

LES P-51 MUSTANG DU 52ND FIGHTER GROUP

« Il me semble être un « ancien » lecteur, pour ne pas écrire « vieux ». Entre 1993 et 1997 j'achetais partiellement votre revue, mais dès 1998 et jusqu'à ce jour, je n'ai loupé aucun numéro. Je ne suis pas abonné pour deux raisons. La première est que bien souvent les revues me parvenaient abîmées et avec la poste vous avez peu de recours, dès que l'on pose une réclamation c'est une usine à gaz, ils s'auto-protègent. La seconde est que cela me permet d'acheter votre revue à la presse d'une petite commerçante qu'il faut soutenir dans notre campagne. Bien que spécialiste aviation légère et particulièrement constructions amateurs, depuis ma tendre enfance j'ai toujours été intéressé par les avions de la Seconde Guerre mondiale, mais pas que... J'ai vu votre revue se bonifier au fil des années, et je l'apprécie beaucoup forcément. Votre article dans AVIONS 244 sur les Mustang du 52nd FG est remarquable. C'est un beau travail, bravo, et j'en redemande. Il est vrai qu'il y a beaucoup à apprendre sur les avions de la 12<sup>e</sup> et de la 15<sup>e</sup> Air Force.

Je fais partie de ces lecteurs « grand public » pour reprendre une de vos expressions, donc difficile d'ajouter grand-chose. Néanmoins, j'aimerais connaître votre avis à propos des codes de ces *squadrons*. À la page n° 14 je lis ceci : « ...Ils reprenaient les codes du fameux 4th.../... le 31st FG qui utilisait les mêmes codes que le 78th FG en Grande Bretagne. »

Je pense que c'est le contraire, explications : les trois *squadrons* des célèbre *Eagles*, 71<sup>e</sup>, 121<sup>e</sup>, 133<sup>e</sup> respectivement codés XR, AV et MD (sous cocardes anglaises bien sûr) ont été transférés au 4th FG le 29 septembre 1942. Par une photo je constate que dès que la cocarde américaine a été

peinte, les « Spit » ont gardé leurs codes. Ce n'est apparemment que lorsque le 4th FG est passé sur P-47 qu'il a repris les codes du 52nd FG vers mars 1943. Le 52nd FG a été opérationnel en Grande Bretagne vers août 1942, mais contrairement au 31st FG il n'a pas participé à la triste journée du 19 août au débarquement de Dieppe. Pour le 52<sup>e</sup>, à cette époque il y a très peu d'informations. Le 31st FG a probablement été le premier groupe américain opérationnel ; du moins celui qui effectué le plus de missions avant d'être transféré en Afrique du Nord, et d'avoir décroché la première victoire purement américaine à Dieppe. Le 78th FG est arrivé un peu plus tard avec ses P-38 (décembre ?) pour renforcer rapidement les P-38 en AFN. Quel codes avaient t'ils à ce moment-là ? Ce n'est qu'en avril 1943 avec ses P-47 que l'on verra ses codes, qui pour moi proviennent du 31st FG.

Pourquoi les Britanniques ont commis ces doublons ? Ce sont les seuls cas il me semble. J'aimerais bien lire des articles à propos des 31<sup>e</sup>, 52<sup>e</sup> sur leurs Spitfire, en Angleterre et en AFN. Il vous reste du travail ! À bientôt j'espère, bonne continuation, et encore bravo. »

Pierre Caillaud

**AVIONS** : merci beaucoup pour vos félicitations et votre enthousiasme M. Caillaud ! Vous avez effectivement raison, ce sont les nouveaux groupes de chasse arrivés en Grande Bretagne qui ont repris les codes de leurs prédécesseurs partis en AFN, et non l'inverse. Il faut d'ailleurs ajouter aux 4th et 78th FG que vous citez le célèbre 56th FG. Le 4th FG a officiellement changé ses codes pour les lettres QP, WD et VF (celles du 52nd FG) le 3 avril 1943. Le 78th FG a repris les codes MX, HL et WZ du 31st FG tandis que le 56th FG reprenait les codes HV, LM et UN du 1st FG.

