

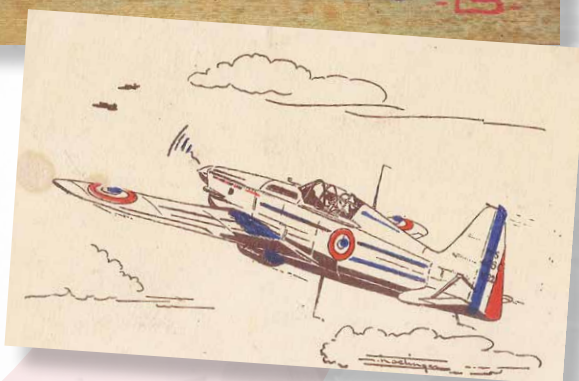
Ligne directe

Dessin de Geo

J'aimerais vous soumettre une demande de renseignement sur un dessin que j'ai acheté voici 30 ans. Je joins quand même deux photos à ce message à tout hasard. Pouvez-vous me dire si vous avez déjà rencontré ce type de dessin avec la signature GEO et qui pourrait être l'auteur ?

Il s'agit d'un dessin sur une planchette en bois. Je ne sais pas de quand il date ni d'où il vient. Je l'ai acheté sur un étal d'un marché aux puces parisien.

Gilles par courriel.



Cher Gilles.

Votre gouache sur bois, représente un Morane-Saulnier 406 plus ou moins stylisé. La signature pourrait correspondre au premier abord à celle de Géo Ham, célèbre illustrateur aéronautique et automobile des années trente. Néanmoins, le dessin interroge sur trois points. D'abord, on ne retrouve nulle part sur d'autres œuvres de Ham une signature avec ce graphisme. Ensuite, le support en bois apparaît inhabituel pour cet artiste. Enfin, le dessin semble extrêmement inspiré, pour ne pas dire plus, du Morane 406 dessiné par Jacques Noetinger pour une série de cartes postales regroupant les appareils français d'avant-guerre (en illustration). Il est donc probable que votre gouache soit un calque réalisé par un amateur, par ailleurs doué, qui s'est amusé à signer Geo.

Bévues et boulettes

Notre dernier numéro comprenait un certain nombre d'erreurs qu'il convient de rectifier. La première se situe à la page 8, puisque nous avons publié en illustration de l'article sur l'ALAT un Sikorski H-34 en opération en Algérie. Belle performance de notre part, puisque cet appareil n'a jamais été en dotation dans l'armée de Terre, l'ALAT étant dotée de H-19.

En page 9, le L-19 est évidemment un Cessna, pas un Piper. Il n'a d'ailleurs rien à voir avec le musée de Dax, mais appartient à un propriétaire privé qui le fait voler depuis Chavenay. Toutes nos excuses aux aficionados de l'ALAT qui ont fait des bonds.

Il y a également eu un sacré mélange de pinceaux dans les matricules et numéros dans le dossier consacré au Farman et particulièrement dans le tableau de la page 40, suite à une mauvaise manipulation informatique. Il en résulte un joli foutoir dans un document censé clarifier les choses.

Dans l'ensemble du tableau, il ne faut évidemment pas lire Farman 221.2 mais 222.2.

Quant aux matricules qui ont perdu père et mère dans la bataille, les voici remis à l'endroit :

- F.221 n° 7 : L-135
- F.221 n° 11 : L-139
- F.222.1 n° 7 : L-149
- F.222.1 n° 9 : L-151
- F.222.2 n° 15 : L-157
- F.222.2 n° 17 : L-159
- F.222.2 n° 21 : L-216

En référence aux pages 45 et 55 : Le Farman n° 15 est naturellement un Farman 222.2 et le n° 11 est un Farman 222.1. Enfin, page 62, le Farman 221 n° 8 n'est évidemment pas immatriculé L-137 mais L-136. Cette boulette nous permet de publier une nouvelle et jolie photo de cet appareil, envoyée par Fabrice Saint-Arroman. Maigre compensation pour ces impardonnables coquilles.

Ceux qui souhaitent une version corrigée du tableau de la page 40 peuvent nous contacter par email : matthieucomas@gmail.com

Merci à tous ceux qui ont relevé ces erreurs et nous les ont signalées : Loïc, Henry-Pierre, Fabrice et d'autres.



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.).

Dans le cadre de futurs articles et dossiers, nous recherchons des échantillons de peinture en bon état de la période allant de 1935 à 1950 (nous contacter pour plus de précisions), si possible avec une taille minimale de 20x20mm.

