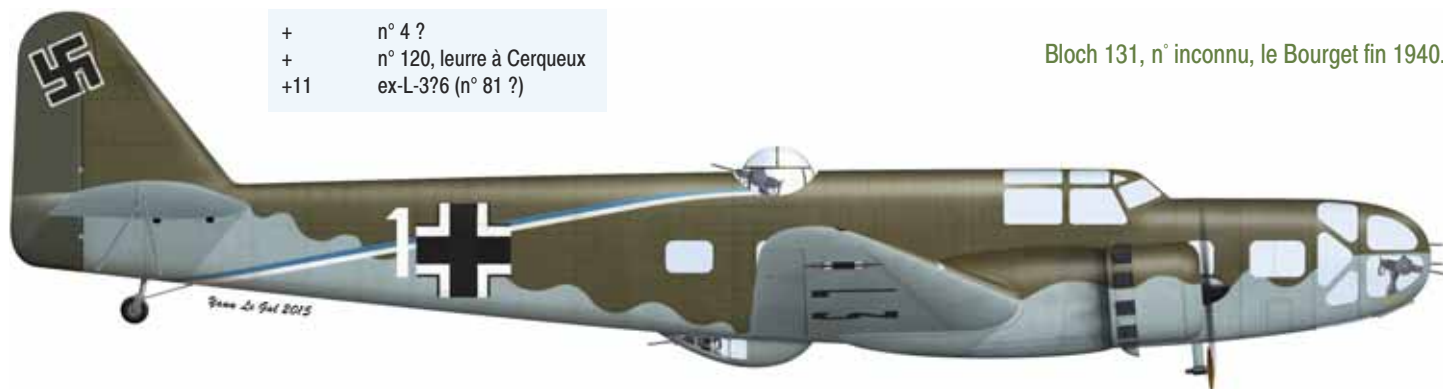


Bloch

MB.131

Au moins un Bloch 131, parmi tous ceux trouvés sur les terrains lors de l'offensive allemande, fut emmené pour évaluation et porta les croix allemandes. Des photographies prises au Bourget montrent un Bloch 131 codé "1" sur les flancs du fuselage, et portant encore son matricule militaire sous les ailes. Les photos ne permettent pas de le lire complètement, mais il commence par "L-3" et termine par "6", ce qui ne laisse que quelques possibilités, à commencer par le numéro 81 "L-336".

Il semblerait que le numéro 4 ait été capturé et peint aux couleurs allemandes, mais aucune confirmation n'a pu être apportée. Enfin une photo prise à la sauvette au faux camp de Cerqueux en 1941-1942 montre également la silhouette de plusieurs Bloch 131 avec des croix allemandes sur le fuselage. Un seul a pu être identifié, le numéro 120.



Un Bloch 131 au moins a porté des croix noires allemandes, sans doute pour une évaluation par des pilotes allemands. Son matricule militaire français figure toujours sous les ailes.



Cette photo prise au Bourget montre clairement le numéro "1" sur le fuselage avec une bande subsistant des peintures françaises d'origine (Coll. P. Cohausz)



Triste fin pour ces deux Bloch 131, abandonnés à Bricy. Ils furent placés comme leurres dans un champ à proximité d'Orléans, à Cerqueux, pour simuler un faux terrain d'aviation. (photo G. Lemaitre via F. Roumy)

MB.160/162

On sait assez peu de chose sur le MB.162. Ce bombardier quadrimoteur fit son premier vol à Villacoublay le 1^{er} juin 1940. Il fut rapidement évacué à Bordeaux où il fut capturé par les Allemands. Il existe une petite série de photographies constructeur de cet avion, probablement prises en 1942, mais elles sont retouchées de telle sorte que l'avion apparaît sans marquage de nationalité, le fuselage de couleur uniforme avec un anneau de couleur sombre autour de la queue, en avant de l'empennage. Cette retouche lui donne un aspect laiteux qui rappelle les vues retouchées de la même manière du Bloch 157 et du Bloch 177.

