

Les I-16 du 67<sup>e</sup> IAP portaient sur leur empennage vertical de grands numéros blancs : de 10 à 29 pour la 1<sup>re</sup> escadrille, de 30 à 49 pour la 2<sup>e</sup>, de 50 à 69 pour la 3<sup>e</sup> et de 70 à 89 pour la 4<sup>e</sup>. Les avions de la patrouille de commandement du régiment étaient probablement codés de 1 à 9 (ou de 90 à 99).



Polikarpov I-16 type 24 « 19 » de la 1<sup>re</sup> escadrille du 67<sup>e</sup> IAP, Bolgariyka 22 juin 1941.



Polikarpov I-16 type 24 « 50 » de la 3<sup>e</sup> escadrille du 67<sup>e</sup> IAP, Bolgariyka 22 juin 1941.



Polikarpov I-16 type 24 « 58 » de la 3<sup>e</sup> escadrille du 67<sup>e</sup> IAP, Bolgariyka mi-juillet 1941. Appareil armé de roquettes RS-82.



Polikarpov I-16 type 24 « 82 » de la 4<sup>e</sup> escadrille du 67<sup>e</sup> IAP, Bolgariyka mi-juillet 1941.

## ÉTOILES ROUGES CONTRE CROIX DE MICHEL : LE 67<sup>e</sup> IAP FACE À L'AVIATION ROUMAINE AU PREMIER JOUR DE « BARBAROSSA »

par Mikhaïl Timine, adapté par Christophe Cony (profils d'Alexandre Kazakov et Alexis Valiayev-Zaitsev)



L'histoire du 67<sup>e</sup> régiment de chasse [1] soviétique est tout aussi brumeuse et compliquée que celle de l'enfant illégitime d'une personnalité haut placée... Malgré des succès remarquables, cette unité est en effet restée dans l'ombre d'autres formations identiques mais aux origines moins troubles. Le 67<sup>e</sup> IAP n'a même pas de dossier le concernant dans les archives officielles du Ministère de la Défense russe ! Pourtant, au départ, rien ne pouvait laisser supposer un tel développement des événements.

### FORMATION DU 67<sup>e</sup> IAP

Le régiment fut mis sur pied en août et septembre 1939 à Rjev, dans la région militaire de Kalinine ; il faisait partie de la 17<sup>e</sup> brigade d'aviation en cours de reconstitution. La formation de la brigade et du régiment fut confiée à des chefs et pilotes expérimentés, le colonel F.F. Jerebtchenko et le Major (commandant) S.G. Ilyine qui avaient connu les conflits de l'avant-guerre. Les commandants d'escadrilles du 67<sup>e</sup> IAP avaient également l'expérience des combats, leurs adjoints ainsi que les commandants de patrouilles provenant pour leur part du 16<sup>e</sup> IAP stationné dans la région militaire de Moscou. Les pilotes du rang, eux, étaient issus du centre de formation de Borisoglebsk.

Si tout se présentait assez bien en ce qui concerne les effectifs, il y avait de grosses difficultés pour le matériel. La situation concernant la production de nouveaux chasseurs était en effet catastrophique ! Le début de la guerre en Europe contraignit donc le commandement des Forces Aériennes de l'Armée Rouge (VVS KA) à affecter au régiment des biplans Polikarpov I-152 – ou I-15bis – qui étaient en cours d'élimination dans d'autres IAP compte tenu de leur inaptitude presque totale à la chasse. Toutefois, la perception de ces appareils permit au régiment d'entamer son entraînement opérationnel qui fut nette-

ment accéléré après le début de la guerre avec la Finlande. Mais la formation insuffisante des pilotes sortis d'école ne permit pas au 67<sup>e</sup> IAP de rejoindre le front.

Un mois et demi après la fin des combats en Carélie, une nouvelle opportunité fut offerte aux pilotes de participer à des combats. Du 10 au 12 mai 1940, le 67<sup>e</sup> IAP fut transféré à Odessa pour y rejoindre la 43<sup>e</sup> brigade d'aviation de chasse. L'aviation de la région militaire d'Odessa était alors renforcée en prévision de la « libération » de la Bessarabie et de la Bucovine. Bien que ne disposant toujours que de I-152, le régiment aurait pu se manifester car il n'avait devant lui que l'aviation roumaine qui disposait également d'avions aussi dépassés que les PZL P.11 et P.24. Mais là aussi, cette deuxième tentative d'entrée en guerre du 67<sup>e</sup> IAP ne se fit pas car il n'y eut pas de combats à l'exception de rares escarmouches ; les nouveaux territoires furent intégrés à l'URSS sans effusion de sang.

