

# Ligne directe

## 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.

MC.lesailles@avions-bateaux.com

## D.520 de la Libération, quelques précisions

**N**ous avons reçu énormément de courriers enthousiastes suite à la publication de notre dossier consacré aux D.520 et nous remercions évidemment tous nos lecteurs pour ces sympathiques messages.

Tout n'étant pas parfait, quelques modifications doivent cependant être apportées, au premier rang desquelles la légende de la photo page 59 que **Lionel Persyn** a immédiatement corrigée dès la parution : Au premier rang, de gauche à droite l'adjudant-chef Émile Landon et le sergent-chef Roger Rouch. Au second rang, le sergent Marcel Chapon, le lieutenant Alfred Testot-Ferry et le sergent-chef Jacques Blanjot. Au dernier rang, le sous-lieutenant Jean Cerino et le sergent-chef Georges Wachter.

Dans le même ordre d'idée, dans le tableau synthétisant l'effectif, il faut bien évidemment lire 2<sup>ème</sup> escadrille et non 1<sup>ère</sup>.

Nous reviendrons en détail dans notre prochain numéro sur les D.520 de la libération, d'abord avec un article de Lionel consacré au Centre d'instruction à la chasse et au bombardement (CIACB) de Toulouse Francazal, mais aussi grâce à différents documents qui nous ont été fournis par la famille d'Alfred Testot-Ferry et que nous avons commencé à analyser (voir page 7).



**Georges Hagi**

**N**ous avons également reçu un courrier de **Madame Cannac**, fille de **Georges Hagi** :

*« Je viens de me procurer votre magazine LES AILES n° 3, car des cousins m'ont dit qu'ils y avaient vu le nom de mon père, et l'avaient reconnu sur la photo du groupe Doret ! Je peux vous confirmer que l'adjudant non identifié sur la photo page 39, à l'extrême droite et derrière le civil au béret, est bien mon papa : Georges Hagi.*

*J'ai bien entendu retrouvé les noms de ses meilleurs amis : André, Corbéloni, Boyer (très gravement brûlé au visage) et bien sûr, Marcel Doret (que j'ai eu l'occasion de voir dans des meetings en Tunisie lorsque j'étais petite !). Papa a terminé sa carrière en commandant le Mont-Agel, à Nice, et nous a quittés il y a six ans. Il allait avoir 97 ans... C'est très émouvant mais également fort sympathique de le découvrir dans ce magazine, et mes filles et moi-même sommes très fières ! Longue vie aux Ailes ! ».*

Madame, un très grand merci pour votre message et votre soutien, nous sommes extrêmement heureux d'avoir pu raviver chez vous ces quelques souvenirs. Merci par ailleurs à C. Laverdet, vice-président du Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine, qui nous a fait parvenir la photo ci-dessus présentant Georges Hagi alors qu'il était pilote à l'ERC 574, tout en nous assurant de son enthousiasme : *« Félicitations pour la qualité de votre revue, que bon nombre d'adhérents au CAEA suivent assidûment... moi le premier ! ».*



# AEROCOLLECTOR

## PARIS

## 2022 11 & 12 JUIN - 9h30/17h30

### SALON DES COLLECTIONNEURS & PASSIONNES D'AERONAUTIQUE



**ESPACE CHARENTON - SALLE ARIANE 1000M<sup>2</sup>**

327 Rue de Charenton  
75012 Paris

Méto : ligne 8 station Porte de Charenton  
Tramway : ligne T3a Station Porte de Charenton  
Bus : ligne 87 Arrêt Les Jardiniers

[www.aerocollector.com](http://www.aerocollector.com)

# Les trésors d'Évreux

C'est une découverte exceptionnelle et unique en France : des travaux au sein de la base aérienne 105 d'Évreux ont mis à jour des reliques d'appareils français de 1940. Un Potez 63.11, un Curtiss H-75 et un Caudron Simoun. Utilisés comme leurres par les Allemands après leur abandon en juin 1940 par l'armée de l'Air, leurs restes ont finalement servi à remblayer un cratère de bombe, avant de refaire surface aujourd'hui. Il restait à les identifier, ce que l'équipe des *Ailes* a tenté de faire.

