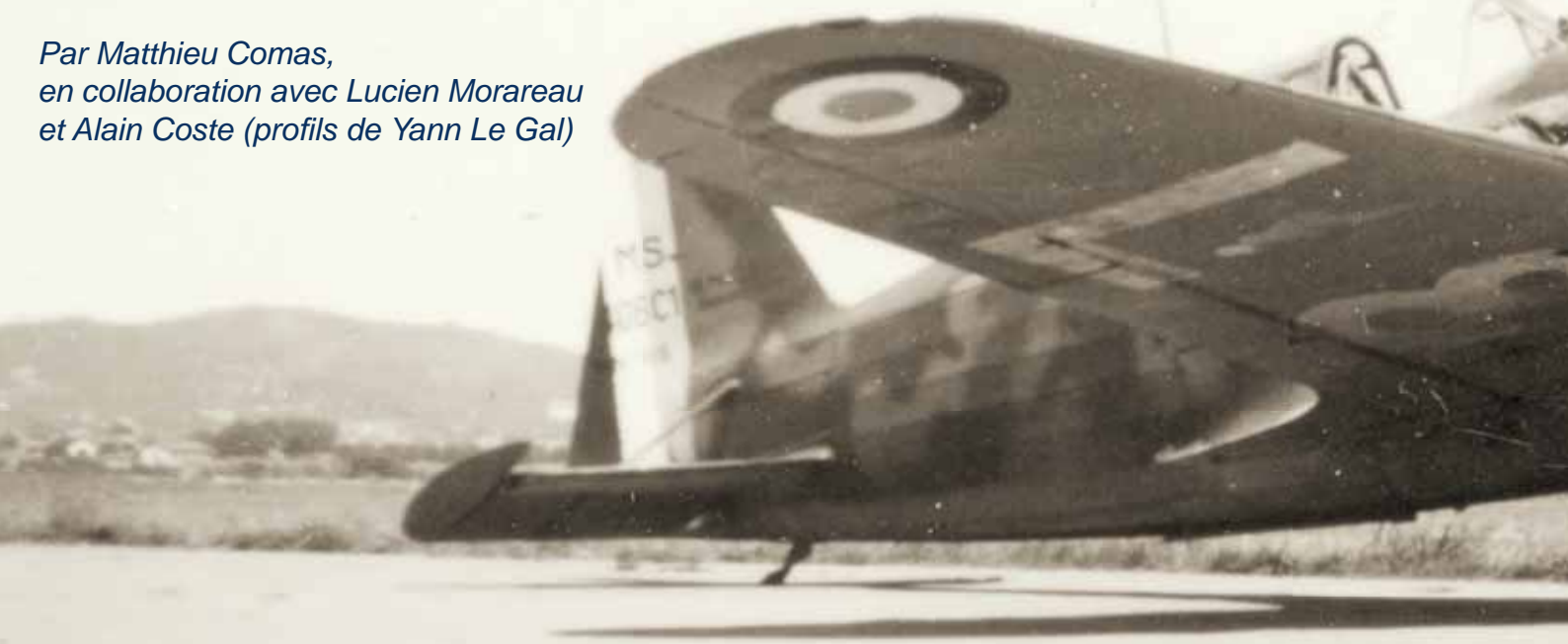


AÉRONAUTIQUE 1940

LE GRAND CIRQUE DE L'AC5

Par Matthieu Comas,
en collaboration avec Lucien Morareau
et Alain Coste (profils de Yann Le Gal)



Du 20 au 24 juin 1940, l'AC5, unité de chasse de la dernière heure de l'Aéronautique navale, va tenter de défendre la rade du Verdon. Mise en place en catastrophe avec des moyens dérisoires, l'escadrille du lieutenant de vaisseau Pirel va pourtant tenir son rang. Voici son histoire et celle de ses appareils.