En mars 1943, il a été vu sur le terrain de Châteauroux-Déols (où se trouvaient les usines SNCASO, ex-Bloch). Il portait alors le code PG+IE et faisait partie de la *Lufflotte 3*. Il fut ensuite pris en compte par le KG 200, en même temps que le Bloch 160 n° 2 (F-AREO) jusque-là stocké à Toulouse-Francazal. Il ne semble pas que ces deux appareils aient réellement été utilisés par cette unité.

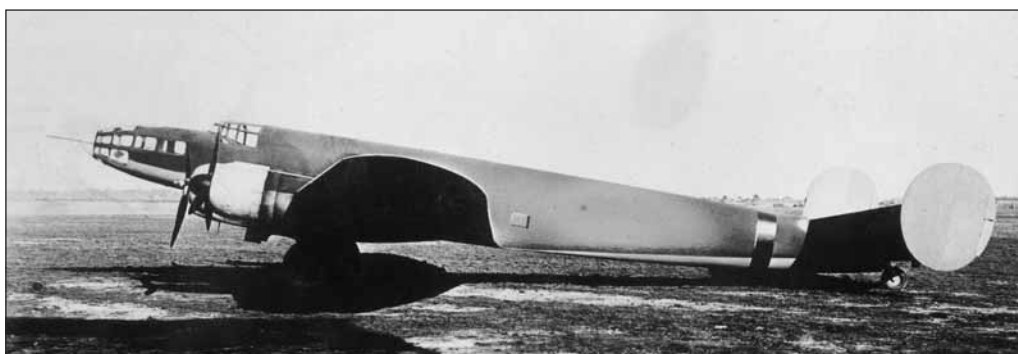
PG+IE *Lufflotte 3*

Bloch 162 n° 01 codé PG+IE, *Lufflotte 3*,
Bordeaux-Mérignac et Châteauroux-Déols mars 1943.



© Pierre André Tilley 2015

Sur cette photo prise trois quarts avant, les ailes masquent le code allemand PG+IE qui a été apposé sur le bombardier quadrimoteur Bloch 162, mais le dessous des ailes et du fuselage, ainsi que les capots moteurs sont peints en jaune.



Sur les photos utilisées par la SNCASO durant l'occupation pour illustrer les documents techniques, une importante retouche masquait les codes allemands. Seul l'anneau sombre sur la queue est encore visible.

Le Bloch 162 dans son hangar à Mérignac. Le camouflage français initial avec une séparation ondulée a laissé place à une limite horizontale nette, indiquant la présence des marques allemandes.



MB.200

Parmi les avions capturés en 1940 lors de l'invasion de la France, l'armée allemande a saisi plusieurs Bloch 200. Très peu d'entre eux semblent avoir été utilisés, mais quelques-uns ont reçu des marques allemandes, notamment sur le foisonnant terrain d'Étampes-Mondésir. Par la suite toutefois, quelques exemplaires saisis furent utilisés comme avions de liaisons et d'entraînement. Ils étaient alors désarmés.

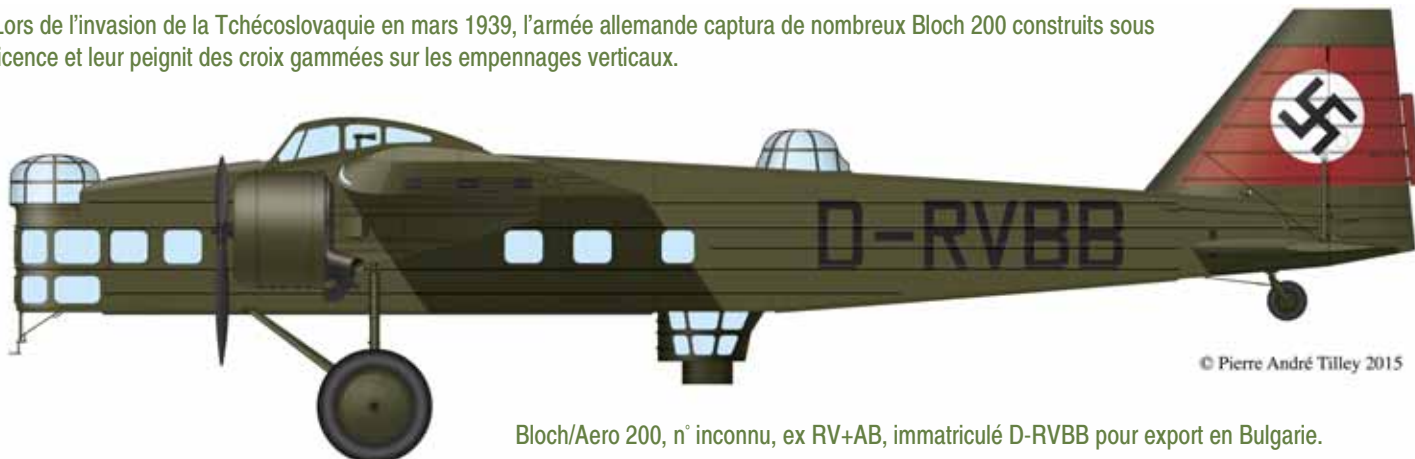
Quelques exemplaires portèrent également des immatriculations civiles, comme le D-RVBB, mais également semble-t-il le D-AVGE. Au moins un Bloch 200 porta une immatriculation dans laquelle le préfixe D avait cédé la place à WL (pour "Wehrmacht Luft") donnée à des avions civils étrangers utilisés en seconde ligne par l'armée, dans des rôles d'entraînement.

