

Rédaction en chef
 Matthieu Comas
 MC.lesailles@avions-bateaux.com
 06.60.31.23.67

Contributeurs, auteurs et consultants à la rédaction
 Lionel Persyn, Bertrand Hugot, Alain Coste, Jérôme Ribeiro, Franck Roumy, Benoit Colin, Philippe Ricco, Remy Longetti, Jean-Jacques Leclercq, Bernard Palmieri, Sosthène-Warrof Billault

Illustrateurs
 Yann Le Gal, Éric Schwartz, Kevin Hennuyer
 Mise en page, photogravure
 Matthieu Comas

Les Ailes est une publication trimestrielle éditée par les ÉDITIONS LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032
 Les Farges - 15 rue des Ligures
 87110 LE VIGEN. France
 Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.
 E-mail : contact@avions-bateaux.com

DIRECTEUR : Michel Ledet
 DIRECTRICE DE PUBLICATION : Sylvie Broquet-Ledet
 SUIVI DE CLIENTÈLE : Cécile Haudiquet
 SOCIAL MEDIA : Manon Ledet
 Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Publicité à l'adresse de la rédaction
 N° ISSN : en cours
 N° CPPAP : 1123 K 9470s
 Dépôt légal à parution

IMPRESSION :
 TYPPIA Servico Integrales s.l.
 Cabot de gata, I-3
 Aera empresarial andalucia
 Sector 2 - 28320 PINTO MADRID



Diffusion :
 Diffusé par MLP
 Parc d'Activité de Chesnes
 55 bld de la Noيرة
 38070 ST QUENTIN FALLAVIER
 04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :
 L'Press
 5 rue du Colonel Fabien
 95390 SAINT PRIX
 01.39.59.76.42
 dominique.bellevrat@incenivepress.fr

Distribué en Belgique par :
 Tondeur Diffusion
 Avenue Fr. Van Kalken 9
 B-1070 Bruxelles, Belgique
 Tel : 00.32.02.555.02.18
 Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs
 All contents copyrights LELA PRESSE

Restauration ?

Vous découvrirez dans ces pages que la restauration de l'Albert A-61 par l'*Espace air passion* répond à un cahier des charges et un processus professionnalisé et rigoureux que l'on ne trouve trop rarement en France en matière aéronautique, y compris dans des établissements d'État qui sont pourtant soumis à ces contraintes s'ils ont un rôle de conservation¹.

Les pièces aéronautiques historiques ne diffèrent en rien des automobiles anciennes ou si nous poussons le raisonnement, des pièces archéologiques ou des meubles anciens. À titre privé, chacun est naturellement libre de sa démarche que ce soit pour une restauration statique ou volante et elle n'est en aucun cas critiquable. Mais pour ceux qui souhaitent maintenir la valeur et l'histoire de leurs pièces, il est important de savoir que l'*Espace air passion* a rédigé une charte de bonnes pratiques et que ceux qui souhaitent la consulter peuvent le contacter². Celle-ci passe en premier lieu par une analyse rigoureuse aussi bien sur le plan physique qu'historique. Difficile en effet d'effectuer une restauration correcte sans connaître l'histoire d'un avion. C'est un aspect, vous le savez, qui nous tient particulièrement à cœur et nous savons que ce processus peut apparaître compliqué. C'est pourquoi **LES AILES** se positionne depuis ses débuts comme un pont entre les ateliers et les historiens et qu'il ne faut pas hésiter à rentrer en contact avec nous.

Si nous regardons de l'autre côté de la rue, ces démarches sont aujourd'hui le lot commun en matière d'automobile ancienne, un domaine qui a fait sa révolution il y a plus de trente ans. Au-delà du plaisir de retrouver un véhicule « tel qu'à l'époque », il y a derrière tout cela une réalité économique simple (et pour une fois positive) et qui vaut pour n'importe quel objet ancien : plus son histoire est connue et détaillée, plus sa restauration est minimale et/ou fidèle à ses origines, plus sa valeur grimpe. Ajoutons, et c'est à notre sens le plus important, que son intérêt aussi.

Plusieurs associations ont aujourd'hui clairement adopté cette manière de voir et sans surprise, leurs découvertes comme leurs connaissances sont absolument passionnantes. Leur exemple, nous le savons, fait aujourd'hui des émules et gageons que pour la préservation solide de notre patrimoine cela continuera encore.