La campagne de l'AC5, nos fidèles lecteurs le savent bien, a déjà été abordée en détail par notre ami Lucien Morareau dans le livre LELA Presse consacré au chasseur Morane-Saulnier MS.406 et dans ses Hors-série sur l'Aéronautique navale. Alors pourquoi y revenir ? Les raisons sont simples. Plusieurs nouvelles photos ont été découvertes, nous offrant la possibilité de vous présenter la formation sous un angle inédit et en couleur. C'est aussi une manière de mettre en lumière le caractère hétéroclite du matériel de cette unité qui a œuvré alors que tout était déjà perdu...

AU COMMENCEMENT ÉTAIT LE COURS DE CHASSE « MARINE » ET LA PROTECTION DU *JEAN-BART*

[1] Pour plus de précisions, se référer aux travaux de Lucien Morareau (Hors-Série AVIONS n° 1 et n° 36 et livre sur le MS.406, chez Lela Presse).

[2] Jusqu'à aujourd'hui le « C.02 » était identifié comme le n° 968 et le « C.37 » comme le 1054. La photo inédite que nous publions du « C.37 » abandonné à Escoublac nous a permis de comprendre que c'était en fait l'inverse...

Fin mai 1940, le Cours de chasse « Marine » [1] vient de déménager avec armes et bagages de Fréjus-Saint-Raphaël pour la base d'Hourtin-Louley, en Gironde. Sous la direction du lieutenant de vaisseau Étienne de Roquemaurel secondé par le lieutenant de vaisseau de réserve Pierre Moneuse, les élèves s'instruisent aux secrets de la chasse à bord de plusieurs types d'appareils, dont six Morane 406

généreusement livrés par l'Armée de l'Air au mois de mars précédent. Ils sont identifiés par un code tactique précédé d'un C pour Chasse et, pour certains, de l'ancre de marine appliquée sur le gouvernail et les cocardes alaires : n° 1054 « C.02 », 1060 « C.33 », 1059 « C.34 », 1062 « C.35 », 970 « C.36 » et 968 « C.37 » [2]. Mis à part le n° 1054, un ancien de l'école de pilotage (EP) d'Avord, tous ces appareils sont neufs.

Si le Morane n° 970 sort rapidement de l'effectif, puisqu'il est accidenté dès le 31 mai, les exercices se poursuivent activement jusqu'au 17 juin.

NAVALE



Le Morane-Saulnier MS.406 n° 816 photographié à Hyères juste après l'armistice, avec un marin sur l'aile... Ce chasseur récupéré au CIC de Cazaux a pu être armé, mais il ne porte aucun marquage spécifique, pas même une cocarde de fuselage.
(coll. AVIONS)



À cette date la situation des armées françaises est clairement désespérée. À Saint-Nazaire, en Loire-Inférieure (aujourd'hui Loire-Atlantique), les ouvriers du chantier naval s'échinent jour et nuit afin que le cuirassé *Jean-Bart* puisse échapper à l'armée allemande qui approche. On racle les fonds de tiroirs pour le protéger de la Luftwaffe et ce sont donc les cinq Morane du Cours de chasse qui sont détachés à La Baule-Escoublac, afin de lui assurer un semblant de couverture aérienne...

Durant trois jours, quatre moniteurs : le lieutenant de vaisseau (LV) Moneuse, l'enseigne de vaisseau de première classe (EV1) Dufresne, les premiers-maitres (PM) Barbé et Chaffurin ainsi qu'un élève-

Le MS.406 n° 970 « C.36 » en service au Cours de chasse à Hourtin en mai 1940. Accidenté le 31 du mois, il ne pourra être affecté à l'AC5 lorsque celle-ci sera constituée sur cette base le 20 juin. Le pilote posant devant l'appareil est le SM Elie Méhault qui sera ensuite affecté à l'AB4 sur LN 411.
(coll. Morareau)



« NORMANDIE-NIEMEN »



qui s'installent le 12 mai à Elbing. Trois jours plus tard, l'unité reçoit quatorze nouveaux Yak-3 non prévus au programme...

Le capitaine de Saint-Marceaux recrée une troisième escadrille à titre provisoire avec l'accord de l'ingénieur Agavelian qui supervise les mécaniciens russes.

