des Ligures  
87110 LE VIGEN. France  
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.  
E-mail : contact@avions-bateaux.com

DIRECTEUR : Michel Ledet  
DIRECTRICE DE PUBLICATION : Sylvie Broquet-Ledet  
SUIVI DE CLIENTÈLE : Cécile Haudiquet  
SOCIAL MEDIA : Manon Ledet  
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Publicité à l'adresse de la rédaction  
N° ISSN : en cours  
N° CPPAP : 1123 K 9470s  
Dépôt légal à parution

IMPRESSION :  
TYPIA Servicio Integrales s.l.  
Cabot de gata, I-3  
Aera empresarial andalucia  
Sector 2 - 28320 PINTO MADRID



Diffusion :  
Diffusé par MLP  
Parc d'Activité de Chesnes  
55 bd de la Noirée  
38070 ST QUENTIN FALLAVIER.  
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :  
L'Press  
5 rue du Colonel Fabien  
95390 SAINT PRIX  
01.39.59.76.42  
dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Distribué en Belgique par :  
Tondeur Diffusion  
Avenue Fr. Van Kalken 9  
B-1070 Bruxelles, Belgique  
Tel : 00.32.02.555.02.18  
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs  
All contents copyrights LELA PRESSE

## On l'appellera Astérix

Comme s'il n'y avait pas d'autres problèmes à traiter, la question du nom de notre futur porte-avions de nouvelle génération (PANG) a été abordée à l'Assemblée nationale lors de l'examen du projet de loi de programmation militaire. Alors qu'il doit rentrer en construction en 2026, ce qui laisse quand même le temps d'aller cueillir des fraises et de réfléchir, le groupe LFI-Nupès a déposé un amendement proposant le nom de Marie Marivingt (pourquoi pas). Immédiatement, le Mindéf, M.Lecornu a cru bon de répondre (ce qui n'était pas une obligation) en remerciant le groupe de cet amendement tout en précisant aussi avoir « demandé au Service historique de la Défense de nous permettre d'être plus innovants afin que nous puissions faire émerger des noms un peu différents, compte tenu de notre histoire ».

Qu'est-ce que cela nous dit ? D'abord qu'il s'agit pour certains de politiser le sujet et qu'indirectement, notre ministre, en répondant à cet aspect, accepte cet état de fait, ce qui n'est pas bon signe. Par les temps qui courent, où il ne faut surtout offenser personne, il n'est pas certain que nous aboutissions à un compromis heureux. Demander à un organisme consultatif d'être « innovant » est un élément de langage qui veut tout et rien dire et à ce compte-là, pourquoi pas Astérix, ce qui serait alors le summum de l'innovation et du disruptif comme on dit dans les agences de com'. Passons aussi sur le fait que la Marine (et les autres Armes) ne doit pas forcément être heureuse que l'on politise un sujet qui répond à des traditions pour le moins importantes et sacrées. Avant toute chose - donc avant des considérations politiques - le nom d'un bâtiment, doit porter des traditions et des valeurs inévitablement militaires et interarmes, être synonyme du rayonnement français et historiquement fort, et si possible avoir une portée internationale positive (c'est entre autres pour cela que Bonaparte ou Napoléon sont de facto exclus). Dernier critère, comme il est possible (on peut rêver) qu'un deuxième PANG soit mis en chantier, les deux noms devraient être liés comme l'étaient le Foch et le Clemenceau (même classe de bâtiment, même typologie de nom. Du coup ça marche avec Astérix... et Obélix). Soyons sérieux et espérons que ce sujet - sur lequel le président de la République a le dernier mot - ne sera pas utilisé plus avant à des fins politiques et qu'à défaut d'être innovant, nous soyons surtout certains qu'il représente avec force les valeurs de la France pendant plusieurs dizaines d'années sur toutes les mers du monde.

Très bonnes vacances d'été à tous.

*Post-scriptum : vous retrouverez nos rubriques sur le patrimoine (un mot décidément de plus en plus à la mode dans le microcosme aéronautique depuis que nous en parlons et c'est tant mieux) et les peintures et marques de l'armée de l'Air dans notre prochain numéro.*

Matthieu Comas [MC.lesailles@avions-bateaux.com](mailto:MC.lesailles@avions-bateaux.com)

## SOMMAIRE

- 4 Ligne directe
- 7 Édouard Dugnat, mitrailleur au GR II/55
- 8 Le choix de la rédaction
- 10 Pierre Rouxel était l'un des derniers de 40
- 12 La France en Russie. 2<sup>ème</sup> partie : La mission Berger
- 20 Dossier spécial : Roger Henrard, l'espion qui aimait
- 60 Collection : Les fanions de l'Air
- 70 Histoire : 1933, la mission Wauthier



Abonnement, vente et librairie en ligne :

[www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)

Vusala Malikova, E-mail : [contact@avions-bateaux.com](mailto:contact@avions-bateaux.com)

Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

le lundi, mardi & jeudi de 8h00 à 12h30 / 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00.



