

Ligne directe

Les joies du Fouille-merde

Je viens de me régaler à la lecture de l'article concernant le Fouille-merde, et j'ai failli comprendre le principe de la commande du trim de profondeur. Je n'ai fait que 12h15 sur ce veau que vous avez qualifié de concours Lépine volant, mais saviez-vous que sa flèche négative était une idée géniale pour compenser le poids d'un moteur qui avait pris de l'embonpoint au fil des ans ? Puisque je suis dans le dénigrement : j'ai fait 67h 05 de vieillissement sur son fils : le Norbarbe N. 3400, et, en digne héritier du NC 856, il était (à mes yeux) génial, bourré d'astuces, véritablement STOL, mais hors du temps... et pas fiable. J'imagine sa descendance bourrée d'électronique époque minitel...

Erreur impardonnable dans l'article : la photo de la page 15 n'est pas prise à Sidi Bel Abbes, mais au Djébel Diss : on voit la queue du Joliot Bravo, mais surtout le sable de la plage et les eaux de la Méditerranée, mais que celui qui ne s'est jamais trompé vous jette la première diapositive. Pour me faire pardonner de mon message, j'y joins mon point de vue sur le Fouille-merde.

Yves Le Bec



Lâcher solo en NC. 858

Je suis un des nombreux lecteurs qui suivent votre revue depuis son début. Dans votre dernier numéro j'ai été particulièrement sensible à votre article qui a pour sujet la famille des NC.850, d'autant plus qu'en page 16 j'ai découvert la photographie du NC.858 immatriculé F-BEZX c'est sur cet appareil que j'ai effectué mon premier vol le 1er mars 1970 en tant qu'élève pilote au sein de l'Aéro-Club de Boulogne-Billancourt basé sur le terrain de Saint-Cyr-l'École. À l'époque, c'était l'appareil qui coûtait le moins cher du club (si mes souvenirs sont bons dans les 70 francs de l'heure) et pour les petits jeunes pourvus d'une bourse de pilotage grâce au B.I.A, cela nous autorisait à faire un maximum d'heures. J'aimais beaucoup cet avion qui décollait et atterrissait court et qui, par sa lenteur, me permettait d'admirer les paysages, beaucoup de bons souvenirs. Un grand merci pour ce cliché.

Marcellin Hodeir

Ancien responsable de la Division des archives iconographiques du SHAA

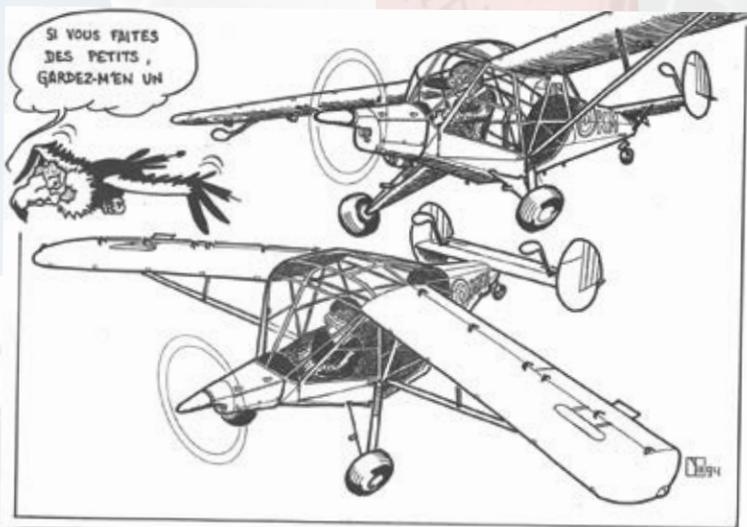
Très cher Marcellin, merci pour votre courriel, votre fidélité, et vos souvenirs.



Expertise et collection

Vous disposez vous aussi d'une pièce aéronautique, de photos, de documents, d'un objet de collection ou d'un insigne sur lequel vous souhaiteriez en savoir plus ou que vous souhaitez simplement partager avec nous ? N'hésitez pas à nous contacter, nous ferons notre maximum pour vous aider. Si vous souhaitez que nous vous aidions pour une identification, une expertise, merci de nous faire parvenir des photos d'une bonne définition avec si possible les détails importants (marques, numéros, etc.).

MC.lesailles@avions-bateaux.com



Mariage à distance

Tout d'abord, je tiens à vous féliciter pour la qualité et le contenu des articles (textes, photos, techniques...) de la revue Les Ailes. J'attends avec impatience de découvrir chaque numéro. Pour compléter vos articles historiques sur la France en Russie, je vous fais part d'une petite anecdote. Malgré les distances, j'ai découvert qu'en mars 1918 un des soldats mécaniciens de la N 581, Omer Grignon, a pu se marier par procuration dans la Sarthe. L'acte stipule bien qu'il était à Volochysk. Je vous joins en complément sa photo, alors qu'il était en permission dans la Sarthe en 1917, peut-être au moment où il a rencontré sa future femme.