Plusieurs dizaines de Bloch 200, construits sous licence en Tchécoslovaquie chez Avia, puis chez Aero, ont aussi porté des marques allemandes après leur saisie par la Luftwaffe. Ces marques étaient parfois limitées à la croix gammée sur les dérives, parfois accompagnées de croix noires de fuselage. Souvent, ces avions conservaient leur code tchèque d'origine peint en blanc sur les flancs (N1, N9, 5, 36, 50, 80, 360, 520, etc.). La plupart de ces avions furent ensuite cédés à la Roumanie, ou bien servirent pour récupérer des pièces détachées pour les Bulgares et les Roumains.

×	swastikas seulement	520		BO+OE	PG+GE	
+		+8R	n° 10 le code 8R est le code d'origine Tchéque qui n'a pas été effacé lorsque les croix noires furent ajoutées	CO+DO	RV+AB	devenu D-RVBB
5A+FT				CO+DP	SA+FT	
M5+??				CO+DQ	VE+RP	
N1+				CO+DR	WL+ARVX	
N9				CP+BQ	D-AVGE	
+5		S13+D82		CP+BR	D-RVBB	immatriculation pour export en Bulgarie, ex-RV+AB
+36		S13+D83		GR+AP		
+360		AR+KR	FFS C 2	NG+PS		
50		BB+IK	FFS C 10	NG+PV		
80		BB+TD		NO+RV		



Lors de l'invasion de la Tchécoslovaquie en mars 1939, l'armée allemande captura de nombreux Bloch 200 construits sous licence et leur peignit des croix gammées sur les empennages verticaux.



© Pierre André Tilley 2015

Bloch/Aero 200, n° inconnu, ex RV+AB, immatriculé D-RVBB pour export en Bulgarie.

Visite d'officiers hauts gradés allemands devant un Breguet Bizerte affecté au *Seenotstaffel*. (ECPA)

