



## LES AVIONS DE L'AS ANDRÉ MARTENOT DE CORDOUX

« J'ai lu avec le plus grand intérêt le n° 240 « Spécial As » de votre magazine, et plus particulièrement l'article consacré à André Martenot de Cordoux. Afin de compléter ce beau sujet, je vous fais parvenir la photo ci-jointe, prise sur le terrain de Bouy en avril 1917. Elle montre un alignement de quatre Nieuport 17 dont le premier est marqué sur le fuselage d'un large « X1 ». L'escadrille C 56 stationnait également sur le terrain de Bouy à la même période. Ces quatre Nieuport sont donc, selon toute vraisemblance, des avions du détachement de chasse 513, alors rattaché à la C 56. Le « X1 » est probablement l'avion auquel pensait André MdC lorsqu'il relatait en 1978 : *Un jour, j'étais en l'air sur mon 13 mètres Nieuport marqué d'un « X » rouge sur le flanc du fuselage pour distinguer sa mission...* Même si l'as parle d'un « 13 mètres » et que la photo montre un « 15 mètres », une confusion dans la mémoire du pilote est tout à fait pardonnable 61 ans après les faits. Tout semble parfaitement concorder par ailleurs.

D'autre part, il est intéressant de noter que le Spad VII n° 135, dont vous parlez dans l'article, a connu « deux vies » et a été la monture de deux As ! Avant de voler à la N 94 avec André Martenot de Cordoux, cet avion a en effet été celui d'Albert Deullin à l'escadrille N 3. Ce Spad de début de série, équipé d'un moteur de 140 HP, est pris en compte par Deullin le 1<sup>er</sup> octobre 1916. Après un période de mise au point, l'As remporte trois de ses vingt victoires homologuées sur cet avion, les 9 et 13 novembre 1916 et le 10 février 1917. À cette date, l'avion paraît bien fatigué et Deullin écrit à l'ingénieur Béchereau afin de lui réclamer un appareil neuf équipé d'un moteur 180 HP : *Mon vieux Spad n'en veut décidément plus et lâche par tous les bouts. Depuis un mois je le prolonge espérant toujours le 150 poussé, mais maintenant le fuselage commence à se déformer et il n'y a plus moyen.* On perd la trace du S135 lorsqu'Albert Deullin quitte la N 3 pour prendre le commandement de la N 73, le 22 février 1917. L'avion, vu son état, est vraisemblablement « convoyé vers l'arrière » en mars 1917. Mais, au lieu de finir sa vie au fond d'un hangar ou dans une école de pilotage, il semble avoir été entièrement reconditionné, sans doute remotorisé et rejoint à nouveau le front à une date indéterminée. Il apparaît, en tout cas, dans l'inventaire de la N 94 le 19 août 1917 et plusieurs documents semblent l'attester. De la « Cigogne » au « Crabe », une carrière exceptionnelle ! »

Marc Chassard

Les quatre Nieuport 17 du détachement de chasse 513 alignés sur le terrain de Bouy en avril 1917. L'appareil codé « X1 » au premier plan (vraisemblablement celui du futur as André Martenot de Cordoux) porte un numéro de série qui doit être dans la série N2xxx, compatible avec cette période.  
(coll. Marc Chassard)

## AVIONS :

La mémoire d'André Martenot de Cordoux a effectivement dû lui jouer des tours car à la mi-avril 1917, les trois détachements de chasse affectés à la IV<sup>e</sup> Armée étaient tous équipés de Nieuport 17 (alias « Nieuport 15 m<sup>2</sup> ») : quatre au détachement 512, cinq au 513 et quatre au 514. Le terrain de la C 56 et du détachement 513, ainsi que celui de l'escadrille N 38 pour le compte de laquelle opérait Martenot à cette époque, étaient très proches ; Bouy (C 56) était situé à 15 km au nord de Châlons-sur-Marne – aujourd'hui Châlons-en-Champagne – tandis que La Melette (N 38) était à 7 km au nord-est de la même ville.