# Bibliothèque

## L'autogire est bien vivant

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, le principe de l'autogire est loin d'avoir disparu au lendemain de la guerre, et ce malgré l'émergence des hélicoptères. Ce sympathique petit ouvrage (en format à l'italienne) que l'on doit à Patrick Perrier et à Bleu ciel Diffusion nous propose justement de nous plonger dans les utilisations actuelles de ces drôles d'engins. Après quelques courtes pages sur la genèse des autogires dans les années 30 par La Cierva et un page intéressante sur leurs différents principes de fonctionnement (le rotor porte, le moteur donne la poussée) on arrive au cœur du sujet. On découvre alors un panorama assez large sur l'usage et le développement actuel de ces engins (classés dans la catégorie des ULM). Nos connaissances sur le sujet, proches de zéro, nous empêchent d'émettre le moindre jugement de fond, mais nous sommes allés de découverte en découverte et, par facilité, nous devons dire que nous avons bien aimé la page consacrée au cinéma (*James Bond* et *Mad Max* évidemment). Surtout, cet ouvrage permet de se demander si, à l'heure où des révolutions se préparent en matière d'énergies et de motorisation, cet objet aérien n'aurait pas un bel avenir devant lui.

100 ans d'autogires par Hervé Charbonneaux. Bleu ciel diffusion. 25 euros, disponible sur [www.aviation-legere.fr](http://www.aviation-legere.fr)



## Du GBM dans l'Air

Alors qu'il n'a jamais manqué une occasion de faire notre promotion, à notre tour de rendre la pareille à notre très cher et très estimé confrère *GBM*. Mené de main de maître depuis 2006 par François Vauvillier, il défend les couleurs du matériel terrestre français du début du siècle à 1945 avec une maestria inégalable. L'occasion nous en est donnée grâce à son dernier numéro et à un excellent article de Guy François consacré à l'armement des avions français et à son évolution entre 1914 et 1918. En 12 pages, l'auteur nous dresse un panorama synthétique mais complet du sujet, abordant la question du choix des mitrailleuses, les achats à l'étranger et la question des canons. C'est simple, clair et efficace, avec naturellement une iconographie à la hauteur. C'est une très belle introduction à un sujet sur lequel nous ne tarderons pas à revenir dans *LES AILES* mais sur la période des années 30 à 40. Naturellement, et comme toujours, le reste de ce numéro est à l'avenant avec en particulier un très bel article sur la Panhard 201 de 1940, dont le concept donnera naissance au mythique EBR. Bravo Guy, bravo François et selon l'adage qui lui est cher « *longue vie à GBM!* ».

Trimestriel, 12,50 euros  
Disponible en kiosque  
et sur [histoireetcollections.com](http://histoireetcollections.com)



# LE CHOIX DE LA REDAC'

## Sous le signe du Lorraine

Unité mythique des forces aériennes françaises libres (FAFL), le groupe *Lorraine* méritait un ouvrage consacré à sa riche et passionnante histoire durant le second conflit mondial, qui s'étend de 1941 à 1945. C'est chose faite grâce à Mathieu Mounicq et à notre camarade Bertrand Hugot. Après une indispensable introduction sur la genèse du groupe à partir des groupes *Topic* et *Jam* puis du *GRB1*, on entre dans le vif du sujet et les opérations du *GB1 Lorraine* dans le désert libyen de septembre 1941 à septembre 1942. Puis vient la constitution du *342 Free French Squadron* en Angleterre sur Boston. Le groupe va alors être

de tous les combats de la Libération, jusqu'à son ultime transformation sur B-25 et les dernières missions sur l'Allemagne. En ayant pris ses informations aux meilleures sources, Mathieu Mounicq nous offre un livre complet et synthétique (donc digeste) qui nous permet d'avoir une magnifique vue d'ensemble des opérations du groupe avec un découpage pertinent : la mythique mission sur Chevilly-Larue, les opérations en Nor-