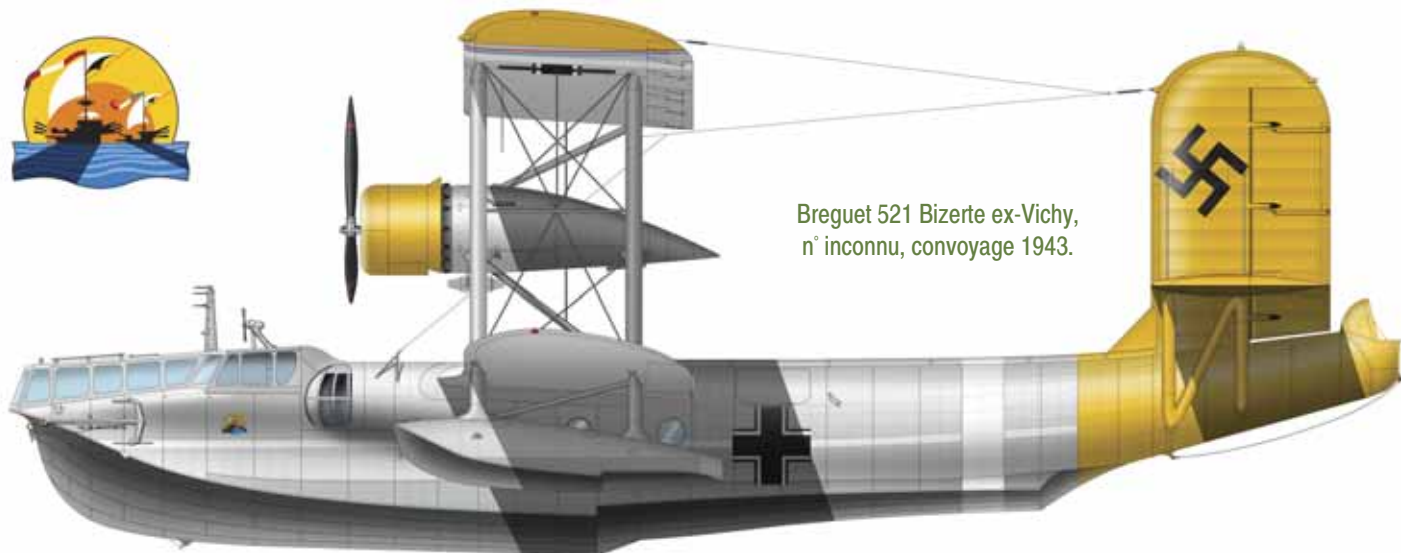


Un Breguet Bizerte dont le code commence par KD+B., du *Seenotstaffel* 1. Il porte un insigne sur le nez représentant un oiseau.

Les Allemands apportèrent des modifications aux Breguet Bizerte, en particulier au niveau des ouvertures arrière mieux protégées.



Breguet 521 Bizerte ex-Vichy, n° inconnu, convoi 1943.



Le déjaugeage de l'hydravion transatlantique hexamoteur Potez-CAMS 161 sur la Seine devait être un spectacle impressionnant, malgré la largeur du fleuve.



Les usines CAMS (Chantiers Aéro-Maritime de la Seine) de Sartrouville, avaient été rachetées par Potez en 1933, puis nationalisées au sein de la SNCAN en 1937.

Le grand slip au milieu de l'usine de Sartrouville permettait aux hydravions d'accéder directement à la Seine pour décoller depuis le plan d'eau.



Le Potez-CAMS 161 sur son ber à Sartrouville, avec un système de rails permettant la mise à l'eau dans la Seine le long du slip.

Caudron C.445 "Goéland", n° inconnu, immatriculé D-OGAG, de la *Kontrollkommission Afrika*.



