

Avions

**Votre numéro 217
en kiosque le 18 avril 2017 !**

**Les Farges - 15 rue des Ligures
87110 LE VIGEN. France**

Tel / Fax : (00.33) 05.55.31.08.28.

E-mail : contact@avions-bateaux.com

Revue Bimestrielle éditée par Les Éditions LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032

RESPONSABLE CLIENTÈLE : Sylvie BROQUET
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION : Michel LEDET
DIRECTEUR DE PUBLICATION : Michel LEDET
COMITÉ DE RÉDACTION : Christophe CONY, Michel LEDET
RÉDACTEUR EN CHEF : Christophe CONY
Tél : 04.93.58.09.53

PRINCIPAUX COLLABORATEURS :

Pierre CORTET (+), Claude ARCHAMBAULT, Jean BARBY, Matthieu COMAS, Jean-Louis COROLLER, Alain COSTE, Jean-Louis COUSTON (+), Pascal FAUCARD, Jean-Luc FOUQUET, Bertrand HUGOT, Serge JOANNE, Jean-Marie KRAUSENER, Jacques MOULIN, François NEVEU, Lionel PERSYN, Alain PIGEARD, Bernard PHILIPPE, Jacques ROBINEAU, Marc ROSTAING, Jacques SACRÉ (+)

COLLABORATEURS ÉTRANGERS :

ALLEMAGNE : P. Heck, H.-W. Neulen, H. Thiele. ARGENTINE : J.F. Nunez Padin, S. Bellomo. AUTRICHE : R. Reisinger, Tom Cooper. BELGIQUE : J.-L. Roba, E. Mombeeck, P. Saintes, P. Taghon. BRÉSIL & PORTUGAL : M. Canongia Lopes. BULGARIE : S. Boshniakov, M. Andreev. CANADA : D. Bernad, G. Beauchamp. CROATIE : D. Frka. ESPAGNE : J. Arraez Cerda, C. O'Donnell Torroba. ÉTATS-UNIS : F.W. Bailey, D.Y. Louie, G. von Rauch. FINLANDE : K. Stenman. GRANDE-BRETAGNE : M. Passingham, P. Jarrett, D. Nicolle, N. Franks, A. Thomas. GRÈCE : A. Karatzas. ITALIE : G. Alegi, G. Apostolo, G. Garello, R. Gentilli, G. Massimello. JAPON : K. Osuo, S. Nohara. NORVÈGE : S. Gulli. PARAGUAY : A.L. Sapienza. PAYS-BAS : K. van den Berg, M. Schep, T. Postma. POLOGNE : W. Luczak. ROUMANIE : I. Robanescu, C. Craciunoiu. RUSSIE : V. Koulikov, SPM/G. Sloutski, V. Kotelnikov, M. Maslov. SLOVÉNIE : M. Marusko. RÉPUBLIQUE TCHÈQUE : B. Kudlicka, J. Rajlich. TURQUIE : B. Rifat. SERBIE ET YOUGOSLAVIE : S. Ostric

ILLUSTRATEURS :

Couverture : Lionel LABEYRIE. Profils couleur : Andreï YOURGENSON, Thierry DEKKER (<http://dekker-artwork.blogspot.com/>), Serge JAMOIS, Michel MARTRAIX, Bogdan PATRASCU, Pierre TILLEY. Dessins techniques : Iulian ROBANESCU, Shigeru NOHARA

PUBLICITÉ à l'adresse de la rédaction

MISE EN PAGE : Jean-Baptiste Delcambre

IMPRESSION : Graficas Monterreina - Espagne

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

N° ISSN : 1243-8650

N° Commission Paritaire : 0917 K 88015

DIFFUSION PRESSTALIS (ex.NMMP)

30 rue Raoul Wallenberg - Paris 19^e. 01.49.28.70.00.

Ventes en messagerie :

I.Press
5 rue du Colonel Fabien
95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dom.belleverat@orange.fr

DISTRIBUÉ EN BELGIQUE PAR :

Tondeur Diffusion

Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

PRINTED IN SPAIN

Pour en savoir plus
et commander nos produits sur notre site
(paiement sécurisé par WEBAFFAIRE) :

www.avions-bateaux.com
site mis à jour toutes les semaines

EDITO

Encore un gros numéro d'AVIONS que celui-ci ! Si des articles comme ceux consacrés à des sujets aussi célèbres que la chasse de l'armée impériale japonaise ou le Grumman F6F Hellcat sont des morceaux de choix, nous avons choisi de vous présenter en plat de résistance l'histoire de deux appareils aussi gigantesques que mystérieux : le planeur lourd Messerschmitt Me 321 et son remorqueur le Heinkel He 111 Z, une sorte de monstre de Frankenstein accouplant deux bombardiers He 111 H-6 et doté de cinq moteurs ! La carrière de ces deux géants est d'autant plus intéressante qu'elle s'est déroulée pour moitié sur le front de l'Est et pour moitié dans le ciel de France, ce que l'on ignore trop souvent. Les pages qui suivent sont là pour vous en apprendre davantage...

Vous apprécierez sans doute d'autres sujets bien français, comme l'interception récente par notre armée de l'Air du dernier bombardier supersonique russe Tu-160 « Blackjack », la biographie inédite de Pierre Malvoisin, le meilleur pilote de chasse de la Marine en 1914-1918 ou l'étrange hydravion conçu au début des années 20 par le « hussard de la Mort » Charles Nungesser. Et si le soleil de Méditerranée vous manque, laissez-vous tenter par les aventures espagnoles du Henschel Hs 126.