## Matthieu Comas

Avec la participation documentaire de Lionel Persyn, Sosthène Billault, Philippe Roucourt, David Joannon et Michel Ledet.

L'apparition des premières pièces, dans la zone vie du Breuil, sorties d'un ancien trou de bombe comblé en 1944 par de multiples amas de ferrailles, dont des appareils français faisant jusque-là office de leurre.

(Photo Roucourt)

The appearance of the first pieces, taken out of an old bomb hole filled in 1944 by multiple piles of scrap metal, including French aircraft that had been used as decoys until then.



**F**in 2018, la base aérienne 105 d'Évreux engage une série de travaux destinés à la future installation de l'escadron de transport franco-allemand. Suite aux bombardements de 1944, une opération de dépollution pyrotechnique est nécessaire et va révéler un trésor, rarissime en France : la découverte de plusieurs reliques entremêlées d'appareils datant de la campagne de France. L'inventaire est extrêmement riche pour ne pas dire exceptionnel :

- de multiples pièces de Curtiss H-75 ;
  - un moteur Pratt & Whitney 1830 ;
  - un moteur Renault 6Q, une jambe de train et quelques pièces de Caudron Simoun ;
  - un longeron et quelques pièces de Potez 63.11, ainsi que ses deux moteurs Gnome et Rhône 14M.
- Il n'en fallait pas d'avantage pour que l'équipe des *Ailes* se lance dans une minutieuse enquête pour tenter d'identifier ces pièces et comment elles ont pu arriver là.

## Retour en 1940

À la mobilisation, le terrain d'Évreux-Fauville abrite l'école élémentaire de pilotage n° 17 qui va entamer son repli au début du mois de mai. Avec

le début des opérations actives en mai, plusieurs groupes vont stationner sur place, dont le GB I/63 et le GCI/4, tandis que d'autres ne feront que passer, à l'image du GRI/35. À partir du début du mois de juin, Fauville est en première ligne dans le cadre des opérations sur l'Aisne et la Basse-Seine. Nous ne rentrerons pas dans le détail de l'historique du terrain pour passer immédiatement au **11 juin**, date à laquelle les derniers éléments de l'armée de l'Air se replient, en particulier la compagnie de l'Air 62/122 du capitaine Nicodeau, ainsi que sa section de défense. Ils laissent derrière eux plusieurs épaves d'appareils français ainsi qu'un rapport, malheureusement relativement incomplet, faisant le bilan de cette évacuation. Ces épaves, qui n'en sont pas tout à fait, vont rester sur place et les Allemands vont se servir de certaines d'entre elles comme leurres, plusieurs photos en attestent. Puis, réduites à l'état de ferrailles, elles vont servir à combler des trous de bombes, probablement en mars ou avril 1944. Les reliques retrouvées sur la base appartiennent donc à ces appareils. Tentons d'avoir une vision exhaustive du sujet grâce au croisement des différents documents d'archives et des photographies existantes. Le **7 juin**, le terrain est mitraillé par des Bf 109 qui ne font pas de détail :

- Le Bloch 174 n° 54 du GRI/35 est endommagé ;
- Le Potez 63.11 n° 290, lui aussi du GR I/35, est incendié (ancien appareil du GAO 516) ;
- Le Glenn-Martin n° 95 de la 3<sup>ème</sup> escadrille du groupe de bombardement II/63 est touché et explose quelques minutes après le passage des chasseurs. Il n'en restera rien. Présent à Évreux pour l'installation de ses plaques de blindage, le Glenn n°59 du GB II/62 est lui aussi considéré comme détruit<sup>1</sup>.

Enfin, deux Curtiss H-75 du GCI/4 sont touchés. Le premier, dont le numéro reste à déterminer<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> - Cet appareil était jusque-là donné au II/63. Ce n'est formellement pas le cas.

<sup>2</sup> - Il pourrait s'agir du n° 4 reçu quelques jours auparavant en renfort du CIC de Chartres. Il ne s'agit que d'une hypothèse.

# Dans l'album de «Charlot» Trescases

Engagé en 1939, Charles Trescases, dit *Charlot* par ses camarades, aura une carrière de plus de 25 ans au sein de l'armée de l'Air, marquée par son engagement FAFL au sein du groupe Ardennes. Grâce à son fils, que nous remercions ici, plongeons dans son album photo entre 1939 et 1945.

