

NOUVEAU !

LA FAYETTE NOUS VOILÀ ! P-40 sur la Tunisie



ENQUÊTE
Le zèbre
de Meknès

Hommage : Joséphine Baker

Patrimoine : Dewoitine D.520

Collection : Collimateur G.H.38

Histoire : Henri Castel



Drôle de zèbre

Les derniers Dewoitine D.520 du Centre d'instruction à la chasse de Meknès servent d'avions personnels à des moniteurs plus prestigieux les uns que les autres. Et parmi eux, un drôle de zèbre et son zèbre bien connu. Mais est-il vraiment celui que l'on croyait être jusqu'à présent ?

Lionel Persyn

Il n'est pas dans mes habitudes de commencer un récit à la première personne. Mais pour cette fois, et ce sera probablement l'unique fois, je le ferai. Je fais partie de cette communauté atteinte d'un virus et je ne sais même pas dire depuis quand, sauf que j'étais gamin. Je sais simplement que depuis le temps, il a muté et que j'en suis un porteur plus ou moins sain... Cela a probablement commencé devant la télévision, avec les Têtes Brûlées ; j'ai fait des maquettes (si vous vous dites « *comme tout le monde* », posez-vous des questions !), agrémenté mes lectures des *Carnets de René Mouchotte* ou du *Grand Cirque* (idem !), acheté des revues ; puis me suis documenté de plus en plus jusqu'à me focaliser sur une période compliquée mais passionnante, la campagne de 1939-1940, avec une prédilection assumée pour notre chasse française.

Quelques écrits (et dizaines d'années) plus tard, je ne me considère absolument pas comme un historien, tel qu'il me l'a déjà été dit, mais plus comme un

passionné. Il y a la grande Histoire, que je connais dans les grandes lignes, et ces petites histoires d'hommes et d'avions, qui ont toute mon attention. Quel plaisir de dénicher de nouveaux témoignages, de nouvelles photos que l'on ne connaissait pas, d'éplucher des carnets de vols... Mais mon péché mignon, ce sont les identifications, ces petites enquêtes qui permettent de mettre un nom, un lieu, une date, un numéro d'avion sur un document ou une photo. Quel intérêt me direz-vous de savoir que tel pilote était à bord de tel appareil et non d'un autre un certain jour ? Probablement très peu, mais j'aime chercher des noises aux mouches. La seule chose qui me rassure un peu est que je sais que je ne suis pas seul à être atteint des mêmes symptômes !

Passée cette introduction inhabituelle, entrons dans le vif du sujet avec l'une de ces petites enquêtes que j'affectionne tout particulièrement, me mettant en quête de l'inutile peut-être, en quête d'un drôle de zèbre...

Les derniers Dewoitine de Meknès



Sous le Signe d'Ezanno

En décembre 1998, paraît dans le n° 4 de la revue *Aéro-Journal* une série de photos illustrant un article rédigé par Christian-Jacques Ehrengardt intitulé *Sous le signe d'Ezanno*. Elle fait suite à un profil réalisé pour le n° 1. On y (re)découvre un Dewoitine D.520 du CIC de Meknès après-guerre, le n° 478, à la tenue bien particulière puisqu'il est entièrement blanc avec des zébrures noires : le fameux zèbre. On ne peut ici parler véritablement de camouflage, mais de décoration, puisqu'il semble au contraire tout faire pour se faire remarquer ! À la lecture de ce petit article, on découvre donc qu'il s'agit de l'appareil personnel de celui qui commande alors l'école de chasse de Meknès, le lieutenant-colonel Yves Ezanno, le fameux pilote FAFL qui s'est distingué sur de nombreux théâtres d'opérations durant la guerre, notamment au-dessus des poches de Falaise à bord d'un Hawker Typhoon. Une telle monture pour un tel pilote à un tel poste, les choses semblent logiques, actées... Et la légende reste tenace. Pour ma part, elle commence à se fissurer une petite dizaine d'années plus tard. M'intéressant de plus en plus près au Dewoitine D.520, j'ai alors eu la possibilité de consulter les carnets de vols d'Yves Ezanno.

