

COURRIER DES LECTEURS



Exposé au Musée de l'aviation polonaise de Cracovie (comme le Caudron CR.714 présenté dans AVIONS 206), ce bombardier Polikarpov Po-2B vient d'être restauré aux couleurs du 2^e régiment polonais de bombardement de nuit « Kraków », qui combattit sur le front de l'Est en 1944-1945 jusqu'à la prise de Berlin. L'unité fut dissoute dans les années 1990 ; elle était alors basée à Goleniów, près de Szczecin et volait sur MiG-21. C'était le dernier régiment de chasse de la force aérienne polonaise à disposer d'une capacité nucléaire : une bombe atomique de 500 kg baptisée *Natacha* pouvait être emportée sous un des pylônes d'ailes, ce qui nécessitait dans ce cas la dépose des trappes du train d'atterrissage.

(photos Wojciech Luczak)

AVIONS 206 : le jour le plus long

« Puis-je encore, sans trop vouloir importuner, vous faire part de quelques compléments d'informations qui, éventuellement, peuvent intéresser concernant la suite de l'excellent article sur le 6 juin 1944 ?

-Page 15. Il n'y a pas à s'étonner que des F-6C du 10thPRG/15thTRS aient obtenu des victoires ; s'agissant d'appareils effectuant des reconnaissances tactiques armées, ils étaient donc à même de saisir les opportunités qui se présentaient à eux. Les F-6, quelque soit le type, conservaient l'armement des P-51 dont ils étaient issus. En parallèle et à titre d'exemple, on peut citer le No 268 Sqn qui, avec ses Typhoon, effectuait les mêmes missions. En ce qui concerne le 1/Lt O'Nan, P-51B « HO-E », il n'est pas tué mais fait prisonnier.

-Page 17. À noter que le 1/Lt Steppe, P-51B « QP-M », était l'ailier de Sobanski qui, lui, était le C/O du 334th FS. Par ailleurs, la dernière phrase au bas de la page ne reflète pas tout à fait la réalité. Si, effectivement, le 4th FG perd 10 appareils, 7 pilotes sont tués, 2 faits prisonniers et 1 en réchappe : le 1/Lt Harold H. Fredericks, P-51C 42-103287 du 334th FS, abattu par la *Flak* vers 14h45 près de Dreux ; il évite la capture et rejoint l'Angleterre.

Pour faire suite à la biographie d'Adolphe Pégoud parue dans AVIONS n° 206 et 207, voici un cliché pris à Buc le 2 septembre 1913. On y voit, en haut à gauche, Pégoud exécutant sur son monoplan Blériot le « Looping the Loop » devant la commission de l'Armée française.

(coll. Christophe Cony)





SEAFIRE CONTRE ZERO : LE DERNIER COMBAT

Par Andrew Thomas (traduit de l'anglais par Michel Ledet)

À la fin de l'année 1944, le Japon est littéralement assiégé par les forces aériennes américaines. Ne voulant être en reste, les Britanniques mettent sur pied le 22 novembre une puissante *British Pacific Fleet* (BPF) pour prendre part à l'assaut de l'archipel nippon. Au début de 1945, cette flotte commandée par l'amiral Bruce Fraser établit sa base principale à Sydney, en Australie ; elle comprend une large panoplie de navires de guerre, dont des cuirassés et leur escorte ainsi qu'une flotte de ravitaillement conséquente désignée *Fleet Train*. Cependant, son atout principal se compose de plusieurs porte-avions blindés. Bien qu'embarquant moins d'avions que leurs congénères de l'US Navy, ceux-ci vont rapidement prouver leur efficacité, notamment lors des attaques suicide japonaises dans les eaux d'Okinawa et du Japon, leur pont résistant beaucoup mieux aux impacts.