Je terminerai en vous conseillant sans réserve notre prochain Hors-Série consacré aux pertes des Messerschmitt Me 262 durant la Seconde Guerre mondiale, un travail exceptionnel, jamais encore fait, même en anglais ou en allemand. Cet ouvrage dû au talent de Philippe Saintes paraîtra en juin prochain ; il comprendra 35 profils couleurs et plus de 250 photographies, mais aussi des biographies de pilotes, de très nombreux témoignages, des annexes sur toutes les unités ayant utilisé le « Schwalbe » ainsi que la liste complète des revendications de Me 262 de la part des pilotes de chasse et de reconnaissance US et du Commonwealth.

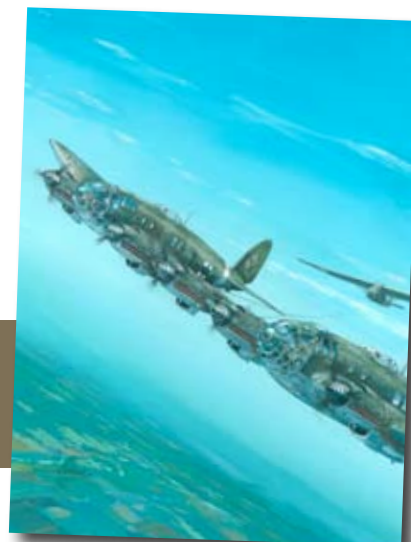
Christophe Cony

SOMMAIRE

- 4 Le crépuscule des géants : l'Arbeitsstab Hptm Pöhl (récit complet)**
Par Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony et Daniel Gilberti
- 30 ARAWASI : les « aigles sauvages » de l'armée impériale japonaise (1^{re} partie)**
Par Bernard Baëza
- 52 Actualités : Le Tu-160 « Blackjack » joue à la roulette russe L'armée de l'Air choisit comme nouvel avion d'entraînement le Pilatus PC-21**
Par Jan Bedrich
- 60 Les dessous de l'Histoire 1923 : le drôle d'oiseau de Nungesser (récit complet)**
Par Christophe Cony
- 64 Le Grumman F6F Hellcat dans la Seconde Guerre mondiale 7^e partie : 1944, l'année décisive**
Par Michel Ledet
- 78 Pierre Malvoisin, Le premier chasseur de « l'aéronavale » (récit complet)**
Par Christophe Cony
- 88 Le Henschel Hs 126 en Espagne, du baptême du feu à la fin d'une espèce (2^e et dernière partie)**
Par José Miguel Sales Lluch et Juan Carlos Salgado
- 96 Info-loisirs**
Par Michel Ledet et Christophe Cony

En couverture :

Un Heinkel He 111 Z de l'Arbeitsstab Hptm Pöhl en vol au-dessus de la France mi-1943, remorquant un planeur lourd Messerschmitt Me 321. (peinture de Lionel Labeyrie)



LE CRÉPUSCULE

l'Arbeitsstab Hptm Pöhl

Par Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony et Daniel Gilberti (profils de Thierry Dekker)

Virage sur l'aile pour ce He 111 Z qui vient tout juste de larguer son planeur sur le front de l'Est en novembre 1942. Bien que basé sur le He 111 H-6, le *Zwilling* disposait de l'habitacle modifié de la version H-11, avec une planche d'instruments installée devant la colonne de direction alors qu'elle était fixée au plafond sur les versions précédentes. Le câble de remorquage droit partait du point d'attache triangulaire que l'on aperçoit sur l'aile, à l'aplomb du poste de tir dorsal. (toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)