Les carnets de vols, même s'ils comportent parfois de petites erreurs, figurent, au même titre que des rapports de combats, des registres de vols ou un journal de marche par exemple, parmi les documents les plus fiables qui soient, car théoriquement remplis au jour le jour. C'est une règle immuable : plus un document est éloigné des faits, moins il est précis. Les témoignages recueillis par la revue *Icare* par exemple sont une mine d'or, je me délecte de les lire et les relire. Ils retranscrivent avec précision l'ambiance et les sentiments qui habitaient les acteurs de l'époque. Mais force est de constater que ces récits, écrits longtemps après les faits, sont farcis de petites erreurs sur les dates, les protagonistes, les actions qui se mélangent (deux missions distinctes relatées en une seule)... Cela semble naturel : qui aujourd'hui peut dire ce qu'il faisait trente ans auparavant à telle date, à telle heure précise et avec qui ? Et le lendemain ? La mémoire humaine est ainsi faite. Une chose écrite n'est donc jamais gravée dans le marbre et il en est ainsi pour nos recherches. Il arrive que trois jours après une parution, un nouveau document que nous ne connaissions pas refasse surface et remette tout en cause... L'article d'*Aéro-Journal* ne fait pas exception et ce sera peut-être aussi le cas de ces pages.

Rare photo couleur d'un D.520 entièrement blanc en vol en AFH. Il s'agit plus que probablement du n° 478 avant qu'il ne revêtisse ses rayures de zèbre.

Le zèbre, D.520 n° 478, sur le parking de Meknès, seul Dewoitine au milieu des Spitfire, A-24 et P-40 du CIC.



Victoire pour Petit sioux

P-40 F10 CU 114515

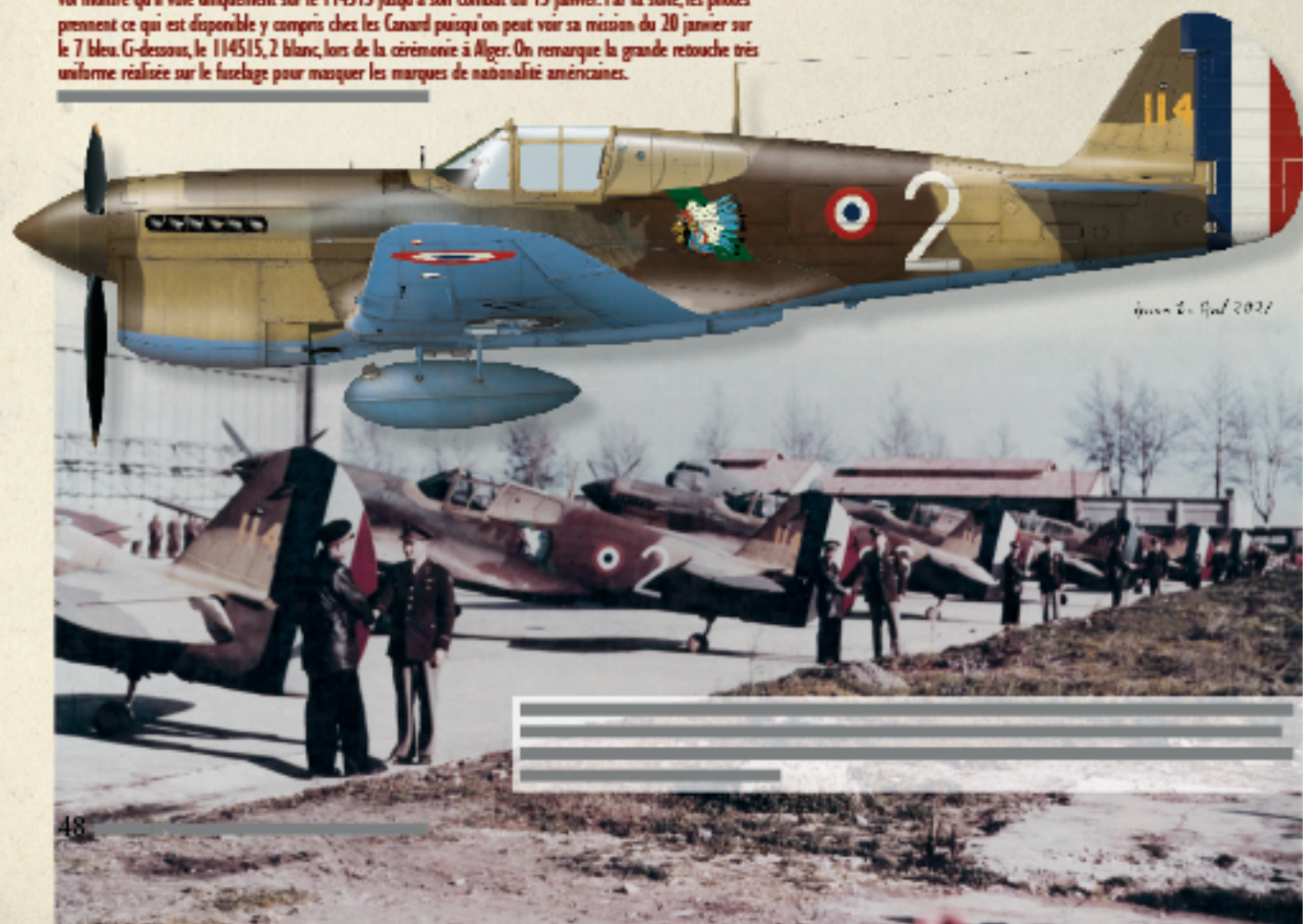
Le 15 janvier à 14 h, les lieutenants Hébrard et Trémolet (chef de patrouille) décollent pour une mission de couverture du terrain de Thélepte. À 14 h 50, le contrôle au sol (indicatif Border) leur signale neuf bombardiers ennemis escortés de quatre chasseurs en altitude haute et en direction de l'ouest. Trémolet écrit la suite de son rapport dans un style typique : « Vers 14 h 55 le chef de patrouille aperçoit les neuf bombardiers très loin dans l'est se dirigeant vers le sud de Feriana. Aussitôt le chef de patrouille grimpe dans le soleil pour les attaquer, le soleil dans le dos. Manœuvre réussie à moitié puisque la patrouille n'arrive qu'à hauteur des bombardiers. Le chef de patrouille après avoir

