



Le 5 décembre 1940, Jean Demozay décolle en alerte sur le Hawker Hurricane Mk.IA « JX-B » (P3395) avec la Yellow Section du No 1 Sqn. Cet appareil est vu ici au mois d'octobre dans son alvéole sur la base de Wittering, avec son pilote habituel le P/O Arthur Clowes dont le palmarès apparaît comme autant de bandes noires sur le ventre de la guêpe ornant le capot. Transféré en 1941 à la No 5 FTS, le P3395 sera réformé après un atterrissage sur le ventre à Ternhill le 24 mars 1942. (coll. famille Demozay)

LES FRANÇAIS LIBRES DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Par Many Souffan (profils de Vincent Dhorne)

Les Britanniques s'apprêtent à commémorer le 75^e anniversaire de la bataille d'Angleterre et rappeler, comme ils savent si bien le faire, la mémoire des 2917 pilotes venus des quatre coins du monde se battre dans un ciel tourmenté pour défendre la liberté. Parmi ceux-là, treize « Free French » venus de l'Hexagone, treize Français libres parmi tant d'autres qui se sont sentis abandonnés et trahis en juin 1940 mais qui ont su transcender le deuil de la défaite en un espoir sans limite. La bataille d'Angleterre en a été la source...

L'appel du 18 juin sur une affiche distribuée après le 27 du mois, jour de la reconnaissance de la légitimité du général de Gaulle par le gouvernement britannique.

(coll. famille Roland de Pange)



REFUSER LA DÉFAITE

Au soir du 7 juin 1940, toute velléité d'une contre-attaque s'envole et la déferlante allemande peut poursuivre sa route victorieuse. Une semaine plus tard, Paris tombe. Le 16 juin, un communiqué demande à l'Armée de l'Air de replier la plupart de ses unités en Afrique du Nord. Le 17 juin, un vieux maréchal auréolé d'un passé glorieux dit aux Français, « le cœur serré », de cesser le combat. Un peu plus tard dans la journée, un jeune général français qui vient tout juste d'arriver à Londres, stupéfait, s'insurge contre « la trahison » du maréchal Pétain. Pendant ce temps-là, des millions de Français errent sur les routes, hagards, dans l'incompréhension to-

tales de la situation. Des voix encore anonymes refusent l'inéluctable et souhaitent continuer le combat. Un seul endroit possible : l'Angleterre.

Certains hommes ont fait leur choix dès le 16 juin. Jean Demozay, interprète de l'Armée de l'Air auprès du No 1 Squadron de la RAF, a rafistolé avec l'aide de mécaniciens anglais un bimoteur Bristol Bombay [1] sur le terrain de Nantes - Château-Bougon. Il écrit à sa mère : « *Ma chère maman. Mon escadrille part en Angleterre et je suis avec eux. Donc ne t'inquiète pas, si tu n'as pas de nouvelles de moi pendant un certain temps...* ». Au même moment dans un petit village du Cher, Jean de Pange, observateur sur Potez 63-11 au GAO 546 [2] voit son avion s'en

Des Hawker Hurricane Mk.IA du No 85 Sqn au-dessus du Kent en octobre 1940. Les appareils volent en quatre sections de trois, une tactique dépassée qui sera la cause de nombreuses pertes.



Hawker Hurricane Mk.IA « VY-M » (V7240) du No 85 Sqn, Church Fenton fin septembre 1940.

Émile Fayolle effectue sa première mission en Angleterre sur cet avion le 25 septembre 1940. Il sera aussi piloté par François de Labouchère pour deux vols nocturnes au mois de novembre. Le No 85 ayant été affecté à la chasse de nuit, le V7240 sera utilisé pour des essais de camouflage, avec les ailes uniquement peintes en noir.



Henri Lafont dans un Hurricane du No 615 Sqn.
(DR)

SPAD 510 « 4 » de l'ERC 572, Oran début mai 1940.



ERC 572
+ ERC 574

= GC III/5
(+ GC V/10)

Par Alain Coste (profil de Thierry Dekker)

Aucune formule mathématique dans ce titre, mais la courte histoire d'un des derniers groupes de chasse créés avant l'armistice du 25 juin 1940. Malgré sa brève existence le GC III/5 va connaître bien des avatars : matériel au départ hétérogène, unité disloquée alors qu'elle est à peine constituée, une seule victoire probable remportée, une méprise qui aurait pu avoir des conséquences plus dramatiques, etc. Et pour étudier tout cela : peu d'archives, des carnets de vols très parcellaires et de trop rares photos... Mais nous relevons le défi ! Le lecteur retrouvera dans ce récit des références à l'histoire des GC I/9, II/9 et I/10 narrée dans AVIONS n° 180 à 182, chose logique vus les mouvements de pilotes à cette époque en Afrique du Nord.