1 - Ils ont d'autres contraintes, peu respectées par « manque de moyen », sophisme qui a le mérite de tout expliquer.
 2 - www.musee-aviation-angers.fr/documentation

Matthieu Comas
 MC.lesailles@avions-bateaux.com

SOMMAIRE

- 4 Ligne directe
- 7 Un Bloch 131 dans les tranchées
- 8 Maryse Hilsz, toujours au sommet
- 10 Sauver les Siko'
- 14 Le bonjour d'Albert. Restauration de l'Albert A-61 n° 01
- 22 La France en Russie. 1^{ère} partie : stratégie d'influence
- 34 Fréquence chasse : le poste de radio R.I. 537
- 44 Bloch 151/152 de l'aéronautique navale. 2^{ème} partie.
- 74 Marques et peintures de l'armée de l'Air. Spad 510



Abonnement, vente et librairie en ligne :
www.avions-bateaux.com

Vusala Malikova, E-mail : contact@avions-bateaux.com
 Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

le lundi, mardi & jeudi de 8h00 à 12h30 / 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00.

MARYSE HILSZ

Toujours au sommet



Deir-ez-Zor (Syrie) le 8 février 1934. Entre Maryse Hilsz et son mécanicien Prax, on reconnaît Igor Eichenbaum, juste sous l'hélice.

(Coll. Eichenbaum via mémorial Normandie-Niemen)

Deir-ez-Zor (Syria) on 8 February 1934. Between Maryse Hilsz and her mechanic Prax, one recognises Igor Eichenbaum, just under the propeller.

Deux vues publiées dans les chroniques des avions Breguet en 1934.

(DR via Muller)

Two views published in the Breguet aircraft chronicles in 1934.

Depuis notre lancement, jamais nous n'avions reçu autant de courrier que pour notre dossier consacré à Maryse Hilsz, tous aussi enthousiastes les uns que les autres. Merci à tous ceux qui nous ont écrit ! C'est pour nous un motif de motivation permanent et peut-être encore plus dans ce cas là. C'est aussi la preuve que l'aviation civile, l'histoire des pionnières et des pionniers, des raids et des records peuvent être des sujets suscitant l'intérêt de vous tous. Il faut évidemment qu'ils soient cuisinés avec des ingrédients de première qualité, avec amour et servis avec une présentation vous mettant l'eau à la bouche. Mais vous le savez, c'est notre credo ! Voici quelques-unes de vos réactions et compléments au magnifique travail de Jean-Jacques Leclercq.

« J'ai le n°7 des AILES depuis quelques jours, et je me délecte du contenu. J'ai commencé par Maryse Hilsz, qui correspond à la période que je préfère. Quelle époque formidable ! J'ai eu la chance de trouver chez un bouquiniste il y a quelques

années la chronique des avions Breguet, allant des années 1931 à 1934. C'est bourré de photos intéressantes, telles les deux que je joins, relatives à la tournée de démonstration du Breguet 274 en 1934. (Copenhague, Belgrade, Bucarest et Athènes.). On y voit bien les marques de dérive et la livrée de l'appareil.

Quelques remarques complémentaires concernant votre numéro :

- page 38, photo du bas. Il s'agit d'un Nieuport 24 N° 7092 F-AGDN, propriété de Mr Finat.

- page 39 en haut. Photo très intéressante. Le personnage qui grimpe en place passager était une célébrité de l'équipe de Finat puisque c'est Henri Bournat, « acrobate aérien ». Il terminait son exhibition en simulant une chute dans le vide, au grand effroi des spectateurs. On trouve des précisions à ce sujet dans la revue N° 51 d'Icare no51, consacrée aux meetings. Bournat a-t-il servi d'instructeur à Maryse Hilsz ? Je l'ignore.

- page 47, au retour de Madagascar, Maryse est passée par Gao (Niger) et non Goa (Indes). Il s'agit certainement d'une faute de frappe.

Pour terminer, un simple souhait, Encore ! ».

Jean-François Muller



Loïc Richard, nous apporte une précision concernant les marques du Breguet F-AKFM. « Détail d'importance pour les maquetistes ou les dessinateurs de profils tentés de réaliser une reproduction du Breguet 27 S piloté par Maryse Hilsz : les immatriculations civiles F-AKFM peintes sur les deux côtés du fuselage sont différentes. À bâbord, il y a un petit espace entre le «A» et le «K» (voir photo en bas de la page 54 des AILES n° 7), tandis que du côté tribord, cet espace se retrouve entre le «K» et le «F» (voir photo en haut de la page 53). La raison de cet espace : la présence d'un vitrage que l'on devine entre les deux têtes au premier plan de la photo en haut de la page 52 ».

