



6 juin 1944 : le Jour-J

« Après avoir goûté à ce très bon numéro 205, je vous adresse quelques observations relatives à la suite de l'article, toujours aussi passionnant, de Christophe Cony sur les événements du 6 juin. En espérant que cela puisse intéresser les lecteurs, j'y joins mes amicales salutations.

-page 71, en ce qui concerne les B-17G perdus, le 42-102591 qui était baptisé *Cactus Pete* se « crashe » effectivement le 06/06/44 mais pour le 42-31104 ce sera le lendemain ; endommagé lors d'un raid sur Nantes, il sera réparé. Par contre, il est possible qu'il y ait un problème avec le 42-97965 qui est donné pour avoir été affecté, le 08/04/44, au 96th BG basé à Snetterton. Il sera endommagé le 13/07/44 lors du raid sur Munich. Réformé le 30/04/45, il sera rayé des rôles le 19/11/47.

-page 72, à noter que le « nose art » *Ford's Folly* est partiellement occulté par la plaque de blindage sous le cockpit ; cela sera arrangé par la suite avec le dessin des armatures qui tendent la capote de la Ford T.

-page 74, photo de l'équipage du B-17G 42-97061, le « LL-B » avait pour *nose art* l'inscription *General Ike* avec son portrait et avait été baptisé par le Gal Eisenhower avec une bouteille remplie d'eau du Mississippi.

-page 79, le Spit « FU-Z » avait pour *serial* MK421 et n'a pas participé au 6 juin, n'étant pris en compte par le Sqn que le 15/06/44.

-page 81, bien que non porté le code du 282 Sqn était **B4**. Quant au 5th *Emergency Rescue Sqn* il était désigné, à sa formation, 65th *Fighter Wing Detachment B*. Il n'était pas rattaché au 56th FG mais son personnel provenait de 16 différentes *Stations* (bases) du *Fighter Command* de la 8th AF et c'est son commandant, le Capt Robert P. Gerhart, qui était détaché du 56th FG.

-page 83, il est dommage que l'illustrateur ait représenté, en bas de page, le P-47D 42-26540 « WZ-W » qui, en fait, n'as pas participé aux opérations du 6 juin mais a remplacé son prédécesseur, le P-47D-22-RE 42-62031 « WZ-W » qui lui l'a fait et sera abattu près d'Argentan le 10/06/44, son

pilote le Capt William F. Hunt étant tué.

-page 86, à noter que le Mustang « PE-E » du Lt Elmer Smith sera touché par la *Flak* le 6 juin mais pourra rejoindre sa *Station*.

-pages 86-87, pour compléter la légende de la photo de bas de page, on peut ajouter que le pilote du P-51D-5-NA 44-13391 « E9-K » *Vi* est le Lt.Col Joseph J. Kruzel.

-En ce qui concerne les profiles, s'il est vrai qu'ils ont du cachet, il est tout de même regrettable que les illustrateurs ne respectent guère la réalité. Ainsi on peut relever les erreurs suivantes : Spit « FU-Z », positionnement de la bande noire par rapport à la lettre U non correct (voir photo) ; Mustang « UZ-L », il manque le drapeau polonais sur le nez de l'appareil ; Spit « ZD-C », la représentation du marquage et des bandes n'est pas correcte (voir photo) ; Mustang « C5-T », il manque la représentation des missions, par blocs de cinq, au-dessus des pipes d'échappement, d'autre part toutes les marques sont de couleur jaune, seul le code est blanc (...). Tout cela n'est guère favorable aux maquetistes qui auraient le désir de faire ces décorations. »

Guy Fruchart

Les MS.406 de la Marine

« J'ai bien aimé votre article sur les chasseurs marins Morane 406. Étant natif et résident de toujours dans la région, tout ce qui touche à l'activité de l'aérodrome de Perpignan-La-Llabanère et à l'hydrobase de Saint-Laurent-de-la-Salanque (époques Latécoère – Aéropostale et surtout Armée de l'Air) m'intéresse au plus haut point. Vous publiez dans le n° 205, page 19, deux photos du Morane 406 n° 1025. Je peux vous communiquer un complément d'infos : l'avion est pris devant les hangars de l'aérodrome de Perpignan-La-Llabanère début 1940 avec le pilote Jules Ribot aux commandes. Il avait appris à piloter dans le civil sur cet aérodrome, ceci explique cela. Ribot, engagé dans l'Armée de l'Air en 1939, a trouvé la mort en combat aérien le 2 mars 1940 sur MS.406 au GC III/3 dans la région de Sarrebruck. Grièvement blessé, il s'est posé en catastrophe mais a succombé à l'hôpital de Mohrange.