Le porte-avions HMS *Indefatigable* pénètre dans le port néo-zélandais de Wellington après les opérations contre le Japon. Sur son pont, on distingue à l'avant les Seafire des No 887 et 894 NAS, suivis par les Firefly du No 1772 NAS et les Avenger du No 820 NAS.
(coll. NZ National Library)

La BPF se crée une base avancée sur l'atoll de Manus, dans les Îles de l'Amirauté où, en juin 1945, les porte-avions *HMS Formidable*, *Victorious* et *Indefatigable* sont rejoints par l'*Implacable* en vue des opérations contre le Japon ; l'*Indomitable* se trouve alors en réparation et maintenance en Australie tandis que l'*Illustrious* vogue vers la Grande-Bretagne. Bien que de taille réduite par rapport aux standards américains, la BPF constitue un renfort bienvenu ; le 17 juillet, cette flotte rejoint au large du Japon la 3^e

Flotte de l'amiral William « Bull » Halsey, désignée *Task Force* (TF) 57. Les porte-avions américains de la TF 38 ont quant à eux débuté les opérations contre le Japon une semaine plus tôt. Le 20, l'*Indefatigable*, amenant les 70 avions du 7th *Carrier Air Group* arrive avec la TF 57 ; son parc aérien comprend les chasseurs Supermarine Seafire du No 887 *Naval Air Squadron* (Lt/Cdr Nigel Hallett) et du No 894 NAS (Lt/Cdr James Crossman). Ces deux unités forment le 24th *Naval Fighter Wing* dont « Buster »





Hallett assure le commandement. Ce pilote expérimenté a remporté six victoires sûres et une probable en Méditerranée en 1941-1942.

Les appareils de la TF 57 effectuent des attaques contre les terrains d'aviation et le trafic maritime japonais, notamment à Shikoku et en Mer Intérieure le 24 juillet. Les Seafire de l'*Indefatigable* prennent part à ces actions car ils peuvent être équipés de réservoirs externes plus grands et tout comme ceux de l'*Implacable*, leurs missions ne se limitent plus à la couverture aérienne. Le même jour, les avions

britanniques endommagent le porte-avions d'escorte *Kaiyo* et coulent d'autres navires plus petits. On peut mesurer l'intensité des opérations en notant que 264 missions offensives et 135 autres défensives sont accomplies le 27 juillet 1945. D'autres attaques sont menées par la TF 57, toujours contre des terrains d'aviation et le trafic maritime ennemi, entre le 28 et le 30 juillet mais les opérations sont handicapées par la météo défavorable qui marque le début de la saison des typhons. Ce mauvais temps va durer jusqu'au 9 août. La première bombe atomique est larguée sur Hiroshima le 6 août, suivie par une seconde le 9 sur Nagasaki.

Pendant les jours suivants, les avions de la TF 57 effectuent de nouvelles attaques contre les terrains d'aviation et le trafic maritime au nord d'Honshu et au sud d'Hokkaido, totalisant plus de 500 sorties en deux jours. Parmi les pertes, citons le commandant du No 894 NAS qui est abattu et fait prisonnier lors d'une attaque contre Onagawa ; il aura cependant la chance d'être libéré le mois suivant. La flotte se ravitaillera le 11 août mais les attaques du lendemain sont annulées à cause du mauvais temps ; les Japonais étant sur le point de capituler, tous les porte-avions britanniques sauf un retournent à Sydney pour s'y ravitailler et donner du repos aux équipages. Seul l'*Indefatigable* et ses navires d'escorte demeurent sur place. Ils se joignent au 3^e *Fleet Carrier Group* du vice-amiral John S. McCain [1], avec les porte-avions USS *Essex*, *Randolph* et *Wasp*, les unités aériennes poursuivant leurs attaques, concentrées autour de Tokyo le 13 août (usine chimique d'Onagawa).

Supermarine Seafire L.III « S 146 » (serial PR256) Merry Widow du Sub/Lt Richard H. Reynolds, No 894 NAS embarqué sur le HMS *Indefatigable* en avril 1945.

Avec deux Zero abattus le 1^{er} avril (plus un endommagé) et un troisième le 4 mai, R.H. Reynolds est le seul as sur Seafire de la Royal Navy. Il avait en effet déjà descendu deux hydravions BV 138 le 22 août 1944 dans l'Atlantique Nord.