À Paris, après l'euphorie de l'armistice et de la libération de la France, la vie politique reprend ses droits et les critiques envers la manière de conduire la France du général de Gaulle commencent leur travail de sape, ce qui conduira ce dernier à démissionner

Derniers jours de guerre

huit mois plus tard. Du côté du Ministère de l'Air, le général Valin [1] a reçu un message daté du 11 mai du général Petit [2] concernant la suite à donner à la constitution

de la division « France » qui doit se composer d'un régiment de bombardement et de deux régiments de chasse, dont le « Normandie-Niemen ». Le général Petit précise : « ...il convient de considérer que celui-ci n'a pas quitté le front depuis un an et que de nombreux pilotes ont besoin de repos ». Martial Valin informe donc par une note du 15 mai le ministre de l'Air Charles Tillon de la situation des pilotes français en URSS et préconise : « ... quelle

Sur la base d'Elbing en mai 1945, un Yak-3 flambant neuf.

Son code-usine 8 indique qu'il ne fait pas partie des quatorze Yak réceptionnés par les Français le 15 de ce mois. Derrière, le Focke-Wulf FW 190 A-8 ou A-9 « 14 jaune ». Capturé par les Soviétiques le 10 février 1945, Elbing était un terrain de transit pour les appareils de la Luftwaffe opérant sur le front de l'Est. (coll. L. Sauvage via auteur)

[1] Chef d'état-major général Air.

[2] Chef de la Mission militaire française à Moscou.



De l'autre côté de la base d'Elbing, l'alignement des quatorze nouveaux Yak reçus le 15 mai 1945. Au premier plan, le 46-36 qui deviendra le « 22 » de Douarre. (coll. L. Sauvage via auteur)



1914 : LA NAISSANCE DU BOMBARDEMENT

Seconde partie : la guerre de positions

Par Claude Thollon-Pommerol, avec la participation de Christophe Cony (profils de David Méchin)

Le Voisin LA V105 au Bourget en décembre 1914. Robuste et fiable, ce type d'appareil a été choisi pour former la base du premier groupe de bombardement français.

(coll. C. Cony)

« Au début de novembre, dans un petit village de la région de l'Oise, nos troupes avaient dû se replier légèrement devant un ennemi très supérieur sur une position qui commandait un pont. Nos hommes s'étaient solidement retranchés à quelque cent mètres de la tête du pont sur lequel l'infanterie allemande, baïonnette au canon, s'était engagée. Pendant vingt minutes, nos mitrailleuses cyclistes fauchaient les rangs ennemis qui s'avançaient, mais la masse augmentait toujours. Soudain, nos clairons sonnaient la retraite. Mécontentes et ne comprenant pas, nos troupes se retiraient et pourtant aucun ennemi n'avait encore pu traverser le pont que nous tenions ferme. La route, devenant libre, ce fut une ruée d'Allemands dans une bousculade effrénée.

Aussitôt, un ronflement de moteur se faisait entendre dans le ciel. C'était un des nôtres qui venait apporter la victoire : des bombes tombaient sur le pont qui s'effondrait ! C'était l'état-major qui avait envoyé l'aviateur à l'aide des nôtres. Les soldats qui avaient pu parvenir à la rive où se tenaient les Français étaient tués à coups de baïonnette, jetés à l'eau ou capturés. Et quelques instants après, un pont de bateaux nous permettait de regagner le terrain perdu et de rejeter l'ennemi au delà de ses positions premières. Ce qui avait failli être un échec avait été transformé en triomphe grâce à notre aviation. » [4]

[4] Jacques Mortane, *Histoire de la guerre aérienne* (T. 1 p. 84), L'Édition française illustrée 1920.