## KURT BÜHLIGEN ET SES VICTOIRES

« À 17 ans d'intervalle (cf. AVIONS 135 de juin 2004, ce qui excuse donc un peu votre mémoire – vous avez en effet participé à la rédaction des deux articles), la même erreur (et donc la même mise au point de ma part !) s'est glissée dans le nota [10] et la page 51 de l'article sur BÜHLIGEN : en effet, si vous mentionnez MARSEILLE comme premier pilote à atteindre les 100 victoires « sur le front Ouest et Afrique », E. MAYER comme étant « le 2<sup>e</sup> pilote à atteindre ce chiffre », et BÜHLIGEN « en 3<sup>e</sup> position », alors il convient aussi de mentionner :

- Joachim MÜNCHBERG, qui a atteint 100 victoires « Ouest et Afrique » le 22 mars 1943 (en 2<sup>e</sup> position donc), lors de sa 133<sup>e</sup> victoire « tous fronts confondus » ;
- Egon MAYER effectivement, le 5 février 1944 (en 3<sup>e</sup> position donc et non 2<sup>e</sup>, mais victoires toutes à l'Ouest, ce qui en fait le 1<sup>er</sup> pilote à atteindre les 100 victoires sur le seul front Ouest) ;
- Heinz BÄR le 26 avril 1944 (Ouest et Afrique), lors de sa 196<sup>e</sup> victoire « tous fronts confondus » ;
- Werner SCHROER le 24 mai 1944 (100<sup>e</sup> « Ouest et Afrique » : même parcours que BÜHLIGEN) ;
- Kurt BÜHLIGEN a donc été le 6<sup>e</sup> pilote à atteindre les 100 victoires « Ouest et Afrique » le 7 juin 1944 ;
- Suivront ensuite Josef PRILLER le 15 juin 1944 (toutes à l'Ouest) et Adolf GALLAND le 16 avril 1945 (toutes à l'Ouest aussi).

Le Nota [10] sera alors complet ! Il n'en demeure pas moins que les articles d'AVIONS sont toujours aussi intéressants et attractifs, en particulier sur ces as très peu publiés... »

Dominique Massard

« Tout d'abord bravo pour votre revue que je guette à chaque parution avec impatience. Je viens juste d'acheter



## 1941-2021 : 80<sup>e</sup> anniversaire de la création du Groupe « Lorraine »



### Avec les B-25 Mitchell du « Lorraine » en 1945

Tableau évocateur d'un vol en rase-motte de deux B-25 Mitchell du « Lorraine » durant l'été 1945 au-dessus du Grand Est.

(Peinture de Bernard Lengert)

par Bertrand Hugot (profils d'Éric Schwartz)

**Le troisième week-end d'août 1945 est marqué de la reconnaissance du groupe « Lorraine » par sa ville marraine de Nancy. Une prise d'armes a lieu sur le terrain de Nancy-Essey le samedi et une cérémonie militaire sur la place Stanislas le lendemain. En complément, les Lorrains dans leur ensemble accueillent leurs homologues du « Lorraine » pour leur faire connaître la région.**