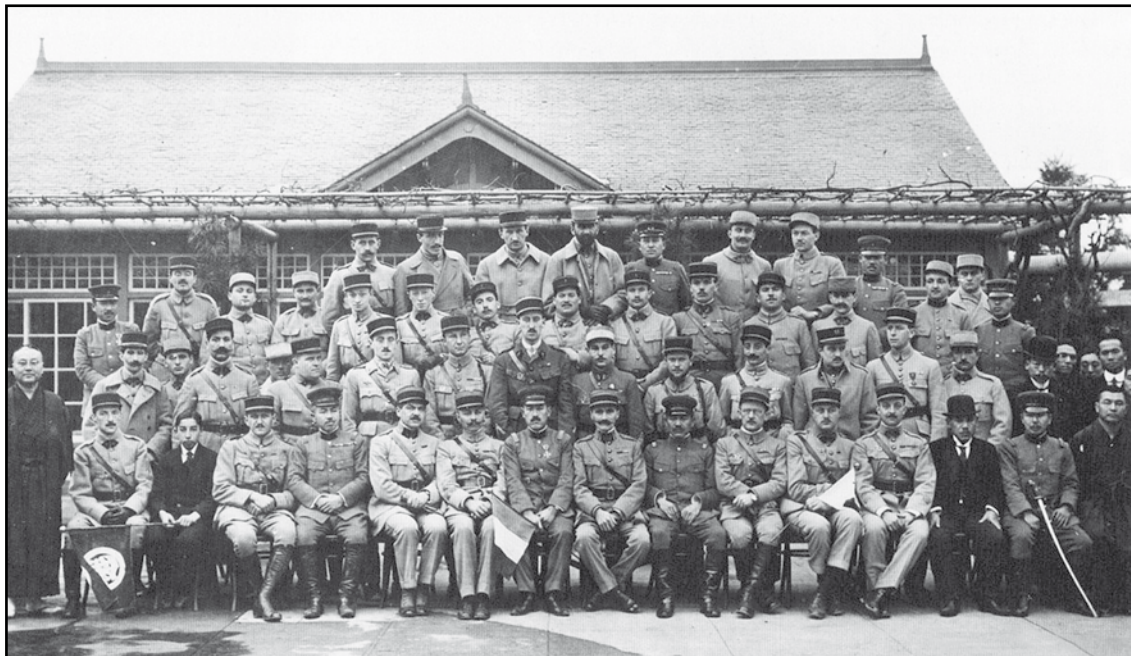


ARRAWASI LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Première partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

Pour les chasseurs de l'Armée impériale japonaise, la guerre du Pacifique prit définitivement fin la première semaine du mois de novembre 1945, quand deux Kawasaki Ki.100-I du 111^e *Sentai*, les célèbres « Go-Shiki Sen », décollèrent de Komaki pour gagner la base aéronavale de Yokosuka alors occupée par les Américains. Leur destination finale était les États-Unis où les autorités alliées comptaient tester et évaluer les machines prises à l'ennemi. À cette occasion, les... deux dernières sorties de chasse de l'Armée impériale, les Ki.100 sillonnèrent l'espace aérien nippon encadrés par cinq P-51 Mustang de l'USAAF.

Au cours des mois de septembre et octobre 1945, plusieurs vols de ce genre avaient eu lieu, raison pour laquelle les Alliés avaient autorisé le maintien en service d'une partie du corps aérien de l'Armée impériale (*Rikugun Kōku-Būtai*). En tout, plus d'une centaine d'appareils furent acheminés de différentes manières vers Yokosuka en vue de leur embarquement pour l'Amérique. À la mi-novembre, la dissolution de ce qui avait été la plus importante et plus puissante force aérienne d'Asie fut officiellement prononcée. Ses membres qui n'avaient pas encore quitté le service actif furent alors renvoyés à la vie civile, à l'exception d'une minorité qui dut rendre des comptes à la justice militaire.



La mission militaire française vue à son arrivée au Japon, en janvier 1919. Son chef, le colonel d'artillerie Jacques-Paul Faure, est assis au centre du premier rang, entre deux responsables militaires nippons dont le général Ikutaro Inoue, chef de la division « Aviation » de l'Armée impériale, que l'on voit porter d'un petit drapeau français. (SHD-Air)

Page de gauche : affiche en l'honneur de l'aviation de l'Armée impériale. Le Katana (sabre que les officiers devaient payer, à l'inverse des sous-officiers auxquels il était fourni) ne faisait pas partie de l'équipement de vol et figurait vraisemblablement sur ce cliché à des fins de propagande. (toutes les photos : archives auteur/DR, sauf autre mention)