Loïc Richard

Enfin Franck Roumy nous permet de préciser quelques légendes et nous apporte quelques nouvelles photos de Maryse Hilsz. « Bonjour Les Ailes. Je tenais à vous préciser une petite erreur dans le dernier article sur Maryse Hilsz. Elle concerne la photo page 47 où Maryse est photographiée avec deux admirateurs à son retour en métropole. Cette photo est en fait prise le jour du départ de Madagascar et non à son arrivée au Bourget. Je vous joins une autre photo prise ce jour-là qui ne laisse aucun doute. En complément, je vous propose quelques autres clichés, deux pris à Deir-ez-Zhor et provenant d'Igor Eichenbaum, futur interprète du Normandie-Niemen et fondateur du Mémorial de l'unité. La dernière est prise lors de son escale involontaire sur l'île de Juan de Nova, lorsqu'elle est miraculeusement dépannée par les marins de l'Antarès.

Franck Roumy

Ivato, le 9 avril 1932. Départ de Maryse Hilsz pour la France. De gauche à droite, le gouverneur général Léon Cayla, Maryse, le capitaine Renoncial (officier d'ordonnance du gouverneur général), madame et monsieur Hennebicque qui est le premier président de l'aéro-club local. (Coll. Roumy)

Ivato, 9 April 1932. Departure of Maryse Hilsz for France. From left to right, the Governor General Léon Cayla, Maryse, Captain Renoncial (the Governor General's executive officer), Madame and Mr Hennebicque who is the first president of the local flying club.



En haut, le Breguet 275 F-AKFM à Deir-ez-Zor (Syrie) le 8 février 1934. Prax pose dans le poste arrière. Igor Eichenbaum est au centre. On distingue l'insigne de la 5^{ème} escadrille de la 39^{ème} escadre (insigne de la BR 120).

(Coll. Eichenbaum via mémorial Normandie-Niemen)

Ci-dessus, le 9 avril 1932, Maryse Hilsz est contrainte de se poser sur l'île de Juan de Nova dans le canal du Mozambique. Elle est dépannée par les hommes de l'Antarès et peut repartir le 25 avril. De dos, à gauche de l'hélice, on distingue son mécanicien Dronne. (Coll. Roumy)

Above, the Breguet 275 F-AKFM at Deir-ez-Zor (Syria) on 8 February 1934. Prax poses in the rear seat. Igor Eichenbaum is in the centre. The insignia of the 5th escadrille of the 39th Wing (BR 120 insignia) can be seen. Above, on 9 April 1932, Maryse Hilsz was forced to land on the island of Juan de Nova in the Mozambique Channel. She was helped by the men of the Antares and was able to leave on 25 April. From the back, on the left of the propeller, one can see her mechanic Dronne.

LE BONJOUR D'ALBERT

En 2013, l'Espace air passion d'Angers a intégré dans sa collection l'Albert A-61 n° 1. Une véritable sortie de grange comme on en parle souvent dans l'automobile de collection, qui a bénéficié d'une analyse structurée et rigoureuse avant que sa restauration, la plus respectueuse possible, ne débute. Découverte de ce travail exemplaire.



Matthieu Comas & Espace Air Passion

Sauf mention contraire, toutes les photos © Espace air passion

L'histoire du sauvetage de l'Albert A-61 débute en 1999, lorsque Patrick Siegwald de l'association *Les ailes de l'exploit* est contacté par François Bray « au sujet de deux avions entreposés dans depuis 1936 dans une vieille bâtisse, dont le propriétaire Jean Deneuille, venait de décéder ». Très vite, une équipe est mise en place et se rend dans l'Aisne. Au milieu des ronces et des broussailles apparaissent deux merveilles : un Albert A-110 et un Albert A-61. Après quelques aléas, Marc Albert,

fils de leur constructeur Édouard Albert, rachète les deux appareils et les offre à l'association qui prend en charge la restauration du A-110, tandis que le A-61 est confié à l'Espace air passion d'Angers-Marcé.

Digne d'un tableau de maître

Le petit appareil, par son originalité, sa rareté et son état, suscite immédiatement l'enthousiasme des bénévoles. Suivant un protocole précis et rigoureux, digne de celui qui serait appliqué à un tableau de maître ou à une auto de prestige, l'équipe se met au travail.