DEUX ANS DE GESTATION

Le réarmement et l'attitude belliqueuse de l'Allemagne durant la deuxième moitié des années trente a très vite des conséquences sur l'Armée de l'Air française. Après un plan II du 24 novembre 1936 ayant amené à la création de groupes régionaux en Afrique du Nord, le 13 septembre 1938 tombe l'instruction 665/EMAA 10 RC. Celle-ci préconise sur 24 mois et en deux tranches la création de dix groupes et huit escadrilles régionales, dont six groupes devant être prêts pour le 1^{er} avril 1939, les autres pour avril 1940. Un projet un rien optimiste vus les manques en personnel et matériel en Afrique du Nord, que ce soit en 1936 ou deux ans plus tard.

Puis, plus de nouvelles avant le 10 novembre 1939 quand le général Vuillemin, commandant en chef

des forces aériennes, écrit au ministre de l'Air Guy La Chambre [1]. Les GC III/4 et III/5 doivent voir le jour le 1^{er} février 1940 « par prélèvement sur le personnel français et étranger de l'Aviation de Chasse des Groupes de Chasse existants » et ce sur des bases restant à déterminer. Lequel ministre répond en chiffrant les problèmes du moment, sans même évoquer les créations ultérieures [2].

D'abord pragmatique, l'Inspection de la Chasse dépêche en Afrique du Nord le capitaine Roussy de Sales qui visite les bases entre le 27 décembre 1939 et le 2 janvier 1940 et émet un rapport daté du 8 janvier. On relève concernant les quatre escadrilles régionales de chasse [3] « Le manque d'homogénéité et la faible valeur d'emploi du personnel... Un matériel dont les performances et l'armement sont insuffisants (exception faite pour l'ERC 574)... ».

[1] n° 1137/1/ORS.

[2] lettre n° 1071 I/IS du 3 décembre.

[3] ERC 571 à Alger, ERC 572 à Oran, ERC 573 à Casablanca, ERC 574 à Tunis.

ADOLPHE PÉGOUD



LE PREMIER AS DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Deuxième partie, par Christophe Cony et Claude Thollon-Pommerol (profils de David Méchin)



Page précédente : très beau portrait d'Adolphe Pégoud devant un Nieuport X en 1915. L'œuvre a été achevée après sa mort, car l'as arbore la Légion d'honneur qu'il n'a jamais pu recevoir. (coll. BDIC)

Le roi de l'acrobatie venu chercher un nouveau Blériot XI à Paris à la fin du mois d'août 1914.

(coll. Christophe Cony)

À LA DISPOSITION DU GQG

Mobilisé le 1^{er} août 1914 au 2^e groupe d'aviation de Reims, le roi de l'acrobatie arrive à son retour en France à la 2^e réserve d'aviation de Saint-Cyr, un dépôt où sont regroupés tous les aviateurs civils désireux de s'engager pour la durée de la guerre. Hélas pour eux, l'armée n'a pas prévu leur incorporation et la plupart d'entre eux se retrouvent aussitôt chauffeurs, mécaniciens ou simples fantassins... La popularité de Pégoud, réserviste de surcroît, lui évite de connaître un tel sort bien qu'il n'ait pas encore son brevet de pilote militaire [1]. Le ministre de la Guerre en personne, Adolphe Messimy, lui confie un biplace Blériot XI-2 équipé par son constructeur d'un réservoir supplémentaire et le charge le 11 août « de répandre sur l'Alsace-Lorraine un document relatant sous son vrai jour les conditions de la rupture entre la France et l'Allemagne [2]. » Parti le lendemain de Saint-Cyr, Pégoud se pose à Vitry-le-François, siège du Grand quartier général où il est rejoint par une automobile portant son mécanicien en premier Léon Lendu ainsi que des rechanges. Le généralissime Joseph Joffre leur fait remettre les tracts imprimés à Paris et les affecte tous deux à l'escadrille HF 7 où ils arrivent dans l'après-midi du 14 août.

Rattachée à la 3^e armée, l'escadrille HF 7 du capitaine Vaudein est stationnée à Verdun. Son équipement n'a rien à voir avec le Blériot de Pégoud puisqu'il se compose de biplans Henry Farman HF 20, ce qui montre bien le caractère extraordinaire de l'affectation du pilote dauphinois... C'est le 16 août que celui-ci accomplit sa mission de « guerre psychologique » en allant lancer les tracts au plus profond des territoires lorrains sous administration allemande, sur un parcours de 300 km à l'est de la ligne Thionville – Metz. Le 18, après deux jours de mauvais temps, Pégoud emmène le capitaine Laborière pour une mission d'observation dans la région de Sierck, de part et d'autre de la Moselle. L'officier signale en rentrant que plusieurs villages sont occu-

pés par l'ennemi, mais aussi qu'il n'a décelé aucune activité importante si ce n'est un convoi d'un kilomètre marchant de Fixem sur Rodemack.