inspecté le ciel décide de l'attaque. Le chef de patrouille attaque à l'extrême gauche du dispositif. Longues rafales qui partent, fumées au moteur gauche, ralentissement. Au moment de dégager, les mitrailleuses ne brant plus, le chef de patrouille est tiré par l'arrière par un Messerschmitt. Dégagement rapide. Le Messerschmitt ne suit pas. Le chef de patrouille ne pouvant sortir son train se pose train rentré sans mal pour le pilote.

Résultat : un avion Ju 88 descendu, certainement après confirmation au sol. Un Curtiss P-40 n° 515 endommagé ». Le Junkers est par la suite confirmé (4^{ème} victoire de René Trémolet), il est allé s'écraser à 15 km de Thélepte.

Le P-40 F 114515, 2 blanc, de René Trémolet est quant à lui irréparable et ne volera plus. Entre sa perception le 22 décembre 1942 et sa destruction, Trémolet a effectué au total 14 vols à son bord (auxquels s'ajoute un vol de Villacèque le 25 décembre). S'il n'a aucun nom de baptême, il semble avoir reçu une casserole tricolore, fantaisie rapidement abandonnée et recouverte d'une couche de dark earth. À la suite de la destruction de son avion, Trémolet vole sur plusieurs P-40, y compris des Canards, dont principalement le 11 blanc (voir page 50) et le 4 d'Hébrard dont il assure le repêl.

À droite, René Trémolet le 28 janvier à bord du 3 blanc, 114497 (photo en haut colorisée). Son carnet de vol montre qu'il vole uniquement sur le 114515 jusqu'à son combat du 15 janvier. Par la suite, les pilotes prennent ce qui est disponible y compris chez les Canard puisqu'on peut voir sa mission du 20 janvier sur le 7 bleu. Ci-dessous, le 114515, 2 blanc, lors de la cérémonie à Alger. On remarque la grande retouche très uniforme réalisée sur le fuselage pour masquer les marques de nationalité américaines.



a certes remporté ses deux premières victoires, mais un pilote a été tué et un autre est blessé (Le Stum). Quant à la situation matérielle, elle est plus que critique puisqu'il ne reste plus que quatre à cinq P-40 disponibles. Enfin, c'est d'un point de vue tactique que des questions se posent. Pour les jeunes pilotes américains du 33^{ème} fg, cette période représente un terrible baptême du feu face à une Luftwaffe extrêmement aguerrie. Du côté français, on remarque que lors de ces premières missions de couverture de terrain, ils se sont adaptés à la formation à deux, sans doute imposée en alerte par les Américains. Malgré les mois passés, l'expérience de 1940 est toujours présente, ce qui amène quelques réflexions et discussions houleuses entre Rozanoff et le major Cochran (voir encadré).