Photographies de Charles Trescases transmises par Frédéric Trescases.  
Merci à Bertrand Hugot

Charles Trescases est breveté civil le 18 mars 1938 (n° 10200), puis s'engage à Lyon le 11 avril 1939 et est envoyé dès le lendemain comme élève pilote à l'école des boursiers de pilotage Caudron à Ambérieu-en-Bugey. Titulaire de quelques heures civiles, il débute sa formation sur Caudron C.491 de mai à juin 1939. En juillet, il passe sur Potez 25 puis C.600 *Aiglon* jusqu'à la déclaration de guerre en septembre.



Charles Trescases devant son P-47 D28 419692 baptisé en catalan *Are y Sem* (Maintenant on y est). (Mise en couleur L. Lecocq)  
Charles Trescases in front of his P-47 D28 419692 baptised in Catalan *Are y Sem* (Now we're there).



Charles Trescases débute à Ambérieu sur Caudron C.491, la plupart des six exemplaires produits servent à l'école, dont le F-AODG (n/c 716) visible ci-dessus. Ci-dessous les élèves de la promotion de Charles Trescases (cerclé).

Charles Trescases started at Ambérieu on a Caudron C.491, of which most of the six produced were used at the school, including the F-AODG (n/c 716) visible above. Below the students of Charles Trescases' class (circled)



# À JAMAIS LES PREMIERS

Constitué à force de volonté, le GC 1 Alsace, premier groupe de chasse de la France Libre, va tenir son rang durant un an entre le Levant et l'Égypte. En manque permanent de moyens et positionné en seconde ligne, il ne connaît réellement le combat que durant deux jours. Face à l'Histoire, ses hommes restent le symbole même de la liberté et du refus de la défaite.

## Dossier de Bertrand Hugot

avec la participation de  
Matthieu Comas

C'est un des traits de caractère qui fait de l'Alsace un groupe de chasse hors du commun : son importance opérationnelle est inversement proportionnelle à son importance historique. Durant un an, cette poignée d'hommes, dissidents de la première heure, va connaître une histoire difficile. D'abord négligée par les britanniques, elle va passer quatre mois à tenter de maintenir son niveau opérationnel avec de vieux Morane 406, bien loin des combats. Lorsque l'Alsace rejoint l'Égypte début janvier 1942, ils ne peuvent être équipés que de Hurricane Mk I incapables de rivaliser avec la plupart des appareils de la Luftwaffe. Après s'être entraînés, ils feront de longues missions de protection maritimes et de couvertures a priori près de Suez. C'est

finallement le front qui viendra à eux les 27 et 28 juin 1942, pour de rudes combats en situation d'infériorité flagrante, avant un repli vers Alexandrie et le retour à une situation plus calme.

On ne peut le dire autrement, l'Alsace est durant cette période un groupe de chasse de seconde ligne qui souffre du peu de moyen dont disposent les britanniques aux Moyen-Orient, mais aussi d'une certaine réputation (à tort et à raison) d'indiscipline... Mais l'important n'est pas là. L'important est qu'ils existent. Avec leurs compagnons du GC 2 *Ile de France*, du GB 1 *Lorraine*, de la 1<sup>ère</sup> DFL qui se couvre de gloire à Bir-Hakeim et bien d'autres encore, ils sont l'honneur de la France. Une France Libre qui à cette date n'est que peu de choses alors que celle de Vichy a encore du crédit aux yeux des américains comme des britanniques.

Ces dissidents, rebelles et d'une jeunesse que l'on oublie trop souvent, ont permis par leur engagement et pour beaucoup par leur sacrifice ultime, de faire la France de l'après-guerre, libre, démocratique



# GC 1 ALSACE

et indépendante. Outre ceux que nous connaissons par leur faits d'armes ou leur charisme: Joseph Pouliquen, James Denis, Jean Tulasne, Yves Ezanno... il ne faut surtout pas oublier les autres acteurs plus anonymes, pilotes, mécaniciens ou administratifs. Tous ces hommes, quels que soient leurs décorations, leur parcours, sont les Héros de la liberté.