Pendant ce mois de novembre 1914 le capitaine Mauger-Devarenes ne va participer avec l'escadrille MF 16 au complet qu'à la première mission sur Soissons – Vailly, mission au cours de laquelle est lâché à titre d'expérience, en plus des obus de 155 mm, un bidon incendiaire sur Vaurezis au nord-ouest de Soissons. Les autres pilotes de l'escadrille, le lieutenant Césari, l'adjudant Mouillères, le sergent Prudhommeau, le caporal Touvet et le sapeur Bulteau sont de toutes les reconnaissances offensives : le 2 novembre le matin sur Soissons, l'après-midi sur Wailly-Castel, le 3 le matin sur la région de Nampcel, l'après-midi sur celle d'Ostel, le 5 au matin

sur le château de Nampcel (trois obus de 155 mm) et sur un parc près de Coucy (un obus de 155 mm et trois de 90 mm), l'après-midi sur Terny.

À raison de deux missions par jour les pilotes et les avions sont mis à rude épreuve ; c'est donc au tour des mécaniciens d'entrer en piste. Le 4 et du 6 au 10 le mauvais temps permet, heureusement, de réviser les avions qui sortent le 11 sur la région Nouvron – Tartiers, le 12 sur des parcs vers Tartiers et la ferme Bonnemaison le matin puis Nouvron l'après-midi et le 13 à nouveau sur Nouvron. La deuxième quinzaine de novembre est parcourue de missions sur

LES DERNIERS PILOTES DE CHASSE DE LA ML-KNIL



Les N° 120 et 122 Squadron durant la décolonisation de l'Indonésie (2^e partie)

Par Max Schep (traduit du néerlandais par Michel Ledet ; profils de Thierry Dekker)

LE N° 120 SQUADRON À ANDIR

Le 15 avril 1950, les sept pilotes restant à Medan (Bakker, van der Vijgh, van der Roer, Vermeulen, Tempelman et Vijsma) sont témoins du transfert des Mustang et Harvard ainsi que de la base de Medan à la force aérienne indonésienne, l'*Angkatan Udara Republik Indonesia Serikat* (AURIS) [5]. Les sept pilotes néerlandais sont transférés à Andir à la fin avril à bord d'un C-47 dans lequel madame van der Vijgh prend place au poste de copilote. Ce vol est non seulement mémorable parce qu'il s'agit du dernier depuis Medan mais aussi parce que la porte de chargement du C-47 est absente et que les passagers effectuent le trajet dans le froid ! À Andir, les pilotes sont affectés au N° 120 Squadron et ils sont logés à l'auberge de jeunesse de Tjumbuluit.

Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, le commandant du N° 120 Squadron au début de 1950 est le 1^{er} *luitenant* Loeki H. Hansen ; il est ensuite remplacé par le 1^{er} *luitenant* Paul R. Jolly. Les pilotes présents au début de l'année sont alors les 1^{er} *luitenants* Charley Martens et Leen van Rijswijk (chef des opérations), les 2^{es} *luitenants* F.G.L. Muste et D. Westrik, le *vaandrig* Dick J.J.J. Boks et les *sergeants* Frans Beerling et Nico Dejalle. Durant la seconde moitié de décembre 1949, des pilotes issus de la 2^e promotion de l'École de Pilotage arrivent à l'unité :

Menace de guerre civile à Bandoeng

le 2^e *luitenant* Hank Vrijenhoek et le *sergeant* Frans van Nieuwpoort. Ils sont suivis à la mi-janvier 1950 par les trois pilotes des LSK cités précédemment (Carp, Determeijer et van der Meulen). Pendant la transition des nouveaux pilotes, la situation à Bandoeng est instable, suite à l'ultimatum du *kapitein* Westerling. Le N° 120 Squadron est alors en train de préparer son déménagement du hangar nord de la base.

Le 5 janvier 1950, le *kapitein* Raymond P.P. Westerling, à la tête du mouvement *Ratoe Adil Persatoean* ou RAPI – qu'il a créé en 1949 [6] – et de sa branche armée *Angkatan Perang Ratoe Adil* ou APRA, envoie un ultimatum au tout récent président de l'Indonésie. Il exige des garanties quant à l'exécution des accords avec les Pays-Bas au sujet de la position avec les différents états fédérés. Le RAPI est d'ailleurs impliqué dans l'état de Pasoedan, à l'ouest de Java, dont fait partie Bandoeng. Les

[5] Les Mustang transférés à l'Indonésie sont avec certitude les H-310, H-311, H-312, H-321, H-328 et H-340 et peut-être les H-305, H-307, H-318, H-327 ainsi que l'AT-6 Harvard B-422. Les appareils sont immédiatement transférés à Andir et c'est ainsi que Frans van Nieuwpoort, de la mission militaire néerlandaise, effectue cinq convois de Mustang vers Andir.