#### LA CÉRÉMONIE À NANCY

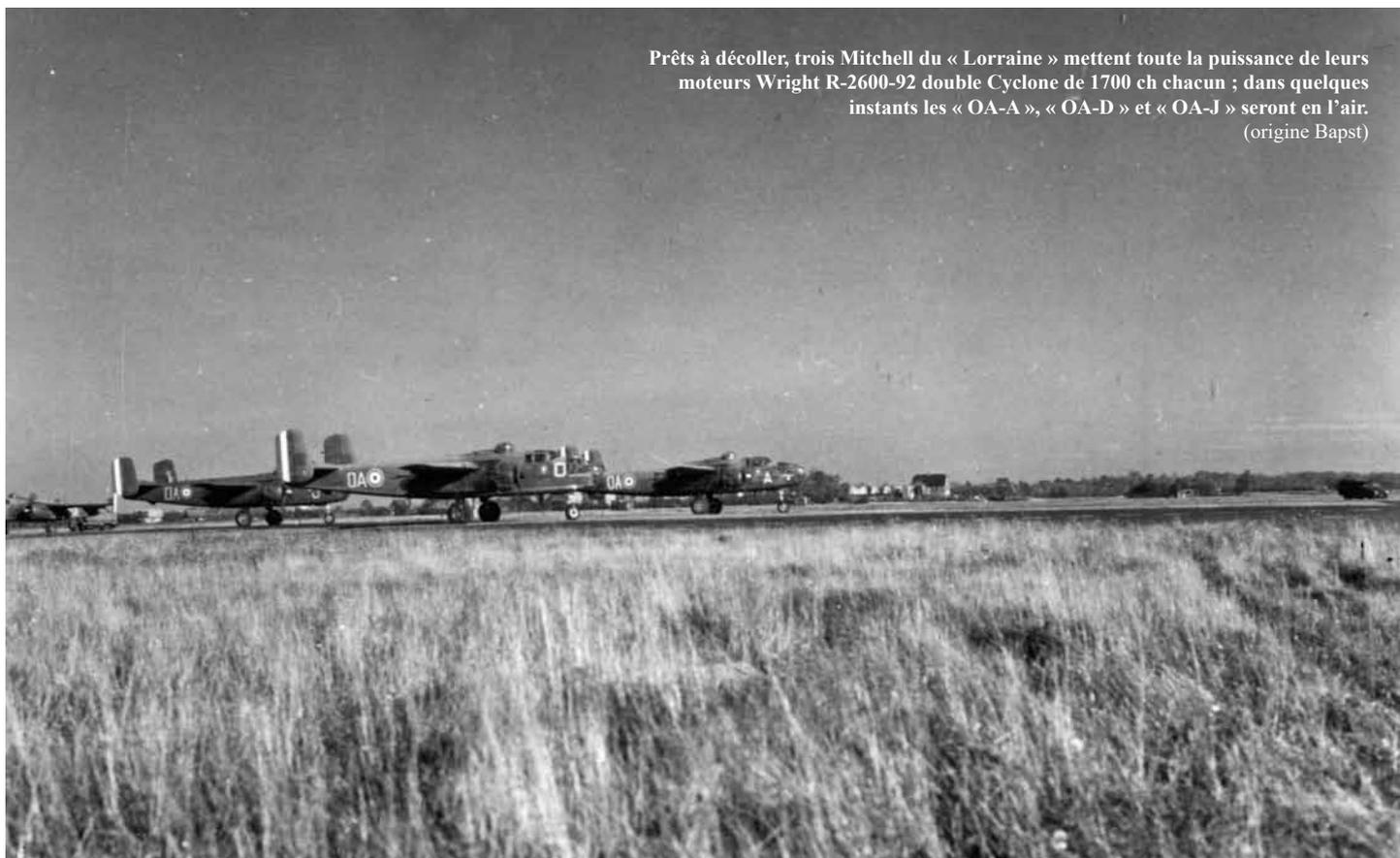
Le samedi 18 août 1945, il faut entre 1 h 30 min et 2 h pour que les dix-sept Mitchell du « Lorraine » rejoignent Nancy depuis le terrain de Gilze-Rijen (Pays-Bas) : neuf avions appartiennent à la première escadrille et huit à la deuxième. Néanmoins, au bout de dix minutes, le « Q » doit faire demi-tour et l'équipage Blanchard – Queensborough gagne la capitale de la Meurthe-et-Moselle par un autre moyen. Les autres bimoteurs se rassemblent. Le sergent Guy Moge, navigateur au « Lorraine » depuis fin janvier 1945, se souvient : *Nous étions déjà venu une première fois à Nancy (pilote Cne Rousselot sur le « U ») courant juillet à l'occasion de missions photo sur Metz et Azelot avant de se poser à Essey. Et puis le 18 août nous avons décollé de B77 [Gilze] à bord du « U », direction la Lorraine. Après être passé à la verticale de Thionville nous nous sommes rassemblés afin d'effectuer une croix de Lorraine pour survoler d'abord la ville de Metz puis celle de Nancy*

*avant d'atterrir à Nancy-Essey. Outre notre équipage habituel nous avions embarqué quatre passagers mécaniciens.*