GA0543	Photo - contrôle X rouges.	Thou. Corroy Calmar. Hunst St. Marie sur Mer Bussigny de Thellat	4000	15 <sup>h</sup>	17 <sup>h</sup>	
Gr. 2/55	Reconnaissance à vue -	Affoulaing Bale	1700	10.50	12.20	Bonnes
- id. -	- id. -	Blolsheim Marcholsheim Neuf. Brunch Rheimsheim Blotzheim	3000	14.35	16.05	Bonnes
Gr. 2/7	Connaissance vues et camps.	Belfort Mauthellind	6500	9.45	9.30	Très bonnes
- id. -	- id. -	- id. -	6500	9.15	11.00	"
- id. -	- id. -	Luxeuil Malsbans	4500	9.30	9.15	"
	Protection mission reconnais.	Front de l'armée.	2500	10.50	12.25	"
	- id. -	id.	4000	13.50	16	"

Extrait du journal de marches et d'ordres (JMO) des Forces Aériennes 108 pour le 29 septembre 1939. (Armée de l'Air via Bertrand Hugot)

# 5 juin 1940 : Werner Mölders au tapis !



## LA MISSION TRAGIQUE DES D.520 DU GC II/7

Le Dewoitine D.520 (ici un avion de la 1<sup>re</sup> escadrille du GC I/3) est au printemps 1940 le meilleur chasseur de l'Armée de l'Air. Mais sa mise en service se fait dans la précipitation, comme le futur général Hugo en fera l'amère expérience le 5 juin...

(coll. Bernard Philippe)

Par Bernard Philippe et Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

**Début juin 1940, le « Plan Jaune » (*Fall Gelb*) déclenché par le III<sup>e</sup> Reich moins d'un mois plus tôt a réussi au-delà des espérances : percée de Sedan, défaite des armées belges et néerlandaises, disparition des armées françaises du Nord et dérouté du corps expéditionnaire britannique à Dunkerque... Après avoir lancé le 3 juin l'« Opération Paula » dans le but de détruire l'Armée de l'Air autour de Paris, il est temps pour les forces allemandes d'entamer l'invasion de la France proprement dite, le « Plan Rouge » (*Fall Rot*). Pour cela, une grande offensive doit briser le front sur les départements de l'Aisne et de la Somme. La Wehrmacht attend l'ordre d'entrer en action avec ses divisions blindées sur les têtes de pont d'Amiens, de Péronne et de Ham où son avance avait précédemment été stoppée. Adolf Hitler a décidé du jour de l'attaque : ce sera le mercredi 5 juin.**

### LA SITUATION MILITAIRE AU 5 JUIN 1940

Au début du mois de juin, un remaniement ministériel a été envisagé, le président du Conseil Paul Reynaud souhaitant que Charles de Gaulle entre au Gouvernement. Ce colonel qui a livré avec succès plusieurs combats à la tête de ses blindés à Montcornet puis Abbeville accepte le poste de sous-secrétaire d'état à la défense et à la guerre ; nommé général de brigade à titre temporaire, il est

conscient que la France est au bord de l'abîme. Il prend ses fonctions le 5 juin alors que le front se situe à présent sur la Somme. En début de matinée, notre artillerie réussit encore à tenir tête aux blindés ennemis. Pour préserver cet avantage et soutenir les troupes au sol, l'état-major décide de faire intervenir notre aviation de bombardement. Les Breguet 693 des GBA I/51, II/51 et II/54 ainsi que les Martin 167F des GB I/62, II/62 et I/63 vont donc survoler du matin au soir la région de Péronne en subissant de lourdes pertes.