mandie, le soutien à Market-Garden, etc. Le tout est servi par une très belle mise en page et une riche iconographie (pas réellement inédite, mais rarement publiée avec une telle qualité), des cartes lisibles qui appuient utilement le propos et de nombreux documents d'époque judicieusement choisis. Pour les spécialistes, les annexes sont un morceau de choix avec la liste des personnels et une liste des Boston du groupe (type, serials, codes, faits marquants, etc.) compilée par Bertrand Hugot. Cela n'a l'air de rien, mais il s'agit là d'un travail de titan et inédit à notre connaissance, réalisé à partir de différentes sources primaires. Le même travail a été effectué pour les B-25, dont l'usage par le Lorraine est encore moins connu (voir à ce titre en complément *Avions* n° 241). Au final, cet ouvrage nous paraît indispensable à toute bibliothèque consacrée à l'aviation française tant l'histoire de ce groupe est importante. Trois petits bémols plus ou moins subjectifs pour terminer. D'abord les profils couleur un peu trop simplistes à notre goût (mais les goûts et les couleurs...) et aux couleurs parfois étonnantes et dont les légendes auraient sans doute mérité d'être plus musclées, ensuite l'absence d'intertitres qui auraient donné un peu plus de rythme au texte. Bravo à Mathieu Mounicq.

Le groupe Lorraine, du désert libyen à la libération de l'Europe, 1941-1945. Mathieu Mounicq. Histoire et collections, 45 euros. Disponible sur [www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)



### BULLETIN DE COMMANDE/SOUSCRIPTION (port compris)

Version imprimée :	
AirCrash 2000 - 2009	:( ) x 25€
AirCrash 1990 - 1999	:( ) x 25€
AirCrash 1980 - 1989/1	:( ) x 25€
AirCrash 1980 - 1989/2	:( ) x 25€
AirCrash 1975	:( ) x 25€
AirCrash 1968	:( ) x 25€

Version numérique (PDF) : via <a href="http://www.aircrash.info">www.aircrash.info</a>	
AirCrash 2010 - 2019	:( ) x 20€
AirCrash 1974	:( ) x 20€
AirCrash 1965	:( ) x 20€
AirCrash 1962	:( ) x 20€
AirCrash 1957	:( ) x 20€
AirCrash 1954	:( ) x 20€

Nom & prénom : .....  
 Adresse : .....  
 Code Postal : ..... Ville : .....  
 Email : .....

Règlement par Paypal sur [aircrash@orange.fr](mailto:aircrash@orange.fr) ou par chèque bancaire à l'ordre de **AirCrash**.  
 AirCrash, 3 chemin James Tesson, 16100 JAVREZAC  
 ou sur [www.aircrash.info](http://www.aircrash.info)

**AirCrash 1962 - 204 pages - 246 photos - disponible sur [www.aircrash.info](http://www.aircrash.info)**

## Maquettes

Deux clins d'œil amicaux à des artisans bien de chez nous. Tout d'abord, *Wars & Peaces Miniatures*, un fabricant de figurines isérois spécialisé dans le premier conflit mondial et qui a eut la bonne idée de sortir une magnifique figurine à l'échelle 65 mm représentant un lieutenant français en 1918. La sculpture, magnifique et à l'ancienne (ce n'est pas de la 3D), est l'œuvre de Benoît Cauchie avec un rendu splendide et juste de l'uniforme de notre homme. Un coup d'œil attentif au visage et à l'insigne et l'on comprend qu'il s'agit évidemment d'une représentation d'Alfred Heurtaux. Bravo. Figurine aviateur français 1916, 65 mm, 39 euros sur [www.wars-and-peaces-miniatures.fr](http://www.wars-and-peaces-miniatures.fr)



Partons ensuite dans les Hauts-de-France chez *Renaissance Models*, artisan spécialisé à l'origine dans la miniature automobile de (très) haute qualité. Mais Étienne, le fondateur, est aussi passionné d'aviation et il vient de terminer en 3D ce qui devrait être un master permettant de réaliser - aux échelles 1/72, 1/48 et 1/32 - des Nord 1001, 1002 et 1002M à partir des différents Bf 108 existants. Il nous a très sympathiquement envoyé une première impression 3D du capot et c'est tout à fait prometteur. Les autres pièces spécifiques sont naturellement en préparation (dont les différents tableaux de bord). Soulignons que l'intérêt majeur de cette conversion est qu'elle a été réalisée, grâce à Jean-Marie Poincin, à partir des bleus d'origine de Nord. Vivement la sortie définitive et en attendant une planche de décalcomanies est déjà disponible. [www.renaissance-models.com](http://www.renaissance-models.com)





# L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE EN RUSSIE

1803  
1919



Après deux années à observer et influencer l'aviation tsariste, les Français se décident à envoyer en 1916 un premier contingent d'aviateurs sous la houlette du commandant Berger. Répartis dans différentes unités ces quelques hommes découvrent avec effroi les conditions de combat à l'Est et un régime quasi féodal et policier. Malgré les écueils, une fraternité d'armes va néanmoins se nouer avec leurs homologues russes.