YVES DU MANOIR

Le Caudron du Prince de l'ovalie



Figure mythique du rugby hexagonal, Yves Le Pelley du Manoir est décédé le 3 juin 1928 sur Caudron C.59 alors qu'il était élève pilote à l'école d'Avord. Des reliques de cet accident viennent récemment d'être mises au jour par Didier Dubant et vont être officiellement déposées à la maison départementale de la mémoire militaire à La Martinerie au mois d'avril.

Yves Le Pelley du Manoir est une figure mythique du rugby français, pas tant pour ses résultats (il n'a joué que quelques matchs internationaux) que pour l'état d'esprit qu'il représentait. Le stade de Colombes, lieu de rencontres internationales importantes jusqu'en 1972, dans lequel des épreuves des JO 2024 se sont également tenues, porte son nom. Chaque année, se tient également le Challenge de rugby Yves du Manoir, dédié aux jeunes. Ce que l'on sait moins, c'est qu'il est décédé lors d'un accident sur Caudron C.59 et alors qu'il était en passe d'être breveté pilote à l'école d'Avord.

Yves du Manoir naît en 1904 et entre à Polytechnique en 1924, alors qu'il s'est déjà fait remarquer sur les terrains de rugby avec le Racing Club de France. Il connaît son premier match sous le maillot tricolore en 1925 et suscite très rapidement l'engouement du public par son style, sa simplicité, sa jovialité et sa combativité. Polytechnicien et aristocrate, il représente donc, dans la perception de l'époque, le génie français dans tout son éclat.

Lorsqu'il sort de Polytechnique, il quitte la fonc-

tion publique, part pour son service militaire et rejoint l'aviation. Sous-lieutenant du fait de son cursus, il obtient d'abord son brevet d'observateur en ballon, puis rempile pour pouvoir devenir pilote. Il est alors à l'école d'Avord, mais continue à jouer et devient capitaine de l'équipe de France à 22 ans, en janvier 1927.

Son parcours s'arrête brusquement le **2 janvier 1928**. Il effectue alors l'un de ses derniers vols de qualification au brevet, un circuit de navigation entre Avord, Romorantin, Châteauroux et Avord. Le temps est mauvais, il perd sa route et tente de se repérer en volant au ras du sol. Il aperçoit une gare, qui est celle de Reuilly dans l'Indre. Il tente de lire dans l'épais brouillard le nom sur la façade, mais son Caudron C.59 percute une ligne de hauts peupliers près du chemin de la Valterie et s'écrase au sol. Les secours interviennent rapidement, mais Yves du Manoir décède quelques minutes plus tard.

Dans l'après-midi se tient à Colombe un match France-Ecosse et ce n'est qu'après la rencontre que ses coéquipiers apprennent l'accident. C'est



Didier Dubant
Matthieu Comas
Peter Gould

À droite, Yves Le Pelley du Manoir en 1925.

Ci-contre l'une des deux photos existantes de son accident. Malheureusement, aucune d'elles ne nous laisse deviner le numéro de son appareil. (DR et Gallica)

Right, Yves Pelley du Manoir in 1925. Opposite is one of the two existing photos of his accident. Unfortunately, neither of them allows us to guess the number of his Caudron C.59.



ADIEU NOUNOU

KC-135

Le 10 décembre dernier, l'armée de l'Air et de l'Espace a annoncé qu'un KC-135RG français venait d'effectuer la dernière mission opérationnelle d'un ravitailleur de ce type, lors d'une mission de l'opération *Chammal* au Levant. Retour sur l'histoire d'un indispensable pilier de la dissuasion et des OPEX françaises depuis plus de 60 ans.

À l'automne 1962, la commande de 12 avions ravitailleurs par la France relève d'un paradoxe. Alors que seuls les Américains sont en train de se doter de cet avion essentiel pour la projection de puissance, la France s'émancipe de son côté en créant sa propre force de dissuasion nucléaire avec les Mirage IVA et des bombes essayées dans le désert algérien. Au même moment, le président Kennedy annonce le 7 juin 1962 que « *Toute aide au développement de la capacité nucléaire française, y compris la vente de KC-135 est une voie sans issue* ». Pourtant, notre pays signe l'acquisition des dits ravitailleurs quelques mois plus tard. Sans cet achat stratégique, la force de frappe aéroportée française n'aurait eu aucune crédibilité, limitée par le rayon d'action des Mirage IVA.

Ainsi, l'armée de l'Air se trouve-t-elle dotée entre février et octobre 1964 de 12 avions **C-135F**, cette désignation particulière révèle la différence avec les KC-135 américains, limités au seul ravitaillement, alors que les appareils français disposent d'un plancher métallique permettant d'utiliser l'avion comme transporteur logistique. Rapidement intégré au sein de la mission de dissuasion nucléaire¹, l'avion s'oriente également vers le ravitaillement de chasseurs bombardiers. Les F-100D de la 11^{ème} escadre de Toul, puis les *Jaguar* et *Mirage F1* mis en service en 1973, deviennent au même titre que les Mirage IVA puis P des clients réguliers de la station-service volante. Tous ces avions déjà mis à la

1 - Les avions servent au sein des escadrons de ravitaillement de vol (ERV).