C'est alors que se produisit un « miracle » : le 25 mai, 67<sup>e</sup> IAP reçut une dotation complète de chasseurs I-16 des derniers types équipés de moteurs M-63 de 1100 ch, les avions arrivant directement de l'usine en caisses. Le régiment perçut ainsi 41 Polikarpov I-16 type 24 armés de quatre mitrailleuses de 7,62 mm et 22 I-16 type 28 armés de deux canons

Décollage d'un chasseur I-16 type 24 du 67<sup>e</sup> IAP au début de l'été 1941. Cet appareil codé « 72 » est celui du commandant de la 4<sup>e</sup> escadrille, le Cne Piotr Savenko. On note que les trappes inférieures du train ont été comme souvent démontées, car elles perturbaient la stabilité de l'appareil à l'atterrissage. (toutes les photos : coll. Inna Kravtchenko et Mikhaïl Solokhine, sauf autre mention)

[1] En russe *Istrebitelnyi Aviapolk* (IAP).



Le Major Semion Ilyine, premier commandant du 67<sup>e</sup> IAP.

# JACK DELIVERTOUX, « MORT POUR LA FRANCE »

par Emmanuel Coris



« MAIS POURQUOI LUI ? »

Je suis resté un moment sans voix quand j'ai entendu le ton réprobateur de cette question dans la bouche de mon interlocuteur, ex-collègue de Jack, retrouvé dans le cadre des recherches sur le sujet. Je n'ai pas vraiment souhaité entamer un débat, stérile par avance, mais il est vrai que croiser ce destin a été un concours de circonstances qui ne pouvait pas être que fortuit. Il était certainement écrit quelque part que j'avais pour humble « mission » de tenter d'honorer sa mémoire. Et de plus, à la différence de mon contact du jour, Jack Delivertoux est mort pour la France le 15 juin 1960 en Algérie. Il est effectivement un parmi tous ceux qui ont malheureusement payé ce tribut à notre nation.

Tout a commencé alors que je rendais visite à Paris à la veuve d'un ancien pilote qui me permettait de prendre en photo les carnets de vols de son mari. Celle-ci me dit « Vous devriez aller voir ma sœur, son mari était également pilote et il a malheureusement perdu la vie en Algérie, d'autant plus qu'elle habite près de chez vous ». Aussitôt rentré dans ma province, rendez-vous fut pris... J'ai alors rencontré une dame avec tellement d'incertitudes et d'interrogations sur cette douloureuse période que je me suis dit qu'il fallait creuser le sujet afin de lui apporter, autant que faire se peut, des réponses à ses questions.

En haut de page : Jack Delivertoux aux commandes d'un des T-6G de l'EALA 472 en AFN. À l'époque où il y était en détachement, les appareils ne portaient pas d'insigne car celui-ci n'a été homologué qu'en janvier 1958. (toutes les photos : coll. Delivertoux, sauf autre mention)



Jack Delivertoux en 1951 à l'École de l'Air, au sein de la promotion « Cdt Henri Jeandet ».

[1] Promotion École de l'Air 1951. La BA 133 de Nancy-Ochey porte aussi le nom de tradition « Henry Jeandet » pour commémorer ce pilote décédé en service aérien commandé le 23 octobre 1950 sur Spitfire, alors qu'il était commandant en second de la BE (Base-Ecole) 707 de Meknès.

## À L'ENTRAÎNEMENT AUX USA

Jack, Léon, Fernand Delivertoux dit « Toux » (prononcer le X) est né le 9 avril 1930 à Brigueuil en Charente, dans le sud-ouest de la France. Son prénom, choisi par sa mère, signifie « celui qui ne flanche jamais devant l'adversité », déjà tout un symbole. Issu d'un milieu qui saura lui faire prendre conscience de l'importance de se donner les moyens d'atteindre ses objectifs (son père était directeur d'école et sa mère institutrice), il souhaite être militaire. Il présente Navale mais sans succès. Il est alors admis à la prestigieuse École de l'Air de Salon-de-Provence, au sein de la promotion « Cdt Henry Jeandet » [1]. Il intègre donc l'armée de l'Air le 27 septembre 1951, comme engagé volontaire, en signant un contrat d'engagement pour huit ans en qualité d'élève pilote.