[1] Grand-père du sénateur John S. McCain III, vétéran de la guerre du Viêt Nam et ancien candidat républicain à l'élection présidentielle américaine (2008).

Portant toujours des marques européens sur la voilure, qui a certainement été remplacée, ce Seafire du 24^e Naval Fighter Wing termine sa course sur le nez.
(coll. M. Davey)



6 JUIN 1944 : LE

Cinquième et dernière partie, par Christophe Cony (profils de Pierre-André Tilley et Thierry Dekker)



Un planeur Horsa emportant des hommes de la 6th Airlanding Brigade au décollage derrière un Armstrong Whitworth Albemarle lors de l'opération Mallard.
(toutes les photos : USAF, sauf autre mention)

DES RENFORTS AÉROPORTÉS VERS L'ARRIÈRE DES PLAGES

L'état-major allié a prévu de lancer une deuxième vague d'aéroportés en début de soirée du 6 juin, afin de renforcer en hommes et surtout en matériels lourds – canons anti-char, mortiers, jeeps, blindés et chars légers – les trois divisions qui ont été parachutées durant la nuit en arrière des plages du débarquement. Pour ce faire, trois opérations sont montées ; elles sont respectivement désignées *Mallard* pour la 6th Airborne britannique, *Keokuk* pour la 101st Airborne et *Elmira* pour la 82nd Airborne américaines. Les avions de transport et leurs planeurs vont pouvoir bénéficier de la protection de plusieurs dizaines de Squadron de chasse de la RAF et de l'USAAF, puisqu'ils opéreront encore à la lumière du jour.

OPÉRATION MALLARD

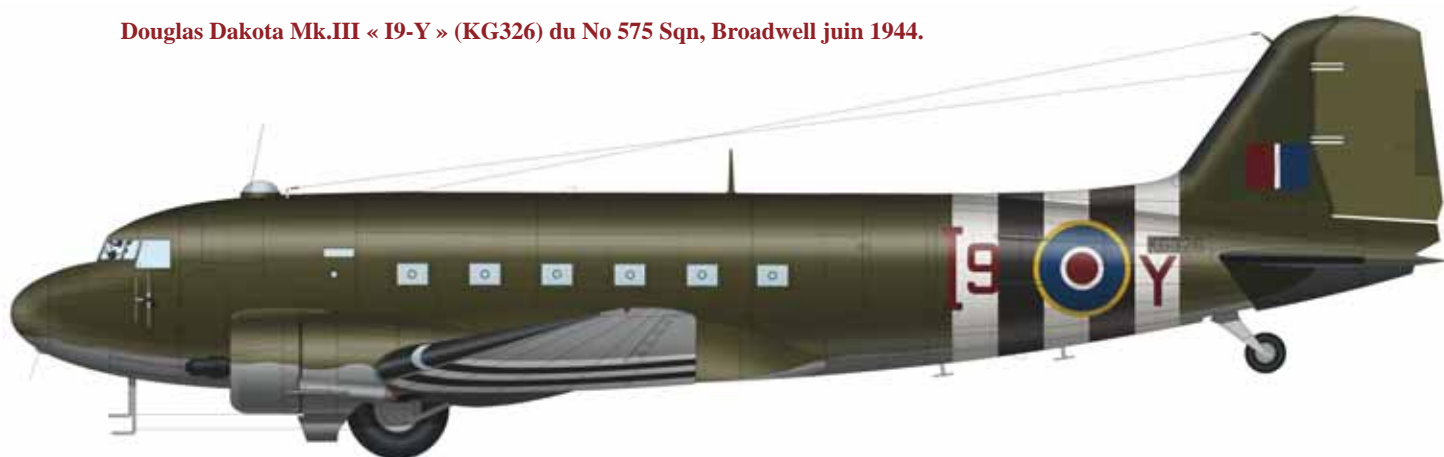
Celle-ci engage 256 avions des No 38 et 46 Group de la RAF dont les équipages sont rentrés peu avant l'aube des premières sorties du Jour-J (opération *Tonga*). Les hommes ont eu droit à un court repos tandis que les mécaniciens réparaient et ravitaillaient leurs appareils afin de les tenir prêts pour la fin de l'après-midi. Le dispositif est chargé d'amener 226 planeurs moyens Horsa et 30 planeurs lourds Hamilcar sur les Landing Zone « N », à l'est de Ranville et « W », au sud-ouest d'Ouistreham. Ce sera la plus importante opération de planeurs du débarquement.