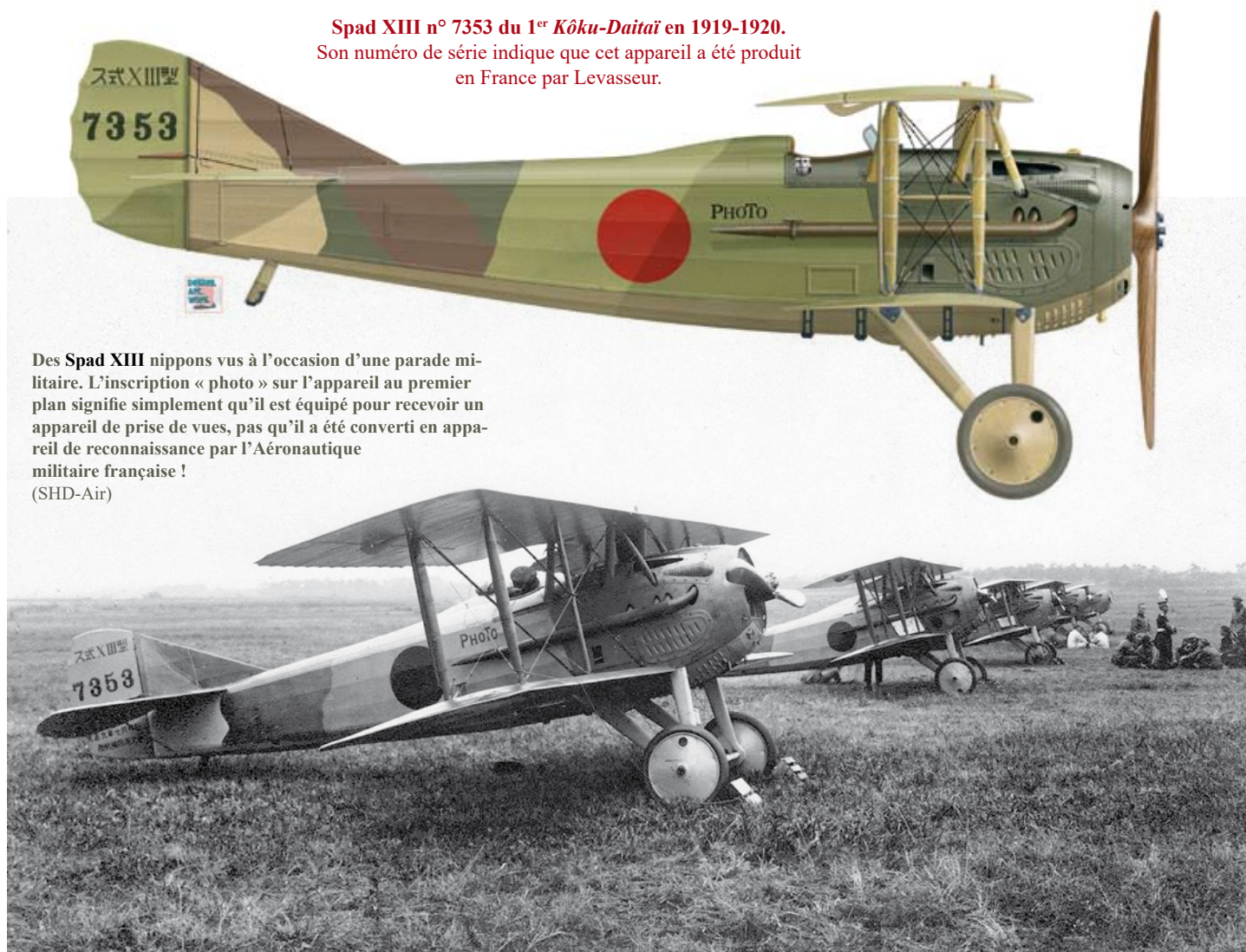
LES AIGLONS DU SOLEIL LEVANT

Pour l'Armée impériale, l'aventure de la chasse débuta après la Première Guerre mondiale. Ses premiers appareils furent 100 Spad XIII fournis en 1919 par la France, qui envoya également au Japon une mission d'instruction militaire conduite par le colonel Jacques-Paul Faure. Les Spad furent suivis par 50 Sopwith Pup fournis par la Grande-Bretagne. Les visées expansionnistes du Japon en Asie et dans le Pacifique faisaient déjà apparaître le besoin de forces militaires modernes. Dès leur prise en compte, en 1920, sous le nom de chasseurs « type Hei 1 »,

les Spad XIII furent affectés au 1^{er} Bataillon aérien (*Kōku-Daitai*) et acheminés par mer en Sibérie où ils furent engagés contre les forces russes dans le secteur de Vladivostok. La chasse de l'Armée de Terre impériale était née...

Tout aussi rapidement, le Japon commença à produire son matériel militaire et plus particulièrement ses avions. C'est ainsi que les Spad furent remplacés, dès juin 1922, par des Nieuport 24 C1 construits sous licence par Nakajima (Ni-24 ou « type Ko-3 ») puis, en décembre 1923, par des Nakajima-Nieuport 29 C1 (« type Ko-4 »).

Spad XIII n° 7353 du 1^{er} Kōku-Daitai en 1919-1920.
Son numéro de série indique que cet appareil a été produit en France par Levasseur.



Des Spad XIII nippons vus à l'occasion d'une parade militaire. L'inscription « photo » sur l'appareil au premier plan signifie simplement qu'il est équipé pour recevoir un appareil de prise de vues, pas qu'il a été converti en appareil de reconnaissance par l'Aéronautique militaire française ! (SHD-Air)

Actualités

Par Jan Bedrich



Le Tupolev Tu-160 Cygne Blanc (« Blackjack » pour l'OTAN) : beau, puissant... et destructeur !
(KAPO)

BLACKJACK : ROULETTE RUSSE ?

Le jeudi 9 février 2017, le centre de contrôle de l'OTAN situé à Uedem en Allemagne a détecté une formation de six avions russes se dirigeant vers les côtes norvégiennes. L'aviation norvégienne a fait décoller une patrouille de F-16 en interception. La formation russe s'est alors scindée, quatre avions de type non précisé faisant demi-tour tandis que deux bombardiers Tu-160 contournaient la Norvège

pour se diriger vers le Royaume Uni. Des Eurofighter Typhoon de la Royal Air Force ont alors décollé et rencontré les avions russes au large des Shetland. Ces derniers ont contourné l'Irlande par l'Ouest avant de se diriger vers la Bretagne.

La trajectoire de la formation russe étant prévisible, la Haute autorité de défense aérienne (HADA) a déployé dès le début un EF AWACS pour « tracer » les bombardiers, puis à 11h00 un ravitailleur C-125 FR.

Interception d'un Tu-160 russe par un Mirage 2000-5 de l'armée de l'Air, le 9 février dernier.
(Défense.Gouv)



Les Dessous de l'Histoire



1923 : LE DRÔLE D'OISEAU DE NUNGESSER

Par Christophe Cony

L'hydravion-canard de Nungesser photographié en 1923 aux Mureaux, entouré par la petite équipe d'ouvriers et d'ingénieurs qui l'a réalisé. (toutes les photos : coll. Gallica, sauf autre mention)