La priorité est naturellement d'ouvrir un dossier historique et surtout de rédiger un constat d'état, avec une couverture photographique complète et détaillée de l'avion. Cette méthodologie, appliquée scrupuleusement, est théoriquement valable pour n'importe quel artefact historique (sculpture, tableau, pièce archéologique et autres), permet de

Alban Dury, graphic designer and vice-president of the Espace air passion, and Philippe Lamisse, have produced a 3D model of the Albert A-61, piece by piece, which gives an overall view of the aircraft in the smallest detail. In the long term, the members of the EAP do not exclude the construction of a large-scale flying model, or even a full-scale replica (but with a different engine) which could also take to the air.

Alban Dury, graphiste et vice-président de l'Espace air passion et Philippe Lamisse, ont réalisé en 3D, pièce par pièce, l'Albert A-61 ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble et dans le moindre détail de l'avion. À terme, les membres de l'EAP n'excluent pas la construction d'une maquette volante à grande échelle, voire d'une réplique à l'échelle 1 (mais à moteur différent) qui pourrait là aussi prendre l'air.



n° 01
F-AJFZ

Albert A-61

« figer » l'objet à préserver et donc d'en avoir une empreinte complète avant restauration, que celle-ci soit réversible ou non¹. Toutes les pièces sont aussi répertoriées et une première grille des travaux à réaliser, avec la méthodologie à appliquer, est établie. Ce dossier initial peut comprendre plusieurs dizaines de pages et est complété au fur et à mesure des investigations et du travail. Chaque pièce ou partie à restaurer est alors traitée individuellement, son état précisé et documenté ainsi que le ou les processus de restauration à adopter, selon les objectifs fixés. Dans le cadre de l'Albert A-61, les équipes angevines ont fait le choix d'une restauration statique, ce qui ouvre la voie à un respect historique absolu et surtout à des interventions les moins invasives possibles. En fin de compte, l'avion sera donc restauré, mais dans son jus, ce qui en fera une pièce exceptionnelle à bien des égards.

¹ - De nos jours, toutes les restaurations d'art effectuées dans les règles sont réversibles, ce qui a pour but de permettre aux générations futures de retrouver la pièce dans son état initial et sans altération. C'est beaucoup plus complexe en matière automobile ou en aéronautique, d'où l'importance accrue de ces précautions.

The Albert A-61 literally «came out of the barn» in 1999 by the Ailes de l'exploit team. Below, during the preparation of its journey to Angers.

En parallèle à ce premier et long travail, l'équipe a constitué un dossier historique, indispensable à la compréhension de l'avion à restaurer. Ces recherches sont toujours complexes, en particulier dans un cas comme celui-ci où le fabricant a laissé peu de traces, mais extrêmement riches d'enseignement. De nombreux documents d'époques ont pu être apportés par Marc Albert ce qui a permis de largement éclairer le sujet dans son ensemble.

L'Albert A-61 littéralement « sorti de grange » en 1999 par l'équipe des Ailes de l'exploit. Il voit le jour pour la première fois depuis 60 ans et son état de conservation laisse rêveur. Ci-dessous, lors de la préparation de son voyage vers Angers.



L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE EN RUSSIE

1708
1919

Proche de la féodale Russie tsariste, la France va d'abord l'aider à développer son industrie aéronautique au début du XX^{ème} siècle avant que les échecs des premiers affrontements avec l'empire austro-hongrois ne l'obligent à s'impliquer directement et militairement sur place jusqu'en 1919 et la victoire définitive des bolchéviques. Première partie, consacrée aux influences industrielles et doctrinales françaises, des origines aux catastrophes militaires de 1916.

David
Méchin

1^{ère} partie

Comme tous les pays européens, la Russie compte son lot d'enthousiastes et de pionniers qui participent dès les origines à la conquête de l'air. Mais le vaste empire des tsars de plus de 130 millions d'habitants souffre de nombre de handicaps, à commencer par le fait d'être une autocratie conservatrice où le servage n'est aboli qu'en 1861 et où la situation sociale est explosive avec l'apparition d'un prolétariat urbain, terreau d'une agitation révolutionnaire toujours grandissante. Le partage du pouvoir avec une assemblée élue, la Douma concé-

dée après la révolution de 1905, ne sera en fait que de façade et le Tsar conserve l'essentiel du pouvoir. Dans ce vaste empire aux voies de communication très limitées et où toute la société est sous la surveillance de la police politique, les freins à l'innovation sont nombreux et le développement de l'industrie est très limité. De ce fait, la conquête de l'air s'est toujours effectuée avec un certain retard, et toujours avec l'aide de la France, qui réalise les premiers vols dans le ciel russe.