**Le Cne Henri Hugo, commandant de la 4<sup>e</sup> escadrille du GC II/7. Le 5 juin 1940, il a déjà remporté 6 victoires confirmées et 1 probable.**  
(coll. Bernard Philippe)

Parmi les groupes de chasse disponibles pour assurer la protection des bombardiers dans ce secteur, le GC I/3 est le seul à voler sur Dewoitine D.520, le plus moderne des chasseurs français. Il se trouve depuis le 16 mai à Meaux-Esbly, en Seine-et-Marne. Son chef le commandant André Thibaudet reçoit pour cette journée du 5 juin un message du groupement 23 indiquant plusieurs missions à assurer au cours de la matinée et surtout de l'après-midi. Mais le groupe n'est pas au mieux : avant même son arrivée en Champagne, il a déjà subi de lourdes pertes matérielles et humaines. Les 14 et 15 mai par exemple, douze appareils ont été détruits en combat ou sabordés avant de quitter le terrain de Wez-Thuisy ; quatre pilotes ont été tués et un a été fait prisonnier après avoir été blessé. Les derniers combats ont eux aussi été meurtriers puisqu'ils ont coûté au GC I/3 huit avions détruits, trois pilotes tués, trois blessés et un prisonnier.

Afin de soulager le groupe, il est demandé au GC II/7 qui vole sur le même type d'appareil d'envoyer d'urgence une de ses deux escadrilles en renfort. Les pilotes de ce groupe ont peu volé sur le nouveau chasseur dont les premiers exemplaires « bons de guerre » n'ont été perçus que les 24 et 26 mai ; d'autres sont arrivés les jours suivants pour compléter la dotation prévue à trente-cinq avions. Si certains pilotes ont déjà livré un combat à bord de leur nouvelle monture fin mai et début juin, ce n'est pas le cas du chef de la 4<sup>e</sup> escadrille du GC II/7, le capitaine Henri Hugo qui est tombé malade le 24 mai juste après avoir remporté sa sixième victoire confirmée. Il a seulement fait trois atterrissages et volé 35 minutes, le 7 mai, sur l'un des trois D.520 d'instruction (n° 11, 26 et 34) cédés fin avril par le GC I/3. Après bien des années, l'as de guerre a accepté en février 1994 de se confier sur cette terrible journée du 5 juin 1940 qui l'a meurtrie toute sa vie. Son témoignage est exceptionnel d'honnêteté et de précision.

**Les Dewoitine D.520 du GC I/3 alignés sur le terrain de Cannes au début du mois de mai 1940, juste avant de monter au front.**  
(coll. Bernard Philippe)



# 22 juin 1941 : « Barbarossa »



Seconde et dernière partie, par Mikhaïl Timine  
(profils d'Igor Zlobine et Alekseï Valyaef-Zaïtsef)

## LES NOUVEAUX RAIDS ALLEMANDS DANS L'APRÈS-MIDI

Nonobstant les succès obtenus le matin, le commandement du IV. *Fliegerkorps* n'avait pas l'intention de ralentir son activité. À la différence de ses collègues roumains, le *Generalleutnant* Pflugbeil comprenait parfaitement qu'il fallait consolider ses premières victoires et ne pas donner aux unités soviétiques la possibilité de réparer les avions qui pouvaient l'être. Aussi, dès le retour des appareils

sur leurs terrains, les personnels au sol se mirent à les préparer pour une deuxième série de frappes.

Après les premiers bombardements des aérodromes de la région militaire d'Odessa, il semblait indispensable de répliquer aussitôt mais l'aviation soviétique ne s'en prit pas aux terrains de la Luftwaffe. Cette attitude passive permit à l'adversaire de se préparer tranquillement à de nouvelles attaques. Le commandant des forces aériennes de la 9<sup>e</sup> Armée, le général F.G. Mitchouline, ayant reçu à 10h00 l'accord de Moscou pour agir sur le territoire roumain,

Photographie du bombardement de l'aérodrome de Tchernovtsy prise le 22 juin 1941 depuis un He 111 de la KG 27.