La LZ « N » va être ravitaillée par les Dakota venus des bases de Broadwell et Down Ampney ainsi que les Albemarle de Brize Norton. Le Squadron Leader

Missions de planeurs GB du 6 juin 1944 en soirée (<i>Mallard</i>)					
N°	Base	Zone et heure d'atterrissage	Squadron	Nbre avions/planeurs	Unités transportées
4	Broadwell	LZ « N » à 21h00	512/575 Sqn	35 Dakota + 35 Horsa	1 Royal Ulster Rifles
	Harwell	LZ « W » à 21h00	295/570 Sqn	39 Albemarle + 39 Horsa	2 Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry + 195 Field Amb
	Down Ampney	LZ « N » à 21h06	48/271 Sqn	35 Dakota + 35 Horsa	1 Royal Ulster Rifles
	Keevil	LZ « W » à 21h07	196/299 Sqn	32 Stirling + 32 Horsa	2 Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry
	Brize Norton	LZ « N » à 21h12	296/297 Sqn	36 Albemarle + 36 Horsa	Armd Recce Regt + EM de la 6 Airlanding Bde
	Fairford	LZ « W » à 21h13	190/620 Sqn	35 Stirling + 35 Horsa	Cie A du 12 Devonshire Regiment + Airlanding Lt Btrie
	Tarrant Rushton	LZ « N » à 21h20	298/644 Sqn	32 Halifax + 30 Hamilcar et 2 Horsa	Armd Recce Regt
Total : 244 avions + 214 planeurs Horsa et 30 planeurs Hamilcar					

JOUR LE PLUS LONG

Douglas Dakota Mk.III « I9-Y » (KG326) du No 575 Sqn, Broadwell juin 1944.



Daniell, pilote d'un des Dakota du No 48 Sqn stationnés à Down Ampney, se souvient : « Le gros de la force de planeurs a décollé à 4 heures dans l'après-midi du Jour-J et nous étions heureux d'avoir l'opportunité de voler de jour au-dessus de la tête de pont. (...) Sortis sur la piste nous avons vérifié nos appareils, discuté avec les pilotes de planeurs et les hommes qui les accompagnaient, les servants d'un canon de campagne – dix-huit d'entre eux étaient à bord du planeur dont j'avais la charge. Entre parenthèses, la charge totale de chacun de ces planeurs Horsa était presque de 3 tonnes ½. (...) En nous retournant, nous avons eu un aperçu de la grande bataille qui se déroulait dans les faubourgs de Caen. Quelques éclats de DCA ennemie commençaient à nous encadrer. Un des appareils de notre flight s'enflamma. Deux hommes s'en parachutèrent et atterrirent dans la rivière Orne tandis que la machine en feu, avec le pilote toujours aux commandes, virait

pour aller atterrir sur le ventre près des planeurs [1]. Alors que je repartais vers le large à basse altitude, je vis un Stirling [2] et deux planeurs « à la baille ». De retour à la base, nous avons appris que l'atterrissage des planeurs était considéré comme un grand succès. »

À Broadwell, ce sont près de quarante Douglas Dakota des No 512 et 575 Sqn qui s'ébranlent avec leurs Horsa à 18h37. Le KG434 du No 575 Sqn s'écrase sur la piste mais son planeur, piloté par le S/Sgt Harry Howard, réussit à se poser sans dommage ; attaché à un autre Dakota, il repartira en dernière position. Finalement, 37 attelages franchissent la côte française peu avant 21h00. Trente-cinq Horsa sont largués avec succès sur l'objectif, malgré l'intervention de la Flak qui endommage deux « Dak » du No 512 Sqn dont l'un, le FZ690, doit amerrir dans la Manche au retour.

