

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, Benoît 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 Ligues
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 :
TYPIA Servicio 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 bd 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

Le mieux et le bien

Depuis la chute du mur de Berlin, nos armées – soit le périmètre OTAN – ont fait le choix de la réduction de leurs volumes, allant de pair avec une évolution technologique effarante des matériels, donc de leur coût et de leur temps de production. Prenons simplement un exemple, donné dans une étude de l'Institut français des relations internationales (Ifri) datant de 2013. *Grosso modo*, au moment de son lancement, un Mirage 2000C coûtait à l'achat l'équivalent de huit Mirage III. Aujourd'hui, un Rafale représente cinq Mirage 2000 soit... quarante Mirage III. Dans les trois cas, le prérequis initial était rempli : il s'agissait des meilleurs avions de combat au monde, assurant à notre pays sa sécurité et une forme de leadership international. Ajoutez à cela la baisse des budgets et on comprend vite la réduction inévitable des volumes en ligne.

On redécouvre (mais ce n'est pas nouveau) que dans un conflit de haute intensité, la supériorité technologique est un avantage crucial mais pas forcément décisif face au volume et que l'attrition est inévitable. On l'a vu avec le matériel terrestre : la mise en route d'une industrie de guerre ne se fait pas du jour au lendemain. *Quid*, si pour une raison X ou Y, un escadron de Rafale disparaît du jour au lendemain ? On demande à notre adversaire d'attendre trois ans avant de nouvelles livraisons ? La situation ukrainienne nous montre qu'il vaut mieux avoir du matériel qui, à défaut d'être le top du top, est disponible en nombre suffisant (le volume minimum) et répond à la menace du moment. Aujourd'hui, les appareils les mieux adaptés au contexte sont les Gripen et les F-16. Ils sont monomoteurs, petits, faciles à entretenir (pour les premiers), versatiles sans être trop complexes et disponibles (pour les seconds). Avec ce constat, il n'est pas étonnant que les Ukrainiens lorgnent aussi sur nos anciens Mirage 2000.

Derrière ces quelques éléments, qui pourraient être largement développés, une question se pose : serions-nous capables de revenir à des technologies plus simples, moins coûteuses en argent comme en temps de production, pour créer un avion capable de contrer une menace équivalente à celle de la Russie ou de la Chine, qui misent avant tout sur le volume ? Vaste débat qui nous ramène au temps de la Guerre froide.

Matthieu Comas

MC.lesailles@avions-bateaux.com

SOMMAIRE

- 4 Ligne directe.
- 6 Le choix de la rédac.
- 8 Sauvetage d'un mal aimé : le Norvige d'Angers.
- 14 Monographie : Moche et pas méchant, le NC.856.
- 24 La France en Russie. Les Français au milieu du chaos en 1917.
- 36 La création des parachutistes. 1^{ère} partie.
- 52 Les escadrilles des GIA, 1937 à 1940.
- 74 Marques et peintures de l'armée de l'Air. Le Loire 46.



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.

Ligne directe

Témoignage sur le D.520

J'ai parcouru votre dernier numéro, superbe, comme d'habitude ! En lien avec la production des D.520 en mai-juin 1940, je voudrais partager avec vos lecteurs une lettre d'Étienne Barde à sa marraine, alors qu'il travaillait comme apprenti à la SNCAM. Par la suite, il sera mécanicien navigant au Guyenne et disparaîtra le 21 février 1945, à bord du Halifax NA 547 H7-V.

«30 mai 1940.

Je suis à Toulouse depuis quatre semaines. J'ai passé deux semaines dans une grande école de la SNCAM, située à 500 mètres de là où je loge avec un camarade. Je suis chez sa tante où nous sommes traités comme ses fils. Les deux semaines écoulées, on nous a convoyés à neuf kilomètres de Toulouse, dans un camp d'aviation où l'on procède au montage, à l'essai et à la mise au point des nouveaux chasseurs très rapides, les Dewoitine D.520. La vue de ces appareils m'a rempli de joie et j'étais heureux de manier enfin ces appareils. J'ai passé là huit jours. Nous faisons tous les transports d'avion du hangar à la piste d'envol, nous procédions aux pleins d'essence et d'huile et enfin, travail très instructif et intéressant, au réglage des quatre mitrail-

leuses et du canon de ce redoutable chasseur. Depuis le lundi 20, nous avons travaillé sans nous arrêter même le dimanche. 12h00, 12h30 et 13h00 par jour, avec arrêt d'une heure et demie pour le repas et c'est tout. Depuis mardi, nous sommes revenus à l'école. Nous ne faisons ici que 10h00 par jour et je ne crois pas que l'on y travaille le dimanche. Cela nous permet de dormir un peu, car nous nous levions à 4h30 tous les jours. (...)