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



# sur le front Sud

Heinkel He 111 « 1G+HM » (W.Nr. 7075) de la 4./KG 27 à l'été 1941.



ordonna de reconnaître les zones frontalières. Une patrouille de deux MiG-3 du 55<sup>e</sup> IAP effectua une reconnaissance des terrains de Iasi, Botosani, Bacau et Roman mais ayant mal calculé leur consommation d'essence, aucun des deux pilotes ne revint à son terrain ! Kryoukov dut effectuer un atterrissage forcé après avoir traversé de justesse le Danube tandis que Yakovenko. Le général Ptoukhine, commandant des forces aériennes du Front Sud-Ouest, ne se décidant pas à entreprendre des opérations offensives, les commandants de la 64<sup>e</sup> IAD et ceux des 149<sup>e</sup> et 247<sup>e</sup> IAP durent se contenter de mesures de camouflage. Dès que les avions du IV. *Fliegerkorps* furent prêts, les équipages de la Luftwaffe redécollèrent

pour un raid dont l'objectif principal était à nouveau les terrains d'aviation du secteur de Tchernovtsy.

Cette fois-ci il n'y eut aucune réaction soviétique, comme en témoignent les rapports de l'état-major de la 12<sup>e</sup> Armée : « à 13h30, l'ennemi a bombardé la gare de Tchernovtsy, les ponts sur le Prout,



Un officier roumain pose devant un I-16 détruit sur son terrain, Moldavie, été 1941.

# MISSION SANS RETOUR



## L'étrange oiseau de la Mer du Nord

Le prototype de l'hydravion de combat Gotha WD 7 photographié le 3 avril 1916 depuis le contre-torpilleur français *L'Aventurier* au moment de sa capture. Un des aviateurs allemands s'est déjà jeté à l'eau, l'autre s'apprête à le suivre. (coll. ARDHAN)

Par Christophe Cony

**Le 3 avril 1916, le contre-torpilleur français *L'Aventurier* patrouillant en Mer du Nord repère à une trentaine de kilomètres au large de Dunkerque un hydravion bimoteur posé en mer. L'appareil, manifestement en difficulté, hydroplane à faible vitesse sur un seul moteur en direction du nord-est. Alors que le navire s'approche pour l'identifier, une fumée monte subitement dans le ciel : l'équipage – manifestement ennemi – vient de mettre le feu à sa machine ! Perchés sur le flotteur gauche, deux hommes cassent frénétiquement les plans d'ailes à leur portée, qui finissent par tomber à l'eau alors que le bâtiment arrive à proximité. La majeure partie de la toile qui recouvre le fuselage arrière et l'aile supérieure brûle mais l'appareil demeure à flot. Le commandant de *L'Aventurier*, le lieutenant de vaisseau René Sémichon, donne l'ordre de mettre un canot à l'eau pour capturer les deux aviateurs allemands à présent résignés... Une fois l'incendie éteint, l'hydravion et ses demi-plans brisés sont hissés à bord du contre-torpilleur à l'aide d'un palan.**

Les prisonniers sont deux sous-lieutenants pilotes de la base aéronavale allemande de Zeebruges (*Marine Flugstation Zeebrügge*), les *Flugzeugmeister* Joseph Kaspar et Max Rund, ce dernier faisant fonction d'observateur. Leur appareil est d'un type nouveau ; il s'agit du Gotha WD 7 n° 119 propulsé par deux moteurs Mercedes D.II de 120 HP dont l'un a pris feu, entraînant un amerrissage forcé puis sa capture. S'il n'a pas été possible de retrouver l'interrogatoire de l'équipage, la reconstitution des événements peut être faite grâce au journal de marche de la *Seeflugstation Flandern I*. Celui-ci montre que la Marine allemande va s'acharner par tous les moyens possibles à récupérer ce prototype qui vient tout juste d'entrer en service !