Jean-Marc Dorneau

Merci Jean-Marc, pour cette anecdote et le fait de pouvoir mettre un visage sur un anonyme de l'Histoire. Vous découvrirez dans la dernière partie de notre article qu'à quelques jours près, il semble qu'Omer Grignon aurait pu être présent à son mariage.

LE CHOIX DE LA REDAC'

Coup de cœur

Livre de chevet

En 1947, Marc Lissy (ci-dessous) publiait un admirable ouvrage intitulé *Chasseurs, mes frères*. Sous ce pseudonyme se cachait en réalité le lieutenant Marcelin Labas. Breveté en 1936 et rédacteur en chef d'une revue littéraire, il eut une guerre mouvementée. Engagé FAFL en 1940, il déserte pour rejoindre les forces de Vichy en 1941, scandalisé par les combats franco-français. On le retrouve finalement au GC III/6 en 1943. Il fut par la suite commandant de bord au sein d'UTA et auteur de plusieurs ouvrages aéronautiques, dont *L'escadrille des aigles* ou *La 27^{ème} victoire*. *Chasseurs, mes frères* reste néanmoins son chef-d'œuvre sur le fond comme sur la forme.

Il y retrace, parfois romancée, l'histoire du GC III/6 *Roussillon* (rebaptisé *La Province*) alors qu'il y est lieutenant entre 1943 et 1945 : les missions de *Coastal Command* sur P-39 en Algérie, puis celles sur l'Italie du Nord depuis Salon-de-Provence et la transformation, tardive, sur P-47.

Nous sommes loin d'un roman de guerre virile où s'enchaînent les combats aériens (rares de toute façon pour le III/6) et la gloire. Ce sont avant tout les hommes, que ce soient les pilotes ou les mécaniciens, et la vie quotidienne qui sont au cœur de son propos. Derrière les pseudonymes, inévitables quelques années après les faits, il sera facile (parfois) de reconnaître les véritables acteurs de l'histoire. Pierre Le Gloan est *Pierro*, Raymond Clause *Le patron*, le capitaine Yves Rupied *Le Brigadier*, etc. (la liste est facilement trouvable sur Internet). Le style est magnifique, drôle et poétique, donnant une dimension extrêmement humaine à l'histoire et lui faisant dépasser le statut

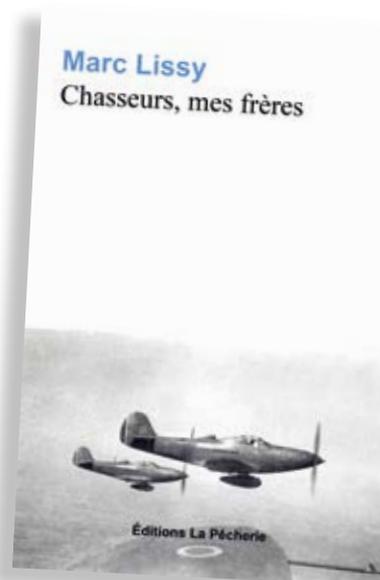
de simple ouvrage de témoignage.

Avec le temps, *Chasseurs, mes frères* est devenu un mythe, une lecture indispensable pour tout navigant de l'armée de l'Air qui, par tradition, se le faisait offrir lors de son brevet. Malheureusement, avec le temps, le filon s'est tari et il était devenu de plus en plus difficile, si ce n'est impossible, de se le procurer si ce n'est à des prix impossibles sur le marché de collection.

Lui même petit-fils de pilote de chasse, **Matthieu Girard** a décidé de lui donner une seconde vie après l'avoir retrouvé dans la bibliothèque de sa grand-mère. Tout en obtenant les autorisations nécessaires auprès des autorités compétentes, il a retranscrit et remis en page le texte original afin qu'il puisse être de nouveau disponible au plus grand nombre. Nous ne pouvons évidemment que saluer cette magnifique initiative qui remet en lumière ce roman, si important dans l'histoire des Ailes françaises.

Disponible sur le site des éditions La Pêcheurie : <https://editionslapêcheurie.fr>. 20 euros.