Le reste du courrier concerne la mobilisation de son père.

Jacques Gazel

Cher Jacques, merci pour votre fidélité et cet intéressant courrier, qui est une petite et précieuse lumière sur l'aspect humain de la production aéronautique entre 1939 et 1940. Ce sujet reste très largement à explorer. L'effort ouvrier était là, les chiffres en témoignent.



A-24 & Georges Pelletier Doisy

Dans votre dernier numéro, vous faites référence au A-24 254538.

Vous trouverez ci-joint une photo de cet appareil qui fut prise par mon père, Jean Batut, sur le terrain de Lézignan, en septembre 1944. Pelletier Doisy venait d'arriver et émerveilla les hommes sur place ... avec du pain blanc !

Olivier Batut par courriel

Vous écrivez dans votre n° 10, que l'insigne sur le Douglas A-24 254538 est d'origine inconnu, mais il pourrait, à mon avis, provenir des premières affectations du général Pelletier Doisy.

Pierre Pavaud

Cher Olivier, merci pour ce courriel et votre cliché.

Cher Pierre, nous avions cette hypothèse en tête, mais sans l'avoir évoquée, faute de certitudes. Néanmoins, il faut avouer que c'est la plus probable.

Lors de ses raids (photo ci-dessus, en 1925) Pelletier Doisy adopte l'insigne de la section d'entraînement du groupe d'aviation de Tunisie (GAT), un chat miaulant sur un croissant. Seul ce dernier subsiste sur le A-24. Est-ce une ébauche ?

Cela reste à découvrir.



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

Adopter un mal aimé



Au début des années 2000, l'Espace air passion a rentré dans ses collections un atypique et mal aimé NC.856A. Restauré depuis avec attention et exposé de manière statique, il attend aujourd'hui de retrouver des couleurs plus en rapport avec son histoire. Petite chronique d'une préservation qui illustre bien comment un avion peut être sauvé.

Les coups de vent records qu'a connu le pays cet automne nous ont rappelés à tous à la tempête du 26 décembre 1999.

Pour Christian Ravel, cela le ramène à d'autres souvenirs : « Le 14 janvier 2000, je somme devant la télévision où l'on commence à comptabiliser les dégâts de la tempête lorsque le téléphone sonne. C'est Daniel Costes, un collègue d'UTA et d'Air France, mais qui est aussi constructeur amateur et heureux possesseur d'un rare Scintex Rubis. Après m'avoir expliqué que leur hangar de Pontoise vient d'être sérieusement endommagé par le vent, il n'y va pas par quatre chemins : leur président, René Estivals, veut se débarrasser d'un NC. 856 de l'ALAT qu'il a acheté 25 ans plus tôt aux Domaines et qui est toujours dans son jus. Évidemment, il me demande si je pourrais connaître quelqu'un d'intéressé.

Tu parles ! Le Groupement de préservation du patrimoine aéronautique (GPPA) dont je m'occupe en cherche un depuis longtemps et celui qui nous a été confié par la Fédération française des constructeurs

et collectionneurs d'aéronefs (RSA) est en moins bon état et nécessiterait plus de travail ».

Les choses vont alors très vite. L'équipe habituelle est réunie et nous décidons d'aller récupérer l'avion cinq jours plus tard, le 19 janvier. « Cela n'a l'air de rien, mais c'est à chaque fois c'est un joli barnum à mettre en place. Henri Degoul, accompagné de Bernard Seigeot (ancien de l'ALAT) et Camille Millon montent à Pontoise le mercredi matin avec la voiture et la remorque, Jean-Marie qui habite et travaille à Pontoise nous rejoindra pour donner un coup de main.