BC+QL	n° 9164/436 – FFS A/B 110 - Acc. 21/05/41, Stubendorf	BC+ZH	n° 9582/846 – <i>Überprüfungstelle für F.F.</i> - Acc. panne moteur 23/02/43, Frezlau
BC+QM	n° 9165/437 – II/ZG 1	BC+ZI	n° 9583/847
BC+QN	n° 9166/438 – <i>Fliegerführer Nord</i> – Acc. atterrissage sur le ventre sur panne moteur à Stavanger, Norvège 09/10/41 - Ogefr. Hermann Wilke (Bm) blessé	BC+ZJ	n° 9584/848 – Flgz. Überpr. Sch. - Acc. 14/04/43
BC+QO	n° 9167/439	BC+ZK	n° 9585/849
BC+QP	n° 9168/440 – K 110	BC+ZL	n° 9586/850
BC+QQ	n° 9169/441	BC+ZM	n° 9587/851 – LKS 3 – Détruit par bombardement 30/05/44, Halberstadt
BC+QR	n° 9170/442	BC+ZN	n° 9588/852
BC+QS	n° 9171/443 – LKS 4 - Acc. 27/04/43, FFB. Acc. à l'atterrissage 14/09/43, FFB	BC+ZO	n° 9589/853
BC+QT	n° 9172/444	BC+ZP	n° 9590/854 – LKS 3 - Acc. 15/11/42, Werder
BC+QU	n° 9173/445	BC+ZQ	n° 9591/855
BC+QV	n° 9174/446	BC+ZR	n° 9592/856
BC+QW	n° 9175/447 – JVS2	BC+ZS	n° 9593/857
BC+QX	n° 9176/448 – Fld. FD Sch. A3 (ex I/KG 101) – Acc. à Salon 24/06/43. Abattu par la chasse à Griesel 13/03/44	BC+ZT	n° 9594/858 – FFS A/B 3
BC+QY	n° 9177/449	BC+ZU	n° 9595/859 – FFS A/B 3 - Acc. percuté par un FW 44 22/01/43, Guben
BC+ZA	n° 9575/839 – FFS B 19 - Acc. heurte un obstacle 17/12/43, Gleiwitz	BC+ZV	n° 9596/860 – <i>Fluglehrer Sch. Der Luftwaffe</i> - Acc. Atterrissage en catastrophe 25/06/44, Nürnberg
BC+ZB	n° 9576/840 – FFS C 20	BC+ZW	n° 9597/861
BC+ZC	n° 9577/841 – FFS(A)125 , FFS(A/B)11 – Acc. atterrissage d'urgence suite à défaillance technique 13/12/43, Elbing	BC+ZX	n° 9598/862
BC+ZD	n° 9578/842	BC+ZY	n° 9599/863
BC+ZE	n° 9579/843 – FFS B 20 - Acc. 29/05/44	BC+ZZ	n° 9600/864
BC+ZF	n° 9580/844	BJ+IJ ?	n° 9610/865
BC+ZG	n° 9581/845	BJ+UA	n° 9601/865
		BJ+UB	n° 9602/866
		BJ+UC	n° 9603/867 – FFS A/B 42
		BJ+UD	n° 9604/868
		BJ+UE	n° 9605/869





Ce Goéland peut être soit le n° 9510/774 codé PH+ZN, soit le n° 9588/852 codé BC+ZN. Il a été photographié à Clermont-Ferrand où il appartenait au FFS C7.

Une autre photo, moteurs tournants, du même Goéland codé ..+ZN du FFS C7 à Clermont-Ferrand.