Il serait intéressant de savoir la suite et le devenir de tous ces avions stockés à Saint-Laurent-de-la-Salanque et à Perpignan-La-Llabanère. Certains ont dû franchir la Méditerranée, d'autres ont dû être détruits... Quelles ont été les décisions du gouvernement de Vichy et surtout de l'autorité allemande ? Toutes ces infos sont extraites de l'ouvrage régional de Jean-Pierre Bobo *De La Llabanère à Perpignan-Rivesaltes histoire d'un aérodrome 1923-1996*. Continuez ainsi et vivement le n° 206 ! »

Yves Monroig





**COURRIER
DES LECTEURS
SPÉCIAL**

LE PIERRE SERVAIS

Par Yves Monroig



PS-10

Le PS-10 en construction à Béziers en 1949. Le moteur est encore un Poincard 25 ch.
(toutes les photos : coll. Y. Monroig)

« Cher AVIONS, comme monsieur Jean Dunoyer je suis lecteur du magazine depuis le début et j'en suis très satisfait. La lecture du n° 204 m'a beaucoup fait plaisir, puisqu'à la rubrique *Courrier des lecteurs* la photo de l'avion du musée militaire de Gruissan m'a permis de savoir ce qu'était devenu l'avion de mon cousin M. Maurice Vergnes. En effet ce dernier, avec quelques amis membres de l'aéroclub *Jean Mermoz* de Béziers à la fin des années quarante, a fondé une section locale du RSA (Réseau du Sport de l'Air).

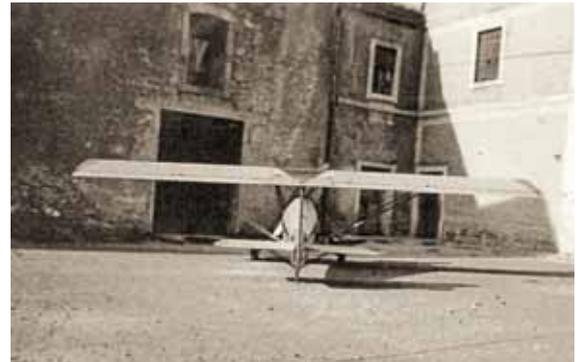
Concernant l'avion, il s'agit du Pierre Servais PS-10 construit en 1949-1950. Cet avion est décrit dans le livre de Pierre Gaillard « Les avions français 1944-1964 » chez EPA page 60, avec une photo prise sous le même angle. Pierre Servais a construit sûrement un Pou du Ciel et ensuite un petit biplan monoplace équipé d'un Poincard de 25 ch, puis le PS-10 et c'est là qu'on retrouve Maurice Vergnes, le propriétaire de l'avion. Cet appareil monoplane parasol a été équipé en cours de construction d'un moteur Poincard 25

ch peut-être récupéré du biplan Servais, mais il a finalement reçu un trois cylindres Anzani de 35 ch. On peut noter sur les clichés ci-joints la qualité de la construction et les finitions du capot-moteur.

L'avion a été peint en blanc et rouge et après les contrôles Veritas, a été immatriculé F-WFRI. Il est possible qu'il ait participé au 3^e rassemblement du RSA à Auxerre en 1950. M. Maurice Vergnes est décédé dans les années 90 et j'ai su à l'époque que l'avion était dans un musée de l'Aude depuis les années 60. La photo de votre lecteur doit dater de cette période car l'entoilage est encore intact et la dérive est repeinte de façon militaire, y compris le fuselage qui semble barbouillé de kaki. L'avion n'a plus de train d'atterrissage et sûrement plus de moteur ; reste le décor rouge de l'extrados des ailes.

