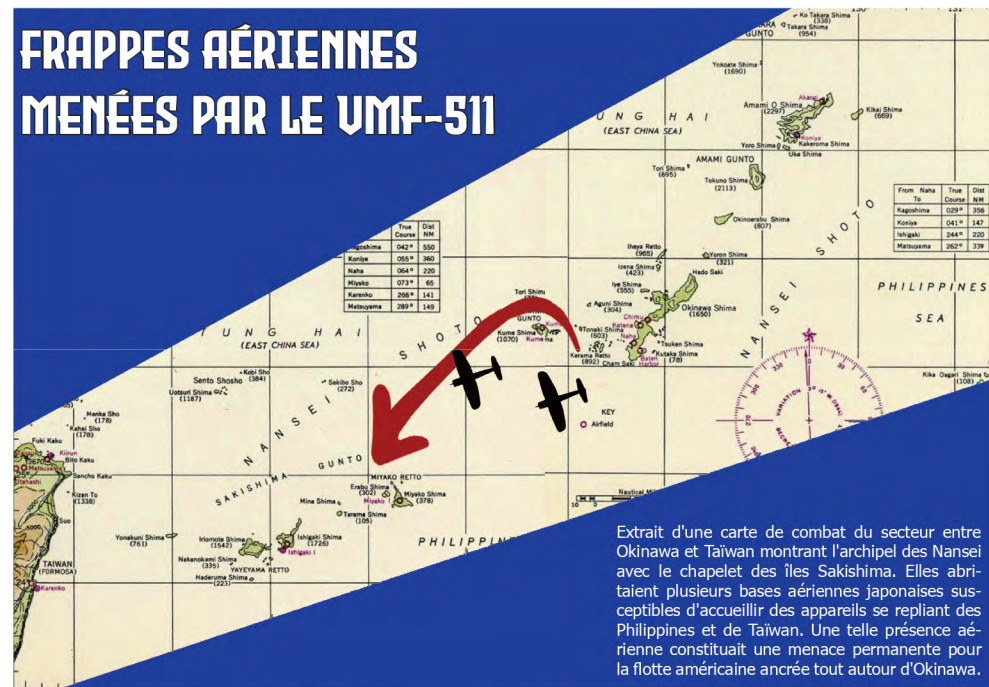


FRAPPES AÉRIENNES MENÉES PAR LE VMF-511



Extrait d'une carte de combat du secteur entre Okinawa et Taïwan montrant l'archipel des Nansei avec le chapelet des îles Sakishima. Elles abritaient plusieurs bases aériennes japonaises susceptibles d'accueillir des appareils se repliant des Philippines et de Taïwan. Une telle présence aérienne constituait une menace permanente pour la flotte américaine ancrée tout autour d'Okinawa.

Plusieurs appareils japonais stationnés le long de la piste sont touchés. Le Capt. Secrest lâche ses roquettes sur un abri bétonné dans l'enceinte du terrain d'aviation. Les chasseurs américains effectuent une seconde passe au cours de laquelle ils endommagent des batteries anti-aériennes et

des abris en béton de forme circulaire. La défense anti-aérienne est faible et les tirs semblent provenir plutôt des abords de la ville d'Ishigaki, sur lesquels les Helcat effectuent une passe de mitraillage après avoir tiré leurs roquettes. Les huit chasseurs du VMF-511 se retirent ensuite en lon-



Des Marines se protègent tandis qu'un char Sherman lance-flammes (type M4 POA-CWS III) attaque une position japonaise le 11 mai 1945 à Okinawa. (USMC)

geant le rivage, où ils incendient plusieurs petites embarcations repérées à leur arrivée. Le Corsair du Capt. Secrest est frappé dans une aile par un obus de 20 mm qui cause de légers dégâts, tandis que l'appareil du 1st Lt. Skelly est touché dans le bloc-moteur par un tir de 13,2 mm qui entraîne une baisse de la pression d'huile. Il parvient néanmoins à regagner le *Block Island* où il se pose, évitant de justesse le serrage de son moteur R-2800-8W Double Wasp. Tous les avions sont de retour sur le porte-avions à 08h30, après une mission qui a duré moins de trois heures. Le Corsair du 2nd Lt. F.R. Haidt a été touché sous le bord d'attaque de l'aile droite par un obus de 40 mm

qui a arraché une grosse partie du revêtement ; l'inspection de son appareil révélera que l'aile doit être entièrement changée. La section du 1st Lt. Wallof ne déplore quant à elle aucun dégât.