Arrivés sur le terrain d'Essey, le personnel du groupement de bombardement léger 1/20 de l'Armée de l'Air – plus sûrement le « Lorraine » dans la tête des militaires – se groupe par sections le long des parkings. En effet une prise d'armes en compagnie du ministre de l'Air va s'y dérouler. Descendu du Lockheed Lodestar C-60 n° 067 Charles Tillon, accompagné du général de Brigade Piollet [1], est accueilli par le capitaine Jean Garot. Les trois hommes passent les troupes en revue avant que le ministre accroche la fourragère rouge de la Légion d'honneur au fanion du prestigieux groupe. Parmi les invités se trouve l'Air Vice Marshal Percy Eric Maitland, patron du No 2 Group qui a embarqué sur un B-25 Mitchell du No 226 Squadron venu le chercher à Bruxelles-Melsbroek (B58).

[1] Jean Piollet, du cabinet militaire du ministre de l'Air, était né à Malzéville, tout à côté du terrain d'Essey, en 1899. Il est décédé le 18 juin... 1970.

Prêts à décoller, trois Mitchell du « Lorraine » mettent toute la puissance de leurs moteurs Wright R-2600-92 double Cyclone de 1700 ch chacun ; dans quelques instants les « OA-A », « OA-D » et « OA-J » seront en l'air.  
(origine Bapst)



Les festivités sont lancées. Georges Golay, pilote du « S », écrit : *Notre groupe s'appelant « Lorraine », la ville de Nancy était notre marraine et invita tous les équipages à des réjouissances qui durèrent deux jours, avec dîner à la préfecture, bal de nuit, etc. et aussi une magnifique prise d'arme place Stanislas. Deux jours après, sous l'œil attendri de toute la ville de Nancy, enfin libérée, les seize avions du groupe s'ébranlèrent trois par trois dans un gigantesque nuage de poussière, pour rejoindre Gilze Rijen, en Hollande. Le sergent Guy Moge ajoute : Pour débuter la fête du dimanche nous avons escorté en début de matinée l'avion du ministre qui repartait sur Villacoublay ; au retour nous avons survolé la ville en rase-motte par 4 formations de 3 avions.*