[1] Dakota Mk.III serial FZ667, du No 271 Sqn, abattu au nord de Caen.

[2] Vraisemblablement le LJ855 du No 299 Sqn cité plus loin.



« Les anges aux visages sales »... Des parachutistes de la 6^e brigade aéroportée britannique sourient au photographe à la porte de leur Horsa, peu avant le lancement de l'opération Mallard.



Charles Nungesser photographé le 22 mai 1916, toujours appuyé sur sa canne. Derrière lui, deux des Nieuport XVI qui vont participer à la fameuse mission anti-*Drachen* : à gauche le N951 à capot foncé et à droite le N938 « 69 M » qui appartient à l'escadrille N 69. (coll. Albin Denis)

CHARLES NUNGESSER À VERDUN : L'ÉTOFFE DES HÉROS

[1] Service des fabrications de l'aviation.

[2] Réserve générale de l'Aéronautique.

[3] D'après le JMO de la N 65 et l'état nominatif des militaires du personnel navigant de l'Aéronautique tués, blessés ou disparus aux Armées durant le mois de février 1916. Certaines sources donnent la date du 29 janvier 1916 pour cet accident, peut-être par confusion avec l'accident sur Caproni.



Portrait du S/Lt Nungesser en 1916. (coll. Gallica)

Par Marc Chassard, avec la collaboration de Christophe Cony et Bernard Klaeylé (profils de l'auteur)

À peine remis d'un très grave accident, l'adjudant Charles Nungesser rejoint l'escadrille N 65 et se jette sans retenue dans la bataille de Verdun. Des combats, des victoires, des opérations chirurgicales... Insensible à la douleur et à la fatigue, jamais de « burn-out » pour cet athlète hors du commun ! Quatre mois d'un parcours héroïque et chaotique...

DÉBUT 1916 : DEUX ACCIDENTS EN TROIS SEMAINES

Au début de l'année 1916, l'adjudant aviateur Charles Nungesser n'est plus un inconnu. En effet, il s'est fait remarquer l'année précédente en remportant ses deux premières victoires aériennes. Il a obtenu son premier succès sur Voisin le 31 juillet 1915 avec le mitrailleur Gaston André, alors qu'il était pilote à l'escadrille VB 106. Détaché le 31 août au SFA [1] de Lyon, il est affecté le 1^{er} octobre à la CEP 115, une escadrille de bombardiers Caproni qui n'existe pour l'heure que sur le papier puisqu'elle ne sera effective que le 9 novembre. Il est donc probable que Charles rentre à la VB 106, qui comporte une section de Caudron G.4 (future escadrille C 66) et une section de chasse qui deviendra la N 65. De nouveau détaché le 28 octobre, mais cette fois au sein de la N 65, il effectue des vols de garde sur monoplan Nieuport dans la région de Nancy. Le 28 novembre 1915, il parvient à abattre un biplace Albatros, signant ainsi sa deuxième victoire.

Les premiers trimoteurs Caproni tardant à arriver, Nungesser continue à voler pour le compte de l'escadrille N 65 qui stationne comme la CEP 115 à Malzéville. Mais la chance tourne. Lors d'un vol d'essai sur le Caproni CEP 1 n° 10, le 19 janvier 1916, Charles se blesse quand l'appareil capote en heurtant un muret alors qu'il effectue un atterrissage en campagne près de Pont-à-Mousson. Victime de multiples contusions comme les deux autres membres de l'équipage, le lieutenant René Itier (pilote instructeur) et le soldat Marcel Noël (mécanicien), il est admis pour quelques jours à l'hôpital.

Le 30 janvier, il part pour Paris par la voie des airs. Durant son séjour à la RGAé [2], on lui propose de tester un nouveau monoplan de chasse biplan, le Ponnier M1. L'avion s'avère dangereux et instable. Lors du vol d'essai, le 6 février [3], Nungesser perd le contrôle de l'appareil qui s'écrase au décollage. Dans les débris du Ponnier (vraisemblablement le PO.5), l'aviateur est vivant, mais inconscient et très grièvement blessé. Le pronostic des médecins est extrêmement réservé. Charles est dans le coma. Il



NC-3021 BELPHÉGOR

LE MONSTRE DE LA HAUTE ALTITUDE

Deuxième partie, par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard)

Une belle vue en vol du *Belphégor* dans sa version définitive, avec carénage dorsal, au cours de son vol de convoyage vers le CEV le 12 octobre 1948. Les différences de revêtements sont bien visibles.