Le Pierre Servais PS-10 était un classique monoplane parasol de construction tout bois. Ce qui n'est pas courant, ce sont les ailerons qui occupaient toute

Le PS-10, tout juste terminé avec un moteur Anzani, n'est pas encore immatriculé.



Ci-contre : le PS-10 à côté d'un Mauboussin Corsaire le 9 avril 1950.



À droite : l'appareil en vol au-dessus de l'aérodrome du Gasquinoy à Béziers.



6 JUIN 1944 : LE

Quatrième partie, par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Hawker Typhoon Mk.IB *serial* MN639 « EL-E » du F/Lt Roy Crane, No 181 Sqn, Hurn 6 juin 1944.



« TYPHON » SUR LE BOCAGE

Continuant à patrouiller à basse altitude, les Hawker Typhoon de la RAF sont les cibles prioritaires des servants de l'artillerie anti-aérienne allemande. Touché par les débris de ses propres bombes, le Mk.IB *serial* DN562 du No 266 Sqn s'écrase vers 18h45 au nord-ouest de Caen mais son pilote peut se parachuter. À 19h40, c'est au tour du JR391 du No 247 Sqn de se « vautrer » dans le même secteur après avoir été touché par la *Flak* en attaquant un convoi. Il est suivi vingt minutes plus tard par le MN428 « I8-G » du No 440 Sqn qui tombe pour les mêmes raisons près de la route allant de Condé à Caen ; son pilote a moins de chance que les deux précédents, tué sur

le coup. Si la Luftwaffe brille par son absence, le No 164 Sqn finit par être engagé par des Focke-Wulf FW 190 vers 18h30 à l'est de Caen. L'escadron perd le Typhoon *serial* MN454 et son pilote, abattus par le redoutable Hptm Herbert Huppertz (*Kommandeur* du III./JG 2) qui remporte là sa troisième victoire aérienne du jour ! En contrepartie, le Sq/Ldr Percy Beake revendique un FW 190 « sûr » [1] à 13 km au nord-est de Caen.

Après avoir effectué sa première mission vers midi, le No 609 Sqn basé à Thorney Island, dans l'estuaire de la Tamise, envoie à 17h10 huit Typhoon attaquer à la roquette des véhicules à l'est de Lisieux ; deux chars et un blindé légers sont détruits et plusieurs

[1] Peut-être le Fw Müller de la 12./JG 2, porté disparu le 6 juin 1944.

Des pilotes du No 174 Sqn posent pour la prospérité le 15 juin 1944 en Normandie, après avoir détruit leur vingtième *Panzer*. Appuyé au radiateur du Typhoon, tête nue, le Sq/Ldr William « PB » Pitt-Brown.
(coll. J.-L. Roba)



JOUR LE PLUS LONG



autres véhicules endommagés. À 20h40, huit autres Typhoon sont lancés contre un convoi routier entre Caen et Le Havre. Un char est de nouveau détruit de même que deux automitrailleuses, mais le Mk.IB MN697 est abattu à 21h30 par la *Flak* légère au sud-est de Caen ; son pilote le W/O G.K.E. Martin peut néanmoins regagner les lignes alliées après s'être

parachuté. Les Typhoon du No 182 Sqn effectuent une première patrouille sans résultat entre 16h15 et 17h40, puis onze appareils décollent de Hurn à 19h20 pour une mission de reconnaissance armée au sud de Caen. Un blindé est détruit ainsi qu'un aiguillage et plusieurs wagons.

Le Hptm Huppertz (à droite), commandant du III./JG 2, remporte ses 63^e à 67^e victoires le 6 juin 1944. Il sera tué au combat deux jours plus tard.
(coll. E. Mombeck)



Le W/C Peter Brooker décollant dans la soirée du 6 juin 1944 avec les Typhoon du No 123 Wing, pour une reconnaissance armée sur la tête de pont au cours de laquelle plusieurs blindés allemands vont être détruits à la roquette sur la route de Caen à Falaise. Brooker pilote son appareil personnel, le Mk.IB serial MN570 « B » décoré d'une casserole rouge et jaune.
(coll. IWM)

ADOLPHE PÉGOU

INVENTEUR DE L'ACROBATIE AÉRIENNE ET PREMIER AS DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Première partie, par Pascal Bouchain