Chaque livre est imprimé à la commande, il faut donc compter un délai de trois semaines entre la commande et la réception.



de reconnaître les véritables acteurs de l'histoire. Pierre Le Gloan est *Pierro*, Raymond Clause *Le patron*, le capitaine Yves Rupied *Le Brigadier*, etc. (la liste est facilement trouvable sur Internet). Le style est magnifique, drôle et poétique, donnant une dimension extrêmement humaine à l'histoire et lui faisant dépasser le statut



DES VISAGES DE PILOTES TCHÉCOSLOVAQUES À PARIS

Sous la houlette de l'ambassade de la République tchèque et avec la participation de Benoit Colin, le parcours et l'histoire de quatorze pilotes tchécoslovaques vont être mis en valeur au travers de panneaux installés sur les grilles de l'ambassade. Rappelons que ces hommes ont fui leur pays en mars 1939 avant de combattre au sein de l'armée de l'Air puis de la Royal Air Force. L'exposition restituera le contexte et les circuits d'évasion leur ayant permis de rejoindre la France (en s'engageant dans la Légion étrangère) et la Grande-Bretagne, puis leurs rôles, importants, lors de la bataille de France en 1940, de la bataille d'Angleterre et du débarquement en Normandie. Ce sera aussi l'occasion de découvrir les persécutions que certains ont subies après-guerre de la part du régime communiste, les obligeant de nouveau à fuir leur pays. Notre illustrateur, Yann Le Gal, a également participé à la réalisation des profils de quelques-uns des panneaux.

Héros du Ciel, les pilotes tchécoslovaques 1938-1945, du 22 avril à la fin du mois de juin 2024, sur les grilles de l'ambassade de la République tchèque à Paris, 15 avenue Charles Floquet, 75007 Paris.



Loire & Olivier 213

Le bonneteau
des Gueules de raieM.Comas &
P.Ricco

Plusieurs courriers nous ont interrogés sur l'historique des LeO 213 et leur utilisation par l'armée de l'Air. Combien sont effectivement entrés en service ? Quel est celui que l'on retrouve en Espagne ? Pourquoi un n° 2 apparaît au 602^{ème} GIA alors même que ce numéro (F-AIFE) est censé avoir disparu en 1932 ? Quelles pourraient être leurs matricules ? Voici quelques bribes de réponses, malheureusement bien incomplètes...

En haut, au premier plan le S006 n° 6 ou 10. Au second plan le S005 codé 3, qui est ainsi désigné dans les documents du 602^{ème}. Par élimination, il pourrait s'agir du n° 5, 8 ou 13 mais vu les mélanges, c'est hypothétique. (Coll. Bernad)

Above, in the foreground, S006 No. 6 or 10. In the background, the S005 coded 3, which is how it is designated in the documents of the 602nd. By elimination, it could be No 5, 8 or 13, but given the mixtures, this is hypothetical.

Les sources concernant les LeO 213 apparaissent tellement contradictoires qu'il convient de repartir à zéro pour tenter d'y voir clair.

Stricto sensu, onze LeO 213 sont produits entre 1928 et 1931, numérotés de 3 à 13. Les n°s 1 (F-AIFD) et 2 (F-AIFE) ne peuvent pas être considérés comme des LeO 213 (ils étaient dérivés des LeO 21) et sont respectivement détruits par accident en 1933 et 1932. De ces onze appareils, et si l'on en croit les registres civils, il en subsiste neuf en 1934, les n°s 3 et 7 ayant été détruits par accident.

Acquisitions par l'armée de l'Air

La plupart des sources indiquent que ces neuf avions (n°s 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13) ont été achetés par l'Air pour être transformés en appareil de transport dans le courant 1934. C'est très probablement

le cas, mais il semble que cela se soit déroulé en deux lots. Fin 1934, un rapport du Sénat dédié aux questions budgétaires indique ce sont uniquement sept appareils qui « ont été achetés et transformés en avions de transport de troupes pour constituer une escadrille en Afrique du Nord ». Ceci semble être confirmé par un entre filets de presse en date du 7 mars qui souligne qu'après les cessions, il ne reste alors à Air France que deux Lioré de fret. Ces deux appareils - qui ne nécessitent *a priori* pas de transformation - semblent avoir été achetés plus tard. L'un d'eux est probablement le n° 5 qui est retiré du service d'Air France en août. L'autre est inconnu est très certainement celui qui sera cédé aux Espagnols.

En Afrique du Nord

À l'automne 1934, les premiers avions sont livrés à Marrakech et affectés à la 5^{ème} escadrille du

La preuve du micmac des numéros de série et des matricules des LeO 213. Nous avons sur ces deux clichés le S006 codé 2 blanc sur la dérive. À droite, un zoom nous montre que son numéro de série est 10 et ci-dessous n° 6. Difficile d'y retrouver ses petits. Seule certitude, le n° 2 qui apparaît dans le JMO du 602^{ème} GIA est cet avion. Pour l'anecdote, le surnom de Gueule de raie fut donné par les hommes en souvenir de leur nom dans le civil : Golden Ray. (Coll. Ricco)

Proof of the muddle of LeO 213 serial numbers and registrations. These two shots show the S006 coded 2 white on the vertical stabiliser. On the right, a zoom shows that its serial number is 10 and below no 6. It's hard to find your little ones. The only certainty is that No 2, which appears in the JMO of the 602nd GIA, is this aircraft.