De mon côté, j'arrive de Montréal à Roissy à 9 heures du matin, je les rejoins sur place. Miracle, à 11 heures, nous sommes tous devant le hangar qui a bien souffert. Je m'occupe des papiers de la vente et on se met au travail. Tout est démonté, repéré et inventorié précisément puis on charge la remorque avec attention pour qu'elle soit correctement équilibrée. À 16 heures, nous reprenons la route et le soir l'avion est au chaud à Angers-Marcé ! ».

Matthieu Comas & Espace Air Passion

Sauf mention contraire,
toutes les photos © Espace air
passion

Le NC.856A n° 38 après son décapage, en route vers l'atelier de restauration. On aperçoit en place arrière le réservoir supplémentaire de 110 litres.

NC.856A no.38 after stripping, on its way to the restoration workshop. The additional 110-litre fuel tank can be seen in the rear seat.



Moche et pas méchant

Notre article sur la restauration du NC.856 de l'Espace air passion est aussi l'occasion de revenir sur l'historique de cet appareil dont la discrétion est proportionnelle à l'originalité de son dessin. Si l'adage dit : « *le beau n'est pas toujours simple, mais le simple est toujours beau* » il faut reconnaître que les descendants du NC.850 n'étaient ni simples, ni beaux... mais ne manquaient pas de charme.



La silhouette ingrate du premier NC.850, qui ne porte pas encore son immatriculation F-WCZM.

(Coll. Musée régional de l'Air)

Le NC.851 n° 04 F-BDZE, à Saumur en 1948 et qui sera réformé dès l'année suivante. (Coll. Moreau

via Musée régional de l'Air)

The unglamorous silhouette of the first NC.850, not yet bearing its F-WCZM registration. Below, NC.851 no. 04 F-BDZE, at Saumur in 1948, which was reformed the following year.

Les années qui suivent la fin de la deuxième guerre mondiale voient l'industrie aéronautique française relancée par une frénésie de programmes initiés par l'État, couvrant toutes les catégories d'aéronefs dont la France aura à se doter dans les années à venir. Le 30 décembre 1946 est lancé un programme officiel visant à doter le Service de l'aviation légère et sportive (SALS, créé très peu de temps auparavant) et les aéro-clubs d'appareils biplaces d'écolage. Seules contraintes : le choix d'un moteur de 75 ch (parmi plusieurs modèles dont l'État a financé le développement), une disposition côte à côte des sièges dans une cabine fermée et une distance franchissable de 500 km. Le vainqueur recevra une prime de 15 millions de francs, l'État devenant par ailleurs propriétaire du prototype en se réservant le choix de l'industriel qui sera en charge



de réaliser la série. Les candidats devront être en mesure de présenter leurs prototypes au Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny le 1^{er} juillet 1947.

Refusé mais développé

Parmi les prototypes présentés à Brétigny, certains tombent directement dans les oubliettes de l'histoire de l'aviation, comme le peu commun AL.06 *Frégate* bipoutre, le SFCA Lignel 44 à ailes décalées du Peyret *Taupin* d'avant-guerre, ou le Air-Sud-Ouest 1070 *Griffon*, qui vole dès octobre 1946, avant même le lancement du programme.

Dessiné par Lucien Servanty, le futur père du Concorde, le SNCASO *Deauville* (moteur Mathis 4GO) est disponible en deux versions : SO.7050 à train tricycle et SO.7055 à train classique. Les deux prototypes restent uniques, tout comme ceux des Morane Saulnier MS. 600 (moteur Mathis) et 602 (moteur Minié). Le Starck AS.57, s'il ne remporte pas le concours, sera néanmoins produit à une vingtaine d'exemplaires avec diverses motorisations.

Le talentueux Yves Gardan dessine pour sa part le SIPA S.90 (moteur Minié 4DC) et c'est lui qui est, début septembre, déclaré vainqueur avant de faire l'objet d'une commande de cent exemplaires. Louis Montlaur, chef du bureau d'études de la Société nationale de constructions aéronautiques du centre (SNCAC) à Bourges, est de son côté à l'origine du NC.850 qui est également présenté à Brétigny. Le moins que l'on puisse dire c'est que les bonnes fées de l'aérodynamisme ne se sont pas penchées sur le berceau du nouveau né, à la silhouette plutôt ingrate. Le NC.850, qui a fait son premier vol le 24 mars (une dizaine de semaines seulement après les premiers dessins, tracés le 6 janvier), reçoit son certificat de navigabilité le 2 juillet 1947. Biplace côte à côte, au fuselage métallique entoilé et au train d'atterrissage classique, ses principes de construction sont inspirés de ceux du quadriplace NC.840 *Chardonneret*, dû au même Montlaur, qui a volé en novembre 1946 sans déboucher sur une production en série. Il est