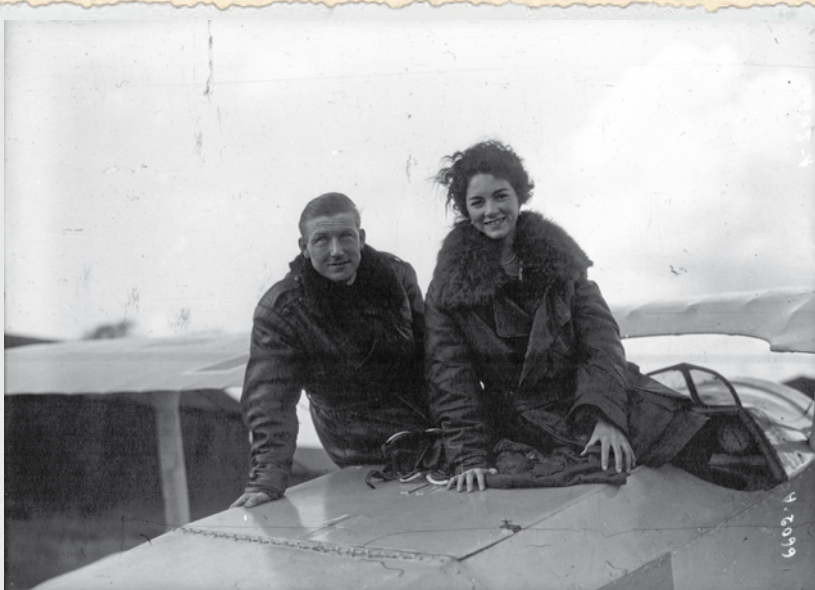
Charles Nungesser et sa fiancée Consuelo Hatmaker dans le Blériot-Spad 34bis F-ADFB à Orly en mai 1923.

UNE PÉRIODE DIFFICILE

À la fin de l'automne 1922, le grand as de guerre Charles Nungesser (43 victoires aériennes confirmées) est dans une situation personnelle difficile. En congé sans solde de l'armée, il a ouvert en octobre 1921 une école de pilotage à Orly mais celle-ci commence à battre de l'aile, malgré les subventions versées par l'État... Le matériel dont elle est dotée n'est en effet plus de première jeunesse : de vieux biplaces militaires déclassés Nieuport 81, Voisin IX, Sopwith 1 A2 et Spad XVI ainsi que d'anciens chas-

seurs Spad VII. Malgré l'achat de quelques avions plus modernes (Morane-Saulnier MS 30 et MS 35, Blériot-Spad 34bis), trois élèves se sont déjà tués et les candidats pilotes de chasse commencent à manquer car l'armée n'a plus vraiment la cote. Qui plus est, la compagnie aérienne subit de plein fouet la concurrence de la société France-Aviation, elle aussi basée sur le terrain d'Orly et qui devient très vite le premier centre français d'entraînement des pilotes civils.

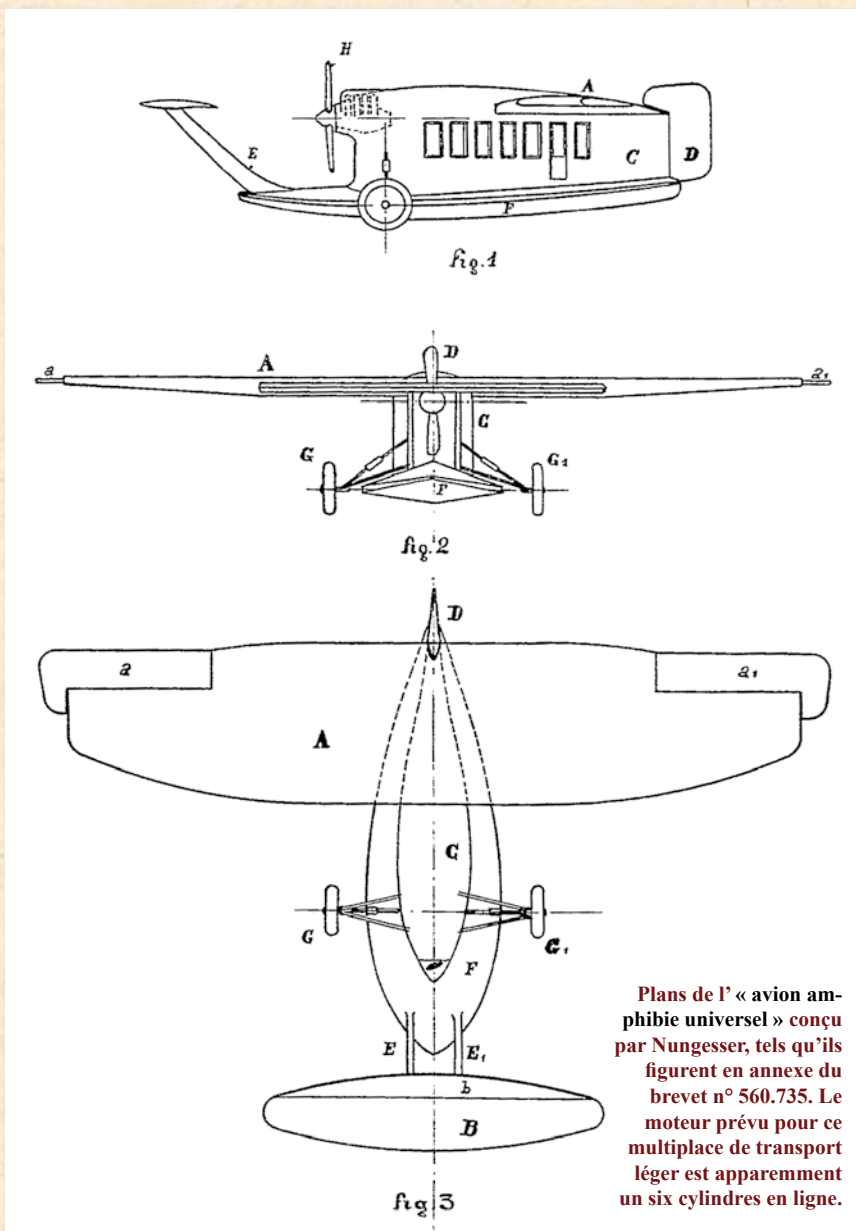
Le patron de Nungesser-Aviation n'est pas un paisible gestionnaire ; c'est un fonceur autant qu'un flambeur, ce qui lui a bien souvent causé des ennuis. Son amour de la vitesse l'a toujours poussé à rouler à tombeau ouvert au volant des voitures les plus puissantes. Si l'accident qui a coûté la vie à son chauffeur le mécanicien Pochon en octobre 1917 est resté célèbre, il en est deux autres qui ont également été mortels et lui coûtent à présent très cher... Peu après, son nouveau mécanicien Klisser a fauché un piéton de 70 ans qui est décédé des suites de ses blessures ; le chauffeur a été condamné en mars 1918 à un an de prison avec sursis mais c'est son patron qui a été déclaré civilement responsable de l'amende de 50 000 francs. Quelques jours avant l'armistice, c'est Nungesser lui-même qui a causé la mort d'un malheureux employé de commerce à vélo, M. Schaffler. Le tribunal vient de le condamner en appel, en cette année 1922, à régler 40 000 francs de dommages et intérêts à la veuve de la victime et à ses deux enfants. Les affaires vont mal !