Le lendemain, toujours pour le compte du GQG, c'est le capitaine Burg que Pégoud emmène loin dans les lignes allemandes au-dessus du Luxembourg, jusqu'à Grevenmacher sur la Moselle. Au retour, l'équipage rapporte avoir aperçu entre 09h00 et 09h30 un régiment d'infanterie sur la route de Zoufitten, puis une brigade d'infanterie et un groupe d'artillerie sur la route de Remich vers Luxembourg, un régiment en colonne entre Haute-Kontz et Fixem puis un bataillon d'infanterie à la sortie nord d'Hettange. Selon

[1] Il ne le passera d'ailleurs jamais...

[2] Cherchant à se débarrasser des crimes dont l'accuse la propagande allemande, la France veut prouver qu'il ne s'agit pour Berlin que de prétextes justifiant le déclenchement d'une guerre depuis longtemps préparée...



Pégoud et son mécanicien en second le Sdt Monternier, qui quittera le 1^{er} septembre la HF 7 où il sera remplacé trois semaines plus tard par Jules Valentin.

(coll. Christophe Cony)



BLACKBURN CUBAROO

1000 ch ne suffirent pas !

par Geoffrey Bussy

Le premier prototype du Cubaroo (serial N.166) lors de ses essais à l'automne 1924. Le géant de chez Blackburn est ici équipé d'une torpille de 21 pouces, soit 533 mm de diamètre.
(coll. IWM)

Plus grand monomoteur de son époque, le Blackburn T.4 *Cubaroo* fut conçu à partir d'un nouveau moteur de Napier pouvant fournir 1000 ch afin d'emporter une torpille lourde sur de longues distances. Le cahier des charges 8/21 avait été publié en 1921 et appelait les constructeurs à présenter un avion torpilleur de défense côtière. Le Royaume-Uni était certainement la puissance qui avait le plus développé la guerre aéronavale, en dépit des réticences de l'Amirauté qui ne jurait que par les cuirassés et leurs canons de gros calibre. Durant la Grande Guerre, l'industrie aéronautique ne put certes pas encore fournir des avions torpilleurs réellement efficaces, mais leur évolution était constante depuis une première expérience en 1911.

Après quelques hydravions Short bien trop frêles qui peinaient à s'envoler avec une torpille de 14 pouces (355 mm), le Sopwith T.1 *Cuckoo* constitua le premier avion torpilleur ayant une valeur opérationnelle grâce à sa capacité à emporter une torpille légère Mk.IX de 18 pouces (457 mm) pesant 1000 *pounds* (454 kg) tout en disposant d'une endurance de quatre heures. Il fut commandé en nombre mais n'entra en service qu'au moment de l'Armistice. En février 1918, Blackburn avait été approché pour construire l'appareil sous licence. D'une production totale de 232 machines, Blackburn assembla 162 *Cuckoo* à partir de mai 1918.

Si la torpille Mk.IX de 1000 lb disposait alors d'une charge explosive de 77 kg susceptible d'infliger des dégâts à divers bâtiments, elle s'avérait cependant inefficace contre les plus gros navires de guerre lourdement blindés sous la ligne de flottaison. En conséquence, dès janvier 1918, l'Amirauté émit un cahier des charges pour trouver un successeur au *Cuckoo* qui fût capable d'enlever une torpille Mk.VII de 18 pouces. Cette version Mk.VII mesurait 5,2 m (contre moins de 4 m pour la torpille légère Mk.IX) et pesait plus de 700 kg dont 240 kg de TNT, soit un pouvoir destructeur triplé. Short soumit évidemment un projet, le *Shirl*, et Blackburn participa également au concours avec un *design* propre, le *Blackburd*. Des



prototypes des deux offres furent commandés mais aucun ne se révéla adéquat, tous les deux souffrant d'une manœuvrabilité médiocre. En outre, ils étaient plus lents que le *Cuckoo* même s'ils offraient une autonomie plus importante.

Tandis que des *Cuckoo* supplémentaires étaient achetés en attendant d'obtenir un successeur plus performant, Blackburn n'abandonna pas l'idée et plancha en 1919 sur un nouvel avion torpilleur. Celui-ci émergea à l'automne 1920 en tant que T.1 *Swift*. Développé sur fonds propres, l'appareil donna naissance à une grande famille d'avions torpilleurs embarqués qui allaient établir Blackburn comme l'un

des fournisseurs attirés de l'aviation navale britannique, avec des productions solides... à défaut d'être jolies.