Les jours suivants, le La Fayette se retape au propre comme au figuré. Le 16 janvier est marqué par les obsèques de Delannoy au cimetière de Feriana. Le lendemain, Rozanoff effectue une liaison à Kalâa Djerda avec son 13 pour y inspecter le terrain. Comme on l'a vu précédemment, il conclura à sa totale indisponibilité.

Les Canards en renfort

Le 19 janvier, après trois jours de repos, les missions de couverture reprennent (12 sort les au total) sans incident. En fin de journée, grande nouvelle, le 2^{ème} échelon se pose à Thélepte avec 11 P-40 (portés à 12 le lendemain avec l'arrivée du lieutenant Paul Boudier). Si les documents existants manquent de précisions, on peut néanmoins dire qu'il comprend les appareils des Sioux qui n'avaient pas rejoint en premier échelon (10, 11 et 12 blancs) complétés de neuf Canards (1, 3 à 9, 12 bleus). Quant aux nouveaux

Tout juste arrivé de Sicile, le L/WG 77 se fait étriller en arrivant au-dessus de Thélepte, la suite, selon les Allemands, à une escorte italienne qui aurait disparue. Sept Junkers sont officiellement perdus et deux autres endommagés (sources allemandes). Au total, le 33^{ème} revendique huit appareils dont deux au La Fayette (Hébrard et Trémolet). Un dernier est mis au crédit de la DCA. Ci-dessous le 32+ AII.



pilotes, il s'agit du commandant Paul Stehlin, des lieutenants Georges Ruchoux, Félix Brunet, René Rubin, de l'adjudant Georges Gras, du sergent-chef Jean Gisclon et des sergents André Denax, Michel Borg, Louis Coisneau. Les sergents Tétu et Laimé qui rejoignent aussi ne voleront pas, leur formation étant insuffisante. Enfin, le lieutenant Paul Boudier, qui a fait un faux départ, ne rejoint que le lendemain.

Dès leur première nuit, les nouveaux sont plongés dans le bain. À 5 h (le 20 janvier) c'est le branle-bas de combat. Les Allemands ont percé le front dans le secteur de Bou Arada et les Américains souhaitent alors qu'une patrouille française décolle pour ef-

Dans des conditions pour le moins précaires, les mécaniciens français et américains s'affairent sur l'un des P-40 des Canards.



LE SOURIRE D'UN MIRACULÉ



Après 15 missions de guerre depuis le 10 mai 1940, Henri Castel survit par miracle à son dernier combat le 27 mai. Il nous a laissé deux témoignages précieux avant son décès en 2009.

Benoit
Colin

Originaire du village de Lasserre-de-Prouille (11) où ses parents sont agriculteurs, Henri Castel naît le 6 avril 1910. 99 ans plus tard, il s'éteindra à quelques kilomètres de là alors que la mort a falli l'emporter beaucoup plus tôt, un certain 27 mai 1940.

Orphelin à dix ans, il fait ses études à Toulouse, puis s'engage le 3 mars 1931 à Carcassonne pour une durée de quatre ans, et se voit affecté au 2^{ème} GOA (Groupe d'Ouvriers Aéronautiques) d'Istres. Il est breveté mécanicien d'aviation le 6 août 1932, avec de très bonnes notes, révélant son bon esprit, son assiduité et son travail.

Le 18 mai 1933, alors qu'il est passager d'un Potez 25, son pilote constate que la commande de profondeur est bloquée, et l'équipage envisage un saut en parachute. Mais tout est fait pour tenter de ramener l'avion au sol avec le peu de moyens disponibles.

Début 1935, Henri Castel (à droite) est à l'école d'Istres et pose avec d'autres élèves devant un Morane Saulnier 315. Second en partant de la gauche, René Maurel qui sera comme lui affecté au GC I/8. On remarque les combinaisons type Aviocair, et les bérets réglementaires.



Les deux hommes sont blessés à l'atterrissage, ce qui vaut deux jours d'hôpital et une première citation à Castel.