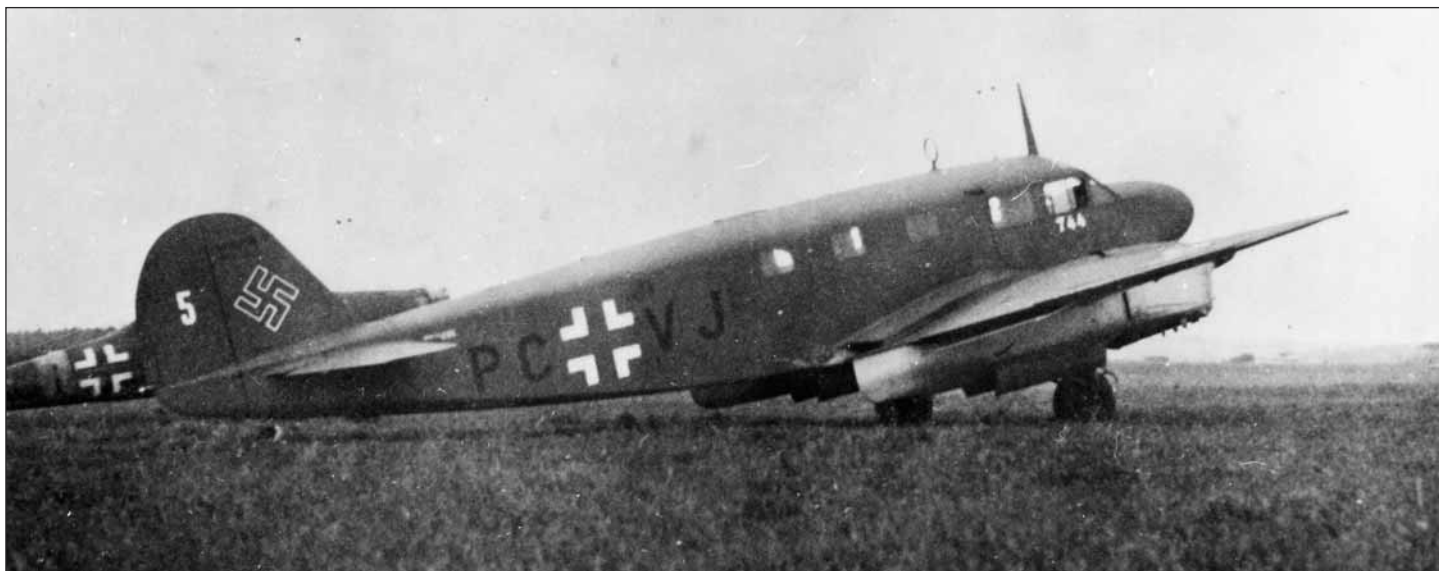


RC+YF	n° 9103/375 – FFS A2 - Acc. ennui moteur 09/01/44, Luxeuil	RX+YC	
RC+YG	n° 9104/376	SD+KM	
RC+YH	n° 9105/377	SF+DA	n° 9523/787
RC+YI	n° 9106/378 – Höh. Fl. tech. Sch. 4Kp.	SF+DB	n° 9524/788
RC+YJ	n° 9107/379	SF+DC	n° 9525/789
RC+YK	n° 9108/380 – FFS B7 - Acc. heurte un obstacle 12/11/43, Clermont-Ferrand	SF+DD	n° 9526/790 – FFS A/B 2 - Acc. 02/02/43, Ober-Rechtel
RC+YL	n° 9109/381	SF+DE	n° 9527/791 – FFS A/B 2 - Acc. 08/10/42, Luxeuil
RC+YM	n° 9110/382	SF+DF	n° 9528/792
RC+YN	n° 9111/383	SF+DG	n° 9529/793 (devenu F-BALO)
RC+YO	n° 9112/384	SF+DH	n° 9530/794
RC+YP	n° 9113/385	SF+DI	n° 9531/795 – FFS A 125 - Acc. Atterrissage en catastrophe 15/06/44, Hohensalza
RC+YQ	n° 9114/386 – <i>Flugplatz</i> Châteauroux C15	SF+DJ	n° 9532/796
RC+YR	n° 9115/387 – Lf. Nachr. Schule 1 - Acc. au décollage 17/02/43, Nordhausen	SF+DK	n° 9533/797
RC+YS	n° 9116/388 – FFS A 61 - Acc. ennui moteur 07/11/43, Talheim	SF+DL	n° 9534/798
RC+YT	n° 9117/389	SF+DM	n° 9535/799
RC+YU	n° 9118/390	SF+DN	n° 9536/800 – FFS C 18; LKS 3 – Détruit par bombardement 30/05/44, Halberstadt
RC+YV	n° 9119/391	SF+DO	n° 9537/801
RC+YW	n° 9120/392 – FFS B 33 - Acc. ennui moteur 22/12/43, Gittensbach	SF+DP	n° 9538/802
RC+YX	n° 9121/393	SF+DQ	n° 9539/803 – FFS A 2 - Acc. Panne moteur 13/05/44, Luxeuil
RC+YY	n° 9122/394	SF+DR	n° 9540/804 – FFS C 20 - Acc. 04/05/43, Rosenborn
RD+HN		SF+DS	n° 9541/805 – <i>Flugplatz</i> Châteauroux
RD+MN		SF+DT	n° 9542/806 (devenu F-BAMH)
RD+NM		SF+DU	n° 9543/807 – FFS C 20 – Acc. 01/12/42, Neudorf. Acc. 02/05/43, Kolberg
RJ+RN		SF+DV	n° 9544/808
RN+GA			



Photo souvenir prise à Reichenberg, devant le C.445¹ Goéland n° 9604/868 codé BJ+UD, sorti d'usine le 28 octobre 1942. (Coll. J-L Roba)

Le Caudron C.445¹ Goéland n° 9480/744 codé PC+VJ, affecté au LKS 3 à Oschatz après sa sortie d'usine le 9 juin 1942. Noter le numéro "5" sur la dérive.