David Méchin

2<sup>ème</sup> partie

La demande du 20 janvier de l'envoi d'une mission aéronautique fait l'objet de plusieurs échanges entre les responsables militaires et politiques français et son principe est finalement accepté, en échange de l'envoi par les Russes d'une brigade d'infanterie sur le front français. Le 11 avril 1916, le GQG français définit ses contours : elle sera composée de dix pilotes et dix observateurs auxquels s'ajoutent les mécaniciens personnels des pilotes, formant au total une petite troupe de 30 français qui vont s'embarquer à Brest sous les ordres d'un chef de mission, dont la désignation et les attributions n'ont pas été sans difficultés. Dans les échanges de télégrammes le grand-duc Alexandre refuse que les aviateurs soient placés sous un commandement militaire français tandis que ces derniers insistent pour avoir leurs entrées au plus haut niveau du commandement russe et se

livrent à une acrobatie toute diplomatique : « Le GQG français a insisté pour qu'un officier soit désigné comme chef de mission pour assurer l'unité de doctrine dans l'emploi de ces aviateurs. Le gouvernement russe n'a pas accepté la désignation officielle d'un chef de mission, mais a demandé qu'un officier soit attaché à la personne du grand-duc Alexandre, inspecteur de l'aviation russe. Les fonctions de cet officier, telles qu'elles sont indiquées dans le télégramme de l'attaché militaire français, consisteront à étudier l'organisation de l'aviation russe et surtout à passer des inspections sur le front. Pour avoir l'influence indispensable à la réussite de la mission, c'est-à-dire : - Surveiller le travail des pilotes et observateurs français, et en exercer le commandement réel, bien que d'une façon toute officieuse ; - orienter l'aviation russe vers de meilleures conditions d'organisation et d'emploi, par une action per-

Répartis dans les escadrilles russes, les pilotes et observateurs français de la mission Berger vont découvrir des conditions de vie rustiques. Le sous-lieutenant Léon Boittiaux a ainsi photographié ce Voisin LAS embourbé dans ce qui semble être une mare à peine dégelée. (Photo Boittiaux, coll. Denis)

Divided among the Russian squadrons, the French pilots and observers of the Berger mission were to discover rustic living conditions. Second Lieutenant Léon Boittiaux photographed this Voisin LAS mired in what seemed to be a barely thawed pond.



# La mission Berger

1916  
1917

sonnelle constante auprès du grand-duc et de son entourage. Il est indispensable que l'officier aviateur détaché en Russie soit un chef de bataillon. » Après quelques tergiversations, c'est le commandant Paul Henri Berger, officier des chasseurs à pied qui est désigné. Il va pouvoir s'appuyer sur le colonel Henri Janin, promu général à titre temporaire le 20 avril 1916, et nommé chef de la mission militaire française en Russie auprès de la Stavka. Les militaires français gagnent le pays par voie

maritime sur le croiseur auxiliaire La Champagne entre le 20 et le 25 avril 1916, débarquant au port d'Arkhangelsk. Tous les navigants qui n'étaient pas déjà officiers sont promus au grade de sous-lieutenant à titre temporaire. Les dix pilotes recouvrent tous les profils : chasseurs pour Eduard Pulpe (trois victoires à la N 23) et Henri Moutach (une victoire à la N 26), pilotes de reconnaissance et réglage d'artillerie pour Émile Stribick (également titulaire de deux victoires homologuées), Louis de Lignac, et Maurice Bonnaud. Les cinq autres sont des pilotes de Voisin issus des groupes de bombardement :

Left, the aeronautical industry in Pétrograd put on a grand show by offering a sumptuous banquet to the men of the Berger mission on 14 May 1916. Among the signatures on the back of the menu are those of the industrialists Sergei Shchetinin and Vladimir Lebedev.



L'industrie aéronautique de Pétrograd met les petits plats dans les grands en offrant le 14 mai 1916 un somptueux banquet aux hommes de la mission Berger. On compte, parmi les signatures présentes au verso de ce menu, celles des industriels Sergei Shchetinin et Vladimir Lebedev. (Coll. Denis)

Toujours vêtus pour la plupart en civil, les pilotes et observateurs de la mission Berger posent avec des officiers d'aviation russes lors de leur passage à Pétrograd, au début du mois de mai 1916. (Coll. Denis)

- |   |   |
|---|---|
| 1 - Henri Millet (observateur)                | 10 - François Méritel (pilote, tué le 12 juin 1916)                 |
| 2 - Henri Moutach (pilote)                    | 11 - inconnu  |
| 3 - Marcel Paillette (pilote)                 | 12 - Henri Laurent (observateur, tué au combat le 5 septembre 1916) |
| 4 - Marc Bonnier (pilote, tué le 9 août 1916) | 13 - Eduard Pulpe (pilote, tué au combat le 2 août 1916)            |
| 5 - Marc Partreau (pilote)                    | 14 - commandant Paul Berger (chef de mission)                       |
| 6 - Joseph Ribour (observateur)               | 15 - Louis de Lignac (pilote, tué au combat le 7 juillet 1917)      |
| 7 - Marc Coppey (observateur)                 | 16 - Jean Cotier (observateur, capturé le 10 juin 1916)             |
| 8 - Jean de Lubersac (observateur)            | 17 - Léon Boittiaux (observateur)                                   |
| 9 - Émile Stribick (pilote)                   | 18 - Raymond Berné (observateur, tué au combat le 2 mars 1917)      |