UN JET DANS LE GARAGE

En quelques années, monsieur M., a remis dans son état originel et avec un souci du détail inégalé, le Fouga Magister n° 393 datant de 1963, devenu à la fois une merveille patrimoniale, une œuvre d'art et une pièce de collection inestimable. Un projet qui a nécessité un peu d'espace (juste ce qu'il faut), de l'huile de coude (beaucoup), des amis et une femme compréhensive.

**Matthieu
Comas**

*Sauf mention contraire,
toutes les photos © DR & auteur*

En arrivant chez M., qui, vous l'aurez compris, souhaite resté anonyme, la première chose qui frappe c'est la bonne humeur communicative de notre hôte puisqu'on se retrouve rapidement avec une bière en main. La seconde est nettement plus étonnante, car lorsque les stores

de la dépendance du jardin s'ouvrent, on découvre derrière les baies vitrées rien de moins qu'un Fouga Magister CM.170 dans un état de conservation étonnant.

« Allez-viens entre, tu vas voir c'est pas mal ! ». Effectivement. On a devant les yeux un appareil au

Le Fouga Magister CM.170 n° 393 dans son état actuel. Pour des raisons évidentes de place, les ailes sont positionnées au mur, mais, coquetterie technique, une pompe à mains alimente le train de la plus basse et permet donc de le sortir.

Fouga Magister CM.170 no 393 in its current state. For obvious reasons of space, the wings are positioned on the wall, but, as a technical coquetry, a hand pump feeds the undercarriage of the lowest wing, allowing it to be extended.



Fouga magister

n° 393



charme impressionnant. Dans un état impeccable, il n'a cependant pas été refait à neuf et présente donc une patine et quelques traces qui pourraient faire croire à un appareil en service. C'était justement l'objectif initial. D'un clac, les verrières s'ouvrent. Par un branchement externe en 24 volts, l'alimentation électrique est allumée et la bête se met à vivre avec en fond sonore le bruit des génératrices d'instrumentation. Tout s'illumine comme un arbre de Noël : « *Tout marche, il n'y a aucun problème* ». Pour des raisons de place assez logiques, les ailes

sont accrochées au mur, mais le fuselage est là, au complet et dans un état de conservation absolument incroyable¹. « *Il est très exactement tel qu'il était en escadron entre 1965 et 1970. C'est ce que je souhaitais et c'est l'avantage d'une exposition statique puisque je n'ai aucune contrainte. S'il était destiné au vol, il y aurait naturellement des modifications. Je l'ai traité comme un objet de collection et donc en assurant une remise en état avec uniquement les restaurations*

1 - En étant optimiste, présenter un CM.170 entièrement assemblé nécessite une surface au sol d'au moins 220 m².

L'avion tel qu'il a été découvert en 2012. On distingue son immatriculation civile F-GRYD. Il sert alors de réserve de pièces détachées, son potentiel étant épuisé. À ce moment-là, il n'est question que de sauvegarder la partie avant.

The aircraft as it was discovered in 2012. You can see its civil registration F-GRYD. It was then used as a spare parts reserve, its potential having been exhausted. At that point, the only thing to be done was to save the front section.

La partie avant qui a été séparée du reste de l'avion. En matière de préservation aéronautique, la première question à se poser dans un premier temps est, inévitablement, celle des moyens de manutention.

The front section has been separated from the rest of the aircraft. When it comes to aircraft preservation, the first question to ask is inevitably that of handling equipment.



ANDRÉ 1904-1946

NAUDY

Henry-Pierre
Marquis
en collaboration de M.Comas
1^{ère} partie

Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent des archives familiales d'André Naudy.



À Connantre, durant les premiers mois de 1940, André Naudy revient d'une mission à bord de son MS. 406 n° 361 codé Y. Il est accueilli par son homologue de la 4^{ème} escadrille, le capitaine Raymond Clause et le sergent-chef Robert Tourné, lui aussi des Lévriers.

In Connantre, in the early months of 1940, André Naudy returned from a mission aboard his MS. 406 no 361 coded Y. He was greeted by his counterpart from the 4th escadrille, Captain Raymond Clause and Staff Sergeant Robert Tourné, also greyhounds escadrille.