À la fin des années soixante, la France est devenue une nation nucléaire. Alors qu'un Mirage IV A se ravitaille sur le C-135 F 63-12735, trois autres bombardiers nucléaires attendent leur tour. Cette formation, regroupée pour un exercice d'entraînement, est représentative de la composante aéroportée de la dissuasion française. Tous les avions sont encore en finition alu, avec cocardes de grandes dimensions. (coll. SHD)

At the end of the 1960s, France had become a nuclear nation. As a Mirage IVA refuels on the C-135 F 63-12735, three other nuclear bombers await their turn. This formation, assembled for a training exercise, is representative of the airborne component of the French nuclear power. All the aircraft are still in aluminium finish, with large roundels.

**Benoit
Colin**

Sur le parking d'Istres en mars 1983, les C-135 F entre deux missions. On distingue bien le panier de ravitaillement et le tuyau souple qui pendent derrière l'avion, dispositif utilisé par la France pour le ravitaillement contrairement à l'armée de l'Air américaine qui utilise la perche rigide. (Gauthier, Sirpa Air)

In the Istres in March 1983, the C-135 F between two missions. You can clearly see the refuelling basket and the flexible hose hanging behind the aircraft, a device used by France for refuelling, unlike the US Air Force, which uses a rigid pole.



MORANE SAULNIER MS. 500 n° 85

Matthieu Comas
avec la collaboration
de
Philippe Couderchon
et
Alain Wadsworth

Le MS.500 n° 85 a été exposé dans les années quatre-vingt-dix, son entoilage étant déjà fortement dégradé. La lumière très vive et blanche du flash de cette photo donne l'impression de deux teintes différentes entre les parties métalliques et le reste de l'avion. C'est en réalité un effet dû au vieillissement et au fait que la toile est plus mate et empoussiérée. (© Orlog)

MS.500 no.85 was exhibited in the nineties, when its canvas was already badly degraded. The very bright white light from the flash in this photo gives the impression of two different shades between the metal parts and the rest of the aircraft. This is actually an effect of ageing and the fact that the canvas is more matt and dusty.

Les ailes repliées, le Morane-Saulnier MS.500 n° 85 dort parfaitement à l'abri dans les réserves du *National Air and Space Museum* de Washington. 80 ans après, il est tel qu'il est sorti de la chaîne d'assemblage finale de Vélizy-Villacoublay au début de l'année 1945. Le temps a bien laissé quelques traces, l'entoilage de fuselage est largement déchiré, mais nous sommes face à une pièce historique unique, qui n'a subi strictement aucune modification par rapport à son état d'origine. Comme toutes les reliques de ce type, rarissime en aviation, l'analyser en détail ressemble à la découverte d'une capsule temporelle. Ses conditions de stockage ne permettent pas, aujourd'hui, une expertise méthodique et scientifique, mais nos échanges avec le NASM nous offrent aujourd'hui la possibilité de cerner beaucoup plus précisément cet appareil, son historique et sa fabrication.

Puteaux 1944

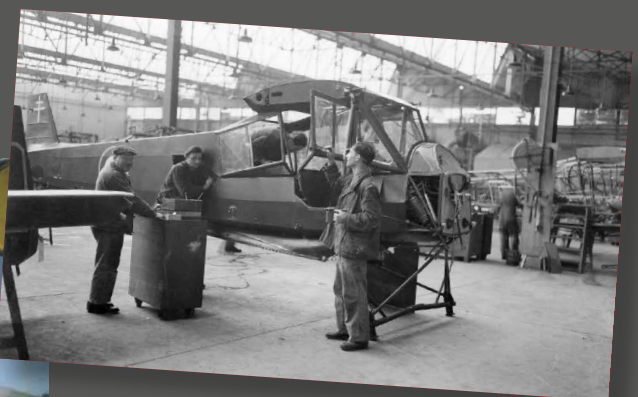
Avant de l'ausculter en détail, commençons par nous intéresser à l'historique de cet appareil. À la Libération, l'industrie française aéronautique qui travaillait pour l'occupant

retrouve sa liberté et est immédiatement remise en activité. Parmi les avionneurs, il y a Morane-Saulnier à Puteaux, dont la chaîne d'assemblage finale est dans les ruines de Vélizy-Villacoublay. Produisant des Fi156 C-7 *Storch*, l'usine livre son dernier avion aux autorités allemandes le 16 août 1944.