PASSAGE AU CEV

Si l'on sait fort peu de choses sur le déroulement des essais menés par la SNCAC durant cette année et demie entre l'été 1946 et fin 1948, les dernières étapes de sa carrière ont heureusement laissé plus de traces. Ce n'est que le 12 octobre 1948 que Claude Dellys convoya en vol le *Belphégor* de Toussus jusqu'à Brétigny, où le CEV, service de l'État, le prit officiellement en charge. Après les vérifications d'usage et la traditionnelle pesée, il fallut procéder à quelques corrections et contrôles supplémentaires : remplacement d'un pneu et de l'accumulateur hydraulique des volets, pose de ceintures attache-pilote, etc. L'appareil accusait alors 8640 kg à vide, pour un total de 10 910 kg avec les pleins complets d'essence,

d'huile et d'eau. Les premiers points fixes purent avoir lieu le 17 décembre, mais de nouveaux contrôles s'avérèrent nécessaires, concernant les verrouillages du train escamotable, la mise au point du mécanisme de dégivrage de l'hélice, ou encore le remplacement d'un inhalateur d'oxygène. De nouveaux points fixes le 24 janvier 1949 furent suivis d'un vol de contrôle par le pilote du constructeur, qui ouvrit la voie à l'installation des équipements d'essais pour la mesure des débits du système de pressurisation de la cabine. Le 1^{er} février, la SNCAC procéda à un ultime vol d'une heure, au cours duquel il effectua des passages à la tour pour étalonner les instruments de vol.

Le 3 février 1949, le CEV put enfin effectuer le premier vol officiel, assuré par le pilote du constructeur

GAO 548

DE L'ALSACE À L'ITALIE

Première partie, par Matthieu Comas (profils de Yann Le Gal)

Né à Fayence, le GAO 548 va passer la « drôle de guerre » séparé entre Épinal et Strasbourg avant de rejoindre le Sud pour participer à la campagne contre l'Italie, après sa transformation sur Potez 63.11. Petite histoire d'une unité méconnue...

AMY JOHNSON, LA ROMANTIQUE DE L'AIR



Le DH 60G G-AAAH Jason, à bord duquel Amy Johnson a réussi le raid Angleterre – Australie en 1930, est aujourd'hui exposé au Science Museum de Londres. On notera la couleur vert bouteille exigée par son pilote !
(photo Marie Latteur)

Première partie, par Jean-Louis Roba

« *Qu'importe que l'on viole l'histoire pourvu qu'on lui fasse de beaux enfants !* ». Telle aurait été la réponse péremptoire – et de mauvaise foi – d'Alexandre Dumas à ses détracteurs lui reprochant ses libertés historiques, ses approximations douteuses et ses anachronismes [1]. Du 17 mai au 31 août 2014, le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget a consacré une exposition dédiée à l'aviatrice britannique Amy Johnson au moment-même où une bande dessinée avait l'ambition de décrire de manière plaisante la vie de cette jeune femme injustement négligée jusque-là par le public francophone. Cette excellente initiative a cependant été gâchée par des excès « à la Dumas ». Ainsi, dans cette BD par trop romancée, on « apprend » (à la stupeur des lecteurs avertis) que Johnson fut victime d'une « belle et blonde espionne nazie [2] » (sic !) venue voler les plans du Mosquito (re-sic !). Pourquoi donc la pauvre Amy devait-elle voir dévoyer de la sorte la fin de sa vie alors que sa carrière se suffit à elle-même et dépasse moult romans d'A. Dumas [3] ?