Jack fait partie de ces nombreux pilotes qui, dans ce contexte de guerre froide, sont formés aux États-Unis comme d'autres le sont en France ou au Canada. Il fait partie du 17<sup>e</sup> détachement, composé des classes 54-L/M/N. Les 120 élèves du détachement, dont 75 sous-lieutenants de la promotion EA 51, embarquent le 17 mars 1953 au Havre sur le paquebot *Liberté* pour arriver à New-York six jours



Durant le *Basic S.E.* qu'il effectue au Texas du 9 février au 8 juillet 1954, le pilote français vole d'abord sur T-28, un appareil qui offre une excellente visibilité compte tenu de sa verrière généreuse. Équipé d'une roulette de nez, le Trojan est également beaucoup plus facile à maîtriser dans les phases de décollage qu'un avion au train classique. Jack est ici en patrouille serrée sur le T-28 s/n 51-3688.

plus tard. Ils sont immédiatement transférés en train à Lackland AFB, au Texas, afin d'y effectuer le *Preflight*. Jack appartient désormais à la 54-M. Au cours du *Preflight*, du 1<sup>er</sup> avril au 8 juillet 1953 [2], tout commence par de la routine militaire : perception des uniformes, coiffeur, visite médicale, tests d'aptitude, manœuvres à pied... et bien évidemment l'acquisition des *Cadet regulations* [3] et leur application au quotidien. Certains tests médicaux non pratiqués en France, comme la mesure de l'acuité auditive et un test de vision nocturne, rendent la situation compliquée pour quelques cadets qui se retrouvent éliminés ; mais certains de ces pilotes en devenir seront néanmoins repris en France. Un gros avantage est néanmoins associé à cette classe 54, c'est la prise en compte à titre temporaire des galons de sous-lieutenant. Le grade d'aspirant ne confèrait en effet aucune prérogative particulière à leur détenteur dans les promotions précédentes. La conséquence est qu'ils sont dorénavant intégrés comme officiers et logés au BOQ (*Bachelor Officers Quarters*). Ceci étant, Jack n'a – selon sa femme – pas particulièrement apprécié son séjour aux USA.



[2] Allongé depuis ce 17<sup>e</sup> détachement et sur la même base aérienne pour tous, ce qui n'était pas le cas avant. [3] Ensemble de règles particulièrement contraignantes imposées aux Cadets et devant être scrupuleusement respectées.

Jack Delivertoux photographié au cours de sa formation aux USA.

Au cours de la seconde partie du *Basic S.E.* et de la première partie de l'*Advanced Gunnery*, les vols s'effectuent sur T-33 (ici le s/n 14-188). C'est le premier jet sur lequel évoluent les pilotes de chasse français en formation aux USA. (coll. Duvernoy, origine Galley)



## De la bataille de la Marne à la guerre du Rif :



## Albert Mézergues, l'as du bombardement

Seconde et dernière partie, par Jean-Jacques Leclercq avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

Le 4 avril 1918, Albert Mézergues trône au premier rang des aviateurs évadés d'Allemagne qui sont reçus par l'Aéroclub de France. Assis de gauche à droite : Henry Deutsch de la Meurthe (président de l'AéCF), Cne Armand Coutisson, Lt Albert Mézergues, Lt Anselme Marchal et Lt-Col Léonce Ferrus. Debouts : Eugène Renaux, Cdt Paul Leclerc (commandant l'aviation du CRP), Georges Besançon (secrétaire général de l'AéCF), Lt-Col Georges Bons (directeur de l'artillerie antiaérienne du CRP), Cne Maurice Belley (représentant le ministre de la Guerre), Lt Pierre Gasnier, Cdt Émile Muiron (représentant le sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique), X. Col Charles de Forest Chandler (commandant la section de ballons de l'AEF), X. Alfred Leblanc. (coll. Christophe Cony)

Le camp de prisonniers de guerre pour officiers de Bourg-lès-Magdebourg. (coll. Christophe Cony)