Très vite, le travail reprend sous les ordres de la Direction technique et industrielle du ministère de l'Air, qui passe un premier marché (5.459 DIA/1) dès le 28 août 1944, soit trois jours après la Libération de Paris.

Le *Storch* devient le MS.500 *Criquet*, dont le premier est réceptionné par l'armée de l'Air le 12 septembre. Ce n'est que la poursuite des commandes allemandes approvisionnées et les avions sont tout simplement francisés au minimum (instructions, traduction de la notice technique, etc.). Dans le même temps, les sous-traitants reprennent la production de pièces, mais sous leur nom.

Plus largement, cette reprise immédiate de la pro-



La chaîne d'assemblage à Vélizy qui utilise dans un premier temps toutes les fournitures allemandes disponibles. L'impression donnée ici est trompeuse, les conditions de travail sont en réalité extrêmement rudes pour les ouvriers au lendemain de la Libération. Ce cliché date du début 1946 et les bandes d'identification ne plus appliquées. (DR)

The assembly line at Vélizy, which initially used all available German supplies. The impression given here is misleading, as working conditions were in fact extremely harsh for the workers in the aftermath of the Liberation. This photograph dates from early 1946 and the identification strips are no longer applied.

CAPSULE TEMPORELLE

Le National Air and Space Museum de Washington possède dans ses réserves un Morane-Saulnier MS.500 *Criquet* offert par le gouvernement français en 1945. N'ayant subi aucune modification ou restauration tout en étant parfaitement préservé, il est tel qu'il est sorti de l'usine de Vélizy. En faire le tour avec un regard analytique et technique nous offre une fenêtre riche en découvertes sur l'industrie aéronautique de la Libération. Retour en 1945.

EN PARTENARIAT AVEC LE



**NATIONAL
AIR AND SPACE
MUSEUM**

Sur la piste des derniers Lysander français

SECRET

David Upton & Matthieu Comas

Entre 1944 et 1946, quelques Westland Lysander rejoignent le territoire français dans des conditions obscures. Enquête sur ces mystérieux survivants dont l'histoire est inévitablement liée aux services secrets français et britanniques.

Lorsque l'on évoque les Lysander français, les premières images qui viennent à l'esprit sont celles des appareils des *Free French* opérant en Afrique. Mais au-delà de cette histoire, déjà méconnue et complexe, il en existe une autre encore plus obscure, liée aux services secrets français et aux échanges franco-britanniques de l'après-guerre. Ouvrons donc les tiroirs de l'inconnu pour tenter de reconstituer l'histoire des derniers Lysander français.

Barbouzeries et système D

En 1944, l'histoire opérationnelle des Lysander issues des *Free French* s'éteint tout doucement, puisqu'en février, les quatre derniers du groupe *Artois*, stationnés à Douala et Pointe-Noire, sont

définitivement interdits de vol. Mais, au même moment, une autre histoire est en train de s'écrire avec la plus grande des discrétions. Revenons un peu en arrière.

Fin 1943, le gouvernement de Gaulle réside à Alger tandis que les opérations clandestines sur la métropole occupée sont menées depuis l'Angleterre. Cela comporte plusieurs inconvénients pour le Bureau central de renseignements et d'action (BCRA) du colonel Passy qui est basé à Londres. D'abord, la gestion de ces opérations entre Alger et la capitale britannique est complexe, mais ensuite, et surtout, les Français sont totalement dépendants des Britanniques concernant les moyens aériens mis en œuvre.

D'un point de vue pratique, tout ce qui part et arrive de France (message, hommes, etc.) n'échappe pas à