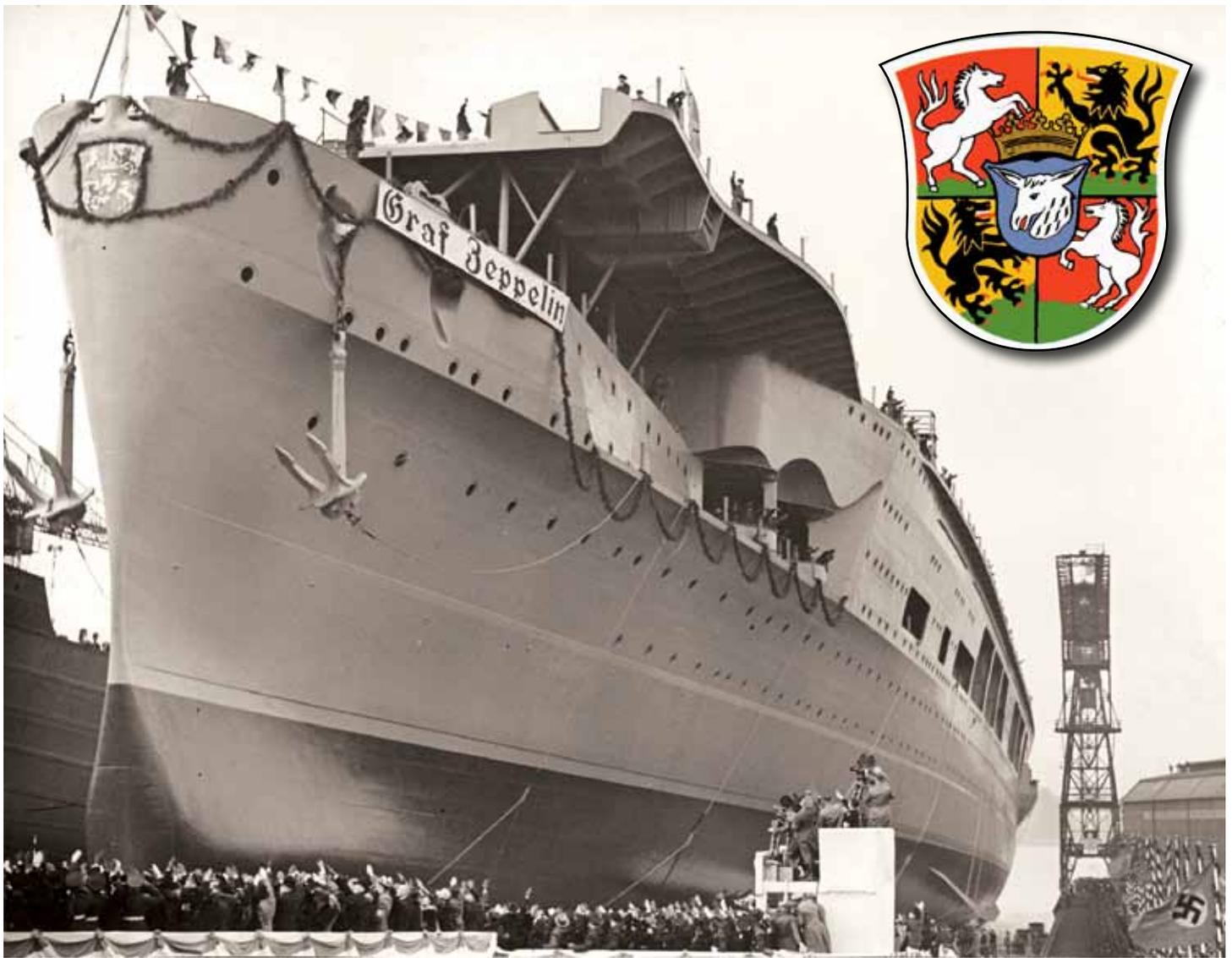
Le dimanche 19 août, les troupes sont massées tout autour de la place Stanislas et derrière elles une foule nombreuse ne veut rien manquer de la cérémonie. En plus du « Lorraine » sont présents la musique de l'Air et celle du 150<sup>e</sup> régiment d'Infanterie ainsi qu'un détachement du 26<sup>e</sup> régiment d'infanterie [2]. Au cours de cette cérémonie, le général Valin remet des Croix de la Libération et des Légions d'honneur à 17 vétérans.

[2] Régiment emblématique de Nancy dont la devise est « qui s'y frotte s'y pique ».

Finalement, le lundi 20 août, les quinze avions décollent (le seizième, le « K » du capitaine Genty, ne quittera Essey que le surlendemain), la plupart pour la Hollande et quelques-uns pour Cambrai-Épinoy, dans le Nord. Avant de quitter les cieux de la Lorraine les Mitchell, comme la veille, escortent leur hôte qu'ils



Le Cne Garot révisé ses commandements sous l'œil du général Piollet ; derrière lui les cheveux blancs du commissaire de la République Paul-André Chailley-Bert, et en train d'ajuster sa tenue le général Auguste Gilliot, commandant la 20<sup>e</sup> région. Plus en arrière le Lodestar C-60A-5-LO s/n 42-56067. Ce bimoteur avait été livré à la French Air Force en août 1943. En août 1945, il fait partie du groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM) du Cne Marie Cressaty, anciennement section des liaisons aériennes de l'état-major général des armées à Boufarik.  
(origine Jean Carrette)



Le 8 décembre 1938 à Kiel, le *Graf Zeppelin* fut mis à l'eau en présence d'Adolf Hitler. Ce beau bâtiment, jamais achevé suite à la guerre, allait être sabordé en avril 1945. On note les armes de la famille Zeppelin à la proue du navire.