C'est en effet un couple d'aéronautes français, **André-Jacques Garnerin** et son épouse **Jeanne Labrosse**, qui sont les premiers à prendre l'air en Russie de manière documentée le 2 juillet 1803 dans la cour de l'école des cadets à Saint-Petersbourg, devant le Tsar Alexandre I.

Au début du XX^{ème} siècle, alors que les premiers aviateurs prennent l'air en Europe, aucun vol n'a été fait en Russie au grand dam des fondateurs de

Gravure représentant **André-Jacques Garnerin** et son épouse **Jeanne Labrosse** (Garnerin). Tous deux aérostatiers et parachutistes, ils seront les premiers à faire s'élever un plus léger que l'air en Russie en 1803, alors que les relations ne se sont pas encore envenimées entre le premier consul Bonaparte et le tsar. Quelques mois plus tard, les 3 et 4 octobre 1803, Garnerin réalise avec sa montgolfière le premier voyage aérien de longue distance entre Moscou et Polova, représentant une distance de près de 300 kilomètres. Ils sont les précurseurs de l'influence aéronautique française en Russie. (DR)

Engraving representing André-Jacques Garnerin and his wife Jeanne Labrosse (Garnerin). Both balloonists and parachutists, they were the first to take a lighter-than-air balloon to Russia in 1803, when relations between the First Consul Bonaparte and the Tsar had not yet soured. A few months later, on 3 and 4 October 1803, Garnerin made the first long-distance flight from Moscow to Polova with his balloon, a distance of almost 300 kilometres. They are the precursors of the French aeronautical influence in Russia.



Stratégie d'influence

Des origines à 1916



l'aéro-club de toutes les Russies (*Imperatorskii Vserossiiskii Aero Klub*, ou *IVAK*, le Tsar Nicolas II autorisant l'utilisation du titre impérial le 29 janvier 1908). Au mois de janvier 1909, le Tsar autorise l'IVAK à lancer une souscription publique pour la création d'une aviation militaire, dont le comité de souscription est présidé par son cousin, le grand-duc Alexandre Mikhaïlovitch, officier de marine et passionné d'aviation. Le 25 juillet 1909, alors qu'il est en vacances à Biarritz, il découvre dans les journaux l'exploit de Louis Blériot qui traverse la Manche. Il se précipite alors à Paris pour y rencontrer et féliciter l'aviateur, ainsi que pour y examiner son aéroplane. Ce n'est que le 27 septembre 1909 qu'un avion décolle pour la première fois en Russie quand l'aviateur français **Georges Legagneux** fait prendre l'air à son biplan Voisin sur un hippodrome près de Moscou devant une foule enthousiaste. Il faut attendre le 21 mars 1910 pour que s'élève dans les airs le premier aviateur russe, Mikhail Nikiforovich Efimov, qui décolle à Odessa à bord d'un Farman IV qu'il a appris à piloter en France quelques mois plus tôt. Les premiers aviateurs militaires russes sont formés peu de temps après, tandis que les commandes d'ap-



pareils se multiplient en France sous la supervision du grand-duc Alexandre Mikhaïlovitch qui visite toutes les usines et écoles de pilotage françaises. La société Nieuport remporte en 1911 une très grosse commande russe de 150 exemplaires de son monoplane Nieuport IV, ce qui constitue pour l'époque le contrat du siècle et permet à la société en difficulté financière de rester à flot. Mais le grand-duc n'en reste pas là et des commandes sont aussi passées auprès des sociétés Blériot, Morane-Saulnier, Farman, Voisin et Deperdussin.

Nieuport IV décorés de cocardes russes au début du premier conflit mondial. Avec près de 300 exemplaires produits localement ou importés, c'est l'avion numériquement le plus important de l'aviation impériale russe. (Coll. Bénichou)

Ci-contre, logo de l'IVAK, dont le rôle sera déterminant dans le développement de l'aviation russe. (DR)

Nieuport IV decorated with Russian roundels at the beginning of the First World War. With nearly 300 examples produced locally or imported, it is the most important aircraft of the Russian Imperial Air Force.