Les Aviateurs français sont en civil - Dessin officiel de l'Etat major français - version russe



# ROGER HENRARD

Matthieu Comas  
en collaboration  
avec  
Remy Longetti

## L'espion qui aimait

Immense spécialiste de la photo aérienne, espion, pilote de GAO... Roger Henrard fut un passionné au parcours extra-ordinaire et dont la réalité de la vie dépasserait n'importe quelle fiction. Grâce à sa famille, partons à la découverte d'un *Enragé du ciel* que rien ni personne n'arrêtera du début à la fin de sa carrière.

En 1953, les éditions Julliard publient *Un enragé du ciel* (ci-contre) sous la plume de Roger Henrard avec, sur la couverture, un homme posant fièrement et tout sourire devant la carcasse d'un avion Starck réduit en bouillie. Les 248 pages qui suivent sont passionnantes, mais comme à peu près tous les livres de témoignage publiés dans les années cinquante et soixante sur nos sujets préférés, il ne fait aucun doute que l'histoire est trop belle pour ne pas avoir été largement romancée. Comment un tel récit peut-il être vrai ?

D'abord, il est écrit avec énormément d'humour et de recul (malgré des passages pour le moins tragiques), l'auteur revendiquant, par exemple, être un pilote dont la plus grande spécialité est de casser des avions ! Le reste laisse rêveur. Spécialiste de la prise de vue aérienne et dirigeant l'entreprise qui fournit ses appareils photo à l'armée de l'Air, Roger Henrard

s'improvise espion aérien pour le compte du service de renseignement Air à la fin des années trente, fait des pieds et des mains pour intégrer une unité combattante à la mobilisation, combat en Belgique au sein d'un GAO, devient chasseur sur MS. 406 avant de replier un LeO 45 en Afrique du Nord. Quelques photos illustrent bien le propos, mais comment ne pas rester dubitatif devant un récit aussi rocambolesque qui, physique et conquêtes féminines aidant, pourrait nous laisser imaginer qu'il s'agit de la jeu- nesse cachée d'OSS 117 ?

Vous l'aurez évidemment compris, aussi incroyable que cela puisse paraître, tout est vrai ou presque (dans le détail, certains faits sont cependant largement romancés et/ou mélangés à dessein). Grâce à différentes recherches, à Joseph Safiedinne, son arrière-petit-fils qui a adapté son livre en bande dessinée en compagnie de Loïc Guyon (voir page 34 et 35) et à Marc Henrard son petit-fils, nous avons pu



Ci-dessus, Roger Henrard porte un regard protecteur sur l'un de ses Planiphote monté à bord de son Norécrin. Le cliché date de 1953, peu après le décès de son père. Ci-contre, la rencontre durant les années vingt entre Roger et sa femme Marcelle, telle qu'imaginée par Joseph Safiedinne, son arrière-petit-fils et Loïc Guyon dans leur adaptation en bande dessinée d'un *Enragé du ciel*. Roger Henrard aimait tout passionnément et bien entendu les femmes. (© J.Safiedinne, L. Guyon, *L'enragé du ciel*, Ed. Sarbacane 2015)

avoir accès à la plupart des archives de Roger Henrard afin de comprendre et détailler cet incroyable parcours et surtout mettre des faits en face du roman. Au premier rang des documents retrouvés, un recueil rédigé en juillet 1940 en Algérie pour son fils Robert et racontant ses aventures aériennes depuis 1938. Document passionnant que nous avons pu compléter de nombreux autres écrits et témoi-

gnages, dont une partie de ses carnets de vol. Malheureusement, signalons dès maintenant que - sans surprise - ceux couvrant ses missions d'espionnage ont disparu ou ont été détruits par sécurité. Fort heureusement, d'autres pièces nous ont permis de reconstituer le plus précisément cette période obscure. Au-delà des faits eux-mêmes, vous allez, comme nous, découvrir un homme incroyablement attachant, casse-cou au sens propre du terme, infatigable, volontaire, inventeur, amoureux de la vie (et des femmes) et inévitablement passionné. Bref, un *Enragé du ciel*.