À 09h35, huit chasseurs (trois F4U, un F6F-5P et quatre F6F-5N) chargés chacun d'une bombe de 227 kg décollent pour attaquer de nouveau l'aérodrome d'Ishigaki mais cette fois, ils accompagnent sept TBM du VMTB-233. Un des chasseurs, piloté par le 2nd Lt. J.T. Scanlon, est contraint de faire demi-tour en raison d'un problème de moteur ; il effectue parfaitement son atterrissage d'urgence à la première tentative. Le reste de la formation

Nakajima Ki-43-III Kô Hayabusa du S/Lt Mitsuo Chikama, 53^e *Shimbu-tai*, Chiran (Kyushu, Japon) mai 1945. Appareil abattu lors d'une mission-suicide sur Okinawa le 18 de ce mois.



Carnet de vol du 1st Lt. Walter Jackson pour le mois de mai 1945. Il effectue vingt-trois sorties, dont trois attaques sur Ishigaki et deux sur Miyako ; deux missions sur ces objectifs étant marquées sur la page suivante, les 27 et 29 mai. Les patrouilles TCAP (*Target Combat Air Patrol*) sont comptabilisées comme des missions de guerre. À noter qu'à une exception, Jackson ne vole jamais deux fois sur le même appareil.

MAY 1945						MAY 1945	
Date	Type of Machine	Number of Machine	Duration of Flight	Character of Flight	Pilot	PASSENGERS	REMARKS
4	F6F-5P	3.8	J	Jackson		None	10 CAP over TF
5	F4U-1	3.2	"	"	"	"	"
5	"	3.2	"	"	"	"	"
6	F6F-5	3.8	"	"	"	"	"
7	F6F-5	4.0	"	"	"	"	"
9	F4U-1	3.2	"	"	"	"	"
9	"	3.3	"	"	"	"	TCAP
10	F6F-5	3.5	"	"	"	"	Miyako Strike
11	F4U-1	2.8	"	"	"	"	Ishigaki VF sweep
12	"	3.0	"	"	"	"	LCAP
14	"	2.3	"	"	"	"	LCAP
16	F6F-5	3.4	"	"	"	"	LCAP
16	F4U-1	3.7	"	"	"	"	LCAP
18	"	2.7	"	"	"	"	LCAP
19	"	3.3	"	"	"	"	4 TCAP
20	"	3.3	"	"	"	"	LCAP
21	"	3.3	"	"	"	"	5 TCAP
21	"	3.2	"	"	"	"	6 TCAP
24	"	3.2	"	"	"	"	7 TCAP
26	"	3.8	"	"	"	"	8 TCAP
Total time to date,							

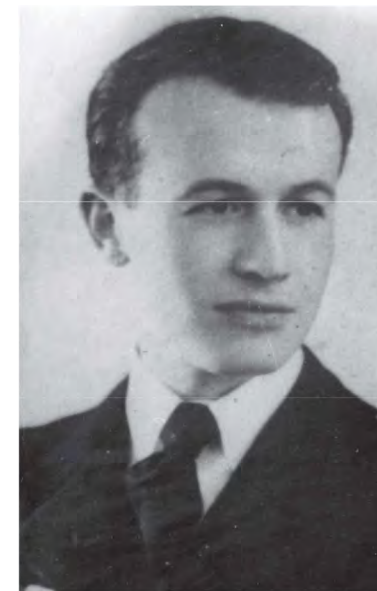
De retour de mission à la mi-avril 1940, les pilotes de la 4^e escadrille du GC II/5 refont le plein à la suite du terrain de Toul-Croix-de-Metz. De gauche à droite : Sgt Lucien Hème, S/Lt Georges Ruchoux (de dos), Lt Robert Huvet, Lt Pierre Houzé, Lt Jean Béraud-Villars et Sgt André Bouhy. Officier administratif, Béraud-Villars est une « vieille tige » de la guerre de 14-18 au cours de laquelle il a remporté deux victoires confirmées. Derrière eux, de profil, le Curtiss H-75A-1 n° 60 (X859) codé « 2 » qui sera posé en campagne par le S/Lt Jaska le 16 mai suivant. (toutes les photos : coll. Bernard Philippe, sauf autre mention)