Pionnier de l'aviation, **Georges Legagneux** est le premier à faire voler un avion en Russie en 1909. Il décède lors d'un accident le 6 juillet 1914 à Saumur. (Coll. Gallica)

A pioneer of aviation, Georges Legagneux was the first to fly a plane in Russia in 1909. He died in an accident on 6 July 1914 in Saumur.



BLOCH MARINS

151 AC3
152 AC5
152 CEP

2^{ème} et
dernière
partie

La naissance de l'AC3

Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, l'arrivée des Bloch 151 dans l'aéronautique navale, comme celle des Potez 631, est avant tout dû à une absence d'anticipation de la part de Marine en ce qui concerne la modernisation de ses appareils de chasse. C'est encore plus vrai dans le cas de l'AC3, qui va en quelques mois passer d'unité embarquée à unité terrestre, voler sur trois types d'appareils différents dans une vaine tentative de modernisation, avant de disparaître avec l'armistice. Le dernier sera naturellement le Bloch 151, dont les pilotes vont affronter la *Regia Aeronautica* italienne dans les derniers jours de juin 1940. Mais revenons un peu en arrière afin de comprendre le déroulé des événements.

Le Loire 210 ou l'échec du concept

Si les escadrilles AC1 et AC2 formant la F1C, que nous avons étudiée dans notre précédent numéro, tenaient leurs origines *stricto sensu* de l'aviation embarquée (sur porte-avions), les origines de l'AC3 sont légèrement différentes. En effet, en plus de l'aviation embarquée, la Marine théorise au début des années trente l'idée de pouvoir défendre ses bâtiments de surface à partir d'hydravions de chasse catapultables. Un programme est émis dans ce sens en 1933 et donne naissance au Loire 210. Les errements de la période font que les appareils de série ne rentrent en service que six ans plus tard, au début de l'année 1939¹. C'est dans ce contexte que naissent durant l'été 1939 l'escadrille HC1 et le groupement HC2². La première, commandée par le lieutenant de vaisseau François Ziegler, est stationnée à Saint-Mandrier et rattachée administrativement au bâtiment de transport d'aviation et ex-porte-hydravions *Commandant Teste*. Regroupant les Loire 210 servant en méditerranée, elle doit entraîner les pilotes et organiser leur embarquement à bords des croiseurs de 7 700 tonnes.

1 - Voir à ce titre la monographie du Loire 210 dans les numéros 197 et 198 de notre confrère *Avions*, par Lucien Morareau.

2 - Leurs existences sont programmées dès novembre 1938.

Après la F1C, nous abordons les trois autres unités mettant en service les Bloch 151 (et 152) au sein de l'aéronautique navale. La première et la plus structurée est bien évidemment l'AC3 qui combat les Italiens fin juin 1940. Vient ensuite l'escadrille AC5, qui touche quelques Bloch 152 peu avant l'armistice. Enfin, l'histoire se termine avec les quelques Bloch 151 qui subsistent en métropole et qui sont utilisés sous le régime de Vichy au sein du CEP de Saint-Raphaël entre 1941 et 1942.

Matthieu Comas
en collaboration avec
Lucien Morareau

Le groupement HC2 est lui présent sur la côte l'Atlantique, au Poulmic, et doit encadrer les chasseurs des cuirassés de la 1^{ère} division de ligne³. Dans les deux cas, la déclaration de guerre met cruellement en lumière les problèmes qui se posent à ces unités. D'abord, le Loire 210 est complètement dépassé et le concept même qui a prévalu à sa définition ne vaut pas mieux. Ensuite, la Marine fait face à un grave déficit en pilotes de chasse depuis la

cession des escadrilles 3C1, 3C2, et 3C3 à l'armée de l'Air. Quelques brevetés sortent bien des écoles, mais c'est au compte goutte.

À la HC1, seuls six pilotes peuvent être affectés comme premier contingent : François Ziegler qui dirige l'escadrille, qui est rejoint par l'enseigne de vaisseau Jacoubet (officier en second) et les seconds maîtres Dumarquez, Saint-Vanne, Soulimant et Vernay qui terminent tout juste leur formation au sein de l'armée de l'Air. Un effectif de neuf pilotes est atteint en septembre 1939 avec l'arrivée des seconds maîtres Chanteloube, Leclercq et Briet.

3 - Dunkerque, Strasbourg et Lorraine. Concrètement, seuls les deux premiers sont concernés.