Il ne fait pas très beau en ce matin du 18 avril 1946 à Paris, pourtant, c'est le cœur léger que le lieutenant-colonel André Naudy du cabinet du ministre de l'Air, Charles Tillon, part pour Villacoublay. Cette mission d'inspection à Alger n'est pas pour lui déplaire. D'abord, il se rend en Afrique du Nord en pilotant un gros P-47 *Thunderbolt* qui avec son énorme Pratt & Whitney R-2800 *Double Wasp* laisse loin derrière lui le petit Hispano-Suiza 12Y du Dewoitine 520 qu'il pilotait quelques années auparavant. Ensuite, avant de traverser la Méditerranée, il fera une petite escale dans la région toulousaine, où il pourra revoir sa famille, qu'il compte bien pouvoir faire venir à Paris prochainement. Il laissera l'avion sur le terrain de Salès près de Graulhet (aujourd'hui Graulhet-Montdragon), et de là, il pourra rejoindre son domicile tout proche. Son épouse, Marie-Thérèse et ses deux fils, le grand Michel et le petit Jean-Louis, seront heureux de le revoir. Et puis il reverra ses amis du maquis avec lesquels il a vécu quelques moments intenses en août 1944... Il faut dire que ça a bardé le 18 août à Albi lorsque, à la tête du groupe Lulu, il a, avec une trentaine d'hommes, fixé une partie

Ci-dessous, Paul Gaston Naudy, le père d'André. Gendarme jusqu'au bout des ongles, il inculque à son fils une éducation stricte et républicaine. Il est vu ici durant les années quarante.

Paul Naudy, André's father. A policeman through and through, he instilled a strict, republican upbringing in his son. He is seen here during the 1940s.



de la garnison allemande de la caserne Lapérouse au cours d'un combat épique de plus de trois heures. Malgré leur importante infériorité numérique et matérielle (30 maquisards contre 150 Allemands), deux FM contre des mitrailleuses et des canons), le succès a été au rendez-vous. Les Allemands n'ont pu envoyer de renforts à Carmaux et ont évacué la ville le lendemain après vingt et un longs mois d'occupation. Si les maquisards ont perdu sept camarades, les Allemands ont laissé sur le carreau 78 des leurs, morts ou blessés. Mais ça, c'est le passé et avant, il y a ce petit vol de deux heures pour se rendre dans la région de Toulouse et la météo n'est pas fameuse sur le trajet. André Naudy ignore que ce sera son dernier vol.

André Ludovic Naudy (d'où son surnom *Ludo* dans la Résistance) voit le jour le 19 juillet 1904 à Meyrueis en Lozère où son père Paul Gaston Naudy est gendarme. En 1910, un petit frère, Louis, rejoint la famille¹. Le père d'André, que tout le monde dans le pays appelle de son deuxième prénom, Gaston, n'a pas la réputation d'être un

1 - Il fera une carrière d'officier mécanicien et disparaîtra lors d'un vol de contrôle sur Mosquito en 1948 au départ de Méaulte (ancien terrain Potez).

Sous le signe du



Pur produit de l'école républicaine et venant des classes dites populaires, André Naudy gravit les échelons de l'armée de l'Air durant les années trente grâce à sa persévérance, sa pédagogie et ses compétences techniques. Dépassant les a priori de ses supérieurs, qui n'apprécient pas toujours son comportement et ses manières, il réalise une brillante campagne de 1940, dont il sort blessé, à la tête de la 3^{ème} escadrille du GC II/3. Poursuivant sa carrière au sein de l'armée de l'air de Vichy après l'armistice, il rejoint activement la Résistance en janvier 1943 avant d'être affecté au cabinet de Charles Tillon à la Libération. Découvrons ici la première partie de ce parcours hors norme, jusqu'au 10 mai 1940.

homme facile, gendarme jusqu'au bout des ongles à la ville comme à la maison. À cette époque, au cœur de la France rurale, le rôle du gendarme est de faire appliquer les lois de la République comme celle de la séparation des églises et de l'État adoptée en 1905. S'il s'affiche volontiers comme anticlérical, son épouse est de son côté très croyante. Les deux enfants ont donc cette double éducation, loin d'être paradoxale : républicaine, laïque et catholique. André Naudy ne se plaindra pas de ces principes qui lui forgent le caractère. En 1914, la famille Naudy part pour Graulhet où son père est muté. Le front est loin, mais la guerre impacte durement une société restée très rurale et conservatrice. André va à l'école primaire, publique évidemment, surnommée l'école des tambours et où les hussards noirs de la République veillent soigneusement à la discipline. Il est un bon élève et, en 1918, il passe avec succès son certificat d'études. Son père étant nommé à Gigean dans l'Hérault, il intègre l'école

Caudron C.59 de l'école d'Avord. C'est sur cet appareil et au sein de cette école qu'André Naudy effectue sa formation initiale de pilote en 1929. (Coll. Comas)

Caudron C.59 from the Avord school. It was on this aircraft and at this school that André Naudy completed his initial pilot training in 1929.

pratique d'industrie de Sète. À sa sortie à l'été 1921, il commence à travailler comme dessinateur à la compagnie Bordelaise. Cependant, depuis le début de la Grande Guerre, André nourrit une passion grandissante pour un monde mis à l'honneur durant le conflit : l'aviation.