Dernière photo de groupe du N° 120 Sqn à Andir au début de l'année 1950.

(coll. Carp)

North American P-51D H-304 du N° 120 Squadron de la ML-KNIL,
Andir janvier 1950.



21 et 22 janvier, un grand nombre de partisans de l'APRA sont observés dans Bandoeng. Le lendemain à 5 heures, l'APRA entame l'opération « Hak » durant laquelle Westerling et ses partisans envahissent

la ville pour en chasser les forces indonésiennes. Le même genre d'opération échoue à Jakarta, ce qui contraint Westerling à évacuer Bandoeng à partir de 17h00. L'action de l'APRA a causé une certaine

Bel alignement de P-51D Mustang de la ML-KNIL.
(coll. Thijs Postma)



6 JUIN 1944 : LE

Troisième partie [1], par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker et Pierre Tilley)



Le P-47D-22-RE s/n 42-26289 « PI-M » Georgia's Best du Lt Durwood Mercer (356th FG/360th FS) de passage à Bassingbourn en juin 1944, avec derrière lui les B-17 du 91st BG qui stationnent sur cette base. Ce Thunderbolt sera perdu en combat le 4 novembre suivant, tuant le F/O Willard Royer.
(toutes les photos : USAF, sauf autre mention)

LE RETOUR DES « LOURDS » DE LA 8TH AIR FORCE

La deuxième mission du jour sur Caen ayant été un échec, les bombardiers lourds de la 8^e sont de nouveau lancés sur cet objectif en début d'après-midi. L'effectif engagé est plus limité puisqu'il ne comprend plus que sept *Squadron* de Liberator de la 2nd *Bomb Division* escortés par autant d'escadrons de Mustang. Des soixante-treize B-24 ayant franchi la côte britannique à 12h58, seuls cinquante-huit peuvent larguer à travers la couverture nuageuse 155 tonnes de bombes sur les quartiers Saint-Jean et Saint-Julien ainsi que sur les abords du château ; les autres doivent renoncer car le radar de leur avion-guide est tombé en panne ! Si de nombreux civils français sont tués, aucune perte n'est à déplorer parmi les quadrimoteurs américains.

En début de soirée, une quatrième et dernière mission est déclenchée avec le même but que la deuxième : obstruer de débris les carrefours routiers des villes situées immédiatement au sud et

à l'est des plages de débarquement. Cette fois, le haut-commandement allié « met le paquet » puisque ce sont sept cent trente-six bombardiers qui sont mis en œuvre. Le rassemblement des formations est rendu très difficile par la couche de nuage qui s'épaissit, à tel point que deux d'entre elles (dont celle du 446th BG) doivent abandonner avant même d'avoir passé les côtes anglaises. Plusieurs appareils se joignent à des « boxes » qui ne sont pas les leurs. Les bombardements se déroulent néanmoins entre 19h55 et 20h30 selon la répartition suivante : deux *Wing* de B-17 de la 1st *Division* sur Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau ; quatre *Wing* de la 2nd *Division* (288 B-24) sur Vire, Saint-Lô, Pontaubault et Coutance ; enfin quatre *Wing* de B-17 et B-24 de la 3rd *Division* sur Pont-l'Évêque, Argentan, Falaise et Lisieux.