En juillet 1939, le Loire 210 n° 3 est hissé à bord du cuirassé *Dunkerque* lors d'exercices. Il va dépendre du groupement HC2 et prendre la code 7. Il est reversé au parc du Poulmic dès décembre 1939 avant d'être réformé et condamné un mois plus tard. Son pilote est le second maître Le Bihan qui rejoint quelques semaines plus tard l'AC3.

(Coll. Morareau, origine Mabilie)



In July 1939, the Loire 210 no 3 is hoisted on board the battleship *Dunkerque* during exercises. It was transferred to the Poulmic park in December 1939 before being discharged and condemned a month later. Its pilot was Petty Officer Le Bihan who joined the AC3 a few weeks later.

PHOTOS INTERDITES

Vous pourrez vous étonner en compulsant ce dossier de l'absence dramatique d'iconographie concernant l'AC3 entre sa création et l'armistice de juin 1940. Selon le règlement, les photos étaient strictement interdites sur les bases et les terrains que ce soit de l'armée de l'Air ou de l'aéronautique navale. Nous savons évidemment que ce ne fut que très théorique, mais le cas de l'AC3 est différent puisque, d'après les témoignages, François Ziegler fit une véritable chasse aux appareils photo auprès de ses hommes, allant jusqu'à la confiscation. Ceci explique donc que très peu de clichés sont parvenus jusqu'à nous. Malgré tout, nous avons tenté de réunir une iconographie cohérente, à défaut d'être riche, sur le sujet. Nous avons par ailleurs réalisé plusieurs profils qui ne sont que des suppositions néanmoins réalisées avec le plus de logique et de rigueur possible. Que nos lecteurs veuillent bien nous en excuser.

SPAD 510

En complément de notre série sur les marques et camouflages, nous débutons avec ce numéro nos chapitres consacrés aux avions proprement dits. Premier épisode, avec le dernier chasseur biplan de l'armée de l'Air.



Matthieu Comas,
apport
iconographique
Michel Ledet

Cette vue permet de distinguer les différences entre les séries de Spad 510. À droite, le n° 11 (N-189) a ses intrados (ailes d'extrados, demi-ailes d'intrados et stabilisateurs) entièrement kaki avec un matricule blanc, à gauche ceux du n° 23 (N-201) sont passés aluminium. Ces avions appartiennent à la 3^{ème} escadrille du GC II/7.

(Coll. Régnier via Ledet)

This view allows to distinguish the differences between the series of Spad 510. On the right, No 11 (N-189) has its underside (wings, half-wings and stabilizers) entirely khaki with a white serial number, on the left those of No 23 (N-201) are in aluminium. These aircraft belong to the 3rd escadrille of GC II/7.

Blériot Spad 510 of the 7th Wing at take-off shortly after entering service, at the 1937 Vincennes airshow. Nos. 21 (N-199) and 30 (N-208), in the foreground and background, are as they left the factory. The badges will soon cover the red fuselage numbers. The second aircraft is Commander Wieser's No 23 (N-201) (but here flown by Lieutenant Hugot) and bears the wing's command insignia.

Dans le cadre du même programme que les Dewoitine 500 et série, Loire 46 et Dewoitine 371, le Spad 510 connaît (comme ses congénères) une genèse pour le moins laborieuse puisque sept ans passent entre les débuts de son étude et sa mise en service. Dernier chasseur biplan de l'armée de l'Air, il est commandé à 60 exemplaires en 1935 (Marché 594/5 du 30 août) qui ne sont réceptionnés que deux ans plus tard, entre mars et octobre 1937.

Si la famille des Dewoitine D.500 et les Loire 46 sont en complète dérogation avec la Norme 2003 en étant entièrement aluminium, les Dewoitine 371 et Spad 510 représentent un entre-deux puisqu'ils intègrent du kaki dans leur peinture d'usine¹, mais sans respecter le schéma de la norme.

Sur les Spad, le fuselage, les trains fixes et les mâts sont laissés aluminium en naturel ou peints. Les photos de bonne qualité et sous un éclairage favorable font ressortir très nettement le traitement bouchonné de certaines tôles, en particulier sur

1 - La famille des Dewoitine 500/501/510, les Loire 46 et Dewoitine D.371 feront naturellement l'objet d'une étude à venir.