Le Sargent pilote Houzé Pierre de la 3^e escadrille, de la 1^{re} Escadre de chasse a
Monsieur le Ministre de l'Air.

J'ai l'honneur de demander mon admission dans le corps des sous-officiers de carrière de l'Armée au titre de la 1^{re} Escadre de chasse, et la jouissance du statut défini par la loi du 30 mars 1928 à compter du 30 août 1933. A cette date, je comptais 4 ans de service actif, dont 2 ans 10 mois et 25 jours de grade de Sargent.

P. Houzé



À gauche : Mi-1933, le Sgt Pierre Houzé qui sert alors à la 3^e escadrille de la 1^{re} EC demande à être admis dans le corps des sous-officiers de carrière. (SHDA)

Portrait de Pierre Houzé en 1936. (famille Houzé)

le 1^{er} octobre 1937, se classant 16^e sur 26 élèves avec une moyenne générale de 14,74 sur 20. Le 1^{er} juillet 1938, Pierre épouse à Versailles mademoiselle Madeleine Henriette Perquis. Affecté à sa sortie de l'École de l'Air à la 5^e escadre de chasse sur la base aérienne de Reims, il est noté le 27 octobre 1938 par le commandant Emile Brantonne comme un *excellent pilote de chasse confirmé, très entraîné, bon tireur, bon manœuvrier, très bon instructeur; jeune officier sortant de l'École de Versailles, a toujours servi dans l'aviation de chasse, connaît parfaitement son métier*. Le 3 novembre, ces aptitudes sont certifiées par le colonel Valin, puis le 10 décembre

par le général d'Harcourt qui ajoute *doit faire un bon officier d'escadrille*.

À Reims, la 5^e escadre de chasse se compose de deux groupes, les GC I/5 et GC II/5, chacun formé de deux escadrilles. Celles du GC II/5, dirigé par le commandant Marcel Hugues, un as de la Grande Guerre, ont comme emblèmes la Tête de Sioux pour la 3^e escadrille (Spa 124) et la Cigogne pour la 4^e (Spa 167) à laquelle est affecté Houzé ; son commandant d'escadrille est le capitaine Élie Reyné. Les monoplaces du GC II/5 sont d'abord des Dewoitine D.500 et D.501, mais au cours



Houzé est promu S/Lt le 1^{er} octobre 1937, à sa sortie de l'École de l'Air.

LA MORT ÉNIGMATIQUE DU LIEUTENANT PIERRE HOUZÉ

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

Le décès de cet officier du GC II/5 reste inexplicable depuis son saut en parachute dans le ciel du département de l'Aisne, le 6 juin 1940, au-dessus d'une bataille opposant fantassins français et allemands. Les combats au sol se situaient depuis la veille dans le secteur Guny – Champs – Trosly-Loire – Selens. Survolant cette zone, son Curtiss H-75 a été touché et le lieutenant Houzé a dû évacuer son appareil entre Saint-Paul-aux-Bois et Besmé, pour prendre contact avec le sol dans une prairie en pente à 300 mètres d'un petit bois. Pilote au GC II/5 en 1940, Jean Gisclon a décrit la fin tragique de son camarade dans le livre « Ils ouvrirent le Bal » paru en 1967. Il y a écrit sans plus de détails que Pierre Houzé serait décédé après avoir été blessé en combattant au sol, les armes à la main, aux côtés d'une unité de dragons motorisée... Vérité ou romance ? Essayons d'en savoir un peu plus, en commençant par la carrière de ce pilote exemplaire.