Lorsque le programme d'un grand avion torpilleur côtier fut lancé en 1921, Blackburn y répondit, capitalisant sur son expérience. Le cahier des charges exigeait un appareil terrestre à long rayon d'action apte à emporter une torpille de 21 pouces (533 mm) pesant 1½ tonne, pour attaquer des navires de combat en pleine mer. Seule une machine puissante et de taille conséquente pouvait y répondre. Les performances telles que la vitesse ou le plafond passaient au second plan.

Le Sopwith *Cuckoo* fut le premier avion torpilleur ayant une réelle valeur opérationnelle ; il arriva malheureusement trop tard pour jouer un rôle lors de la Première Guerre mondiale. Sur ce cliché, un T.1 de la No 201 Training Depot Station effectuant un lancement dans le Firth of Forth au cours de l'été 1918.

(coll. IWM)



Avec le *Swift* qui vola en septembre 1920, Blackburn réussit à construire un avion torpilleur embarqué de taille raisonnable, emmené par un Napier Lion de 450 ch, aux capacités opérationnelles concrètes. Il marqua le début d'une lignée et surtout mit fin aux projets d'avions côtiers torpilleurs démesurés comme le *Cubaroo*.

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



NC-3021 BELPHÉGOR

LE MONSTRE DE LA HAUTE ALTITUDE

Par Philippe Ricco (profils de Vincent Dhorne)

L'énorme NC-3021 *Belphégor* piloté par Claude Dellys le 12 octobre 1948, lors de son convoi au CEV de Brétigny.

(toutes les photos : coll. Philippe Ricco, sauf autre mention)

La renaissance de l'aéronautique française après la seconde guerre mondiale donna naissance à toutes sortes d'avions expérimentaux, permettant d'explorer de nombreuses voies nouvelles et rattraper le retard technique accumulé durant l'Occupation. Parmi les initiatives les plus étranges, figure le *Belphégor* de chez Aérocentre, destiné à grimper à haute altitude pour étudier les phénomènes physiques qui s'y produisent. Néanmoins, ce monstre conçu durant la guerre se révéla décevant et fut abandonné dès 1949. Son histoire sombra ensuite dans un profond oubli sur lequel il devient de plus en plus difficile de ramener la lumière. Voici une tentative de récit de son épopée, reconstituée à partir de quelques maigres éléments survivants.

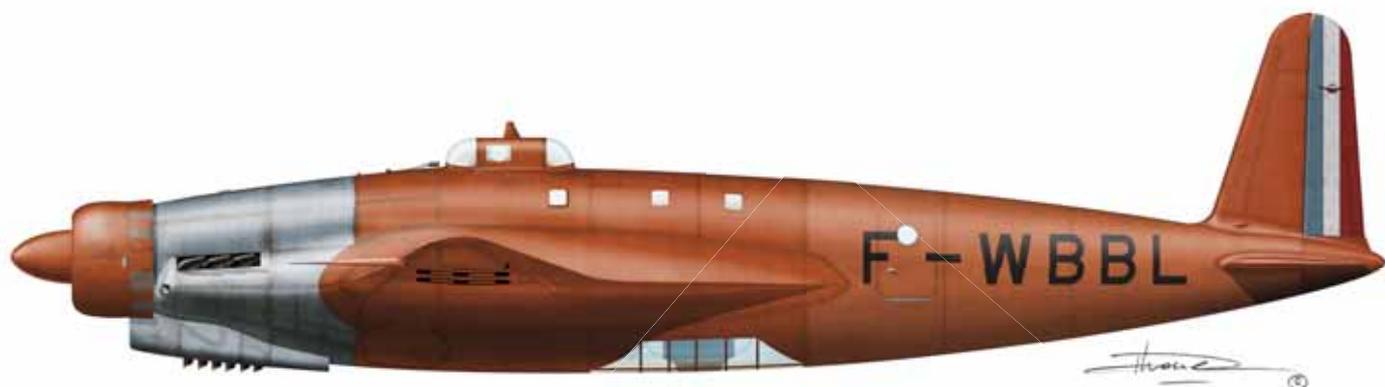
RECHERCHE DE LA HAUTE ALTITUDE

Parmi les expérimentations de l'entre-deux-guerres, la société Farman réalisa de nombreux travaux sur le vol à haute altitude. Diverses réalisations concernant les compresseurs, les moteurs couplés et les cabines

étanches permirent à certains avions Farman d'atteindre des altitudes où la raréfaction de l'air pose à la fois des problèmes d'alimentation-moteur et d'aérodynamique, tout en mettant en difficulté la survie à bord. C'est ainsi que naquirent en particulier les Farman stratosphériques modèles 1000 et 1001.

L'équipe de Marcel Roca avait une grande expérience de la recherche de la haute altitude, qui remontait à l'époque du Farman 1000 pressurisé et compressé que l'on voit ici.





NC-3021-01 *Belphégor*,
Toussus-le-Noble, juin 1946.