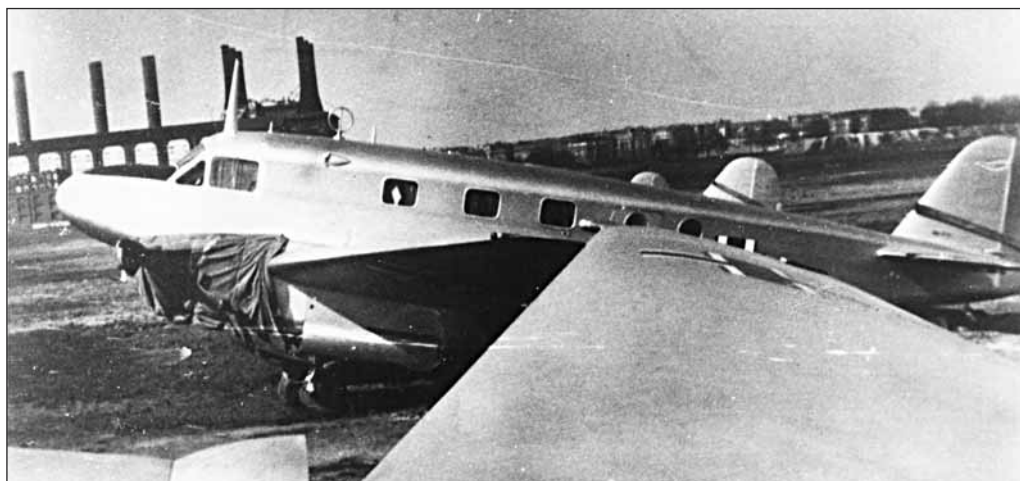


Le Caudron C.445¹ Goéland n° 9102/374 codé RC+YE, sorti d'usine la veille de Noël 1940 pour être affecté au FFS A/B 119. Il fut endommagé à 60 % lors d'un accident le 19 juillet 1941 à Parow. (Coll. J-C Soumille)

Le Caudron C.445¹ Goéland n° 9019/291 codé DS+KI en usine à Issy-les-Moulineaux en 1944. Il semble être revenu pour des réparations, d'où cette constellation de retouches de peinture en attendant son camouflage. (Coll. Avions)



Caudron C.445¹ "Goéland", n° 9019/291 codé DS+KI, avec des rustines de peinture, Issy-les-Moulineaux 1944.



C'est à Issy-les-Moulineaux que l'usine Caudron-Renault construisit plusieurs centaines d'exemplaires de Caudron C.445¹ Goéland destinés à la Luftwaffe. (Coll. Avions)

Cette photo de face d'un Caudron C.445¹ Goéland montre certains détails souvent oubliés des dessinateurs et des maquettistes, comme ces deux carénages oblongs sous les emplantures d'ailes. (Bundesarchiv)



C.760 Cyclone

Parmi les avions capturés sur le terrain de Guyancourt, figurent plusieurs Caudron de divers modèles, dont le Caudron 760 qui y avait fait ses premiers essais en avril 1940. Le C.760 fut utilisé par les Allemands comme leurre dans un champ voisin d'Orléans à Cerqueux, peint avec un camouflage et des croix noires.

+

Le prototype du Caudron 760 fut placé avec de fausses couleurs allemandes parmi les avions utilisés comme leurre dans un champ de la commune de Cerqueux, près d'Orléans.
(Coll. J-Y Lorant)



C.870

Le Caudron 870 fut commandé fin 1938 par la France. Conçu par Otfinovsky, il répondait aux besoins d'avions de perfectionnement biplace (catégorie P2). Il effectua son premier vol en janvier 1940, piloté par Delmotte. Deux prototypes furent construits, le 01 à train rentrant vers l'arrière dans des carénages, le 02 à train fixe caréné. Ils furent tous deux capturés par les Allemands à Bricy. Le 01 à train rentrant fut utilisé comme leurre sur le faux terrain de Cerqueux. Il reçut alors les croix noires de l'Occupant, mais ne vola certainement jamais avec.

+

Cette vue du prototype unique Caudron 870 montre qu'il était beaucoup plus gros que le Caudron 714 de chasse. Son train rentrant vers l'arrière était inhabituel chez Caudron.



Cette vue de profil montre l'épave du biplace Caudron 870 P2 n° 01, grossièrement peint avec des marques allemandes pour servir de leurre sur le faux terrain de Cerqueux, près de celui de Bricy.
(photo M. Garçault via E. Mihaly)



© Pierre André Tilley 2015

Caudron 870 P2 n° 01, Cerqueux fin 1940.