En médaillon, André Naudy à Cannes durant l'automne 1939.

Inset: André Naudy in Cannes in autumn 1939.



AU RAS DES CRÊTES

Entre 1954 et 1962, les Piper L-21 de L'ALAT, dont on fête cette année le 70^{ème} anniversaire, jouent un rôle clé dans le conflit qui oppose la France au Front de libération nationale algérien. Observation, appui des troupes au sol, protection de convoi, liaison... les petits Piper sont les bonnes à tout faire de l'armée de Terre. Témoignages sur leur utilisation auprès d'anciens pilotes et observateurs du peloton, avion de la 5^{ème} division blindée basée à Mostaganem.

Thomas
Rocher

Piper décollage immédiat ! Il est environ 7 heures le 10 juillet 1959, lorsque l'ordre est donné par le téléphone de campagne au détachement d'Ammi Moussa. Sur le terrain de fortune édifié au pied du massif de l'Ouarsenis, quelques hommes du peloton avions de la 5^{ème} division blindée de Mostaganem préparent le Piper L-21 BM codé AU-G, indicatif *Joliot Golf*. Aux commandes de l'avion d'observation, le maréchal des logis Yves Le Bec¹ met en route, pendant qu'en place arrière le lieutenant Gallet, officier-observateur, déroule ses cartes au 1/25 000^{ème}. Un groupe de rebelles s'est re-

1 - Yves Le Bec était appelé du contingent.

tranché au fond d'un cirque, à vingt-cinq kilomètres à l'est. Les troupes françaises, arrivées la veille, débentent un bouclage par les sommets et le Piper doit les aider à repérer les positions ennemies.

En quelques dizaines de minutes, le binôme rejoint la zone d'opération. Gallet prend contact avec les hommes au sol et guide Le Bec vers le terrain à inspecter. L'équipage plonge dans la cuvette et entame un ratissage de ses moindres recoins, d'un talweg à l'autre, à quelques dizaines de mètres du sol. Lorsqu'un groupe de rebelles est repéré, l'observateur ré-

YVES LE BEC DU MANCHE AU CRAYON

Né en 1935 en Vendée, Yves Le Bec entre au Centre d'instruction des spécialistes de l'ALAT (CISALAT) en 1957. L'année suivante, après l'obtention de son brevet du premier degré de pilote, il est envoyé en Algérie comme appelé. Affecté au peloton avions de la 5^{ème} DB de Mostaganem, il effectuera 865 heures de vol en mission sur L-21BM. De retour dans le civil en 1960, il entreprend une carrière de dessinateur - projeteur au bureau d'études de Kodak. Il termine sa carrière en tant que chef de service plateau technique chez Dräger medical. Retraité actif, il a présidé la Fédération nationale des anciens combattants en Algérie, Maroc et Tunisie (FNACA) du pays Bigouden pendant 12 ans, et est le dessinateur officiel de l'Union nationale des anciens de l'ALAT. Il est le père de Korentine, une Bigouden dont il raconte les histoires en BD depuis 10 ans, et dont les bénéficiaires sont reversés au Téléthon. À propos de son cher L-21, il écrit dans l'album du lieutenant Bleubéret :

« Dois-je préciser que le Piper L 21 BM est mon avion préféré ? Ses commandes sont très souples. Le décollage et l'atterrissage avec un fort vent de travers sont des exercices particulièrement réjouissants. Le vol à basse altitude est un vrai plaisir. C'est un engin rustique et robuste. Il n'a

qu'un seul défaut (nobody is perfect !) : Le Centre d'essais en vol l'a qualifié de « dangereux : centré arrière » ce qui est provoqué par toutes les charges militaires posées à

l'arrière : radios et grenades fumigènes. En conséquence, il faut impérativement garder la bille au milieu ou dans le trou, mais pas à l'extérieur...ou alors c'est la vrille à plat ! Le pilotage aux fesses est bien utile dans ce cas de figure. Le centrage arrière présente cependant l'avantage de tangenter en douceur la planète au retour sur terre. Les trois lignes précédentes sont d'une haute teneur technique. Les pilotes apprécieront ».