Se découvrant une passion pour le vol, il passe avec succès le concours d'admission à l'école d'Istres, et débute son pilotage en octobre 1934 au sein de la promotion Jacques Puget. Le mois de juillet 1935 est heureux : il obtient son brevet de pilote le 5 et se marie le 22 à Fanjeux (Aude).

Le 1^{er} mai 1936, il quitte Istres pour un stage de perfectionnement à l'école d'Etampes, puis en août, rejoint à Marignane la toute nouvelle 8^{ème} escadre, équipée de Dewoitine 501. Le 1^{er} octobre il est affecté à la 2^{ème} escadrille du GC I/8 « Le lion bondissant ». Poursuivant ses efforts sans relâche, il est nommé sous-officier de carrière en mars 1937, et passe chef de patrouille à l'été 1938, en même temps que ses amis Jean-Paul Giordani et Antoine Guy. À cette occasion le commandant d'escadrille écrit : « nommé chef de patrouille après un an et demi d'ins-

HENRI CASTEL



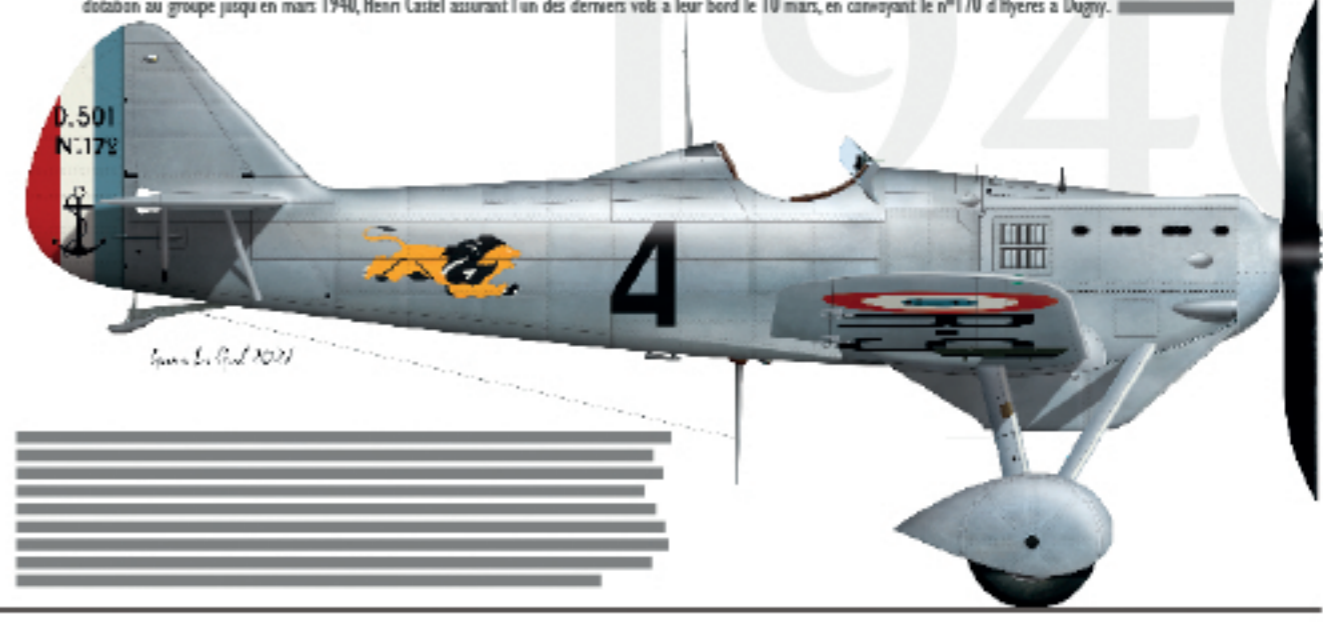
truction seulement. Cette nomination consacre des qualités exceptionnelles ».

Son parcours se confond dès lors avec celui du GC I/8. De Marignane, il part à Hyères en septembre 1939, et voit arriver les nouveaux Bloch 152 en remplacement des Dewoitine incapables d'affronter les appareils allemands modernes. En mars 1940, nouveau mouvement pour deux semaines à Cherbourg avant de gagner Velaine-en-Haye (Meurthe-et-Moselle) début avril 1940.