Charles Nungesser ne manque pourtant pas d'idées. En septembre 1922, il tente de se refaire en participant à la coupe Henry Deutsch de la Meurthe, une course de vitesse organisée sur 300 km autour du terrain d'Étampes-Villesauvage, sur un monoplan de sa conception. Malheureusement son appareil ovoïde à ailes en V inversé, propulsé par un moteur Fiat de 700 HP, ne peut être terminé à temps pour participer aux éliminatoires ; l'as en attendait une vitesse de l'ordre de 400 km/h. Le 30 de ce mois, l'épreuve est remportée par Fernand Lasne sur un Nieuport-Delage NiD 29 spécialement modifié à moteur Hispano-Suiza 320 HP, à la moyenne de 289,404 km/h. Les mois passant, l'« œuf volant » est transformé en biplace, mais il n'a toujours pas volé au début du mois d'avril 1923. L'école de pilotage n'est pas en meilleur état : elle va fermer quelques semaines plus tard, après la blessure de deux nouveaux élèves. Un projet de développement du monoplan pour en faire un chasseur armé d'un canon de 47 mm et de quatre mitrailleuses n'ira pas plus loin que la planche à dessin...

L'« ŒUF VOLANT » DEVIENT UN HYDRAVION

Qu'importe ! Charles est déjà passé à autre chose. Il est tombé éperdument amoureux d'une ravissante Américaine, mademoiselle Consuelo Hatmaker, de douze ans plus jeune que lui et qu'il a rencontrée alors qu'elle étudiait le français à Paris. C'est peut-être en pensant à elle qu'il s'est lancé dans l'élaboration de ce qu'il nomme un « avion amphibie universel » de type « canard ». L'as est persuadé que l'avenir appartient à l'aviation de tourisme ; à une époque où les terrains d'aviation privés sont particulièrement rares, un hydravion à coque transformable en amphibie – c'est-à-dire doté d'un train d'atterrissage terrestre – lui paraît être la solution idéale puisqu'une simple étendue d'eau de taille convenable lui suffit. S'inspirant de la formule de son « œuf



Plans de l'« avion amphibie universel » conçu par Nungesser, tels qu'ils figurent en annexe du brevet n° 560.735. Le moteur prévu pour ce multiplace de transport léger est apparemment un six cylindres en ligne.