Dans l'album de ROBERT WILLIAME

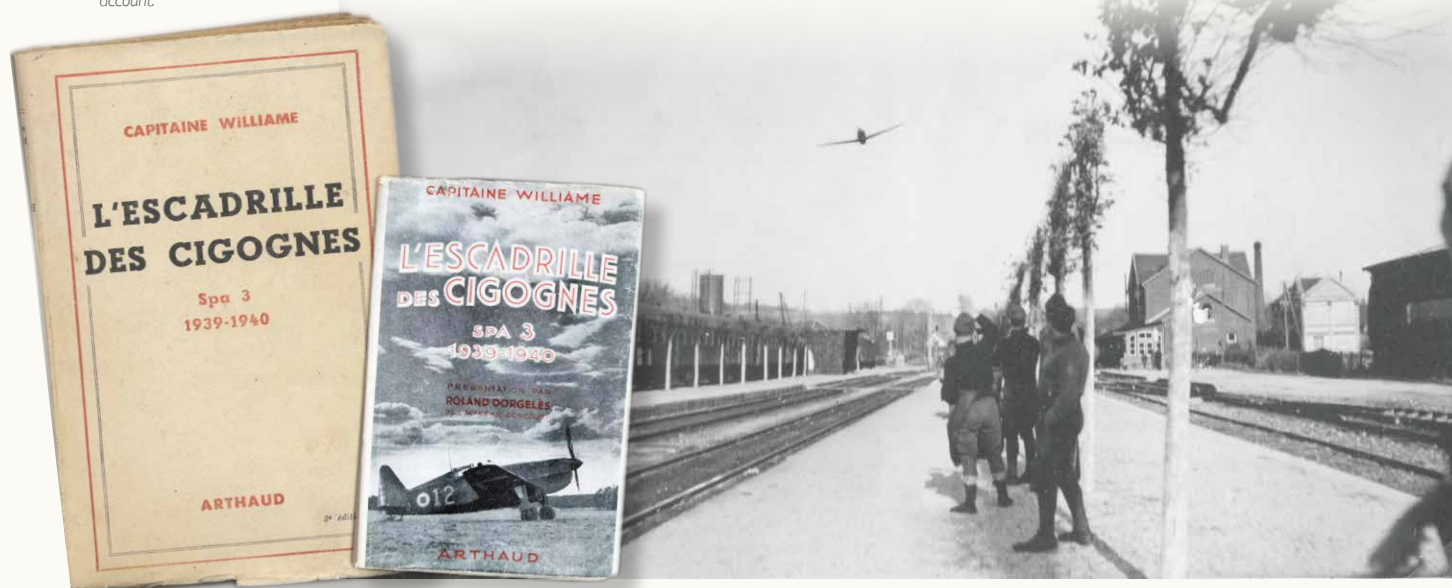
Immédiatement après la défaite de juin 1940, qui l'a vu commander la mythique Spa 3, 1^{ère} escadrille du groupe de chasse I/2, le capitaine Robert Williame rédige *L'escadrille des cigognes*, publiée après son décès en 1941. En parallèle, il constitue un album photographique pieusement conservé jusqu'à aujourd'hui et que nous pouvons feuilleter et commenter avec lui grâce à son texte. Une prise directe sur l'histoire d'un groupe en campagne, mais également sur un homme à part.

Fin août 1939, un MS 406 du I/2 passe saluer des hommes en gare de Beauvais. En dessous, deux éditions de l'ouvrage de Robert Williame. Les disponibilités iconographiques de l'époque font que c'est un Morane du GC II/3 qui est présenté en couverture. Qu'importe, l'important étant bien les mots de Williame qui sont un fantastique témoignage sur la défaite de 1940.

GC II/2 MS.406 over Beauvais station in August 1939. Two editions of Captain Robert Williame's fantastic account.

C'est un album contenant un peu plus de 150 clichés pris entre l'été 1939 et l'armistice de juin 1940 au groupe de chasse I/2. Un souvenir pour la postérité rassemblé par le capitaine Robert Williame qui commande alors la mythique escadrille Spa 3, celle de Guynemer, celle que ses pilotes se doivent d'appeler *l'escadrille* : les cigognes. Né en 1911, Robert Williame est saint-cyrien, puis breveté à Avord en août 1933. Il découvre ensuite la Spa 3, dont il prend le commandement le 11 septembre 1937. À l'issue de la campagne de France, il est épuisé et la glorieuse escadrille est dissoute. Il intègre début octobre le GC III/9 sur Bloch, où il disparaît lors d'un tragique accident le 31 octobre. Durant sa période de repos, entre la fin juin et la mi-août 1940, il constitue ce recueil photographique, très probablement au moment où il prend le temps

de coucher sur papier les souvenirs encore frais de ce qu'il vient de vivre. Son album se pose en un magnifique support visuel à ce qui va devenir un ouvrage mythique : *L'escadrille des cigognes, Spa 3, 1939-1940*, publié par les éditions Arthaud. Les photos lui en donnent dix de plus, mais, lorsqu'il se met à l'écriture, Robert Williame n'a pourtant que 29 ans. Il s'attelle à rédiger un témoignage pour l'Histoire et certainement pas un récit plus ou moins enjolivé, faisant de lui et de ses hommes des combattants de roman. Nous sommes loin, ici, des autobiographies où la réalité est déformée au bénéfice du porteur de la plume. Pourtant, avec son aura de chef, ses 8 victoires - dont six remportées en une seule journée - il aurait pu tirer la couverture à lui et se transformer en héros hâbleur. Il prend la voie opposée.