### LE GOTHA WD 7

Répondant à une commande du 10 mai 1915, le Gotha WD 7 [1] portant le numéro de la Marine 119 a été conçu par l'ingénieur en chef Karl Rösner comme le pendant maritime des nouveaux avions de combat (*Kampfflugzeug*) type G mis alors en service par l'aviation de l'Armée. Il s'agit d'ailleurs du premier hydravion bimoteur jamais commandé par la Marine allemande. Réceptionné le 11 octobre 1915, l'appareil a été testé pendant plusieurs mois par le *Seeflugzeug-Versuchskommando* (SVK) sur la base aéronavale de Warnemünde. Ces essais concluants ont abouti le 24 février 1916 à la commande d'une série de sept exemplaires numérotés de 670 à 676. Contrairement au prototype équipé de deux Mercedes D.II de

[1] WD pour *Wasser Doppeldecker* : biplan maritime.

# LE FARMAN 190



## VEDETTTE DES COLONIES

Paul-Louis Weiller devant sa nouvelle acquisition, le Farman F.190 F-AJDP. On notera que le moyeu de l'hélice est muni d'un cône et que les culbuteurs du cylindre supérieur sont équipés d'un capotage, certainement pour les protéger des intempéries.

(coll. SAFRAN)

[6] voir AVIONS n° 181.

Le F.190 F-AIYM devant les hangars de Toussus-le-Noble.

(coll. Franck Roumy)



*Dernière partie, par Franck Roumy avec la participation de Michel Barrière (profils de Michel Barrière)*

### F-AIYM

(n/c : 7147 ; n/s : 11 ; N° AIR : 2-1242 ; N° CdI : 2049 du 21/03/1929)

Acquis en premier lieu par la société Air Service, le F.190 n° 11 est ensuite racheté par André Bailly. Ce F.190 est modifié, recevant alors des réservoirs d'huile et d'essence agrandis pour lui permettre d'effectuer des raids. Disposant d'un réservoir d'essence de 160 litres à l'intérieur du fuselage, sa capacité est portée à 710 litres ce qui lui confère une autonomie de 14 à 15 heures de vol. Certaines sources font état d'une capacité de 2000 litres, ce qui reste possible bien que dans ce cas l'avion aurait alors pesé

près de trois tonnes... Équipé d'une seule fenêtre à l'arrière et d'une seule porte à l'avant, Bailly l'utilise pour son raid vers l'Indochine en 1929 [6]. Le 19 mai 1929, l'avion et son équipage sont présents lors du rallye des capitales qui se déroule à Vincennes. En octobre suivant, Bailly achète le F.190 n° 34 F-AJG qu'il rééquipe avec le moteur du F-AIYM, un G & R 5 Ba Titan portant le n° 5106. Un an plus tard, le F-AIYM est enregistré au nom de la Société Air Service. En septembre 1931, ses réservoirs et son fuselage sont remis au standard. Sa dernière visite Véritas a lieu le 29 décembre 1936, l'avion accusant 421 h de vol. Une mention particulière indique que l'avion est alors *transformable en sanitaire*, ce qui laisse supposer qu'il aurait été exporté en Espagne républicaine en 1937 en version sanitaire. Il n'aurait alors pas survécu à la guerre civile.

### F-AIZR

(n/c : 7122 ; n/s : 12 ; N° AIR : 2-1272 ; CdI : 2081 du 29/04/1929)

Cet avion est immatriculé au nom de la SGTA et équipé de deux réservoirs de 280 litres en lieu et place de ceux de 380. Son moteur Titan 5 Ba est équipé d'une hélice en bois blindée et d'un démarreur. La semaine suivant l'obtention de son CdN, le F-AIZR est présenté à Genève lors de l'exposition



## LES PREMIERS GÉANTS DE L'AIR COMMERCIAUX ÉTAIENT BRITANNIQUES

Par Stéphane Nicolaou, avec la participation de Christophe Cony

Belle vue au décollage du G-EAKG, un HP O/400 qui sera exploité par la compagnie Handley Page Transport Ltd. jusqu'en août 1920.