### PRISONNIER !

Tout d'abord interrogé à Colmar, Mézergues est expédié le 22 août 1917 au camp de représailles de Müllheim, dans le Bade-Wurtemberg, où il est mis en cellule pendant dix jours. Le 3 septembre, il part pour Carlsruhe, au nord-ouest de Stuttgart ; il y est brièvement interné dans un hôtel voisin de la gare avant de gagner le 7 septembre le camp pour officiers de Landshut, en Bavière, où on lui inocule divers vaccins qui ont pour seul effet de lui provoquer un sévère abcès au bras... Il est transféré exactement un mois plus tard dans le camp

de Bourg-lès-Magdebourg où il côtoie Roland Garros, capturé en avril 1915. Le célèbre aviateur partage généreusement les colis de vivres qu'il reçoit de France, ce qui permet à ses camarades d'infortunée de conserver une bonne forme physique. Le 18 décembre, Albert est interné dans le camp de Francfort-sur-le-Main, une ville qu'il connaît pour l'avoir bombardée ! Rapidement, l'idée de s'évader commence à germer dans son cerveau, à l'exemple de Garros qui finit par fausser compagnie à ses geôliers le 14 février 1918 en compagnie du lieutenant Marchal. C'est décidé, lui aussi tentera sa chance ; d'autant qu'il s'est lié



avec son compagnon de chambrée, l'aspirant Paul Capdevielle, un ancien de l'escadrille VB 107 avec qui il projette de rejoindre la Suisse à pied....

Voici comment Albert racontera son évasion au journaliste Jacques Mortane, rédacteur en chef du journal *La guerre aérienne illustrée* : *Très ennuyé d'attendre le printemps, courant février je dis à mon camarade d'apprendre l'allemand de façon à pouvoir filer par le train, mais je ne puis le décider, il est persuadé que nous serons aussitôt repris. Voyant cela, je lui annonce ma ferme résolution de partir seul, s'il veut bien me donner une boussole, une carte et 25 marks ; naturellement il accepte. Comme je ne veux pas lui prendre une tenue, je fais acheter le nécessaire par un soldat français qui me sert d'ordonnance, j'obtiens un pantalon auquel j'ôte la bande jaune signe distinctif des prisonniers de guerre, pour 25 francs j'ai une casquette. J'enlève les galons de ma veste d'officier, je remplace les boutons de cavalier par des boutons ordinaires [1] et après une modification au col, que le tailleur – un prisonnier français – transforme selon la coupe des costumes civils, je suis habillé comme il faut. Un infirmier français me conseille même de porter un bandeau sur l'œil, qu'une fois évadé on me prenne pour un blessé.*

*Muni de tout le nécessaire, je commence par chercher dans le camp le moyen d'en sortir. J'avais déjà remarqué que deux voitures pénétraient jusqu'à nous, un tombereau venait chercher les ordures, et quatre ou cinq fois par semaine un petit fourgon apportait nos colis. Supposant ce dernier gardé, je pense d'abord à utiliser le tombereau pour sortir du camp car il est chargé par des ordonnances françaises. Au moment de risquer la chance, le tombereau ne vient pas pendant quinze jours, je m'énervé, et ne voulant pas rester dans l'incertitude, je me rejette sur l'autre voiture. Pendant ce temps, Lanquet me donnait toujours des cours d'allemand afin que je sache prendre mon billet à la gare. Malheureusement, j'avais une mauvaise prononciation, mon professeur était navré et tous mes camarades me dissuadèrent de partir prétendant que je serais repris aussitôt. Malgré tout, je continuais mes préparatifs. En attendant le jour propice, Albert arrive à amadouer un jeune gardien et avec force thé et chocolat, parvient à obtenir de sa part un plan de la ville de Francfort et même les horaires de trains !*

Le 26 février 1918 est le grand jour. À 19h30, après avoir enfilé ses habits civils sur lesquels il met son grand manteau de cavalerie ainsi que des molletières pour cacher le pantalon, il arrive à se faufiler à l'intérieur du fourgon qui trente minutes plus tard repart vers Francfort. Une fois en ville, Albert saute du véhicule en y abandonnant son manteau, ses molletières et son calot et se dirige vers la gare. Sur place, il achète pour 20 marks un billet de 3<sup>e</sup> classe pour Cologne et s'installe dans le coin d'un compartiment. Soudain, il voit arriver quatre soldats allemands et un *Feldwebel* (adjudant) décoré de la croix de fer de 1<sup>re</sup> classe. Frayeur passagère, car les soldats s'installent dans le train juste en face de lui. À un certain moment, le *Feldwebel* veut s'allonger et sa croix de fer tombe aux pieds de Mézergues. Avec calme, Albert la ramasse et la tend au sous-officier qui le remercie sans insister davantage. Arrivé à Francfort, il achète un billet pour Aix-la-Chapelle. Mais le train qu'il croyait direct s'arrête à Düren, à 30