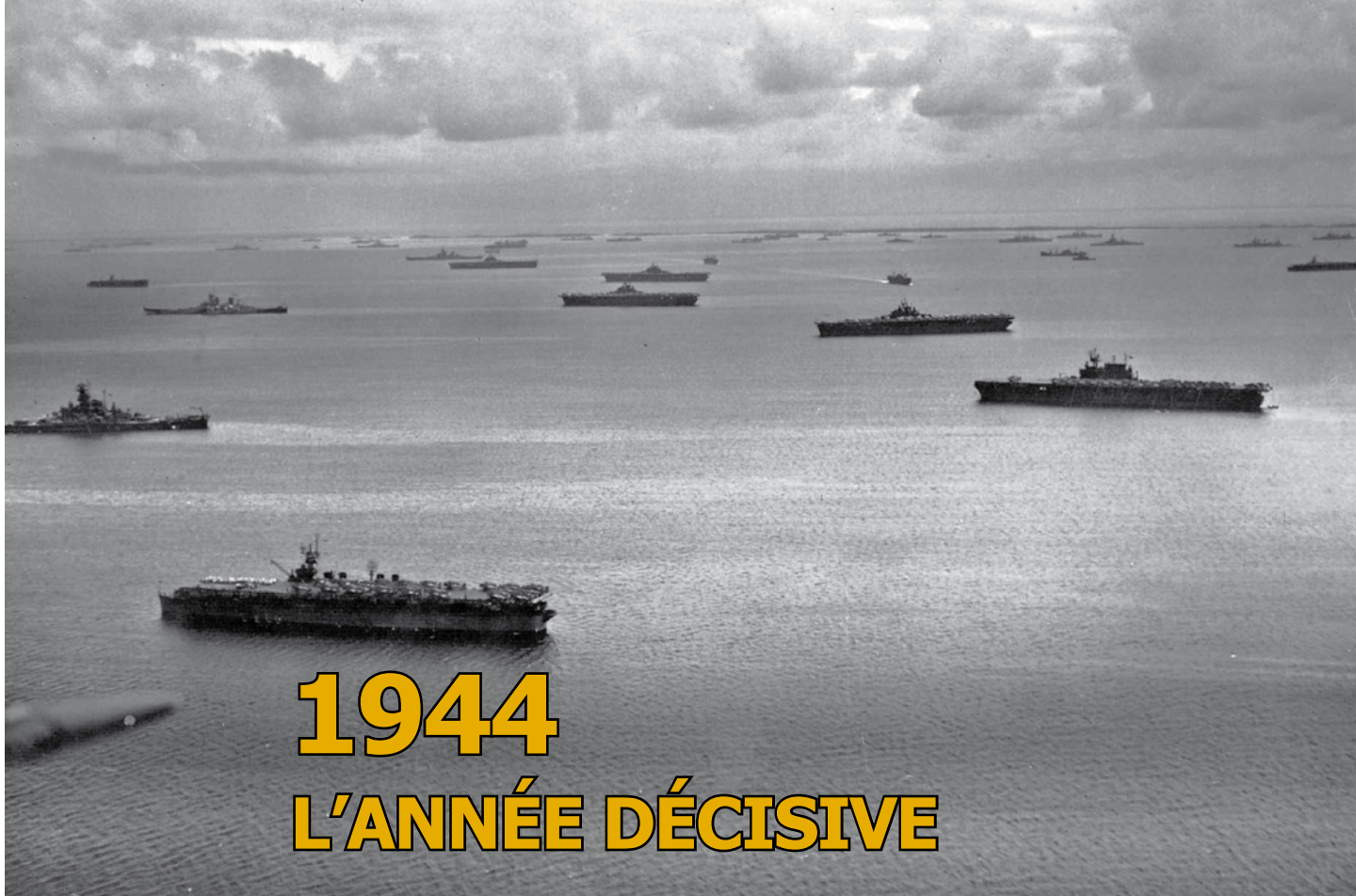


Toujours à Orly, les fiancés posent devant le MS 35 F-ADAQ appartenant à la firme Morane-Saulnier.

Les responsables de la fabrication de l'hydravion Nungesser : MM. Maucouvert et Goubert, ingénieurs (en costume) ; M. Chapelot, chargé des études (en bleu de travail).



LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE :



1944 L'ANNÉE DÉCISIVE

Une image symbolique de la puissance aéronavale américaine en 1944 que cette vue du mouillage de la TF 58 dans l'atoll d'Ulithi. On aperçoit l'USS *Enterprise* (à droite), des porte-avions de la classe « Essex » et des porte-avions légers de la classe « Independence ». En juin 1944, les quinze porte-avions de la TF 58 mettaient en œuvre plus de 450 Hellcat ! (toutes photos : NARA, sauf autre mention)

Troisième partie, par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Au printemps 1944, la guerre dans le Pacifique a pris un tournant très marqué en faveur des Alliés. Le chemin vers la victoire finale est encore loin mais les Américains disposent maintenant de l'armement devant leur permettre de détruire les forces japonaises. Ce printemps et le début de l'été vont être riches en victoires américaines et on imagine encore assez mal, de nos jours, l'effort industriel qu'il a fallu déployer pour parvenir à un tel résultat. Un exemple du fruit de cet effort permet cependant d'en avoir une idée. En effet, alors que se déroulent les opérations du célèbre Jour-J, le débarquement en Normandie, avec toute la logistique nécessaire à cette gigantesque entreprise, sachons qu'au même moment à des milliers de kilomètres, va s'engager la grande bataille aéronavale des Mariannes ; gigantesque par les forces en présence mais plus impressionnante encore quand on sait que les sept porte-avions lourds et huit porte-avions légers qu'aligne la *Task Force 58* peuvent mettre en œuvre 900 avions de combat. De ces 900 appareils, plus de la moitié sont des Hellcat !

LE SARATOGA EN MISSION SPÉCIALE

Alors que les navires de l'U.S. Navy vont poursuivre leurs attaques dans le Pacifique oriental, le porte-avions USS *Saratoga* est chargé d'une mission spéciale : le navire doit rejoindre les navires de la Royal Navy, commandés par l'amiral James Somerville. Les Britanniques, qui essaient de rassembler une flotte moderne pour repartir au combat contre les Japonais, ont en effet demandé aux Américains de détacher un de leurs porte-avions afin de les aider dans l'utilisa-

tion des tactiques de combat lors de raids aériens. Beaucoup de différences existent entre les deux aviations navales, même si la Fleet Air Arm commence à utiliser du matériel américain (Corsair, Avenger, Hellcat). L'amiral Nimitz a donc accepté de détacher le *Saratoga* avec ses avions du CVG-12 [1]. La mission est estampillée « secrète » et les équipages américains n'apprennent leur destination, Ceylan, que le 22 mars 1944 lors de l'escale à Freemantle. Le 27 mars, l'escadre américaine fait sa jonction avec l'*Eastern Fleet*. Le tout récent commandant du CVG-12, le CF Joe Clifton, se met rapidement au travail ; il connaît beaucoup des aviateurs britanniques dont il

[1] Les lettres CVG désignent un *carrier air group* alors que les lettres CAG étaient utilisées pour *Commander Air Group*. Merci à Frank Olynyk pour cette précision.