Les escadrilles N 581 & SOP 582 au milieu du chaos



avant-guerre et titulaire de deux victoires homologuées à Verdun. La seconde est la SOP 582 de réglage d'artillerie, commandée par le capitaine Jules Balavoine, équipée de biplaces Sopwith 1A2 de fabrication française et comprenant 11 pilotes.

Deux mois de voyages vers Kiev

Le détachement français quitte Lyon au mois de mars 1917 et embarque à Boulogne pour Mourmansk (Kola) qui est rejoint après un changement de navire en Angleterre. Il comporte 42 officiers, 25 sous-officiers et 200 hommes de troupe de toutes spécialités et à qui l'intendance française confectonne un uniforme spécifique kaki. Le lieutenant Mayeur, chef du parc, raconte son voyage² :

« Nous avons quitté Lyon pour Liverpool où nous avons embarqué sur un cargo russe³ chargé de munitions, dans lequel nous avons calé la quarantaine

d'appareils et les quelque 300 militaires français. Nous sommes partis un matin, escortés de torpilleurs anglais. Nous avons fait relâche dans des ports d'Écosse, car la pression des sous-marins allemands était très vive et nous risquions à chaque instant d'être torpillés. Puis nous sommes arrivés au nord de la Norvège, la mer était couverte de glace, puis dans la baie de Kola et enfin à Mourmansk. La joie des paysans russes était intense quand ils ont vu des officiers français débarquer, ils étaient absolument sidérés et enthousiasmés. Ils voulaient absolument nous embrasser... Et évidemment, ces paysans avec de la glace dans la barbe et l'habitude russe de s'embrasser sur la bouche, ce n'était pas tout à fait de notre goût ! (...) Pendant tout ce voyage, le commandant Berger avait tenu à ce que ses officiers apprennent un peu de russe et avait engagé un professeur de l'école Berlitz pour nous donner des leçons. Nous étions obligés d'assister à ses cours une heure par jour, ce qui fait qu'en arrivant en

D'après les documents d'Albert Bucciali, les Français débarquent à Mourmansk (Kola) le 7 avril 1917 dans une situation d'anarchie indescriptible dont témoigne la photographie ci-dessus. Le train devant permettre aux Français de rejoindre Saint-Petersbourg est squatté par des révolutionnaires mencheviks et un autre doit être trouvé qui n'arrivera que le 16. Il fait alors - 28°C et les conditions d'hygiène sont absolument épouvantables.

(Photo Bucciali/Huet)

French disembarked at Murmansk (Kola) on 11 April 1917 in a situation of indescribable anarchy, as shown in the photograph above. The temperature was then -28°C and hygiene conditions were absolutely appalling.

2 - SHD, témoignage oral.
3 - Le Divinsk.



Après avoir débarqué à Mourmansk et en attendant leur train vers Saint-Petersbourg, les Français font du tourisme malgré le froid glacial. Ici, Hector Adam se fait photographier devant une maison typique de la presqu'île de Kola, en bois et sur pilotis.

(Photo Adam, coll. privée)

After disembarking in Murmansk and waiting for their train to St Petersburg, the French are doing some sightseeing despite the bitter cold. Here, Hector Adam is being photographed in front of a typical wooden house on the Kola peninsula, built on stilts.

L'infanterie de l'Air

1936 1940

1^{ère} partie

Gaston Erlom

Dossier iconographique
Rémy Longetti / Les Ailes

cadres capables d'instruire le personnel navigant à l'utilisation *classique* des parachutes de secours. C'est-à-dire l'évacuation d'un avion lors d'un combat ou d'un ennui technique.

La seconde, qui nous concerne ici davantage, est celle dispensée aux **cadres et futurs instructeurs des deux CIA** (deux stages seulement entre janvier et juillet 1937 pour un total de 52 instructeurs brevetés). Elle est réservée à des officiers et sous-officiers de l'armée de Terre destinés à encadrer le personnel parachutiste combattant et à le former à l'emploi des parachutes dans la perspective d'une mise en place opérationnelle par les airs.