Grâce à cet exceptionnel dossier préparé par Bertrand Hugot et résultat de plusieurs années de travail, plongeons dans l'histoire du premier groupe de chasse de la France Libre.

Mais laissons justement la parole à l'auteur pour conclure cette introduction :

*« Il n'existera sans doute jamais de document définitif retraçant l'histoire du GC 1. Les archives sont particulièrement parcellaires et pour une partie d'entre elles, nous ignorons même si elles ont existé. Mais cette unité est emblématique. Elle porte en son sein l'engagement dans la solitude du désert des premiers aviateurs de la France Libre. Au fil des années, les témoignages se sont rassemblés. Quelques photographies sont sorties des albums, des noms tombés dans l'oubli réapparaissent. Sur ce plan, l'histoire du GC 1 est unique. Le temps la disséminée, l'ouvrage du chro-*

*niqueur historique ou de l'historien tient tout autant de la réflexion et de l'assemblage que de la recherche. Des progrès significatifs ont été accomplis au cours des dernières années. Il est temps désormais de proposer aux lecteurs des Ailes une histoire mise à jour du mythique groupe de chasse n° 1 ».*

*La confiance accordée par les anciens personnels du Groupe Alsace a été déterminante pour rassembler, compléter et rapporter le parcours de leur groupe : Charles Jaeger, Claude Raoul Duval, André Charasse, Henry Lafont, Jean Delpech. Les familles Brunot, Guinamard, Huin, Magrot, Collet, Lepage et Tulasne (François ✕).*

*Mes amis et correspondants ont été d'une grande aide : Jean-Claude Augst, Didier Lecoq, René Lamouroux, Jocelyn Leclercq, Emmanuelle Mauret, Frederic Bruyelle, Frederic Bentley, Philippe Chéron, John Engelsted, Stefaan Bouwer, Yves Morieult.*

*La rédaction remercie Remy Longetti, l'équipe de la photothèque du SHD, les collectionneurs privés nous ayant ouvert leurs archives ainsi que Lionel Persyn.*



## Prises de guerre

DU I/7 À  
L'ALSACE

Équipé d'une trentaine de Morane-Saulnier 406, le groupe de chasse I/7 s'installe à Rayak en mars 1940 et va vivre la campagne de France de loin. C'est de lui que proviennent les premiers chasseurs FAFL avec les défections du lieutenant Péronne, de l'adjudant-chef Coudray et de l'adjudant Ballatore le 23 juin 1940. Le 5 décembre 1940, c'est le capitaine Tulasne qui rejoint la RAF. Du fait de sa position et en dépit de son matériel dépassé, le groupe participe aux combats de Syrie tant bien que mal, touchant au passage quelques Morane de renfort provenant poussivement de métropole et dans un état lamentable. Au moment où l'Armistice de Saint-Jean-d'Acre est signé (14 juillet 1941), douze Morane subsistent et sont regroupés à Alep-Nerab (dont deux sont incendiés par les troupes australiennes). D'une utilité absolument nulle pour les Britanniques, comme la plupart des appareils de fabrication française, ils sont gracieusement cédés aux FAFL. Une bonne opération qui permet de retarder la livraison des Hurricane à peu de frais...

Du côté français, il faut faire avec mauvaise fortune bon cœur, tant ces dix chasseurs renforcés par le n° 819 de Tulasne sont dans un état déplorable, tant au niveau des cellules que des moteurs.

Au total nous avons pu recenser, grâce aux carnets de vol et aux différents documents existants, un total de onze MS 406 ayant effectué au moins un vol au GC I Alsace entre le septembre 1941 et février 1942, date des derniers vols répertoriés (essai des n° 213 et 741 par le sergent-chef Huin), et ce même si les vols réellement opérationnels cessent le 23 décembre. Le total perçu par l'Alsace pourrait s'établir entre 12 et 15 appareils, des appareils ayant pu être réceptionnés en complément depuis le Parc de Rayak.

Comme on peut le voir sur le tableau ci-contre, en deux mois les vols sont extrêmement réduits pour d'évidentes raisons techniques.

Une fois l'Alsace parti pour l'Égypte, le sort des MS 406 est inconnu mais ils ont probablement été stockés avant d'être ferrailés car on ne retrouve plus trace d'eux dans la moindre unité FAFL.