Pierre Malvoisin aux commandes du Sopwith Triplan « 10 » en avril 1917. Cet appareil sera sa monture habituelle de janvier à mai 1917, bien qu'il pilote aussi durant cette période les Nieuport XVII restant en dotation à l'escadrille. (photo Deturmeny, coll. ARDHAN)

Pierre Malvoisin

Le premier chasseur de « l'aéronavale »

Par David Méchin

FUSILIER-MARIN À DIXMUDE EN 1914

Le 25 janvier 1897 voit le jour, dans le 17^e arrondissement de Paris, un jeune garçon prénommé Pierre Armand. Il ne semble pas être né sous une bonne étoile car il est déclaré de père inconnu sur son acte de naissance paraphé par trois témoins, des ouvriers et artisans du quartier de l'avenue de Saint-Ouen. La mère de l'enfant, Mlle Modeste Joséphine Leprêtre, une femme célibataire de 22 ans, semble même hésiter sur l'attitude à adopter envers cet enfant qu'elle finit par reconnaître le 15 février suivant en se présentant à la mairie du 17^e arrondissement. Le petit Pierre Leprêtre va cependant vite avoir des nouvelles de son père biologique. Le 18 septembre 1899, M. Pierre Joseph Malvoisin, gardien de la paix, reconnaît l'enfant à la mairie du 17^e arrondissement de Paris, en présence de deux de ses collègues gardiens de la paix qui signent comme témoins. Pierre porte désormais le nom de son père, qui épouse finalement sa mère le 3 juillet 1902. L'enfant grandit dans la capitale au domicile de ses parents, au 10 impasse des Lépinettes, dans un quartier populaire situé près de la porte de Clichy.

À peine passé ses 17 ans, Pierre décide de s'engager dans la Marine où il est incorporé comme matelot de 3^e classe le 10 février 1914. Le jeune

apprenti-marin est destiné à embarquer sur un navire, mais la guerre qui survient six mois plus tard en décide autrement. La Marine nationale disposant de plus d'hommes qu'elle ne peut en embarquer va très rapidement affecter les recrues disponibles dans deux régiments de fusiliers marins, créés le 7 août 1914, pour les faire combattre à terre sous les ordres du contre-amiral Pierre Ronarc'h. Le 17 août, ces régiments commencent à converger depuis les grands ports militaires vers Paris pour participer à la défense de la capitale. La veille, Malvoisin a été nommé matelot de 2^e classe. Ces très jeunes recrues que l'on surnomme « les demoiselles de Paris » vont, une fois la bataille de la Marne gagnée, être réaffectées à partir du 7 octobre 1914 sur la côte belge, lors de la course à la mer.

Le matelot Pierre Malvoisin, affecté au 1^{er} régiment de fusiliers-marins depuis le mois de septembre, est du voyage. Son régiment part pour Anvers mais la voie ferrée est coupée à Gand. Les fusiliers, s'accrochant avec l'ennemi du 9 au 11 octobre, se replient à pied vers Dixmude qu'ils atteignent le 15. Les troupes allemandes attaquent la ville dès le lendemain et de furieux combats opposent les 6000 marins et 5000 soldats belges à trois corps d'armée allemands représentant 50 000 hommes. Le contre-amiral Ronarc'h a ainsi parlé à ses hommes : « *Le rôle que vous avez à remplir est de sauver notre aile gauche jusqu'à l'arrivée des renforts. Sacrifiez-vous. Tenez*



Malvoisin probablement photographié en 1916 devant un Maurice-Farman d'instruction, en l'occurrence le MF XI n° 1004.

(photo Baudel, coll. ARDHAN)

Le Henschel Hs 126 en Espagne,

du baptême du feu à la fin d'une espèce



Seconde et dernière partie, par José Miguel Sales Lluch et Juan Carlos Salgado

Le Hs 126 « 19-6 » devant des Heinkel He 111 à la fin de la guerre d'Espagne.
(coll. Roba)

LES HS 126 DANS L' EJÉRCITO DEL AIRE

La nouvelle force aérienne de la dictature franquiste, l'*Ejército del Aire* (EdA), fut créée le 7 octobre 1939. Mais avant ça, en juin, un plan avait été préparé pour le déploiement de forces qui comprenait

deux groupes de reconnaissance, équipés chacun de deux escadrilles de He 45 et de deux autres de Caproni Ca 310, ainsi qu'une escadrille de Dornier Do 17 en Espagne et une escadrille de Breda Ba 65 plus une patrouille de Hs 126 au Maroc. Celle-ci, comprenant alors trois avions, fut désignée 41 *Patrulla du Regimiento Mixto* n° 2 ; elle était basée sur l'aérodrome de Sania Ramel à Tétouan. Le

Le Hs 126 « 19-7 » à Madrid peu après la fin de la guerre.
(coll. auteurs)