Préoccupation ancienne, réveil tardif

Avec plus ou moins d'imagination et parfois de fantasme, frapper l'ennemi au cœur de son territoire et saboter derrière la ligne de front ont toujours été l'ambition des états-majors. La réalisation et le succès n'ont pas systématiquement été au rendez-vous, mais, de tout temps, des tentatives ont été récurrentes dans tous les camps.

Poser un avion derrière les lignes ennemies pour y déposer un saboteur ou un agent de renseignements constitue en effet une pratique largement éprouvée par les pilotes français des missions spéciales entre 1914 et 1918. De surcroît, les tout premiers concepts d'emploi de formations aéroportées n'étaient pas soviétiques, mais bien français et américains et ne dataient pas du début des années 1930, mais de la fin de la Première Guerre mondiale.

Dès octobre 1918, deux officiers visionnaires, le commandant Ernest Evrard d'une part et le général William John Mitchell d'autre part, tentèrent de persuader leurs autorités respectives qu'un parachutage plus ou moins massif de fantassins sur les arrières ennemis créerait la surprise et donnerait un avantage non négligeable et peut-être décisif sur une portion du front. Mitchell envisageait notamment de larguer, à partir de 1 200 bombardiers,

Saut d'instruction au CIP d'Avignon-Pujaut depuis un LeO XX, probablement en 1936 ou 1937.
(Coll. Longetti)

Training jump at the Avignon-Pujaut CIP from a LeO XX, probably in 1936 or 1937.

Transport en commun

commandement est assuré par le lieutenant pilote Massie (venant de la 54^{ème} escadre), qui est assisté par le lieutenant (et futur capitaine) Robert Lanco (32^{ème} escadre).

Le 23 avril, l'EAA 301³ livre les deux premiers Potez 650 (n^{os} 2 et 4) et dès le lendemain tout le monde part en direction d'Istres pour un stage de pilotage d'un mois. Durant cette période, les Potez 650 n^{os} 3 (29 avril) et 5 (10 mai) sont affectés en renfort. Ils seront suivis des n^{os} 8 et 9 (1^{er} juin), puis du n^o 7 (2 juin). L'effectif atteint donc sept appareils et sera par la suite porté à neuf (pour un effectif théorique de huit) avec l'arrivée du Potez 650 n^o 1 après octobre 1937 puis du n^o 14⁴.

Très rapidement, les équipages entament leur travail et un premier largage se déroule au CIP d'Avignon le 29 mai puis quatre Potez restent sur place pour « l'étude des sauts collectifs sans arme et avec

3 - Entrepôt de l'armée de l'Air n^o 301, dédié à la répartition des avions bons de guerre.

4 - En l'absence de commandes supplémentaires et 15 Potez 650 étant prévus - dont deux à vocation ministérielle - ces affectations se font mécaniquement au détriment de la 1/602.

armes ». Le retour à Reims a lieu le 10 juillet, avant la participation de l'unité à différentes manœuvres. Il y a d'abord la fête de l'Air à Villacoublay le 10 juillet puis les manœuvres du Sud-Est avec 17 parachutistes le 16 août (voir encadré). Si le saut et la prise du pont Mirabeau sur la Durance par les paras sont spectaculaires et réussis, ce n'est en réalité qu'une petite partie du travail de l'escadrille puisque, dès cette période précoce, il lui est demandé d'assurer le transport des mécaniciens des 1^{ère} et 3^{ème} escadres de chasse lors de leurs déplacements tactiques liés à cet exercice. Cela va finalement représenter la majorité des heures de vol jusqu'au 23 août.

Sans rentrer dans le détail, les mois suivants se déroulent entre Reims et Avignon, avec des activités qui se partagent entre l'entraînement des cadres (il n'y a pas d'élèves de la troupe), des démonstrations, des manœuvres et des transports. Durant l'été 1938, le 601^{ème} travaille pour la première fois avec deux Potez de la 1/602 venant d'Alger. Trente-sept parachutistes sont largués en commun lors de la fête de l'Air à Villacoublay et, le 21 juillet, les appareils participent à un défilé en l'honneur du roi Georges VI.