## MS 406 du GC 1

Liste non exhaustive établie à partir de documents primaires. Les dates extrêmes de présence sont celles des vols relevés.

numéro	matricule	provenance	vols	notes
n° 204	N565	Renfort I/7	1	acc. 13/10/40. Sgt Boutin tué.
n° 213	N574	GC I/7	1	un seul vol repertorié le 18/02/42
n° 667	L696	Renfort I/7	9	du 26/09/41 au 28/10/41
n° 741	L770	GC I/7	23	du 17/10/41 au 18/02/42
n° 762	L791	GC I/7	19	du 15/09/41 au 31/10/41
n° 805	L834	GC I/7	9	du 06/09/41 au 09/10/41 (acc. Norbert)
n° 807	L836	GC I/7	21	du 8/10/41 au 15/12/41
n° 819	L848	FFF 2	2	ex-I/7, ex-AX684 RAF
n° 829	L858	GC I/7	20	du 03/10/41 au 13/11/41
n° 831	L860	GC I/7	34	du 17/09/41 au 08/12/41
n° 835	L864	GC I/7	49	du 01/09/41 au 16/12/41

*In the second row, MS 406 No 831 (L-860), with the 1st squadron of GC I/7 (SPA 15) and below when captured by Australian troops at Aleppo-Nerab in July 1940 with yellow Vichy identification marks. With No 828 visible in the background, it then passed into the strength of the Alsace group.*

En haut en second, le MS 406 n° 831 (L-860), à la 1<sup>ère</sup> escadrille du GC I/7 (SPA 15) et ci-dessous lors de sa capture par les troupes australiennes à Alep-Nerab en juillet 1940 avec les marques d'identification jaunes de Vichy. Avec le n° 828 visible au second plan, il passe ensuite dans l'effectif du groupe Alsace. (Photos coll. SHD et profilY. Le Gal ©)



# MOHAWK SOLITAIRE

En attendant la très hypothétique livraison de Curtiss Tomahawk américain au groupe, l'Air Marshal Drummond promet le 10 septembre 1941 au lieutenant-colonel Astier de Villatte qu'un Curtiss Mohawk sera rapidement reçu pour permettre aux pilotes de se transformer sur un avion américain. Concernant le matériel, ce sera l'une des rares si ce n'est la seule promesse tenue par les Britanniques durant les premiers mois d'existence de l'Alsace. Le chasseur arrive à Rayak durant la seconde quinzaine d'octobre et effectue son premier vol le 24. Il s'agit du **Mohawk 2535 (ex-BJ542 de la RAF)** provenant de la South African Air Force. Ce modèle, peu ou prou identique au Curtiss H-75 A4 commandé par la France en 1939, est motorisé par un Wright Cyclone se distinguant par son effroyable propension à gripper. Repeint aux couleurs FAFL, il sert uniquement à des vols d'essai et de prise en main pour les pilotes n'ayant jamais volé sur du matériel américain. Une préparation utile avant les vols de convoyage qui vont se dérouler en décembre.

Plus que probablement victime de son catastrophique moteur, l'appareil semble immobilisé à partir de février et la RAF le récupère « sans préavis sous prétexte que le moteur devait être changé dans un parc anglais ». Après avoir disparu pendant plusieurs mois, le 2535 réapparaît en juin et en août 1942, en particulier aux mains du commandant Tulasne, au sein du groupe mixte d'instruction de Damas. Sans surprise, une note suit son dernier vol le 28 août : moteur grillé. On terminera en signalant que jusqu'à preuve du contraire, rien n'indique une affectation au GC I du Curtiss H-75 (n° inconnu) avec lequel s'était évadé le sergent Marcel Milan en février 1941. Merci à Lionel Persyn pour son apport documentaire.

En haut, le Mohawk 2535 peu après son arrivée à Rayak alors qu'il porte toujours les couleurs sud-africaines. Il sera rapidement repeint, tout en gardant son numéro de série, avant de tomber en panne. Il est vu sur le second cliché en réparation, son Wright Cyclone hors-service, ce qui est quasi normal lorsque l'on parle de ce moteur monté sur Curtiss.