Yves Le Bec a publié ses souvenirs en 2012 sous le titre « Joliot Golf ou pilote de Piper en Algérie » (Bleu Ciel Éditions).



DEWOITINE

D. 500

D. 501

D. 510



Au naturel, 1935-1938

D.500 n° 57 (R-056) de la 4^{ème} escadrille du GC III/5 photographié à Lyon-Bron en 1936. Codé 7 blanc sur fond rouge et portant une étoile sur la casserole d'hélice, cet appareil a la particularité comme quelques autres D.500 d'avoir été livré avec son matricule présent sur l'extrados, même si c'est invisible ici.

(Photo © Comas d'après négatif original)

D.500 No 57 (R-056) of the 4th escadrille of GC III/5 photographed at Lyon-Bron in 1936.

Commandée à plus de 350 exemplaires entre 1933 et 1937 (les sorties s'étalent d'avril 1935 à juin 1938, avec la prise en compte du dernier D.510), la famille des Dewoitine 500, 501 et 510 est la plus nombreuse de la chasse française du milieu des années trente. Mécaniquement ces avions sont ceux qui vont rester le plus longtemps en service et donc l'aspect va le plus largement évoluer au gré des textes réglementaires. Nous avons déjà abordé - en partie - la question de leur peinture en unité à partir de 1938 (voir *Les Ailes n° 5*) et nous allons maintenant revenir en arrière en nous penchant sur la période allant de leur mise en service jusqu'à ces premiers règlements. Ce laps de temps, qui s'étale de leur mise en service jusqu'au mi-temps de 1938, est celui où les appareils restent

en aluminium naturel, mais aussi celui des insignes chatoyants. Inutile de dire que notre idée n'est pas ici d'être exhaustifs, mais de vous présenter un panorama original et diversifié¹.

Vernis pigmenté dans le poste

Sur le papier, la famille des chasseurs Dewoitine est à la croisée des chemins puisque les premières commandes interviennent en 1933, au moment où la Norme 2003 n'est pas encore en vigueur, mais avec des livraisons qui n'interviennent qu'à partir de février/mars 1935. Si jusque là, la chasse utilisait du kaki, les Dewoitine inaugurent une dérogation dont ils sont les principaux représentants : entre 1935 et l'été 1938, tous les exemplaires de série, quels que soient les marchés, sortent identiques des usines, c'est-à-dire entièrement aluminium naturel.

Cet aspect se traduit concrètement dans les documents de la fin 1937 concernant les *ravitaillements en enduits, vernis et peinture* qui sont distribués aux unités pour l'entretien de ces avions :

Pour la peinture, seules les teintes tricolores (Ri-

1 - Dans notre prochain numéro, nous traiterons très largement de l'utilisation de D.500 à 510 entre septembre 1939 et juin 1940.



Le D.501 n° 250 (R-280) dans le plus simple appareil au moment de sa livraison. Les marques appliquées en usine se limitent aux cocardes, au matricule et à la dérive dont les inscriptions sont ici proprement réalisées. (Coll. Comas)

The D.501 no 250 (R-280) in its simplest form on delivery. The markings applied at the factory are limited to the roundels, the registration number and the centreboard, all of which are neatly inscribed here.



L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE EN RUSSIE

1803 1919

À partir d'octobre 1917, la mission française en Russie est prise dans le maelström de la Révolution bolchevique qui déclenche une cascade d'événements au milieu desquels les français tentent de surnager : paix unilatérale, offensive des empires centraux, conflit en Ukraine et enfin la guerre civile durant laquelle la France va se rallier à la cause blanche. Le tout sur fond de violences et de pénurie générale.

David
Méchin

Dernière
partie

Le 2 août 1917, peu de temps après que les escadrilles françaises soient de nouveau opérationnelles à Kamnicz-Podolsk, Maurice Denis, pilote à la SOP 582, se distingue de nouveau en abattant un avion ennemi près du village de Skala, ce qui lui vaut la médaille de l'ordre de Saint-Georges de 4^{ème} classe, mais aucune citation française. Pendant ce temps, Lachmann en profite et part à Kiev pour se faire soigner à l'hôpital de la ville et prendre possession d'un nouveau SPAD VII. Il essaie celui-ci le 5 août et décide de rejoindre son escadrille le lendemain. Le voyage aura tout des aventures de Michel Strogoff : le radiateur de l'appareil fonctionne mal et il sera obligé de se poser à sept reprises dans la nature. Lors d'une escale forcée dans un petit village ukrainien, les paysans refusent de le laisser partir, le prenant pour un Allemand. Après

plusieurs télégrammes qui dissipent le malentendu et 24 heures d'immobilisation, il peut repartir et arrive le 8 août 1917 à Kamnicz-Podolsk, de fort méchante humeur si l'on en croit sa correspondance : « *Il me restait à me venger sur les Boches de la malheureuse méprise dont j'avais été victime. Cela n'allait pas tarder !* »