QUI EST PIERRE HOUZÉ ?

Pierre Georges Charles Houzé est né le 16 juin 1911 dans le 11^e arrondissement de Paris, fils d'Émile Houzé (peintre) et de Marthe, née Vilain. Passionné de mécanique dès son plus jeune âge, il obtient le brevet de pilote civil n° 22487 le 14 août 1929 et s'engage au 2^e groupe d'ouvriers aéronautiques à Istres, par devancement d'appel, le 30 du même mois. À la fin de l'année 1929, il totalise 35 h 45 min de vol sur Caudron C.59, Morane-Saulnier MS.130 et Nieuport NiD-29. Le 20 décembre 1929, il est affecté à la 7^e escadrille du 34^e régiment d'aviation stationné au Bourget. Son unité fait partie du 2^e groupe de chasse du 34^e RA ; elle est équipée de Nieuport NiD-62. Caporal le 1^{er} février 1930, il est légèrement blessé à la région orbitale gauche lors

d'une chute d'avion à Roissy-en-France le 3 octobre 1930. Il poursuit sa carrière sur NiD-62 et 622 et totalise 650 h de vol au 18 mars 1933. La Spa 94 est à cette époque devenue la 3^e escadrille du 2^e groupe de la 1^{re} escadre de chasse, toujours stationnée au Bourget. N'ayant pas réussi au concours d'admission à l'École d'élèves officiers, il est autorisé à suivre les cours préparatoires en 1933-1934 en raison de sa tenue irréprochable qui donne toute satisfaction. Il ajoute aussi des heures de vol puisque son carnet indique 722 h 50 min au 30 mars 1934.

Houzé gravit aussi les échelons : sergent-chef le 1^{er} octobre 1935, il fait sa demande d'élève officier à l'École de l'Air de Versailles où il est admis le 1^{er} septembre 1936 et obtient le brevet d'observateur n° 3596. Il est finalement promu sous-lieutenant



Base aérienne de Reims, été 1939 : les pilotes de la Spa 167 posent autour de leur commandant d'escadrille, le Cne Élie Reyné, devant un de leurs nouveaux Curtiss H-75. Pierre Houzé est au premier rang à droite. (coll. Jean Gisclon)

Les Junkers 52 de la Deutsche Lufthansa (1932-1939)

Par Christophe Cony et Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker)



Le Ju 52/3mge D-AMIT, vu ici au décollage de Dübendorf vers 1936-1937, partit en février 1938 au Pérou où il devint le OA-HHA *Huascarán*. Son nom de baptême *Otto v. Beaulieu-Marconnay*, ici en grand sur le fuselage, était à l'origine inscrit en petite taille à l'avant, sous le nom de la compagnie. (ETH Zurich)

L'histoire des Ju 52/3m ayant opéré au sein de la compagnie aérienne allemande Lufthansa (dite « la compagnie à la grue » selon son insigne) recèle encore quelques approximations qu'il sera probablement difficile de corriger de nos jours. Comme l'avait en effet signalé feu Hans-Werner Neulen dans sa série sur la DLH durant la Seconde Guerre mondiale [1], les responsables de cette société auraient, à la fin du 20^e siècle, fait procéder à la destruction de nombre d'archives et de photos relatives aux années 1933-1945, soit la période nationale-socialiste. Un stupide autodafé rappelant le dicton : « On ne baisse pas la température en détruisant le thermomètre ». Dès lors, par manque de documents, certains chiffres, noms d'avions ou estimations sont probablement discutables. Mais, comme divers auteurs ont pu consulter ces archives avant leur disparition, on peut supputer que les informations figurant dans le présent article sont pour la plupart largement fiables.