Enfin, sa modestie ne peut pas effacer le fait que Roger Henrard était mû par une volonté farouche et qu'il était un incroyable technicien, spécialiste inégal de la photo aérienne, ce qu'il restera jusqu'à la fin de sa vie tout en recherchant en permanence de nouvelles solutions et innovations. Il fut aussi marqué par des drames, révélant sa pudeur et sa droiture, dont la perte de son fils dans un accident d'avion ou celle de son camarade Fernand Maurel lors du drame de Mers el-Kebir.

Merci à Joseph Safiedinne, à Marc Henrard et à l'ensemble de la famille de Roger Henrard pour leur patience et leur disponibilité. Les auteurs remercient Michel Ledet, Alain Coste, Bertrand Hugot Franck Roumy pour leurs apports documentaires ainsi que Bernard Bonnamour, secrétaire général national de l'ANORAAE.

Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de Roger Henrard© et de sa famille.

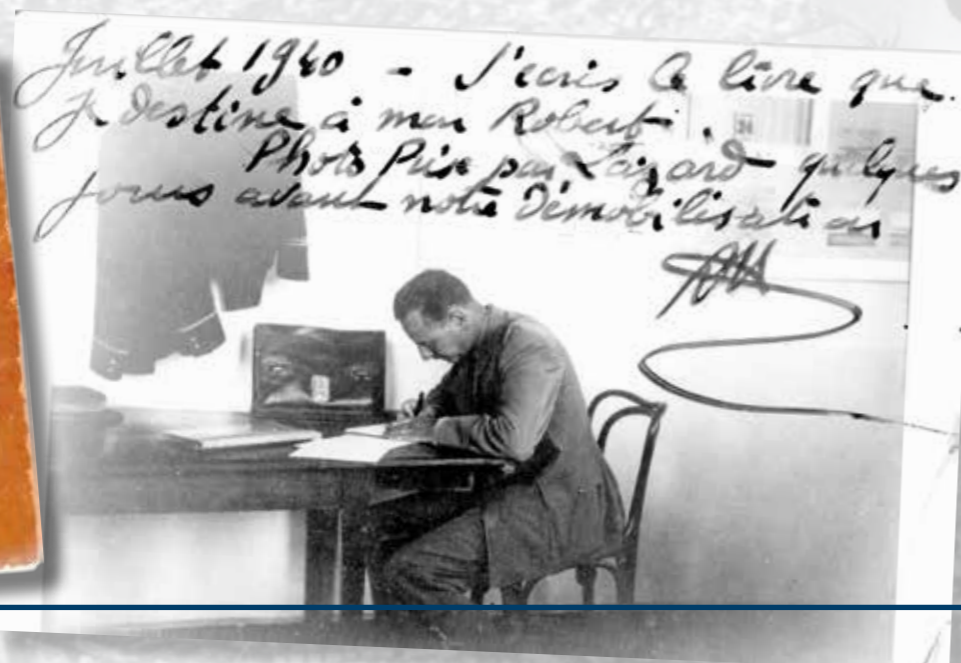
Au début de l'année 1940, le GAO 504, auquel a été affecté Roger Henrard, côtoie le GC 1/3 sur le terrain de Cannes. À cette occasion, Roger pose devant le MS 406 n° 261 de la 2<sup>ème</sup> escadrille. Quelques mois plus tard, il pilotera des appareils de ce type à Clermont-Aulnat.

At the beginning of 1940, GAO 504, to which Roger Henrard was assigned, was flying with GC 1/3 at Cannes. On this occasion, Roger posed in front of MS 406 no 261 of the 2nd squadron. A few months later, he will fly aircraft of this type at Clermont-Aulnat.



Ci-dessous, couverture du recueil documenté, destiné à son fils Robert, que Roger Henrard rédige en Afrique du Nord en juillet 1940.

Below, the cover of the documented collection, intended for his son Robert, which Roger Henrard wrote in North Africa in July 1940.





# LES FANIONS

Peu après l'armistice, le sous-lieutenant Robert Thollon, le sergent-chef Jean Louveau, le sergent Alexandre Levreux et le mécanicien Henri Chapoulet posent avec les fanions de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> escadrille du GC I/8 qui viennent de recevoir leur croix de guerre. Celui de la seconde, reprenant le lion de l'escadrille 3C3, a été préservé jusqu'à nos jours.

(Coll. Colin, photo origine Sarfat)

Shortly after the Armistice, second lieutenant Robert Thollon, staff sergeant Jean Louveau, sergeant Alexandre Levreux and mechanic Henri Chapoulet pose with the pennants of the 1st and 2nd escadrille of the GC I/8 which have just received their war cross. The one of the second escadrille, with the lion of the 3C3 escadrille, has been preserved until today.