Pégoud dans le Blériot XI spécialement modifié en août 1913 sur le terrain de Châteaufort, lors des essais du parachute Bonnet. C'est avec cette expérience qu'il commence à être connu du grand public.
(coll. C. Cony)

En 1913, quelques mois seulement après avoir obtenu son brevet de pilote, Pégoud n'a eu pour seul objectif que d'améliorer la sécurité en aéroplane en démontrant qu'un appareil pouvait évoluer dans toutes les positions et se rétablir naturellement, dès lors que son pilote faisait preuve de sang-froid. C'est ainsi qu'il a posé les bases de la voltige aérienne.

UNE ENFANCE HEUREUSE À MONTFERRAT

[1] Ce n'est qu'en 1913, après avoir acquis la célébrité, que Pégoud fera de son second prénom son prénom usuel.

Célestin, Adolphe, Pégoud n'était pas prédestiné à devenir pilote, hormis peut-être son premier prénom dont la racine grecque signifie « qui se rapporte au

ciel »... Né le 8 juin 1889 à Montferrat, une jolie petite bourgade dauphinoise située à flanc de montagne près du lac de Paladru, une dizaine de kilomètres au nord de Voiron, il est issu d'une famille d'agriculteurs modestes. Célestin [1], que ses parents Marie et Étienne surnomment « Tintin », est le cadet d'une fratrie de trois garçons. Il est plutôt bon élève mais préfère à l'école les grands espaces de ses collines, où il peut l'hiver s'adonner aux glissades sur la neige et l'été aux baignades dans le lac. Il est déjà casse-cou et l'avoue volontiers lui-même. La mémoire populaire a retenu ses passages dans le village à vive allure, sur une « caisse à savon » (un ingénieux chariot de sa fabrication), dévalant la pente qui relie la maison familiale à l'école communale.

À 12 ans, son certificat d'étude en poche, Célestin a pour seules perspectives d'avenir de travailler à la ferme familiale ou de devenir apprenti à la boucherie de son parrain située à Virieu, quelques kilomètres plus à l'Ouest... Mais il rêve d'aventure et à seulement 14 ans, décide de partir tenter sa chance à Paris. Là-bas, on ignore précisément de quoi il vit ;

Située sur les hauteurs de Montferrat, au hameau du Griffon, la maison natale de Pégoud existe toujours.
(coll. P. Bouchain)





Les Dessous de l'Histoire

N° 9 : HOWARD J. CURRAN, « L'ESPION » QUI VENAIT DU CHAUD...

Par Christophe Cony, avec la participation de Jean-Louis Roba

Le Lockheed T-33 du Maj Curran exposé à Gjirokastra en 1989 a encore belle allure, même si sa verrière a déjà disparu.

(coll. J.-L. Roba)

Le 7 janvier 1958, la radio officielle de la République populaire d'Albanie annonce qu'un *jet* d'entraînement américain Lockheed T-33 Silver Star, qui « *avait violé le territoire albanais en volant à deux reprises au-dessus des villes de Përmet, Këlcyrë et Berat* », a été forcé d'atterrir sur un terrain de la région de Berat, une trentaine de kilomètres à l'intérieur de la côte albanaise et à 72 km au sud de la capitale Tirana. L'appareil volait « *dans la direction de Tirana* » quand il a été intercepté par des avions albanais. Son pilote, le *Major Howard J. Curran*, a été placé en détention le temps que son cas soit examiné par les autorités albanaises qui le soupçonnent d'être un espion occidental...

Extrait d'un film officiel, Howard J. Curran devant son appareil au moment de sa capture par les forces albanaises en décembre 1957. (DR)

C'est la stupeur à l'état-major des forces aériennes américaines en Europe où Curran est présumé mort depuis une dizaine de jours ! Dans la soirée, un représentant de l'USAFE explique à la presse qu'un avion correspondant à cette description, piloté par le *Major Howard J. Curran* de l'état-major de secteur de l'*United States Air Material* à Châteauroux, est effectivement porté disparu depuis le 23 décembre précédent lors d'un vol de routine à destination de Naples. L'appareil a pour la dernière fois été signalé vers midi ce jour-là à hauteur de Rome, et les recherches pour le retrouver ont été abandonnées le 28 décembre 1957.