[1] cf. AVIONS n° 99, 106, 107, 115, 123, 125 et 128.

Les prédécesseurs du Ju 52/3m à la Deutsche Luft Hansa : des Ju G 24 et un Ju G 31 (le D 1310 *Hermann Köhl*), photographiés sur l'aéroport de Leipzig-Schkeuditz vers 1928. (ETH Zurich)



LES PREMIERS JU 52

Le 6 janvier 1926, la Deutsche Luft Hansa (DLH) vit le jour, étant le produit de la fusion de deux compagnies, la Deutsche Aero Lloyd et la Junkers Luftverkehr. Comme elle rassemblait 162 appareils souvent disparates, il fallut nécessairement rationaliser le parc aérien. Progressivement les avions plus anciens furent rayés des effectifs tandis que deux trimoteurs, les Junkers Ju G 24 (équipés de Junkers L5 en ligne de 280 ch) et G 31 (équipés de BMW Hornet en étoile de 525 ch), entrèrent en service.

Le prototype Ju 52 W.Nr. 4001 effectua son premier vol le 13 octobre 1930. Avec son moteur unique et son envergure d'aile plus limitée exceptés,

LUFTHANSA
MANFRED VON RICHTHOFFEN

Junkers Ju 52/3mge D-2527 (W.Nr. 4022) *Manfred von Richthofen* de la Deutsche Lufthansa à l'automne 1933.

Avion personnel du général Hermann Göring, Ministre de l'Aviation du Reich.

Immatriculé D-A-GURK en avril 1934 et rebaptisé *Karl Wolff* en septembre 1935.

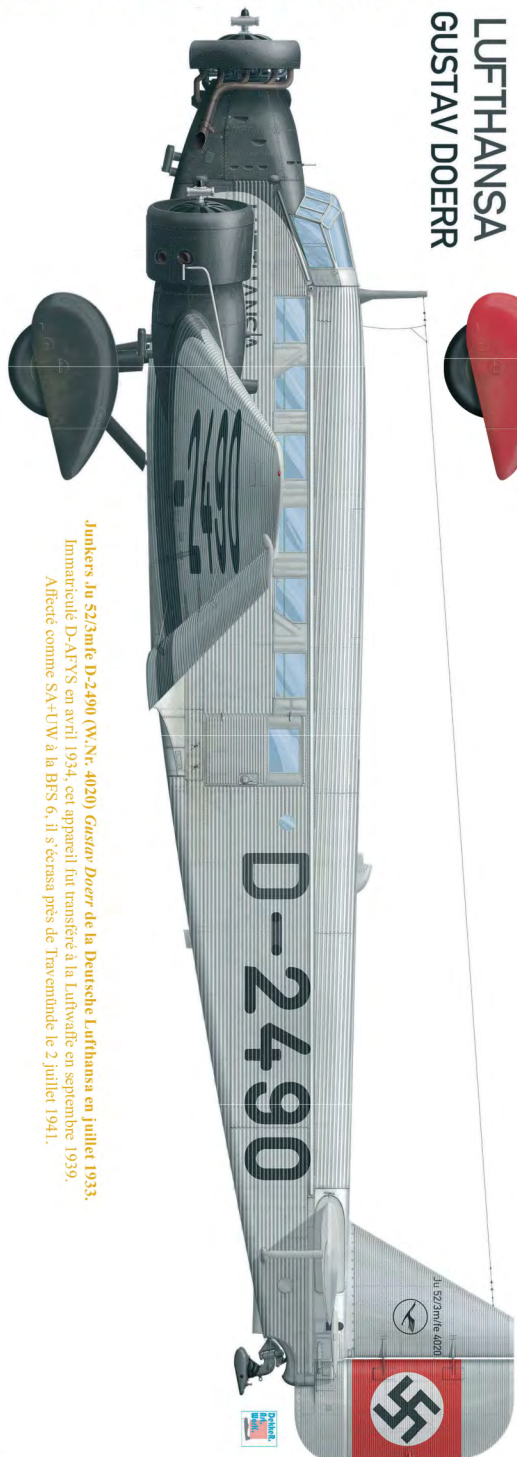
cet avion passa en septembre 1939 à la Luftwaffe où il fut perdu comme Cc+AF en 1942.