AVANT L'AVIATION

Amy Johnson voit le jour le 1^{er} juillet 1903 à Kingston près de Hull, dans le comté du Yorkshire. Elle est de la lignée d'une aimable famille petite bourgeoise. Son père, initialement modeste commerçant, a réussi à développer son industrie et bénéficie d'une certaine aisance. Désireux d'avoir un héritier mâle, il « s'obstine »... mais aura finalement quatre filles. L'une d'elles, Irène (la plus jolie), particulièrement évaporée, veut devenir actrice « ou quelque chose comme cela ». Amy, elle, est plutôt garçon manqué. Un peu dépassé par une progéniture légèrement indisciplinée, le père Johnson va imposer une éducation se voulant rigoureuse, ce qui ne l'empêchera pas de gâter ses filles au besoin.

Amy connaît une scolarité sans histoire. Elle se passionne initialement pour le hockey mais aban-

donne ce sport lorsqu'elle ne peut éviter un palet qui, lancé à pleine vitesse, lui brise quelques dents [4]. L'aviation n'attire guère la jeune fille. Ayant vu au cinéma des avions décoller, elle a pu penser un temps que ce serait un bon moyen d'évasion pour quitter la grisaille de Hull, une ville assez morose. Mais, peu après, l'aviation sera liée dans son esprit aux « Gotha et Zeppelin du Kaiser » déversant leurs mortelles cargaisons de bombes sur Londres et maudits par les civils sinistrés.

Ce doit être pour son anniversaire en 1919 qu'Amy et Irène « cassent leur tirelire » pour s'offrir un baptême de l'air en Avro 504, un surplus de la Royal Air Force. Pour Amy, c'est une pure déception : une carlingue étroite, de la fumée, du bruit, des odeurs d'essence, des cheveux sales... Elle sort de l'avion, dégoutée des aéronefs pour près de dix ans.



La petite Amy Johnson. Qui aurait dit, au vu de cette photo, qu'elle deviendrait la coqueluche des médias ?

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

ERC 572
 + ERC 574

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

Deuxième partie, par Alain Coste (profils de Thierry Dekker et carte de Matthieu Comas)

Morane-Saulnier MS.406 n° 571
 « 1 » du GC III/5, Bir Guénich
 juin 1940.



LE GC III/5

Bien que courte, l'histoire du groupe n'est pas aisée à détailler en raison du manque d'archives ou de leur caractère incomplet voire contradictoire. Entre son rapport d'août 1940, une lettre de 1943 du commandant Benson, l'historique du groupe rédigé après-guerre par le lieutenant-colonel Salesse et des archives administratives récemment découvertes, on constate des changements de dates ou des sujets passés sous silence, toutes des divergences qui seront relevées au fil du texte.

Constitution et mission

Le nouveau groupe est aux ordres du commandant Paul Benson, qui vient d'effectuer un stage de for-

mation sur Morane 406 au Centre d'instruction de chasse (CIC) de Chartres de la mi-février à début mai 1940. Il prend pour adjoint le capitaine Blanchet qui présidait jusqu'alors aux destinées de l'ex-ERC 574 et la laisse à son ancien chef le lieutenant Merle. Le lieutenant Faucher, revenu de son affectation spéciale, se joindra à eux à partir du 1^{er} juin [21], un état-major complété par le médecin capitaine Delorme et un aumônier, le père Geoffroy. La 1^{re} escadrille arrive à Sidi Ahmed le 19 mai avec huit pilotes vite renforcés par le sous-lieutenant Robert Mange. Le commandant Benson écrira « ...La 1^{ère} escadrille dont l'instruction à la chasse avait été fortement poussée à Oran sur SPAD 510 put effectuer correctement les missions qui lui furent confiées ». Déjà présente sur place et après ponction de son commandant, la 2^e

[21] : voir le chapitre consacré à l'ERC 574.

Le MS.406 n° 571 dont le numéro de série est curieusement effacé sur la gouverne. Il porte le « 1 » traditionnel des commandants d'escadrille et a reçu son canon dont le tube apparaît devant l'hélice, ce qui permet de dater cette photo de juin 1940. (coll. SHD/Air)