Ambiance splendide sur ce cliché inédit pris à Alger au printemps 1939, alors que les deux GIA sont réunis. Les parachutistes viennent d'effectuer un saut collectif et arrivent peu à peu au sol. Ils accaparent toute l'attention des mécaniciens, qui sont en train de faire les pleins du Potez 650 n^o 11 (X-510) de l'escadrille du 602^{ème} GIA. Les images présentant de manière aussi explicite les débuts du parachutisme militaire en France sont rarissimes.

(Coll. privée)

The atmosphere is splendid in this previously unpublished photograph taken in Algiers in the spring of 1939, when the two GIAs were reunited. The parachutists had just made a collective jump and were gradually reaching the ground. They capture the full attention of the mechanics who are refuelling the No 11 Potez 650 (X-510) belonging to the 602nd GIA escadrille. Images showing the beginnings of military parachuting in France in such an explicit way are extremely rare.



LOIRE 46

Reconnaisable entre mille par son aile Pulawski, le Loire 46 ne fut mis en service qu'au sein de la 6^{ème} escadre de Chartres avant d'être utilisé pour l'instruction. Entre 1937 et 1940, son aspect extérieur va évoluer au gré des règlements appliqués aux avions en service.

Courant 1937, alignement des Loire 46 de la 4^{ème} escadrille du GC II/6 (Jeanne d'Arc). Les avions sont tels qu'ils sont sortis d'usine, c'est à dire en aluminium naturel, y compris les hélices, avec leurs cocardes d'extrados couvrant 4/5 de la corde et les trois indicateurs de manutention rouges sur les bords d'attaque. L'unité a simplement appliqué son insigne sur le fuselage et les numéros tactiques noirs sur la dérive (sur un disque blanc) et sur la partie gauche de l'aile.

(Coll. Bonora)



Matthieu Comas,
apport iconographique
Michel Ledet

In 1937, the Loire 46s of the 4th escadrille of GC II/6 (Jeanne d'Arc) were lined up. The aircraft were as they left the factory, i.e. in natural aluminium, including the propellers, with their upper surface roundels covering 4/5 of the chord and the three red handling indicators on the leading edges. The unit simply applied its insignia to the fuselage and the black tactical numbers to the fin (on a white disc) and to the left-hand side of the wing.

Issu du programme de chasseur C1 de 1928, largement amendé jusqu'en 1936, le Loire 46 est commandé à 60 exemplaires en novembre 1935 (marché 1248/5). Une fois de plus, les retards sont dramatiques et si les prises en compte par le CRAS débutent en juin en 1936, elles vont s'étaler jusqu'en juillet 1937 (22 exemplaires en 1936, 38 en 1937). Au fur et à mesure de leur sortie d'usine, les Loire 46 se répartissent entre les futurs groupes de chasse I/6 et II/6 qui forment la 6^{ème} escadre à Chartres et qui seront les seules unités à l'utiliser en première ligne jusqu'à leur transformation fin décembre 1938 sur

Morane 406. À l'image de la famille des D.500 à 510 (que nous traiterons bientôt), lorsqu'ils sortent d'Issy-les-Moulineaux, les Loire 46 répondent à la dérogation appliquée à la chasse en étant simplement laissés aluminium naturel. Le reste des marques correspond par contre aux règles de la Norme 2003. À l'intrados et l'extrados, les cocardes couvrent 4/5 de la corde et les matricules sont peints en noir en typographie réglementaire (sans tiret). Au centre du fuselage, en arrière du poste de pilotage, le numéro de série est peint en rouge (typographie bâton). Les dimensions sont réduites et approchent sans doute

Ci-contre, le Loire 46 n°53 (N-171) juste après sa réception par l'armée de l'Air au printemps 1937. On distingue parfaitement le positionnement et la taille de la cocarde d'intrados appliquée en usine de même que le matricule. Cet appareil est accidenté le 17 octobre 1938 par le commandant Mauriot.

(Coll. Comas)

Opposite, Loire 46 no. 53 (N-171) just after it was received by the French Air Force in spring 1937. The position and size of the factory-applied underside roundel can be clearly seen, as can the registration number. This aircraft was damaged on 17 October 1938 by commandant Mauriot.