Tirées du même film, deux vues du T-33A-1-LO Silver Star s/n 51-4413 (c/n 580-5708) convoyé par Curran. (DR)





LE GC I/6

Un groupe franco-tchécoslovaque dans la fournaise

Par Bernard Philippe (profils de Thierry Dekker)

Ci-dessus et en bas de page : deux vues des MS.406 de la 2^e escadrille du GC I/6 à Chartres en janvier-février 1939, peu de temps avant le départ du groupe pour l'AFN afin d'y constituer avec le GC I/7 l'escadre de marche d'Afrique du Nord. (coll. Gauthier via L. Persyn)

Créé fin novembre 1939 à Oran avec du personnel de l'ex escadre de marche d'Afrique du Nord dissoute le 22 octobre précédent, le groupe de chasse I/6 arrive en métropole au mois de décembre. La reformation va se passer du 11 au 23. Le mouvement d'Oran à Marseille se fait à bord du paquebot *Sidi Brahim*, parti le 13 décembre pour accoster à Marseille deux jours plus tard après 40 heures de navigation par mauvais temps, pluie et froid. Puis c'est l'installation à Marignane dès le 15 et l'annonce de la future perception du matériel.

les Morane-Saulnier MS.406 n° 430, 583, 623, 734, 748, 844, 847, 853, 855, 856, 859, 860, 861, 863, 892, 893, 896, 897, 898, 900, 908, 910, 912, 928 et 1053. Les appareils de l'état-major sont codés de « 01 » à « 03 » ; ceux de la 1^{re} escadrille de « 1 » à « 9 » et ceux de la 2^e escadrille de « 21 » à « 29 ».

Georg Kucéra et Venceslas Jicha en uniformes de la Légion Étrangère. (coll. Liska)

Parmi les pilotes se trouvent quelques aviateurs tchèques qui viennent de la Légion Étrangère, seul corps français qui pouvait leur permettre un engagement. Les deux escadrilles du groupe reprennent les traditions des Spa 96 et 12. Pour remplacer les chasseurs laissés en Afrique du Nord, ces escadrilles vont recevoir de nouveaux MS 406. Du 19 décembre 1939 au 5 mars 1940, le GC I/6 perçoit ainsi





UN CAUDRON CR.714 EST EXPOSÉ EN POLOGNE !

Par Christophe Cony

Le Caudron CR.714 n° 6 exposé au Musée de l'aviation polonaise sur l'aéroport de Rakowice-Czyżyny en mai 2015.

(toutes les photos : Wojciech Luczak)

Le 29 avril dernier, le dernier Caudron CR.714 Cyclone encore préservé est arrivé en Pologne après une odyssée digne d'un film de James Bond... La localisation de cet appareil, les négociations entreprises avec les autorités finlandaises et son rapatriement en Pologne ont en effet été entourés du plus grand secret. Conservé dans la quasi-obscurité au fond d'un hangar abandonné en pleine forêt près de Lahti, l'appareil est dans un état de fraîcheur assez remarquable pour une machine qui n'a plus servi depuis 74 ans. Son camouflage semble tout neuf ! Il s'agit d'un des six Cyclone offerts en février 1940 par la France à la Finlande, alors en guerre contre l'URSS. Ces chasseurs – 80 devaient être expédiés au total – auraient dus être pilotés par les aviateurs polonais de la *Dywizjon Finlandzki* alors en formation en France. On sait qu'en fait il n'en fut rien puis-

que les six avions finlandais, arrivés trop tard pour participer à la « Guerre d'Hiver », furent stockés au cours du printemps 1941.

C'est donc en France que les pilotes polonais, regroupés au sein du GC 1/145 « Varsovie » de l'Armée de l'Air, perçurent des CR.714 avec lesquels ils remportèrent en juin 1940 une dizaine de victoires aériennes en défendant la région parisienne. Il ne reste aujourd'hui plus que deux Caudron Cyclone de par le monde, tous deux d'origine finlandaise : le premier, n° 5 matricule CA-553 (n/c 8537), est depuis plusieurs années en cours de restauration par l'association les Ailes Anciennes à Dugny – Le

Le CR.714 dans son hangar en bois de Vesivehmaa.