L'ALOA DE LA JUNGLE



Fabrice
Saint-Arroman

Le MS.500 n'est pas à proprement parler un petit avion lorsqu'on le compare au Piper L-4, auquel il a succédé, ou au Cessna L-19 qui le remplacera. On le constate ici avec le dépannage d'un appareil du 23^{ème} GAOA (code VE) à Seno, au Laos, en août 1952 (peut-être un avion rapatrié par la route à la suite d'une panne en campagne).

(Coll. musée de l'Alat et de l'hélicoptère).

The MS.500 is not a small aircraft when compared to the Piper L-4, which it succeeded, or the Cessna L-19 which replaced it. This can be seen here with the recovery of a 23rd GAOA aircraft (code VE) at Seno, Laos, in August 1952.

Entre 1952 et 1954, la guerre d'Indochine est marquée par la victoire en trompe-l'œil de Na San et la défaite de Diên Biên Phu qui aboutit aux accords de paix et à la scission du pays. Deux batailles où les pilotes et les observateurs des GAOA sont sur la brèche. En coulisse, c'est également la période cruciale où l'aviation d'artillerie quitte la tutelle de l'armée de l'Air pour passer sous la responsabilité de l'armée de Terre. Une transition importante qui se déroule au milieu des combats.

Le mois de janvier 1952 est toujours marqué par les combats de Hoa Binh et de la route coloniale 6 qui relie cette ville à Hanoï. Dans ce secteur, le Viêt Minh constitue pour la première fois de très efficaces groupements de DCA, comportant plusieurs mitrailleuses lourdes. Le 9 janvier, en mission sur cette zone à bord du Morane n° 803 (code UT), le lieutenant Francis Varcin, pilote, est touché par un tir de mitrailleuse et se vide de son sang. Son observateur, le sous-lieutenant Reppelin, parvient à poser le Morane en catastrophe depuis la place arrière et sans double commande. Hélas, il est trop tard pour Varcin qui meurt peu après. En février, pour couvrir l'évacuation d'Hoa Binh (dont la piste

est devenue impraticable, car elle est désormais à portée des mortiers ennemis), qui est réalisée avec succès, les Morane opèreront depuis Ao Trach où une piste a été aménagée à leur intention.

La situation au Tonkin, où Giap ne desserre pas la pression, amène le commandement à déplacer dans la région le 21^{ème} GAOA, qui quitte en février Tourane et le centre-Annam pour rejoindre Cat Bi, près de Haiphong. Pour pallier le vide laissé par ce départ, un détachement aérien d'observation d'artillerie est mis sur pied à Tourane. Il est rattaché avec ses dix Criquet à l'ELA 54, l'unité de liaison du GATAC Centre, dont il partage les installations.

Vers l'autonomie

À force de ténacité, de tractations et d'échanges à fleuret moucheté avec l'état-major de l'armée de l'Air, l'armée de Terre obtient, par un décret signé le 3 mars 1952, le rattachement total de son aviation d'artillerie, qui est désormais dénommée Aviation légère d'observation d'artillerie (ALOA)¹.

¹ - Le décret du 3 mars 1952 précise que « l'ALOA est chargée de la mise en œuvre des matériels légers nécessaires à l'artillerie pour assurer l'observation et la conduite du tir », et qu'elle « fait partie de l'armée de Terre (artillerie) ». Tous les Piper Cub et leurs rechanges encore en compte dans l'armée de l'Air devront être remis à titre gratuit à l'armée de Terre.



Morane-Saulnier MS.500

BON À TOUT FAIRE

Dès le début de leur utilisation par l'aviation d'artillerie sur le théâtre indochinois, les Morane 500 sont employés dans une très grande variété de missions, bien au-delà des seuls réglages d'artillerie qui constituent initialement leur raison d'être en Extrême-Orient. Passons en revue ces missions.



Réglages des tirs d'artillerie

C'est la mission type, avec systématiquement un observateur de l'artillerie en place arrière. La liaison avec la batterie au sol est réalisée grâce au poste radio SCR 509 ou 609. Des tirs de batteries navales sont aussi réalisés, bien que très ponctuellement. Le réglage de tir passe très vite au second plan puisque, par exemple, il ne représente que 1,7 % des missions réalisées en 1951. En outre, le nombre invariablement insuffisant de Morane disponibles fait que de nombreux tirs d'artillerie se font sans leur appoint (4 à 10% des tirs d'artillerie sont réglés par Morane début 1952). L'artillerie se retrouve rapidement frustrée par ce manque d'avions travaillant à son profit exclusif, ce qui était pourtant l'objet même de la mise sur pied de l'aviation d'artillerie fin 1945.

Les observateurs embarqués à bord des Morane sont soit formés au CPOA de Mayence (mais, malgré la qualité de leur formation, il leur manque la connaissance du terrain en arrivant en Indochine), soit ce sont des officiers artilleurs qui deviennent observateurs après environ un an de présence en Extrême-Orient. Ils ont à l'inverse une excellente pratique du terrain, mais une formation aéronautique, souvent basée sur des stages plus ou moins improvisés dans les unités, qui comporte des lacunes.