Après les drapeaux que nous avons abordés dans notre numéro 6, partons à la découverte de l'histoire des fanions de l'armée de l'Air. Ceux des unités d'abord, à la valeur symbolique importante, totalement liés à la vie des unités et qui font partie intégrante de leur patrimoine. Viennent ensuite ceux de fonction, distinguant les autorités, les personnalités et les unités de soutien dont la portée est purement technique.

Les premiers fanions de l'aviation militaire apparaissent durant la Grande Guerre, alors que ces emblèmes sont déjà en vigueur dans les formations relevant du ministère de la Guerre. En effet, il existait, avant 1914, des fanions de compagnies dans les bataillons de chasseurs à pied dont on trouve la description dans les règlements. Durant la Grande Guerre, on voit également apparaître des fanions dans les unités élémentaires telles notamment les compagnies du génie.

Dans l'aéronautique militaire comme dans les formations ter-

restres, la nécessité d'attribuer physiquement les distinctions collectives décernées aux unités (croix de guerre puis fourragères) entraîne la création d'emblèmes qui pourront les accueillir à demeure, utilisables sur le front des troupes lors des cérémonies. Parallèlement, les premiers insignes d'escadrilles font leur apparition et les fanions s'orneront inévitablement de ceux-ci<sup>1</sup>. Au fil du temps et à l'instar des drapeaux, les inscriptions des combats et des batailles sont apposées sur les fanions. Toutefois, aucune règle n'encadre encore dimensions et formes et à l'Armistice de novembre 1918, les

1 - Il est admis que le premier insigne de l'escadrille n° 1 apparaît en octobre 1915, la cigogne de l'escadrille n° 3 vers la fin 1916, la cocotte rouge de la n° 11 à l'été 1916, le fanion de la n° 12 en 1916 également.

Aquarelle de Maurice Toussaint illustrant au milieu des années trente le port du fanion d'unité sur une baïonnette de mousqueton modifiée. L'insigne du fanion est imaginaire, mais le hibou est clairement inspiré de celui de la 4<sup>ème</sup> escadrille du groupe de bombardement II/21, lui-même issu de l'insigne de la F 118. (DR. Maurice Toussaint)

Watercolor by Maurice Toussaint illustrating the wearing of a unit pennant on a musket in the mid-1930s. The insignia of the pennant is imaginary, but the owl is clearly inspired by the one of the 4th escadrille of the bombardment group II/21, itself taken from the insignia of the F 118.



# DE L'ARMÉE DE L'AIR

Bernard Palmieri

Apport iconographique Remy Longetti

formations se sont dotées de fanions triangulaires ou rectangulaires, aux couleurs de fond variées, aux inscriptions également variables, cumulant ou non les inscriptions de batailles et de dimensions diverses. La quasi-totalité de ces emblèmes concerne des escadrilles et seuls quelques très rares fanions de groupe sont connus dont celui du groupe de bombardement n° 1.

Notons aussi que 32 insignes d'escadrille ont pris la forme d'un fanion figuré avec sa hampe, ce qui ne représente que 11 % des insignes d'unités aériennes de la Grande Guerre.

Fanion de la SPA 48 provenant du capitaine Gilbert Sardier (ci-contre devant une Nieuport-Delage durant l'entre-deux guerres) et portant le coq inspiré d'un dessin de l'artiste Jacques Nam. Le revers, portant la devise Chante et combat, a sans doute été refait, ce que marque un dessin du coq légèrement différent. (Coll. privée)

Pennant of the SPA 48 coming from Captain Gilbert Sardier (here in front of a Nieuport-Delage during the inter-war period) and bearing the rooster inspired by a drawing of the artist Jacques Nam. The reverse side, bearing the mention «Chante et combat», has probably been redone, which is marked by a slightly different drawing of the rooster.



One of the oldest pennants preserved at the Service historique de la Défense is that of the F 25 escadrille, probably dating from 1915. On the obverse, there is an owl perched on a bomb, reminding us of the night bombing mission and the fourragère in the colors of the Croix de Guerre ribbon (three citations). On the reverse side is the American star, insignia of the squadron.

Un des plus anciens fanions conservés au Service historique de la Défense est celui de l'escadrille F 25 datant vraisemblablement de 1915. À l'avant, on trouve un hibou juché sur une bombe qui rappelle la mission de bombardement de nuit et la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre (trois citations). Au revers est placée l'étoile américaine, insigne de l'escadrille. (Coll. SHD)





# LA TRAVERSÉE DU DÉSERT

En mars 1933, le capitaine René Wauthier et Georges Estienne, directeur de la compagnie générale transsaharienne, lancent une mission d'exploration ayant pour but de reconnaître les routes terrestres et aériennes entre le Hoggar et le lac Tchad en Afrique centrale, portion inconnue du parcours menant de la métropole à Madagascar. L'expédition mêle moyens aériens, avec le prototype du S.P.C.A 218, et routiers, avec un duo de camions fournis par la maison Latil.