10 mai : une fausse victoire

C'est là que débutent les hostilités le 10 mai. Et pour Castel, c'est à 4h30 avec une mission de couverture du terrain, comme il le raconte : « On ne savait pas

autres (appliquées en usine) vont être conservées jusqu'au bariolage des appareils en 1939. Outre les insignes, la seconde escadrille du I/8 (4C1) se distingue par des numéros d'ordre de fuselage en typographie bâton, tandis que la première opte pour un style plus cylindrique. Ce principe est conservé par la suite sur les Bloch. Les Dewoitine restent en dotation au groupe jusqu'en mars 1940, Henri Castel assurant l'un des derniers vols à leur bord le 10 mars, en convoyant le n°170 d'Hyères à Dugny.



encore que les hostilités étaient déclenchées en ce vendredi matin, lorsque la patrouille Castel, Giordani, lieutenant Lamaison, dans l'ordre des fonctions, prenait l'air aux premières heures de l'aube.

Inscrite la veille sur le cahier d'ordres ce devait être une mission de routine dite « couverture à priori ». Cependant, toute la nuit, la DCA s'était montrée bruyante, sans toutefois déranger les papotiers loin de leur fourneau, et nous aurions, Giordani et moi, décollé sans boire notre jus, si Lamaison ne nous avait conviés au mess des officiers. C'était donc très matin, nous sortions de la nuit, et le ciel encore semé d'étoiles

Le Dewoitine 501 n°171 (R-971) est l'appareil le plus régulièrement utilisé par le sergent Henri Castel en 1937 alors qu'il est à la 2^{ème} escadrille du I/8. Malheureusement son numéro d'ordre est inconnu.



D'un kaki à l'autre

Sous la dénomination officielle kaki, les services techniques français définissent la teinte principale des appareils à partir du début des années 30. Mais sous un nom commun se cachent en réalité des aspects différents. Le kaki correspondant à la norme 2003 de 1935 est brillant et surtout n'a rien d'objectivement kaki. Il s'agit d'un vert soutenu apparaissant d'ailleurs très foncé sur les photos noir et blanc. C'est lui que vous pouvez voir sur le Potez 542 n° 99 publié dans notre premier numéro. Il semble qu'une version, elle aussi brillante, et cette fois nettement plus marron apparaisse en 1937/1938 mais cela reste, pour le moment, relativement floue. En 1938, le STRS valide une nouvelle version du kaki, cette fois mat, foncé et tirant nettement vers le vert olive. Sous une même dénomination, on retrouve donc en réalité des couleurs n'ayant rien à voir en terme d'aspect selon leur « millésime ».

Une fois les aspects réglementaires et opérationnels évoqués, et avant de traiter le sujet appareil par appareil, nous consacrerons un, voire plusieurs numéros aux différentes peintures utilisées, leurs usages, leurs typologies, leur composition, leurs fabricants et évidemment leur « couleur ».

Commandé à plus de 350 exemplaires à partir de 1933, donc avant la mise en place de la norme 2003, la famille des Dewoitine 500, 501 et 510 déroge à ce qui était réalisé jusque-là (MS 225 ou ND 622 par exemple) et tous les exemplaires de série, quels qu'ils soient, sortent identiques des usines (Dewoitine et Liore et Olivier) c'est-à-dire totalement aluminium naturel. Le Loire 46 est le seul appareil dans le même cas, le kaki faisant ensuite son apparition sur les Dewoitine 371 et sur les Spad 510. Cette uniformité, y compris dans l'application des insignes et marques tactiques, prend tout son sens à travers ce cliché des Dewoitine 510 de la 1^{re} escadre.



Commandé à 60 exemplaires en 1935 et livré en 1937, le Spad 510 bénéficie d'une dérogation à la norme 2003 et marque la première évolution (qu'on retrouve sur le Dewoitine 371) par rapport à l'option tout aluminium de la famille des Dewoitine 500 et des Loire 46 commandés plus tôt. La totalité des parties supérieures « visible de dessus » est en kaki brillant (y compris l'extrados de l'aile inférieure), avec une limite rectiligne et placée haute sur le fuselage, qui est laissé aluminium naturel en quasi-totalité. Les parties entoilées de ailes supérieures et inférieures sont peintes en aluminium. L'hélice est peinte en noir mais la casserole est laissée métal naturel. Les marques sont aux normes.

rieures, deux cocardes définies comme ci-dessus ; entre les cocardes, un inscription d'immatriculation en blanc fixée par le service d'État qualifié, la partie supérieure de l'inscription étant orientée vers le bord d'attaque. L'ensemble des inscriptions est porté sur les mêmes ailes lorsque la voilure est monoplane.