Ambiance typique de la période indochinoise qui nous montre indirectement la versatilité du MS.500, capable d'opérer dans les conditions les plus précaires. Cet appareil, dont le code est malheureusement caché, appartient probablement au 23^{ème} GAOA puisqu'il est photographié à Xieng Khouang, au Laos, d'où opérait un détachement de ce groupe. On remarque les bandes blanches sur la voilure permettant de repérer l'appareil en cas de disparition dans la jungle. (Coll. SHD)



Courant juillet 1954, alors que les hostilités vont prendre fin, le MS.500 codé TC du 21^{ème} GAOA au roulage sur la piste de Bach Maï. Au fond, le B-26 44 34568 du GB I/19 Gascogne qui a été accidenté le 2 juillet. (Coll. Comas)

In July 1954, just as hostilities were coming to an end, the TC-coded MS.500 of the 21st GAOA taxiing on the Bach Maï airstrip. In the background, B-26 44 34568 of GB I/19 Gascogne, which crashed on 2 July.

Accompagnement de troupes ou de convois

Sur un convoi, la hauteur de vol doit être de 50 mètres au maximum pour pouvoir détecter au mieux tous les obstacles qui pourraient entraver la progression. En accompagnement de troupes, elle est plus élevée, de 50 à 100 mètres. Ces altitudes doivent être revues à la hausse avec l'efficacité croissante de la DCA Viêt-minh, imposant une observation à la jumelle, là où l'œil nu était auparavant suffisant. Lorsque la communication avec les troupes au sol ou le convoi est impossible par radio (SCR 300), le Morane peut en dernier recours larguer un message lesté.

Observation

La meilleure altitude d'observation se situe entre 100 et 150 mètres, là aussi en fonction de la DCA. Les équipages mettent en œuvre des ruses de Sioux pour débusquer leurs adversaires, passés maîtres dans l'art du camouflage. Par exemple, ne pas repasser sur un endroit suspect, mais continuer à l'observer

MS.500 probably belonging to the 23rd GAOA, as it was photographed in Xieng Khouang, Laos, from where a detachment of this group operated. Note the white stripes on the canopy, enabling the aircraft to be spotted if it disappears into the jungle.

LE GROUPE DE CHASSE I/8



Nous débutons avec ce numéro l'histoire complète et inédite du groupe de chasse I/8, allant de ses origines navales à sa dissolution en novembre 1942. Au travers de ses hommes, ses avions, ses chagrins et ses joies et en nous appuyant sur une documentation et une iconographie hors norme réunies grâce au travail passionné de Benoit Colin et à l'expertise de Lionel Persyn, nous allons vous faire plonger au cœur de la vie d'un groupe de chasse.

**Benoit
Colin**

**Lionel
Persyn**

**Matthieu
Comas
(rédaction)**

Tenant ses origines de l'aéronautique navale, la vie du groupe de chasse I/8 s'étend de 1936 à 1942. Six années tourmentées durant lesquelles les hommes, de l'état-major au simple soldat, vont tout connaître.

Le groupe naît en pleine période de réarmement avec le transfert à l'armée de l'Air des escadrilles de l'aéronautique navale, la 3C2 au *Trident* et 3C3 au *Lion bondissant*. Dotés de Dewoitine D.501, les hommes, dont beaucoup sont d'anciens marins, s'entraînent sous le soleil méditerranéen en attendant vainement une modernisation qui tarde à venir. Les premiers mois de guerre sont monotones et ce n'est qu'en janvier 1940 que peut enfin être entamée la transformation sur Bloch 152, qui sera l'avion d'arme pour les mois à venir.

D'abord positionné sur le front est, le groupe est rapidement rapatrié après le 10 mai 1940 pour faire face au Nord. Sans cesse sur la brèche et bénéficiant du renfort de tchécoslovaques et de Polonais, il en-

tame son repli le 11 juin, part défendre la côte ouest et protéger l'évacuation par la rade du Verdon avant de connaître l'armistice à Toulouse-Franczal.

En 46 jours de combats, le GC I/8 engrange 36 victoires sûres, 4 probables et est le groupe le plus titré sur Bloch 152. Huit de ses pilotes sont décédés et trois blessés. Les citations pleuvent, mais la défaite est là. Avec leur trop faible autonomie, les Bloch ne permettent pas la traversée de la méditerranée. Pour les pilotes, débutent de longs mois de disette sous le régime de Vichy et de l'occupant, qui s'achèvent définitivement en novembre 1942. Le I/8 est alors dissous.