(Photos coll. Longetti, SHD et profil Y. Le Gal ©)



Above, Mohawk 2535 shortly after its arrival at Rayak, still wearing South African colours. It will be repainted, keeping its serial number, before breaking down. In the second shot, it is seen undergoing repairs with its Wright Cyclone out of action.

ment le convoyage de Hurricane Mk I et Mk II ainsi que de Curtiss P-40 tout au long du mois de décembre 1941. Les retours aux bases de départ se font sur des Oxford, Douglas DC-2, Lockheed 18, Bombay, Blenheim et sur le F.222-3 des FAFL pour le retour à Rayak. Malheureusement, ces vols ne sont pas sans risque et le 28 novembre Marcel Milan disparaît au cours de l'un d'eux. Lorrain comme lui, Henri Collet apprend son décès le 6 décembre et s'en trouve particulièrement affecté : « Le 28 novembre plusieurs convoyeurs avaient décollé de Port-Soudan en compagnie de Magrot, Huin et Monier. Ce dernier avait pris par mégarde l'appareil de Milan et inversement. Ils ont mis le cap au nord-ouest. Alors qu'ils volaient en formation, ses coéquipiers ont vu l'avion de Milan piquer en tournoyant puis disparaître à travers une

## « Tous, nous pleurons comme des gosses »

mer de nuages. Sans nouvelles, une colonne anglaise s'est rendue sur les lieux de la chute au prix de mille difficultés. Elle a recueilli les pauvres restes de notre meilleur

camarade mêlés aux cendres de l'appareil. Il a été enterré à Ras-Zafarat à 20 miles de la mer rouge. L'enquête a prouvé que les vapeurs de Glycol venant de quelques joints défectueux, ont étourdi le pilote. Milan, comment as-tu pu périr ainsi. Tous nous pleurons comme des gosses en ce 6 décembre ; c'est la Saint-Nicolas à Nancy où ta maman t'attend ».

Les sous-lieutenants Louchet et Pierre Brisdoux décolleront le lendemain à bord du Potez 25 n° 1038 à la recherche de l'épave. Ils rentrent au bout de quatre heures de vol sans avoir trouvé aucune trace de leur camarade. Finalement, le sergent-chef Marcel Milan est localisé dans les débris du Tomahawk serial



Le sergent-chef Marcel Milan dont la disparition lors d'un convoyage le 28 novembre va fortement marquer ses camarades.

(Coll. Hugot)

Staff Sergeant Marcel Milan, whose disappearance during a convoy on 28 November was to have a strong impact on his comrades.

# L'ÉGYPTE ENFIN

janvier  
1942



Déplacé en Égypte, à l'embouchure du canal de Suez, l'Alsace touche enfin ses Hurricane. Après une courte période d'entraînement, il rejoint la côté Méditerranéenne pour des missions de couverture maritime et de protection qui vont lui permettre de monter en puissance alors que le front se rapproche dangereusement.

Lorsqu'il se déplace au LG X, l'Alsace est cette fois complètement démunie puisqu'il n'a plus que ses Potez 25 en dotation... L'arrivée des premiers chasseurs est en réalité dépendante du rééquipement en Hurricane Mk II des Squadron de la RAF (no. 80 et 213 entre autres), qui doit libérer les vieux Mk I pour d'autres groupes dont, évidemment, le GC 1.

Mais tout arrive, et le premier Hurricane destiné à l'entraînement (Z4186 dont c'est la première affectation), est convoyé le 19 janvier depuis Wadi Natrum par le sous-lieutenant Albert Littolff. Il ne reste malheureusement pas longtemps en dotation puisqu'il connaît un incident le 2 février après seulement deux vols répertoriés... Il est vraisemblablement abîmé par le sous-lieutenant Paul Perrier. À la suite d'un vol d'entraînement, il termine en glissade sur la queue et hélice en drapeau. Non sanglé par crainte du feu, Perrier est par ailleurs grièvement blessé.