Quatre officiers aviateurs prisonniers à Bourg-lès-Magdebourg durant l'automne 1917 : le Lt russe Katchov, le Lt Mézergues, le Lt britannique Spencer et l'Asp Capdevielle. Ce dernier, observateur à la VB 107, avait été capturé à la Ferté-Chaïresy le 3 février 1916 avec son pilote le Cal Marcel Voyer. (LGA)



Albert Mézergues (au centre, main dans la poche) fait une partie de hockey avec d'autres prisonniers de guerre sous les miradors de Bourg-lès-Magdebourg en octobre 1917. (LGA)

km de la destination finale ! Albert patiente dans la gare et pour ne pas attirer l'attention, se mêle à un groupe d'ouvriers qui dorment à même le sol. Finalement, il monte avec ceux-ci dans un train pour Aix-la-Chapelle. Par prudence, il préfère descendre à la petite gare d'Aix et non à la gare principale, puis non sans mal il se retrouve dans la ville.

Il fait le récit de ses dernières heures d'évasion : *Me servant de la boussole, je gagne immédiatement le Nord. Je sors d'Aix-la-Chapelle et arrive à un petit bois situé à 1 ou 2 km de la ville. Il est 4 heures et très fatigué, je me couche sous les sapins, bien à l'abri, et attends la nuit pour me diriger vers la frontière. L'obscurité est complète à présent, je me mets en route, et me dirige à travers champs vers la frontière distante de 7 à 8 km. Malheureusement, ma boussole n'est pas lumineuse, et je dois de temps à autre craquer*

[1] Ces boutons de vareuse ont été spécialement modifiés : l'un contient une carte, l'autre une boussole. Ils sont aujourd'hui visibles au Musée de l'Armée, à Paris.



# SEAGULL ASR.I

## LE DERNIER HYDRAVION DE SUPERMARINE

Par Geoffrey Bussy (plans de l'auteur)

Mike Lithgow aux commandes du Seagull PA143 pour une séance photo publicitaire le 19 octobre 1948. L'appareil affichait des lignes assez pures, mettant en évidence les efforts des ingénieurs de Supermarine pour obtenir une aérodynamique « propre ». (RAF Museum)

Si le nom de Supermarine est indissociablement lié au superbe chasseur Spitfire, la société avait grandi en concevant exclusivement des hydravions à coque et des amphibies, à l'exception de quelques hydravions à flotteurs destinés à la Coupe Schneider et à une surprenante offre pour un avion léger de tourisme. Supermarine s'était forgé une solide réputation dans cette niche ; ses produits étaient appréciés et reconnus de par le monde. La lignée des amphibies, commencée avec les Seal et Seagull en 1921, était particulièrement représentative de la marque. Les Walrus et Sea Otter marquèrent l'apogée des amphibies Supermarine, avec des faits d'armes remarquables durant la Seconde Guerre mondiale.

### UNE TENTATIVE D'AMPHIBIE MODERNE

Quand il fallut trouver un successeur à ces amphibies biplans dont les premiers vols remontaient respectivement à 1933 et 1938, Vickers-Supermarine Ltd [1] sembla tout naturellement désigné pour le fournir. Le Ministère de l'Air avait publié le cahier des charges S.12/40 au début de 1940 afin de disposer d'un amphibie moderne de reconnaissance et de réglage d'artillerie, capable d'embarquer sur les navires qui disposaient d'une catapulte ou de décoller et atterrir d'un porte-avions. À cette époque, les Walrus et Sea Otter n'avaient pas encore fait leurs preuves dans les missions de sauvetage en mer et ce rôle n'était pas pris en compte.

[1] Supermarine n'était plus, depuis 1928, qu'une division du grand consortium que constituait Vickers.

Supermarine déposa deux propositions distinctes en octobre 1940 : un biplan et un monoplan. Pour la motorisation, deux choix étaient également soumis, soit avec un Rolls-Royce Merlin de douze cylindres en V, soit avec un Bristol Taurus de quatorze cylindres en étoile. Une masse maximale en charge de 5,5 tonnes était spécifiée. Le poste de conduite se trouvait à la base du pylône supportant la voilure et le pilote avait le champ de l'hélice devant ses yeux, tandis que la cabine était repoussée dans la partie avant de la coque. L'appareil devait pouvoir franchir 1600 km. L'armement défensif reposait sur quatre mitrailleuses Browning de 7,7 mm regroupées dans une tourelle motorisée Frazer Nash située sur le dos de la nacelle moteur. Fort heureusement, le Ministère de l'Air opta pour le monoplan tracté par un Rolls-Royce Merlin XXX. Le Type 347 présentait la particularité d'avoir une voilure à incidence