Sur chaque aile et des deux côtés, un repère en rouge d'une largeur minimum de 6 cm, aux endroits du bord d'attaque où les ailes peuvent sans inconvénient reposer au stockage. Chaque aile porte au moins deux repères de cette sorte.

4° Pour l'ensemble de la cellule.

Outre les inscriptions qui précèdent, l'ensemble de la cellule reçoit des repères en rouge aux endroits où l'aérodynamisme peut-être sans inconvénient être manutentionné au sol (pieds de mât, ferrures, etc.).

Éventuellement, certains éléments de l'aérodynamisme peuvent recevoir des inscriptions spéciales relatives aux produits utilisés dans leur fabrication.

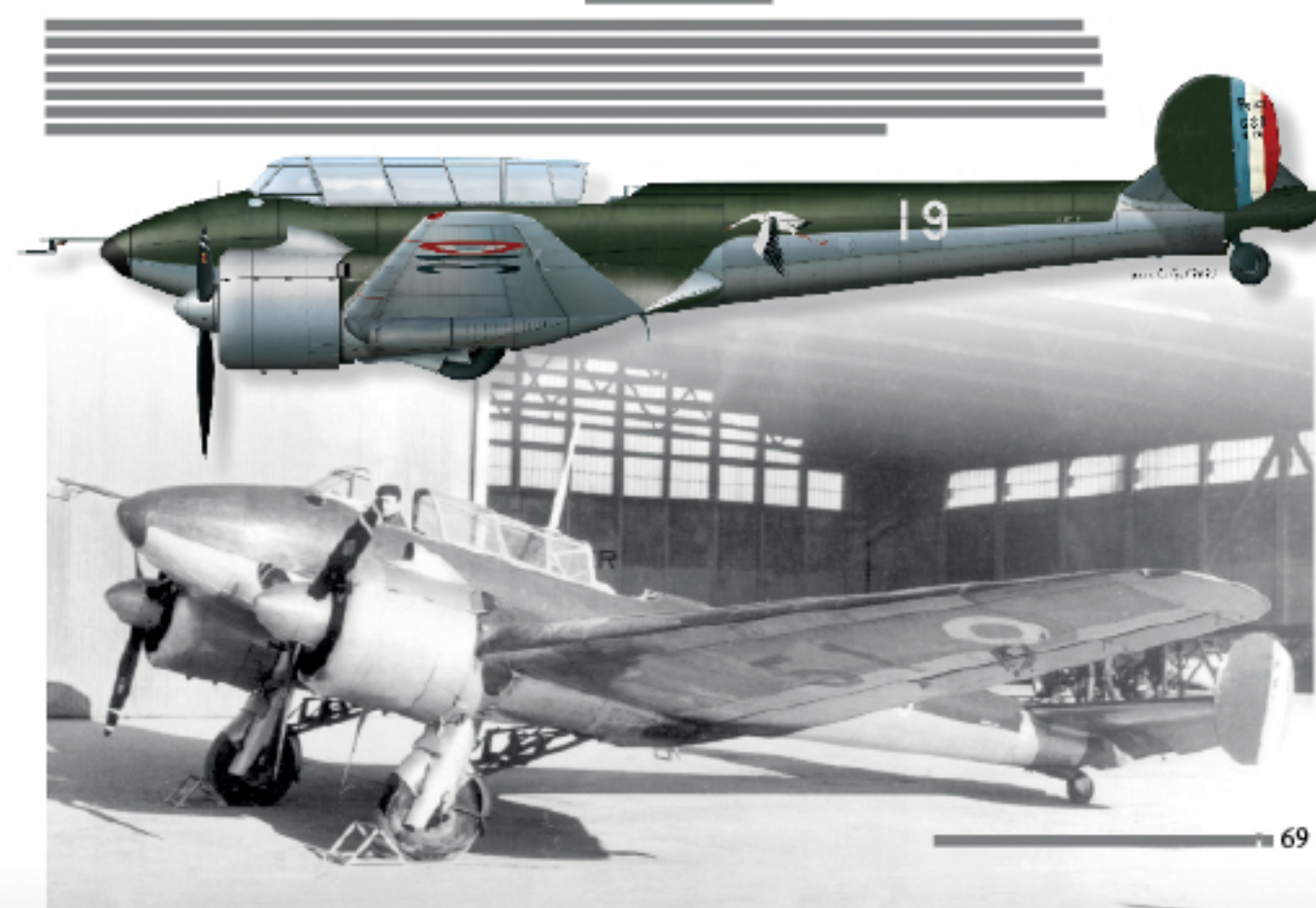
Voici donc les règles de base dont on peut noter quelles sont en réalité appliquées dès avant 1935 puisqu'elles sont présentes sur les Nieuport DeLage ou les Potez 25 par exemple. On les retrouve