AVIONS JAPONAIS ET ÉTOILE ROUGE

Les avions japonais capturés en URSS

Par Vladimir Kotelnikov
(traduction de Michel Ledet
et profils couleurs d'Andreï Yourgenson)



Un grand nombre d'avions japonais furent capturés par les forces soviétiques après la capitulation de l'Armée du Kwantung en août 1945. Cet alignement de chasseurs Nakajima Ki-84 du 104 Sentai fut photographié sur le terrain d'Anshan.
(toutes les photos : coll. de l'auteur)

Lors des affrontements entre le Japon et l'URSS, au cours du 20^e siècle, des avions furent capturés par les deux camps. Cependant, les premiers avions de fabrication japonaise qui purent être étudiés par les ingénieurs soviétiques arrivèrent dans le pays grâce à un accord avec la Chine de Tchang Kai-Chek. Dès 1936, lors des affrontements entre la Mongolie et la Mandchourie dans le secteur du lac Buir-Nuur, les archives soviétiques mentionnent des avions japonais abattus mais sans faire allusion à la récupération d'épaves.

LE KAWASAKI KI-10

C'est donc durant la guerre sino-japonaise que les premiers avions japonais arrivent en Union Soviétique grâce à un accord entre la Chine et l'URSS, cette dernière fournissant du matériel de guerre à la première. Des chasseurs et des bombardiers sont alors envoyés depuis Alma-Ata vers Lanzhou, en plein centre

de la Chine, dans le cadre de l'opération « Zet ». Des pilotes soviétiques ayant une expérience du combat parviennent en Chine avec ces appareils à partir de novembre 1937. Les relations entre les deux pays étant alors bonnes, les autorités chinoises permettent à des représentants soviétiques d'examiner des avions japonais capturés et éventuellement de les emmener en URSS.

Ci-contre et page suivante : le Ki-10 Otsu capturé en Chine, sur le terrain de l'Institut de Recherche Scientifique de l'Aviation (NII VVS) en novembre 1938. Les marques de nationalité japonaises n'ont été que partiellement supprimées alors que les étoiles soviétiques ne sont pas encore peintes.





Francesco Brach Papa sur un Maurice Farman à l'école de Buc en 1912.
(Coll. Gallica)

FRANCESCO BRACH PAPA

Pilote de guerre et de records

Par Massimiliano De Antoni (traduit de l'anglais par Michel Ledet)

Francesco Brach Papa fut sans contexte l'un des plus grands pilotes italiens et à ce titre, il était très respecté à son époque. Cependant, et contrairement à certains de ses contemporains, il ne parvint pas à enregistrer « le » succès le portant au-devant de l'actualité, comme Arturo Ferrarin, Francesco De Pinedo ou Mario De Bernardi par exemple. Si des biographies ont été publiées sur ces derniers, ce n'est pas le cas pour Brach Papa qui a lentement été oublié. Son nom lui-même a souvent été mal orthographié, y compris dans des documents officiels, comme Brack Papa ou Brack-Papa !

Brach Papa sur le terrain de San Maurizio avec un Maurice Farman n° 56 (italien), en 1912.
(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)



LES DÉBUTS

Francesco Brach Papa est né à Corio Canavese, dans la province de Turin, le 4 septembre 1891. Très tôt, sa famille émigre à Lyon en France, où il grandit et de fait, le français devient sa seconde langue ; il l'utilisera durant toute sa vie en diverses occasions, pour compter par exemple. Comme nombre de ses contemporains, il est fasciné par l'aviation et décide rapidement de consacrer sa vie aux avions – à ne pas confondre avec consacrer sa vie à voler, comme il le faisait remarquer. Il lit beaucoup sur le sujet, construit des modèles réduits d'avions puis effectue ses premiers vols à l'école Blériot de Loyettes (Ambérieu) en septembre 1911, aux commandes d'un monoplan Blériot XI à moteur Anzani de 25 HP. En décembre de la même année, il participe au meeting aérien d'Arles alors qu'il n'est même pas encore breveté pilote, chose relativement courante à cette période.