(toutes les photos : coll. de l'auteur)

# Le II./Trägergruppe 186

Par Jean-Louis Roba (profils d'Éric Schwartz)

## FORMATION

L'histoire du *Trägergruppe* 186 est un parfait exemple des faiblesses intrinsèques de la jeune Luftwaffe allemande créée en 1934. Dans le cadre de la rénovation de la Kriegsmarine qui avait été bridée par le Traité de Versailles, mais libérée suite à l'accord naval passé avec la seule Grande-Bretagne, deux porte-avions devaient être construits : les *Graf Zeppelin* et (probablement) *Peter Strasser*. Le premier d'entre eux, le *Graf Zeppelin*, avait été mis à l'eau le 8 décembre 1938 mais devait encore être achevé. En attendant, il fallait former les unités embarquées. Cependant, le manque de moyens d'une Allemagne dépourvue de matières premières – mais également de liquidités – retarda la création de ces unités tout comme elle gêna les travaux du futur porte-avions. Un I./186 fut ainsi créé sur papier le 1<sup>er</sup> août 1938 à Burg auf Rügen avec à sa tête le *Major* Hans Heffele, un officier de l'aéronavale ayant servi peu avant à la *Legion Condor*. Ce I./186 fut néanmoins dissous le 22 octobre de la même année, probablement par manque de moyens. Le 15 novembre 1938, une escadrille de bombardiers en piqué Ju 87 Stuka, la 4./*Trägergruppe* (groupe

embarqué) 186, fut cependant créée à Kiel-Holtenau tandis que l'escadrille de chasse 4./136 devenait la 6./186. On peut penser que les tensions internationales, en particulier la crise des Sudètes, motivèrent cette reformation aussi subite qu'inattendue.

La 4.(St)/186, équipée de Junkers Ju 87 A et B, était menée par le Hptm. Erich Blattner, un ancien de la Lufthansa. La 6.(J)/186 avait comme *Staka* le Hptm. Heinrich Seeliger, un aviateur issu de l'aéronavale. Sous ses ordres, une dizaine de pilotes venant pour la plupart de cette même arme. La pauvreté de la Luftwaffe en matériel et en hommes était toujours si criante fin 1938 qu'au lieu de recevoir des appareils modernes, les aviateurs de la 6<sup>e</sup> escadrille durent s'entraîner sur de vieux Messerschmitt Bf 109 B, cela en attendant le « fameux » Bf 109 T-1, la version navale du Bf 109 E avec une envergure supérieure pour une meilleure sustentation sur la mer, un train renforcé et une crosse d'appontage. Comme le porte-avions était toujours en travaux, les « appontages » se firent à Travemünde en employant un pont en bois créé de toutes pièces avec les mêmes dimensions que celles du *Graf Zeppelin*.



Le Bf 109 B « 8 blanc » de la 6./186 au décollage de Kiel-Holtenau. Cette escadrille, à l'origine la seule de chasse du II. Gruppe, avait peint ses codes en blanc.



Un mécanicien pose devant un Bf 109 B de la 6./186 arborant l'insigne du Gruppe.



On fête le 1500<sup>e</sup> appontage sur le pont factice en bois de Travemünde. Sont identifiés, assis de gauche à droite, les Oblt. Gerhard Kadow, Hptm. Heinrich Seeliger, Oblt. Hans-Hermann Wulf et Fw. Schulz. Debouts : Uffz. Fritz Heilmann, Uffz. Robert Menge, Uffz. Hans Stechmann, Ofw. Georg Seckel, Uffz. Reinhold Schmetzer et Uffz. Herbert Höhne (Kaiser).



## Les DC-2 et DC-3 d'avant-guerre de la KLM

Trois mécaniciens de la KLM posent devant le DC-3 PH-ASR *Roek* à Schiphol début 1940. On distingue bien le rétroviseur extérieur installé à la suite de l'attaque du 26 septembre 1939. (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Seconde et dernière partie, par Jean-Louis Roba (profils d'Éric Schwartz).

### L'ANNÉE 1938

Le 18 mars 1938, cinq nouveaux DC-3 vinrent étoffer le parc aérien de la KLM : les PH-ARW

*Wulp* (courlis), PH-ARX *Xema* (mouette de Sabine), PH-ARY *IJsvogel* [15] (martin-pêcheur), PH-ARZ *Zilverreiger* (héron blanc) et PH-ASK *Kemphaan* (coq de combat). Le premier incident

[15] Noter les deux majuscules, alors que l'inscription inscrite sur le nez de l'avion sera *Ysvogel*...