## Six Gladiator pour attendre

L'arrivée de la dotation complète est espérée pour la mi-février 1942 et pour patienter, ce sont finalement d'antiques Gloster *Gladiator* (voir tableau), bien inférieurs aux MS 406, qui sont cédés au GC 1 par la RAF. « Six nous en avaient été offerts, disponibles à Khartoum » se rappelle Henri Collot, « Il nous a fallu changer les moteurs, pneus, vérifier les entoilages, les cellules. Travail infernal rendu pénible par les fréquentes rafales de vent de sable. À peine un avion est-il remis en état que les pilotes se chargent de le démolir ». Le premier vol sur cet avion antédiluvien semble se dérouler le 27 janvier 1942 quand le lieutenant Albert Preziosi décolle avec le K1341 mais dès le lendemain il doit le poser en campagne en panne d'huile ! Le 29, c'est Littolff qui fait un atterrissage forcé à El Maimoun sur le K1339 au cours d'une liaison. Un troisième est enfin perdu suite à

un accident du sergent Guy Garrabos (qui devra être renvoyé au GMI) dont se souvient Henri Collot « Garrabos ? C'est le fils d'un célèbre commandant d'aviation mais tête en l'air, ce qui, contrairement à ce que l'on pourrait croire est dangereux pour un pilote : il a sonné un Aiglon, un Potez 29 et un MS 406. Et le dernier, un Gladiator cassé à l'atterrissage le 9 février 1942 ».

Des six Gloster du GC 1, il n'en reste donc que trois en moins de dix jours ! Au cours du mois de février les *Gladiator* subsistants font une quarantaine de vols, principalement de liaisons mais aussi d'essais, de démonstration ou d'exercices.

Vu leur nombre, leur taux d'attrition et leur temps de service, les photos de *Gladiator* formellement identifiés à l'Alsace sont une denrée rare. Voici l'un des quatre Mk I perçus, reconnaissable à son hélice bipale. La cocarde, bien française, recouvre l'ancienne britannique. (Photo Magrot)

Photos of *Gladiators* formally identified with Alsace are a rare commodity. Here is one of the four Mk I's seen, recognisable by its two-bladed propeller. The French roundel covers the old British one.



# AU COEUR DE LA FOURNAISE

27-28  
juin 1942



Les 27 et 28 juin, l'Alsace prend de plein fouet l'offensive allemande le long de la côte méditerranéenne. Tout en se rapatriant vers Alexandrie (Idku), il participe aux combats au sein d'un dispositif britannique en plein repli. Sur un matériel largement inférieur à celui de la Luftwaffe, il connaît ses premières victoires et ses premières pertes

Le combat du sergent-chef Mailfert, pipe au bec, croqué par Pierre Clostermann dans les premières pages du journal de marche de l'Alsace.

(Archive groupe Alsace)

The battle of Staff Sergeant Mailfert, pipe in mouth, sketched by Pierre Clostermann in the first pages of the Alsace march newspaper.

Face à la progression allemande et à la réorganisation du dispositif de défense britannique, le groupe est déplacé. Aux ordres du no. 234 Wing, il doit rejoindre au plus tôt le terrain d'Idku (LG 229), sur la côte à l'ouest d'Alexandrie, tout en participant à la protection du repli de la 8th Army. Un premier mouvement est d'abord effectué le 22 juin avec 16 Hurricane et un Potez 25 vers le LG 09 (Bir Koraiyim), à une trentaine de miles à l'est du LG 16, mais toujours à l'ouest d'El Alamein. L'effectif est porté à 18 Hurricane le lendemain, avec l'arrivée de

sergent René Sapriel qui ramène le Z6996 du no. 54 R&SU et du lieutenant André Colin (Z4648) qui arrive d'Héliopolis où il était parti le 21. La journée du 23 est marquée par un bombardement qui touche au moins un Hurricane (probablement le Z4391), puis les 24 et 25 se passent entre mission DAT, liaisons et entraînement.

Le 26, Colin (Z4648) part à 16h30 en mission de reconnaissance et, signe indéniable que le front se rapproche, il croise pour la première fois la chasse ennemie à 5 miles au sud-est de Marsa-Matruh. À