en sortie d'usine sur les appareils de coopération, de reconnaissance et de bombardement jusqu'à la fin de l'année 1938. Cette norme établie sert de donc de référence systématique auprès des fabricants mais il est important d'avoir en tête qu'à chaque appel d'offre auprès des industriels, le STRS délivre un document de « clauses techniques » comprenant les données de peinture. La référence est quasi systématiquement la norme 2003 (voire 2001 qui reprend en partie les mêmes termes) mais surtout les dérogations potentiellement applicables et les teintes à utiliser qui en découlent. En contrepartie, le fabricant délivre par la suite une fiche de peinture qui est amendée (ou non) puis validée par le STRS. Sauf urgence, ce qui sera le cas fin 1938, les clauses du contrat sont respectées sur l'ensemble d'un même marché.

1936-1938 Les tâtonnements de la chasse

Un simple examen des photos nous montre clairement que du côté des appareils de chasse la norme de 1935 est loin d'être appliquée, à la différence des appareils de reconnaissance ou de bombardement, et une analyse globale est évidemment intéressante avant que nous traitions

Contractualisés en 1937 et après quelques exemplaires entièrement aluminium, les Potez 630 se voient appliquer un mélange entre la norme 2003 et le schéma en dérogation des Spad 510 et Dewoitine 371, signe des tâtonnements de l'époque. Le kaki brillant recouvre toutes les parties visibles du dessus (à l'exception des montants de verrière) ce qui amène la limite franche avec l'aluminium d'intrados à mi-fuselage. La pointe de nez est probablement tête de nègre ou noir et conformément à la norme, les capots moteurs sont laissés aluminium. Enfin le numéro de série est appliqué en blanc et non en rouge sur le fuselage, de même que l'indication « Levez ici ». Ce schéma concerne la majorité des Potez 630 produits mais les derniers subissent une modification contractuelle et seront livrés dans le schéma kaki mat à ondulation. Notre profil représente le n° 19 (C-531) qui fut affecté comme appareil de commandement à la 1^{re} escadrille du GC I/2 avant de rejoindre le centre d'instruction à la reconnaissance (CR) de Rennes où il reçoit une cocarde de fuselage et des bandes blanches latérales. En photo, présentant ce schéma, le n° 39 (C-551) vu avant-guerre dans le sud de la France. On distingue le positionnement du matricule militaire mais aussi les repères de manutention rouges sur le bord d'attaque.



dans nos prochains numéros des avions au cas par cas.

Dans un premier temps, les appareils de chasse commandés en 1935 (Dewoitine 500, 501, 510 ou Loire 46) bénéficient en effet d'une dérogation et sont livrés aluminium naturel. Appartenant à la même génération mais livrés plus tard (fin 1936, début 1937), les Spad 510 puis Dewoitine 371 (marché 306/06 du 1^{er} avril 1936) sortent d'usine avec les parties supérieures (donc tout ce qui est vu de dessus) kaki tandis que le reste de l'appareil reste aluminium naturel, y compris les flancs du fuselage.

Les clauses techniques du Dewoitine 371 nous apprennent en fait que, dès mars 1936, on est donc passé à la couleur kaki jusqu'à la mi-hauteur du fuselage mais surtout que, théorique-

Commandés fin 1936 et livrés en 1938, les Morane Saulnier 405 marquent une nouvelle évolution puisque le kaki brillant descend maintenant sur l'ensemble du fuselage mais surtout, et c'est une première révolution, l'aluminium d'intrados est remplacé par le gris bleu clair jusque-là utilisé par l'aéronautique navale.