C'est cette aventure que nous allons vous compter en détail, comme elle ne l'a jamais été, grâce à un travail collectif à six mains.

Rendons à César ce qui lui appartient, Benoit Colin est le principal artisan de cette œuvre. Petit fils de Pierre Colin, pilote puis commandant du I/8 de juillet 1937 à août 1941, il s'évertue depuis de

BLOCH

131

Peintures & marques de l'armée de l'Air

Matthieu Comas
en collaboration
avec Philippe Ricco



Malheureusement, ce Bloch 131 bordelais ne peut pas être identifié précisément, mais il porte le style de camouflage le plus courant de cette usine avec des ondulations marquées. Le problème de proportion des cocardes d'intrados de cette série est parfaitement visible ici.

(Coll. Comas)

Unfortunately, this Bloch 131 from Bordeaux cannot be precisely identified, but it bears the most common camouflage style from this factory, with pronounced undulations. The problem with the proportion of the underbody roundels in this series is clearly visible here.

Ces trois Bloch du 14^{ème} groupe aérien autonome (GAA, également GAR, futur I/14) présentent trois bariolages d'usine parfaitement distincts et lisibles. Au premier plan, le n° 56 (L-311, 1^{ère} escadrille) porte les ondulations douces typiques de la première série de Déols. Celui derrière lui (non identifié, 2^{ème} escadrille) sort de Bordeaux avec des ondulations plus marquées et nettes. Enfin, le troisième est le n° 25 (E-247, 2^{ème} escadrille) qui fait partie des six exemplaires qui sortent de Déols avec le camouflage quatre tons adopté en décembre 1938.

(Coll. Comas)

These three Blochs show three perfectly distinct factory schemes. In the foreground, No 56 wear the gentle undulations of the first Déols series. The one behind it comes out of Bordeaux with sharper undulations. Finally, the third is No 25, one of the six to leave Déols with camouflage adopted in December 1938.

Entré en service à partir de l'été 1938, le Bloch 131 est le parfait représentant de la dérogation adoptée au même moment, spécifiant le camouflage deux tons à délimitation ondulée, même si les derniers exemplaires bénéficient du nouveau camouflage quatre tons. Première partie, consacrée à ces peintures apposées aux usines de la SNCASO de Déols et Bordeaux.

À premier abord, la question des peintures et marques des Bloch 131 peut apparaître assez simple du fait de leur aspect uni à délimitation ondulée. Mais le diable se cache dans les détails et il est l'un des exemples parfaits du désordre ordonné symptomatique de la période. En y regardant de plus près, plusieurs schémas existent, répondant tous aux règlements fluctuants de la période¹, les derniers produits se voyant même appliquer le camouflage à quatre tons qui est adopté en décembre 1938. En ayant vision très générale, la grande majorité des Bloch 131 répondent à la dérogation du 4 juin 1938 qui impose aux industriels du **vert kaki foncé aux extrados**, du **gris marine clair aux intrados**² « avec des lignes de séparation en zigzag ou ondulées ». La réalité est moins simple, pour plusieurs raisons : D'abord, cette dérogation apparaît exactement au moment où les premiers appareils s'apprentent à

1 - Les Bloch 131 ne sont réceptionnés qu'à partir de l'été 1938, période de transition en matière de camouflage.

2 - Le gris marine clair est déjà en vigueur au sein de l'aéronautique navale, il prendra rapidement le nom de gris bleu clair. Le kaki vert foncé est une teinte spécifique, nous y reviendrons bientôt.

être réceptionnés et il faut l'appliquer en urgence sur les chaînes après la sortie des premiers avions en aluminium, ce qui ne se fait pas sans tâtonnement. Ensuite, il semble que le STRS (service technique de recherche scientifique) oscille entre faire appliquer un patron précis pour les délimitations, ce que l'on trouve sur certaines séries, et le principe du schéma directeur, qui ne doit être respecté que dans ses grandes lignes. Il en est de même pour les différentes marques techniques dont l'application est aléatoire. On va donc assister à une évolution selon les marchés et les lieux de production.

Enfin, lorsque la dérogation instaurant le camouflage quatre tons est diffusée en décembre 1938, beaucoup d'appareils ne sont pas encore réceptionnés³ mais, pour différentes raisons, dont sans aucun doute l'indisponibilité des nouvelles teintes, seul le tout dernier lot de production se le voit imposer. Le seul moyen de s'y retrouver dans les différents éléments contractuels imposés par l'État est d'analyser les avions par marchés et usines.

3 - Précisément 85. Les récapitulatifs du centre de réception des avions de série donnent un chiffre de 136 ex. réceptionnés entre juin 1938 et septembre 1939 sur 142 fabriqués.