Offensive ennemie et huit victoires

Les chasseurs français multiplient les vols sur la nouvelle ligne de front qui s'établit le long de la rivière Zbroutch, un affluent du Dniestr. Lachmann, à force d'obstination, trouve de quoi ouvrir son score : « *Le 1^{er} septembre, je pars sur les lignes à la recherche de quelque chose. J'aperçois un drachen à Melnetza, 12 kilomètres dans les lignes. Je rentre au champ pour prendre des fusées et repars : je le massacre à bout portant, une seule fusée partant sur les six. En tout, 20 minutes du départ à l'atterrissage !* ». Si les chasseurs français ont l'occasion de fêter leur premier succès officiel, les nouvelles qui arrivent à eux ne sont pas très bonnes. Voulant mater le

1 - Melnetza aujourd'hui Malyntsi. La *Kuk Ballonkompagnie* 22 perd un de ses ballons, ses observateurs, les *LdR* Egon Werthheimer et *Fuerwerker* Frantz Antos se parachutent indemnes.

L'escadrille 581 échoue le 12 août 1917 dans la ville de **Kamienets-Podolsk**, d'où les premières victoires aériennes vont être remportées par le duo Lachmann et Coudouret. Avec les premiers troubles révolutionnaires, les Français vont prendre la direction de Volochyst le 15 novembre 1917. (Coll. Denis)

On 12 August 1917, 581 Escadrille failed at Kamienets-Podolsk, from where the first aerial victories were won by the duo of Lachmann and Coudouret. With the first revolutionary unrest, the French took over Volochyst on 15 November 1917.



L'infanterie de l'Air 1936 1940

Dernière partie

Gaston Erlom
Matthieu Comas
Remy Longetti

diverses, regroupement et réarticulation au sol, connaissance du matériel tel que containers et mise en œuvre des armes collectives. C'est également valable pour les équipages des Potez qui doivent se roder au repérage des zones de saut et au largage des parachutistes et des containers ou des colis. Évidemment, tout doit se faire en complète coordination entre ces navigants et les cadres des CIA. Courant 1938, certains problèmes ne sont toujours pas réglés et d'autres surgissent. Ainsi, en janvier, pour des questions d'infrastructures, le transfert du 602^{ème} GIA d'Alger à Oran est décidé mais reste lettre morte². Autre exemple, lorsqu'il apparaît que

2 - Note confidentiel n° 15/EMAA du 8 janvier 1938, émanant de la Section de l'infrastructure du ministère de l'Air.

Instantané exceptionnel et inédit pris à **Alger au printemps 1939**. Des paras du 601^{ème} et 602^{ème} CIA s'apprentent à embarquer à bord des Potez 650 (au fond, vraisemblablement le n° 10) dont les moteurs tournent. Tous ne sont pas encore casqués et ils portent leur parachute de secours à la main. À quelques détails près (aucune arme n'est par exemple emportée), nous avons ici une vue fugace de ce qu'aurait pu être l'arme aéroportée française en opération en 1940. Au fond, les Potez 25 qui servent eux aussi aux entraînements.

(Coll. privée)

les moyens de transport et de stockage des parachutes en cas de guerre font défaut³.

Mais la question la plus grave reste celle des effectifs. Non seulement l'objectif initial de 175 combattants par CIA n'a jamais été atteint, mais les radiations et les démissions se succèdent au point que « *ces demandes, par leur fréquence et leur nombre risquent de compromettre la mise sur pied complète des deux groupes d'infanterie de l'Air⁴* ». Il est impossible de chiffrer périodiquement l'ampleur de ce phénomène, cumulé aux inaptitudes définitives ou temporaires, car les données d'ensemble font défaut, mais, fin 1939, on en mesurera l'effet global sur

3 - Minute n° 411 du 1^{er} septembre 1938.

4 - Note n° 218-I/O/EMAA du 10 mars 1938 au sujet de la radiation de trois élèves parachutistes.

La rédaction tient à remercier le musée des troupes aéroportées de Pau ainsi que Denis Lassus.

An exceptional, never-before-seen snapshot taken in Algiers in the spring of 1939, as paratroopers from the 601st and 602nd CIA prepare to board Potez 650s (in the background, probably No. 10) with their engines running. Not all of them are wearing helmets yet, and they are carrying their emergency parachutes in their hands. Apart from a few details, such as the fact that no weapons are being carried, this is a fleeting glimpse of what the French airborne army might have looked like on operations in 1940.