**A**u lendemain de la Grande Guerre, le développement de l'aviation est une aubaine pour les pays coloniaux qui peuvent grandement améliorer et accélérer leurs liaisons (fret, courrier, passager) vers leurs différentes possessions lointaines. Mais avant cela, il était nécessaire de déterminer le meilleur parcours possible, les différentes étapes et bien évidemment effectuer des reconnaissances préalables. Il était aussi indispensable de trouver des avions adaptés aux conditions extrêmes (écarts de température, poussière, terrains sommaires, météo changeante). En France, la liaison vers Madagascar était particulièrement

importante, une grosse partie du parcours survolant *a priori* des territoires en notre possession, mais dont la sécurité était loin d'être assurée en totalité. Plusieurs tentatives, réalisées entre 1919 et 1930, montrèrent les dangers rencontrés et plusieurs témeraires y laissèrent la vie ou presque.

Le 19 février 1932, le capitaine René Wauthier pose le Farman 197 F-AJTS *Général Laperrine* sur la piste du Bourget. Il rentre d'un périple d'un mois au Sahara en compagnie de William Seabrook et de Marjorie Worthington, écrivain et journaliste américains. Durant ce voyage, il a appris le 4 février que les aviateurs Reginensi, Touge et Lénier étaient

# La mission Wauthier 1933

Jean-François  
Muller  
1<sup>ère</sup> partie



Le capitaine René Wauthier.  
(Coll. Cercle aérophilatélique français)

portés disparus depuis deux jours à bord du Farman 199 F-ALHG *Saint Didier* dont le but était de reconnaître une route aérienne vers Madagascar à travers le Sahara (Hoggar-Tchad- Nord Congo belge). Wauthier se propose alors de participer à leur recherche, mais ils sont entre temps retrouvés par Joseph Vuillemin<sup>1</sup>.

Dans les semaines qui suivent, René Wauthier reprend cette idée et pendant l'été 1932 il rencontre le directeur de la Compagnie générale transsaharienne (CGT), Georges Estienne (voir encadré). Les deux hommes sont passionnés par les possibilités de pénétration saharienne en associant des moyens aériens et automobiles. En examinant les voies de passage possibles, ils tombent d'accord

1 - Ils sont de retour le 16 février 1932 au Bourget.

pour concentrer leurs recherches sur la zone du Ténéré puis définissent ensuite deux objectifs majeurs à l'expédition. D'abord l'exploration d'un territoire très mal connu (nature des sols, ressources en eau, vestiges préhistoriques de peuplement, météorologie, possibilités de liaisons radio) et ensuite trouver des tracés de franchissement. À l'origine, Wauthier doit piloter l'avion et commander l'expédition tandis qu'Estienne se charge de l'échelon roulant. Malheureusement, faisant face à des problèmes personnels, il doit se retirer. Wauthier s'adresse alors à la Marine, le responsable des camions devant savoir faire le point au sextant et être spécialiste des transmissions radio. C'est l'enseigne de vaisseau André Bréard qui est alors choisi parmi trente volontaires.



En 1934 Magdeleine Wauthier publie *Connaissance des sables* relatant son aventure saharienne tout en étant judicieusement complété du rapport écrit par son mari à la suite de l'expédition. C'est évidemment ce document qui sert de base à notre récit. Le couple Wauthier va laisser de nombreux écrits et films sur ses travaux d'explorations réalisées durant les années trente.

(DR)

Magdeleine Wauthier published in 1934 *Connaissance des sables* (Knowledge of the Sands), which recounted their Saharan adventure and was wisely supplemented by the report written by her husband following the expedition. It is obviously this document that serves as the basis for our story. The Wauthier couple left numerous writings and films on their explorations during the 1930s.



Ci-dessus, médaille commémorative de la mission. On y retrouve le parcours de l'Air du Ténéré, les silhouettes du S.P.C.A et des Latil.

(Coll. Franconie)

En double page, le S.P.C.A 218 peu avant son utilisation par la mission Wauthier (les inscriptions de dérive sont différentes et les carénages de roues sont présents). Comme beaucoup de ses contemporains, sa silhouette est indéniablement inspirée du Ford Trimotor américain et sa conception entièrement métallique le rend apte à affronter des conditions difficiles.

(Coll. Ricco)

Above, a commemorative medal of the mission. It shows the Air du Ténéré route, the silhouettes of the S.P.C.A and the Latil. On the double page, the S.P.C.A 218 shortly before its use by the Wauthier mission (the tailboard inscriptions are different and the wheel fairings are present). Like many of its contemporaries, its silhouette is undeniably inspired by the American Ford Trimotor and its all-metal design makes it suitable for difficult conditions.