Les combats des 27 et 28 juin s'inscrivent dans le repli de l'armée britannique suite à l'offensive éclair de Rommel débutant le 26 mai. L'action de la 1<sup>ère</sup> DFL à Bir Hakeim, victoire hors du commun des FAFL, permet de donner un peu de répit aux Anglais, mais Tobrouk chute le 21 juin avec la perte de plus de 35 000 hommes et surtout des quantités faramineuses de carburant et de véhicules. Au Caire, la panique est totale et le général Guy Ritchie est limogé, remplacé par Auchinleck. Le 28 juin, les Italiens font tomber Marsa Matruh. L'avance se poursuit le long de la côte tandis que l'Alsace participe aux combats et se replie. Unité de seconde ligne, le groupe n'est absolument pas en mesure de faire face aux Bf 109F allemands. La dépression de Qattara, qui bloque toute avancée mécanisée rapide, avantage les Britanniques qui finalement stoppent les troupes de l'Axe, épuisées, à El Alamein à partir du 30 juin. L'équilibre se renverse et les alliés vont pouvoir contre-attaquer, largement ravitaillés en matériels. Replié à Idku, l'Alsace ne participe pas à ces combats mais couvre très largement la zone, protégeant les navires assurant un ravitaillement continu des troupes alliées.



# RETOUR AU CALME

Juillet  
septembre 1942



Alors que les troupes de l'Axe sont stoppées à El Alamein, l'Alsace est positionné à Idku à proximité d'Alexandrie où il va être équipé en Hurricane Mk II et reprendre ses missions de couverture maritime loin du front. Son aventure égyptienne prend fin en septembre avec son envoi vers la Grande-Bretagne.

Après ces éprouvantes journées, le groupe panse ses plaies et passe le 1<sup>er</sup> juillet aux ordres du no. 252 Wing<sup>1</sup>. Grâce à la résistance britannique, la ligne est tenue à El Alamein tandis que les troupes de Rommel sont épuisées après un mois d'offensive non-stop. Toujours équipé de Hurricane Mk I, l'Alsace est tenu à l'écart du front et reprend ses missions *shipping* et de DAT tout en se consacrant à l'entraînement des pilotes.

Le 11 juillet dès l'aube, il faut assurer la protection du convoi *Match*. Parti d'Idku à 5h40 le lieutenant Léon (Z4615) et l'adjudant-chef Lebois (V7770) cherchent les navires à protéger quand un Junkers 88 est repéré, volant assez bas vers le nord, 2 miles devant eux : « *Avant qu'on ne le rattrape, il lâche sa bombe et s'évade en direction du nord/nord-ouest plein badin. On le chasse pendant deux minutes avant qu'il ne disparaisse et nous de rejoindre notre convoi* » écrit le premier dans son rapport.

<sup>1</sup> - Subordination partagée avec le 5 REAF et les no. 252, 272, 335, 889 Squadron. L'ensemble de ce dispositif est issu du no. 234 Wing et s'était replié de concert.

Deux jours plus tard, le même Léon (Z4425) est seul pour une nouvelle interception infructueuse : « *Je vois à environ 10 000 pieds au-dessus de moi deux traces blanches d'un avion ennemi filant vers le sud. Je monte et le vois prendre des caps à la vitesse de 140 miles par heure au-dessus d'Alexandrie* ».

## Arrivée des Hurricane MK IIb

À partir du 11 juillet, les vénérables Hurricane Mk I du groupe commencent à être remplacés par des Mk II. Onze pilotes vont rapidement se succéder aux commandes des deux premiers livrés (BH131 et BG974) qui viennent du no. 33 Squadron qui commence à toucher de son côté des Mk IIc à canon de 20 millimètres. Ces nouveaux appareils, qui vont compléter le groupe petit à petit, sont convoyés depuis les *Maintenance Units*, ce qui ne se fait pas sans casse.

Le 19 juillet, l'adjudant-chef René Chevalier se rend ainsi à Ismailia (El Firdem) mais l'essai du Hurricane II Z4955 qu'il doit prendre en compte

À Idku, probablement vers la mi-juillet 1942, une partie des Hurricane Mk I du groupe sont alignés, avec au premier plan le Z4230 codé 4. La période étant plus calme, les appareils finissent de recevoir leurs codes tactiques. On distingue ici le 5 (Z4761), le 7 et 11 (peut-être Z4619) et le 9. (Coll. Longetti)

At Idku, probably around mid-July 1942, some of the group's Hurricane Mk I's are lined up with the Z4230 coded 4 in the foreground. The period being quieter, the aircraft finish receiving their tactical codes at this time. Here we can see 5 (Z4761), 7 and 11 (possibly Z4619) and 9.