LUFTHANSA
GUSTAV DOERR

Junkers Ju 52/3mge D-2490 (W.Nr. 4020) *Gustav Doerr* de la Deutsche Lufthansa en juillet 1933.

Immatriculé D-ALYS en avril 1934, cet appareil fut transféré à la Luftwaffe en septembre 1939.

Affecté comme SA+UW à la BFS 6, il s'écrasa près de Travemünde le 2 juillet 1941.



Le 16 avril 1917 est une journée bien remplie pour Robert. Après deux premières missions d'attaque au sol, il redécouvre aux commandes d'un Nieuport XXIII pour tenter de détruire un drachen d'observation fort gênant en ce premier jour de l'offensive Nivelle. Voici son récit, écrit postérieurement : *Offensive du chemin des Dames. Trois patrouilles successives, hautes et basses. Mitrailage des tranchées ennemies. À la dernière sortie sur Nieuport 120 HP, combat avec trois monoplaces Albatros D3. Le premier qui se dirige vers un G.4 de réglage d'artillerie est surpris par mon attaque. Il semble touché et disparaît en laissant une traînée de fumée. Au même moment, je reçois plusieurs balles : mon pare-brise est arraché,*

je suis blessé à la jambe gauche et dans le dos. Mon réservoir crevé, je suis inondé d'essence. Je me suis dégagé trop tard, l'un des deux autres ne m'a pas manqué. Heureusement mon moteur ne cale pas et grâce au plafond très bas je réussis à me poser normalement près de Gernicourt. Je suis aussitôt sorti de mon appareil par des fantassins et transporté dans un abri de tranchées pendant que mon appareil est bombardé et incendié.

Robert vient d'être la victime du *Leutnant* Buckler, de la *Jasta* 17, qui revendique à 16h40 (17h40 heure française) un Nieuport au-dessus de Berry-au-Bac, juste à l'est de Gernicourt. Julius Buckler, qui obtient là son cinquième succès homologué, terminera la guerre titulaire de 36 victoires. Dagonet a eu « chaud » : plaie pénétrante à la cuisse gauche par balle explosive, sillon profond à la paroi thoracique droite... Évacué d'abord sur l'hôpital de campagne 15/3 de Jonchery, il rejoint ensuite l'hôpital de Châlons-sur-Marne, retrouvant ainsi sa ville natale dans des circonstances malheureuses. Ce combat lui vaut cependant la Médaille Militaire, pour prendre rang du 4 mai 1917, avec la citation suivante : « Maréchal des logis (active) au 12^e régiment de cuirassiers, pilote à l'escadrille N 83 : excellent pilote, modèle de courage et d'abnégation. Dans la journée du 16 avril 1917, après deux vols exécutés à 100 mètres au-dessus des lignes, revenu avec son appareil criblé de balles, est reparti volontairement attaquer un drachen ennemi qui gênait l'avance des fantassins. A été grièvement blessé après un combat acharné contre des avions ennemis. »

Dès le 16 juillet, Dagonet qui a refusé sa convalescence rejoint son escadrille basée depuis dix jours à Souilly, dans la Meuse, où elle est rattachée à la II^e armée. Ses camarades ont remporté en son absence quatre victoires aériennes confirmées et au moins trois autres probables. C'est à cette époque que l'escadrille adopte comme emblème un dragon stylisé de couleur noire inscrit dans un rond rouge, afin d'honorer le patron du GC 14, le commandant de Marancour, issu des dragons, qui a une prédilection pour la « 83 » et parque ses deux appareils personnels [4] dans les hangars de l'unité. Il est certain que ce choix plaît à l'ancien du 32^e Dragons. Peut-être jaloux, les pilotes des autres escadrilles du groupe qualifieront vite le dragon de « chimère » et ses aviateurs de « chimériques »... Bien que la N 83 soit presque entièrement transformée sur Spad VII, Robert doit se contenter du dernier Nieuport restant, le type XXIV bis N3589. L'avion est usagé [5] mais les livraisons de Spad se font au compte-goutte et Dagonet, absent du front depuis trois mois, doit attendre qu'un chasseur de ce type soit disponible. Pour l'heure, il se fait la main sur le Spad VII S339, une machine « en bout de course » qui est réservée à l'entraînement.