Étonnant cliché du DC-2 PH-AKS *Sperwer* qui survole au décollage les PH-AKT *Toekan* et PH-ALD *Djalak*. (Archives de la ville d'Amsterdam)



Malgré les accidents subis par la KLM, la compagnie avait toujours bonne presse auprès de ses utilisateurs. En 1938, la ministre indienne Vijaya Lakschmi Pandit arriva ainsi à Croydon en empruntant un DC-3 néerlandais. Avec elle, sa nièce Indira (future Gandhi) venue étudier à Oxford. Les deux femmes se brouilleront ultérieurement pour des motifs politiques. Indira Gandhi, devenue Premier Ministre de l'Inde, sera assassinée en 1984.



L'épave du *IJsvogel* à Schiphol. En médaillon, le pilote Jan Duimelaar attaché depuis des années à la KLM et tué dans le « crash ».

de 1938 affectant un Douglas se produisit tard dans l'année, soit le 28 octobre. Le DC-2 PH-AKS *Sperwer*, chargé de courrier, arrivait cette nuit-là à Schiphol en provenance de Cologne. L'aérodrome baignait dans un tel brouillard que le pilote P. Noomen mésestima sa hauteur. Plaquant trop durement le *Sperwer*, il endommagea la carlingue et les moteurs puis s'arrêta sur la piste après avoir fauché le train principal. Les trois aviateurs évacuèrent en hâte via l'habitacle mais l'appareil ne prit pas feu. Bizarrement, le chien mascotte de l'équipage disparut et ne fut jamais revu... L'avion dut être déplacé en urgence car il constituait un sérieux obstacle. En dépit de ses importants dégâts, sa structure était demeurée plus ou moins intacte et le *Sperwer* put finalement être remis en état.

Bien plus grave fut l'accident du PH-ARY *IJsvogel* le 14 novembre. Ce DC-3 acheté par la KLM huit mois plus tôt assurait la liaison Berlin-Tempelhof – Amsterdam-Schiphol. Il était piloté par un « vétéran » millionnaire en kilomètres, le commandant Jan Duimelaar. Cependant, en tentant de se poser à Schiphol à la nuit tombée, sous la pluie et dans le brouillard, l'avion s'écrasa sur une prairie marécageuse du Riekerpolder et termina sa course dans un fossé. Quatre des cinq membres de l'équipage et deux des quatorze passagers furent tués. Nul ne put expliquer ce « crash ». Le seul motif plausible aurait été une faute de pilotage, mais le passé et la grande expérience du pilote contredisaient totalement cette supposition... Il est cependant possible que ce soit le copilote van Gemeren, peu habitué au vol sans visibilité, qui ait été aux commandes au moment de l'accident.



L'*IJsvogel* fut victime d'un fossé.

# Une nouvelle ère pour les hydravions : **Le Short Singapore**

*Deuxième partie, par Geoffrey Bussy*

**Le Singapore G-EBUP passe au-dessus de Rochester pour saluer les ouvriers de Short et la presse avant le départ de Cobham vers l'Afrique, le 17 novembre 1927.**

(toutes les photos : coll. Geoffrey Bussy, sauf autre mention)





## 20 décembre 1916 : duel mortel sur la Somme

Les Rumpler C.I de la *Kasta 5 (Kagohl 1)* faisant chauffer leurs moteurs à Essigny-le-Petit le 28 juillet 1916. Le Rumpler fut un des premiers biplaces à disposer d'un radiateur frontal (*Stirnkuhler*), monté sous le bord d'attaque du plan central supérieur. Sa forme semi-circulaire réduisait l'angle mort qui – outre la trainée – était l'un des principaux désavantages des radiateurs rectangulaires installés auparavant sur les flancs des appareils.  
(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

[1] En fait un livret de comptes de toute évidence récupéré.