Blériot Spad 510 de la 7^{ème} escadre au décollage peu après leur entrée en service, au meeting de Vincennes de 1937. Les n° 21 (N-199) et 30 (N-208), au premier et troisième plan, sont tels qu'ils sont sortis d'usine. Les insignes vont bientôt recouvrir les numéros de fuselage rouges. Le second appareil est le n° 23 (N-201) du commandant Wieser (mais ici piloté par le lieutenant Henri Hugo) et porte le blason de commandement de l'escadre.

(Coll. Régnier via Ledet)

toute la partie avant et les pantalons de train.

Deux zones bien définies sont recouvertes de kaki : le fuselage et les ailes. Sur le premier, il recouvre la partie supérieure « visible de dessus », avec une limite horizontale rectiligne et haute, remontant vers le nez. Les ailes et les stabilisateurs sont sur les 20 premiers exemplaires², peints en kaki aussi bien à l'extrados qu'à l'intrados, avec des immatriculations blanches, dans la typographie réglementaire et sans tiret. Sur les avions suivants, les intrados des stabilisateurs et des ailes supérieures et inférieures passent en aluminium avec des immatriculations noires. Enfin, l'hélice est peinte en noir (avec le logo Chauvière sur chaque pale) mais la casserole est laissée métal naturel. Le reste est aux normes : cocardes de 4/5 à l'intrados et à l'extrados, numéro peint en rouge sur le fuselage et drapeau tricolore de gouverne de direction.

Sur celle-ci, l'inscription en typo bâton réglementaire « Blériot SPAD 510 » surmonte le numéro de série de l'appareil.

2 - Il s'agit d'une estimation. Le n° 19 est le dernier connu avec une aile entièrement kaki, le n° 22 étant le premier avec des ailes aux intrados aluminium.

Peintures & marques de l'armée de l'Air

Splendide vue du Spad 510 n° 45 (N-223) de la 2^{ème} escadrille du GC I/7 (codé 3 sur la dérive et sur l'extrados). Toute la partie avant du fuselage est laissée métal naturel avec un bouchonnage plus ou moins apparent selon la luminosité.

(Coll. Bonora)

Splendid view of Spad 510 no 45 (N-223) of the 2nd escadrille of GC I/7 (coded 3 on the vertical stabilizer and on the upper surface). All the front part of the fuselage is left in natural metal.



Du côté des indications techniques, peintes en rouge, on trouve les quatre points d'appui sur le bord d'attaque des ailes (seize au total) ainsi que l'indication « LEVEZ-ICI » avec une flèche à la verticale de l'orifice de manutention, à l'arrière du fuselage. Enfin, à l'aplomb du poste de pilotage, on trouve de chaque côté du fuselage, l'inscription en majuscule et typo bâton « LIGNE DE VOL », une flèche à double sens et « AXE MOTEUR HORIZONTAL ». Avec le temps, cette petite originalité va avoir ten-

dance à s'effacer et disparaître.

Lorsqu'ils sortent d'usine, les Blériot Spad équipent les deux groupes qui constituent la 7^{ème} escadre (GC I/7 et II/7) stationnée à Dijon.

Selon les principes en vigueur, ils reçoivent en service leur insigne d'escadrille sur le fuselage (dans la majorité des cas, il recouvre le numéro de fuselage) et leur numéro d'ordre d'escadrille sur la dérive, reporté dans certaines escadrilles sur l'extrados de l'aile supérieure.

Colouring of Spad No 41 (N-219) assigned to the 7th Wing Commander and bearing his coat of arms. On the fuselage, the number and the axis indication are erased. It seems that the mechanics have added a red or black propeller guard strip on the cowling. This is barely discernible below, but as can be seen here, the lower and upper surfaces are well painted in aluminium. The significance of the white vertical stabilizer stripe is unknown, but probably distinguishes the aircraft's status within the escadrille.

Mise en couleur du Spad n° 41 (N-219) affecté au commandant de la 7^{ème} escadre et dont il porte le blason. Sur le fuselage, le numéro et l'indication d'axe sont effacés. Il semble que les mécaniciens aient ajouté une bande rouge ou noire de garde d'hélice sur le capot. C'est à peine discernable ci-dessous, mais comme on peut le voir ci-contre, les intrados inférieurs et supérieurs sont bien peints en aluminium. La signification de la bande blanche de dérive est inconnue, mais distingue probablement le statut de l'avion au sein de l'escadre. (Coll. Comas, mise en couleur L.Lecocq ©)