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

### LA SÉRIE DES HANDLEY PAGE

Le 18 décembre 1915, un immense bombardier de 30 mètres d'envergure et pesant plus de six tonnes décolle d'Hendon : c'est le prototype du Handley Page O/100. Il ne s'agit que de sauts de puce, le premier vol véritable ayant lieu le 31 décembre. Après une bonne année de mise au point, l'appareil rejoint le front motorisé par deux Rolls-Royce Eagle de 250 HP chacun ; il sera construit à 46 exemplaires. À partir d'août 1917 apparaît la version O/400 dont l'amélioration principale provient de moteurs plus puissants, des Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP. Le succès est tel qu'à l'armistice

602 exemplaires ont été construits en Grande-Bretagne et 107 aux États-Unis.

Après une série de vols de transport de personnalités sur le parcours Londres – Paris dans le cadre du Traité de Paix de Versailles, au sein du No 86 (*Communications*) Wing, le O/400 entame une véritable carrière civile lorsque Handley Page rachète à bas prix seize appareils. Les quatre premiers lancent des journaux à titre de publicité et font des baptêmes de l'air ainsi que des vols à la demande ou de démonstration avec des journalistes, Frederick Handley Page ayant parfaitement compris les bénéfices qu'il peut attendre de la presse.

Le HP O/400 D8350 photographié à Cricklewood en juin 1919. Immatriculé ensuite G-EAAE, il sera le premier bombardier converti mis en service régulier par Handley Page Transport Ltd.





Un hélicoptère Mi-8MT ukrainien durant les manœuvres « Rapid Trident » organisées par l'OTAN dans la région de Lviv en septembre 2019. (USAF)



# RETOUR SUR LA PREMIERE PHASE DE LA GUERRE EN UKRAINE



Le Lt-Col Vyacheslav Yerko, un pilote de MiG-29 de la 40<sup>e</sup> BrTA ukrainienne, a été tué en combat aérien le 24 février 2022. (Ministère de la Défense ukrainien)



Les restes du siège éjectable du Lt-Col Yerko. (DR)

Par Christophe Cony

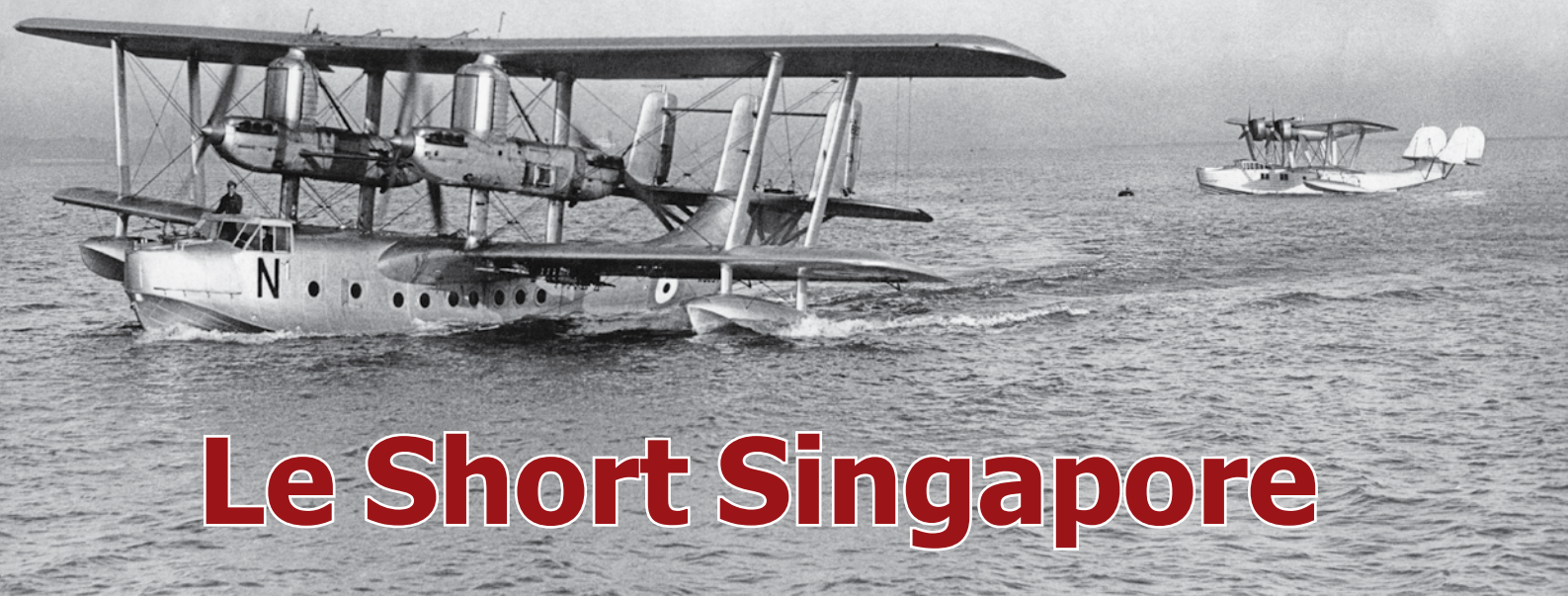
**Il n'est pas facile pour un journaliste de faire un article d'actualité comme celui que j'ai rédigé dans le précédent numéro d'AVIONS, lorsqu'il est confronté à une censure sans précédent en Occident depuis presque 80 ans... Les quarante pages consacrées à la guerre aérienne en Ukraine contiennent de ce fait diverses erreurs et omissions que je vais tenter de corriger ici.**