Insigne d'officier observateur de l'aviation impériale allemande.  
(DR)

### La troisième victoire de l'as Joseph Guiget

Par Cynrik De Decker (traduction de Jean-Louis Roba), avec la participation de Christophe Cony

Quand Erich Sauerbrey, âgé de vingt-quatre ans, voulut décrire de manière artisanale sa future guerre dans un petit carnet [1], la *Fliegertruppe* était au bord de la crise. En avril 1916, la suprématie du chasseur Fokker Eindecker appartenait déjà au passé. Les états-majors français et britanniques avaient enfin compris l'importance de la maîtrise de l'air au-dessus d'une guerre de tranchées ; leurs forces aériennes se développaient et s'amélioraient. Par contre, le haut commandement allemand tarda à s'adapter. Le carnet du sous-lieutenant Sauerbrey, portant le titre de « *Meine Kriegsfluge* », donne un aperçu des difficultés affrontées par l'aviation militaire allemande en 1916. Cela tout au long des cinquante-huit missions de cet observateur dont la carrière se termina brutalement le jour où il dut affronter en combat aérien le futur as des « *Cigognes* » Joseph Guiget...

Né à Chemnitz le 4 janvier 1891, Erich Sauerbrey suivit un entraînement de six semaines dans une *Beobachtersvorschule*. Ce jeune *Leutnant der Reserve* très offensif était apparemment destiné à opérer dans une des unités d'élite de la *Fliegertruppe*. Il fut en effet affecté aux récentes unités de bombardement et poursuivit sa formation d'observateur à la *Beobachtungsschule B II* de Frankfurt an der Oder. Ayant reçu l'insigne de sa spécialité, l'*Abzeichen für Beobachtungsoffiziere*, Sauerbrey suivit divers stages de perfectionnement : navigateur, mitrailleur, bombardier et radio. Assis et parfois debout en place arrière de l'appareil, le *Beobachter* était alors toujours un officier surnommé « Franz », tout en étant le commandant de bord. Le pilote, lui, était baptisé « Emil ». Chaque observateur allemand connaissait le poème : *Da tritt kein anderer für ihn ein; auf sich selber steht er da ganz allein* (« Aucun autre ne peut faire ce qu'il fait ; il est lui-même et totalement seul »).

### LA ROUE TOURNE SUR VERDUN

À l'été 1916, Erich Sauerbrey fut versé à la *Kampfgeschwader 4* basée dans le secteur de Verdun. L'hiver précédent, le *Chef des Feldflugwesens*, le *Major* Hermann von der Lieth-Thomsen, avait ordonné de créer les *Kampfgeschwadern der OHL* (escadres de bombardement à discrétion du haut commandement) qui furent identifiées par l'acronyme *Kagohl* abrégé en KG. Chacune d'elle rassemblait six *Kampfstaffeln*, des escadrilles de six avions chacune pouvant être déployées tout en demeurant soumises au *Geschwader Kommandeur*, lui-même responsable envers Thomsen et l'OHL. Trois *Kagohl* furent mises sur pied après la formation de la première et Sauerbrey entra comme observateur à la *Kasta 24*, une des escadrilles de la récente *Kampfgeschwader 4*.



Le MiG-31K « 93 rouge » (RF-92454) photographié sur l'aéroport de Moscou-Joukovski en mai 2018. (toutes les photos : DR, sauf autre mention)



# La renaissance du MiG-31

Ci-dessous et page de droite en haut : deux vues extraites d'une vidéo montrant le premier prototype du MiG-31K « 592 bleu » avec une maquette du missile air-sol à très longue portée *Kinjal* (Dague).

Par Stéphane Nicolaou

**Le 1<sup>er</sup> mai 2018, dans un discours au Parlement russe, le Président Vladimir Poutine a eu la fierté d'annoncer la mise en service de plusieurs systèmes d'armes dont deux affectant des nouvelles versions du MiG-31. Indépendamment de la nouveauté de l'armement terrifiant qu'il doit transporter, quelle ironie que de voir le dernier des intercepteurs projeté sur le devant de la scène...**