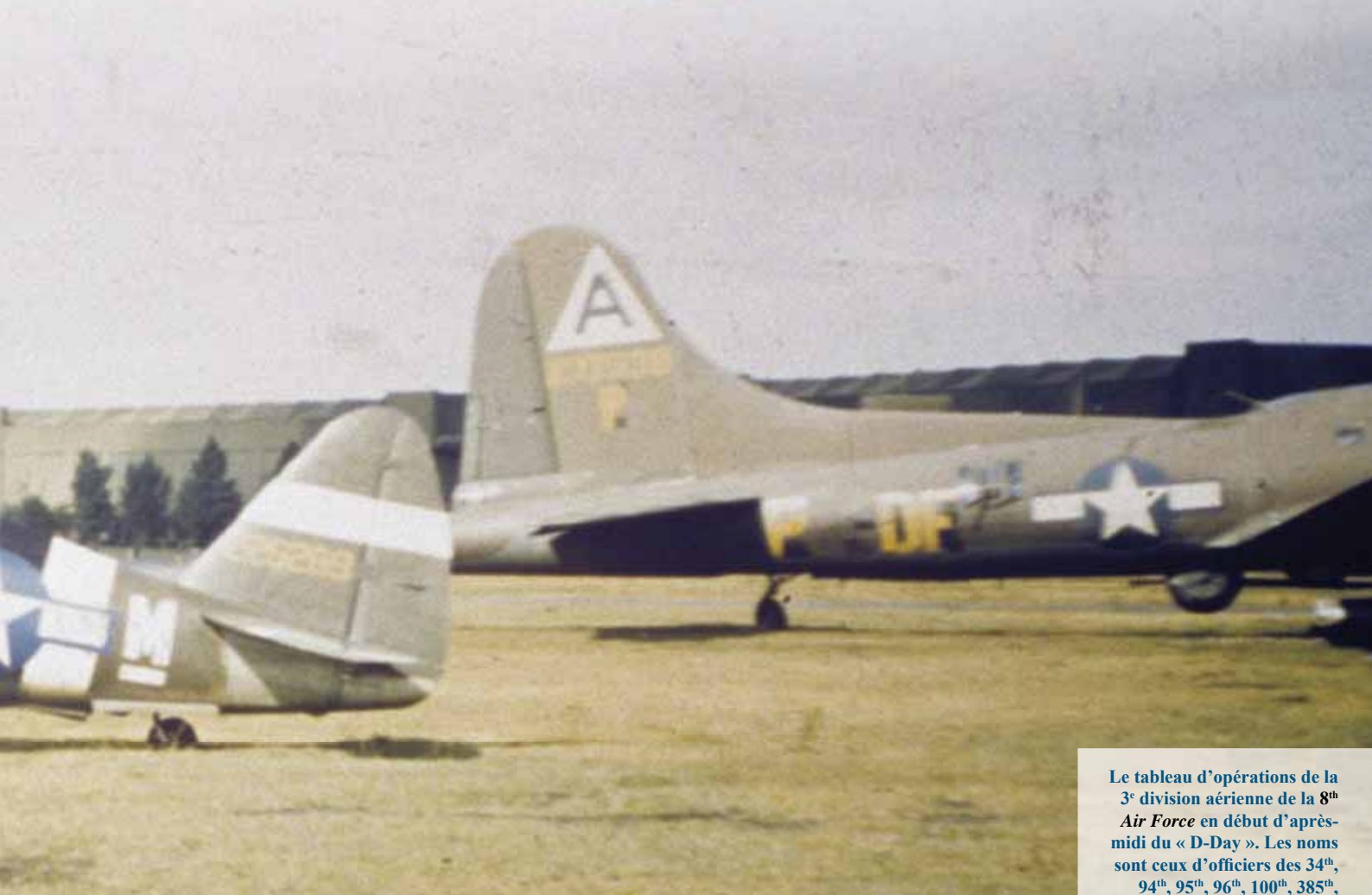
Le martyr de Caen ne fait que commencer...

Cinq cent cinquante-trois quadrimoteurs lâchent sur ces objectifs 1568 tonnes de bombes, dont 22 projectiles de 900 kg. La réaction de l'artillerie anti-aérienne allemande est assez faible puisque seuls onze B-24 et cinq B-17 sont endommagés avec dix tués à leur bord. Par contre, le mauvais temps et les

[1] Les première et deuxième parties de cet article sont parues dans AVIONS n° 199 et 200.