Concernant les forces en présence tout d'abord, j'ai omis de mentionner la 204<sup>e</sup> brigade d'aviation tactique (204<sup>e</sup> BrTA) ukrainienne sur MiG-29, basée en Crimée jusqu'à l'annexion de cette région par la

Russie en 2014, et aujourd'hui stationnée à Loutsk. Ceci signifie qu'environ 65 à 70 MiG-29 étaient opérationnels début 2022, l'Ukraine comptant alors un total d'environ 100 chasseurs.



# Une nouvelle ère pour les hydravions :



## Le Short Singapore

Le Singapore K8857 « N » du No 209 Sqn se prépare à partir pour l'Algérie dans le cadre des accords de Nyon, le 16 septembre 1937. À l'arrière-plan, un SARO London.

(coll. Geoffrey Bussy)

par Geoffrey Bussy

### DE NOUVEAU AU NO 210 SQN

Entre-temps, le No 210 Squadron avait été associé au Singapore pour une troisième fois, au début de l'automne 1936, lorsqu'il avait récupéré trois des vieux Singapore du No 230 Sqn à leur retour de mission en Égypte. Ces appareils durent d'abord subir une grande révision et furent ramenés à terre, à Pembroke Dock. Le premier (K4590) fut terminé le 13 novembre en même temps que Short délivrait un nouvel hydravion (K6920). À la fin de l'année, le No 210 Squadron alignait quatre Singapore et autant de Rangoon amenés à disparaître. Il fallut attendre le mois de février 1937 pour prendre en compte le cinquième Singapore et le mois suivant pour le sixième et dernier exemplaire.

Le premier entraînement de grande ampleur auquel prirent part cinq hydravions du No 210 Squadron fut un exercice anti-sous-marin conduit début mars. Le 20 du même mois et durant trois jours, tous les Singapore de l'unité furent redéployés à Calshot dans le cadre du grand exercice de la *Home Fleet*. Le 14 avril, tout le personnel quittait l'Angleterre pour l'habituelle croisière méditerranéenne. Les Singapore visitèrent successivement Hourtin, Berre, Malte, Bougie, Gibraltar et de nouveau les mêmes étapes pour le chemin du retour vers Pembroke Dock. Dans le cadre de la coupe de photographie aérienne « Sassoon » (du nom du précédent sous-secrétaire d'État à l'Air), le Flt Lt E.D. Canavan remporta le trophée, une première pour une unité volant sur hydravion qui battait ainsi dix-neuf autres unités

Un Singapore du No 210 Sqn est soulevé par une grue pour être mis à l'eau à Arzew. Les radiateurs d'huile se trouvent sur les côtés des nacelles, du côté extérieur.

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