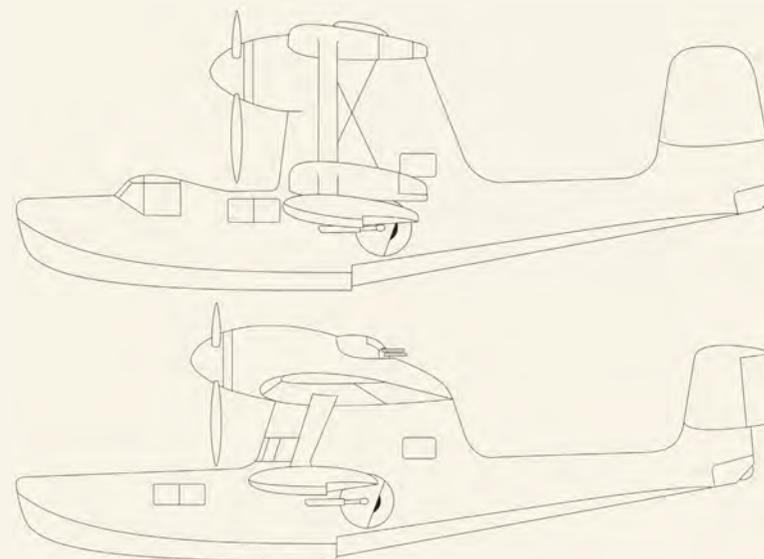


variable. Les lignes étaient agréables et l'engin n'était pas une injure aux lois de l'aérodynamique. Un contrat portant sur trois prototypes fut alloué le 9 avril 1943.

Au fur et à mesure que la guerre avançait et que la RAF envoyait ses avions attaquer le continent, l'importance des missions ASR (*Air-Sea Rescue*) se révéla. Malgré d'innombrables sauvetages réussis, les Walrus et Sea Otter s'avéraient inadaptés, surtout quand il fallait récupérer l'équipage complet d'un bombardier lourd quadrimoteur, soit sept à dix personnes. Le cahier des charges fut donc remplacé par le S.14/44 qui mettait l'accent sur les opérations de sauvetage en mer au détriment de la reconnaissance embarquée. De plus, l'Amirauté n'exigeait plus de pouvoir caser l'appareil dans les hangars de ses bâtiments, laissant ainsi plus de libertés aux concepteurs quant aux dimensions. Le moteur sélectionné par la nou-

velle fiche-programme, émise le 27 novembre 1944, était désormais un Rolls-Royce Griffon VI de 1720 ch.

Accaparé par le Spitfire qui constituait une priorité dont le développement était continu, le petit bureau d'études de Supermarine dirigé par Joe Smith n'avancé pas très vite, mais le dessin fut finalement gelé dans ses grandes formes. Après deux années de mesures en soufflerie et d'améliorations aérodynamiques en coopération avec les ingénieurs du *Royal Aircraft Establishment* (RAE), la construction des prototypes débuta en 1946. D'un appareil étriqué pour pouvoir trouver place à bord d'un navire, il avait fallu faire une machine spacieuse pour accueillir des rescapés, parfois nombreux, sans modifier les dimensions générales. Il avait fallu pour cela adapter le travail déjà réalisé en tenant compte des exigences du Ministère de l'Air.



Un Walrus installé sur la catapulte d'un croiseur (ici le HMS *York* en août 1938). Le rôle originel de l'amphibie consistait à éclairer la flotte et régler les tirs de son artillerie. Les missions de secours en mer prirent le dessus lorsque la RAF porta ses attaques sur le continent. Le Walrus, de par sa cabine étriquée, s'avérait néanmoins parfois inadapté. (coll. Geoffrey Bussy)

Parmi les dessins préliminaires pour répondre au cahier des charges S.12/40 se trouvait un biplan. En dehors de la double voilure, le dessin du fuselage correspondait déjà à ce qui fut adopté sur le Seagull ASR.

Une autre proposition au cahier des charges S.12/40 adoptait la formule monoplan entraîné par un moteur Merlin. Le poste de pilotage était intégré dans le pylône supportant la voilure et la cabine reportée à l'avant de la coque.