[2] « La puissante Huitième » comme la surnomment ses équipages.

JOUR LE PLUS LONG



Le tableau d'opérations de la 3^e division aérienne de la 8th Air Force en début d'après-midi du « D-Day ». Les noms sont ceux d'officiers des 34th, 94th, 95th, 96th, 100th, 385th, 388th, 390th, 447th, 452nd, 486th, 487th, 490th et 493rd BG. La 3rd Air Division comprend à cette date quatre escadres sur B-17, les 4th, 13th, 45th et 92nd Bomb Wing, et une sur B-24, le 93rd Bomb Wing.

dégâts subis par certains causent des dégâts irrémediables à six appareils au moment du retour sur les bases. Deux B-24H-20-FO du 490th BG/848th BS (s/n 42-94884 et 42-94899) se « vautrent » à Eye, un B-24J-150-CO du 389th BG/566th BS (s/n 44-40247) fait de même à Trimmingham tandis que deux Forteresses Volantes du 447th BG/708th BS s'écrasent à Rattlesden (B-17G-1-BO s/n 42-31104 et B-17G-55-BO s/n 42-102591) ; un B-17G-25-VE (s/n 42-97695) du 482nd BG/813rd BS est pour finir détruit en se posant à Alconbury.

Au total, le bilan des quadrimoteurs de la *Mighty Eight* [2] est assez mitigé. Selon les chiffres officiels, sur les 2698 appareils envoyés frapper des cibles normandes le « Jour-J », 1729 ont pu remplir leur mission en larguant 3596 tonnes de bombes. Bien que douze quadrimoteurs seulement aient été détruits sur accident et trente et un endommagés par la *Flak*, les résultats de leurs bombardements sont très discutables. La première attaque, sur les abords immédiats des plages, n'a pas permis de neutraliser les points de résistance allemands ; quand aux trois suivantes, destinées à détruire les voies de communication dans les villes et villages afin d'empêcher l'envoi de renforts ennemis, elles ont surtout causé

la mort de 3000 civils sans franchement affaiblir la Wehrmacht. Malheureusement pour les Normands, ces bombardements de « destruction massive » commencés au mois de mars 1944 ne se termineront qu'avec la libération du secteur à la fin de l'été... À ce moment-là, les trois-quarts de la ville de Caen



LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE : COLUMBIA XJL-1

Une victime des voilures tournantes

Par René Francillon



Photographié en octobre 1967 au Ryan Airfield, à 19 km au sud-est de Tucson (Arizona), le second prototype du XJL-1 y avait été remotorisé avec un R-2600 en lieu et place du R-1820 d'origine. Il ne vola jamais dans cette configuration. (photo René Francillon)

Optimisé pour le sauvetage en mer des équipages, le Columbia XJL-1 n'arriva que sur le tard et n'effectua son premier vol que quatorze mois après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Comme les hélicoptères venaient de faire leur apparition dans l'US Navy et qu'ils se révélèrent rapidement de grande utilité pour les missions de sauvetage, il n'est pas surprenant que cet amphibie soit resté un oublié de la période...

L'US Navy avait obtenu ses premiers amphibies à flotteurs en 1925, trois OL-1 pour embarquement sur ses cuirassés, et resta longtemps intéressée par cette catégorie d'appareils. Leur développement bénéficia grandement du génie créateur de Grover Loening, et tout particulièrement de son flotteur en duralumin dans lequel s'escamotait une paire de roue et leurs jambes. Ce type de flotteur, fixé directement sous le fuselage des appareils au lieu d'y être attaché par jambes et mâts, fut breveté par Loening et fit son apparition sur une série de monomoteurs

Cinq des quinze Loening OA-1A furent utilisés par l'US Army Air Corps pour le *Pan American Good Will Flight*, une visite de courtoisie durant laquelle 22 pays d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud furent visités. Seul le s/n 26-431 *San Francisco* put compléter ce périple de 35 000 km sans interruption. Le flotteur amphibie est bien visible sur cet appareil de la collection du *National Museum of the USAF*. (NMUSAF)