Du 4 au 17 août, il bénéficie d'une permission qui lui permet d'achever son rétablissement. À son retour, les patrouilles quotidiennes se succèdent sur le secteur de Bar-le-Duc, Étain et Verdun ; le seul fait notable qui le concerne est un combat incertain contre un biplace ennemi. Ses camarades ne sont

[4] Le Spad VII (180 HP) S1558 et le Spad XIII (200 HP) S508.
[5] Le N3589 est en service depuis le 6 avril 1917.

Un Nieuport XXIV de la N 83 au combat au printemps 1917 (dessin d'époque). (coll. Philippe Guillermin)

Portrait du MdL Robert Dagonet paru dans le n° 13-14 de la revue *L'Aérophile* (1^{er}-15 juillet 1917) en illustration de sa citation pour la Médaille Militaire. (L'Aérophile)

Dagonet (Robert-Léon), matricule 368 2031, maréchal

des logis (active) au 2^e rég. de cuirassiers, pilote à l'escadrille N. 83 : excellent pilote, modèle de courage et d'abnégation. Dans la journée du 16 avril 1917, après deux vols exécutés à 100 mètres au-dessus des lignes, revenu avec son appareil criblé de balles, est reparti volontairement attaquer un drachen ennemi qui gênait l'avance des fantassins. A été grièvement blessé après un combat acharné contre des avions ennemis.



Nieuport XXIV bis N3589 « 8 » du MdL Robert Dagonet, N 83, Souilly fin juillet 1917 (profil probable). Cet appareil sera renvoyé vers l'arrière au début du mois de septembre 1917.

Le dragon, emblème de l'escadrille 83. Le premier pochoir de cet insigne est dû au soldat Anatole Toussaint, un des voiliers (monteurs de hangars Bessonneau) de la N 83. (coll. Jean-Laurent Truc)

guère mieux lotis, puisqu'ils revendiquent de la fin juillet à la fin août au moins sept victoires sur des avions ennemis dont aucune ne leur sera confirmée !

Le 16 septembre, le capitaine Jean de Luppé succède au capitaine Béranger à la tête de l'escadrille, ce dernier ayant été nommé adjoint technique du GC 14. Robert effectue durant ce mois de septembre des missions de protection au-dessus des Éperges,

Le 9 septembre, les maréchaux des logis Hubert Picard et Marcel Humbert remportent enfin une victoire homologuée en descendant un chasseur en feu à Haumont. Trois jours plus tard, le sergent Archibald Johnston, un pilote américain qui sert à la « 83 » depuis fin avril, part en permission longue durée aux États-Unis [6]. Son Spad VII S1315 devient donc disponible et c'est sans doute cet appareil que perçoit Dagonet dont le Nieuport vient d'être renvoyé vers l'arrière.

[6] Il n'en reviendra pas, étant affecté sur place comme instructeur.

Robert Dagonet de retour en escadrille à l'été 1917. Un dragon chez les Dragons de la 83 ! Le Spad VII aux commandes desquelles il est photographié est le S339, une machine qui ne porte aucun numéro individuel mais arbore un triangle blanc sur le dos du fuselage. Ce chasseur à moteur 150 HP, arrivé le 4 mars 1917, est en effet un avion d'entraînement qualifié de « très usagé » sur un état de matériel du 19 août. Il disparaît des comptes avant la fin du mois. (coll. Philippe Guillermin)

