



tation en 1000 et le terrain de Lézignan.

Entre 1940 et novembre 1942, les deux groupes équipés de Breguet sont sur ce terrain et utilisent, durant ce laps de temps :

Au GBA I/51, les n° 1004, 1011, 1013, 1020, 1027 et 1028.

Au GBA I/54 les n° 1005, 1008, 1009, 1012, 1018, 1024 et 1025.

Tous sont saisis par les Allemands en novembre 1942 à deux exceptions près :

- le n° 1020 accidenté à Perpignan en mai 1942
- le n° 1008 qui disparaît (son dernier vol est répertorié en août 1942).

Les Breguet saisis par les Allemands sont par la suite transférés à Orange par les pilotes français, puis une partie du butin est cédé à l'Italie qui en transfère entre 11 et 14 sur son territoire, dont les n° 1018 et 1024.

Les hypothèses pour le porteur de notre pièce (inévitavelmente laissé et ferrailé à Lézignan) se valent :

- Soit il s'agit du **n° 1008** qui aurait été accidenté peu avant novembre 1942.
- Soit il est à piocher parmi les **n° 1004, 1005, 1009, 1011, 1012, 1013, 1025, 1028¹** en considérant que l'un des appareils aurait été accidenté au départ de Lézignan. La réponse se trouve, peut-être, dans les archives allemandes.

1 - Le n° 1027 est exclu, nous avons trace de son repli à Orange par un pilote français.



Parmi les hypothèses possibles, nous avons le **Breguet 693 n° 1008**, parfaitement identifié sur ce cliché. Il est réceptionné à Bourges le 20 avril 1940, mais n'est livré au groupe de bombardement II/35 que le 9 mai 1940, qui le rapatrie à Briare. Il est accidenté sept jours plus tard à l'atterrissage par le capitaine Lacat, lors d'un entraînement. Envoyé à Toulouse pour réparation, il réapparaît en 1942 à la 1^{re} escadrille du GB I/54 stationnée à Lézignan. Codé 2, il vole régulièrement avec le sous-lieutenant Camille Devin, qui pose ici avec lui. Probablement accidenté entre septembre et novembre 1942, il n'est pas recensé par les Allemands lorsqu'ils arrivent à Lézignan. Il est donc un candidat possible pour notre pièce. On note que son canon est installé ce qui a été réalisé soit à la SNCAC soit à Toulouse lors de sa réparation.

(Photo Devin, coll. Raison, Profil © K. Hennuyer)

Among the possible hypotheses, we have Breguet 693 No. 1008, perfectly identified on this photograph. It was received at Bourges on 20 April 1940, but was not delivered to bomber group II/35 until 9 May 1940, when it was repatriated to Briare. Seven days later, it was damaged on landing by Captain Lacat during training. Sent to Toulouse for repairs, it reappeared in 1942 with the 1st escadrille of GB I/54 stationed at Lézignan. Coded 2, it flew regularly with Second Lieutenant Camille Devin, pictured here with it. Probably involved in an accident between September and November 1942, he was not counted by the Germans when they arrived in Lézignan. It is therefore a possible candidate for our piece. We note that its barrel is installed, which was done either at the SNCAC or in Toulouse when it was repaired.

À titre illustratif, le Breguet 693 n° 1011, vu ici juste après l'armistice. Il est toujours en dotation en novembre 1942 au sein de la 2^{ème} escadrille GB I/51 à Lézignan, probablement toujours avec le code 11. Recensé par les troupes allemandes, a-t-il réussi à rejoindre Orange ? Si oui, il n'est pas candidat comme porteur de notre pièce, si non, c'est le cas. Le mystère reste entier. Le point le plus marquant ici se tient à un détail : il n'a pas de canon, ce qui indique une construction complète de sa coque à Bourges puisque cela correspond à la définition du Breguet 696. L'installation du canon semble être aléatoire sur cette série. (Coll. SHD)



Breguet 693 n° 1011, seen here just after the armistice. It has no cannon, which indicates that its hull was completely built in Bourges, as this corresponds to the definition of the Breguet 696.

UN PUZZLE HISTORIQUE

Matthieu Comas

Photos © Les Ailes, sauf mention contraire.

Depuis plus de 15 ans, David poursuit un rêve hors du commun : reconstruire un Morane-Saulnier 406 tel qu'il était en 1940, le plus juste possible et avec un maximum de pièces originales. Un projet qui devient de plus en plus concret et que nous vous faisons découvrir au travers d'une rencontre avec lui.

Il était temps que nous nous rendions à proximité de Paris, afin de vous faire découvrir dans ses détails ce projet un peu fou. Celui de reconstruire un Morane-Saulnier MS.406 avec un maximum de pièces d'époque en version statique, afin qu'il soit historiquement le plus juste possible et un véritable hommage aux hommes de 1940. Entre la cour et le jardin trônent le fuselage arrière et un jeu de train. Dans l'atelier, à l'étroit, on découvre le poste de pilotage en cours d'équipement. Une vision inconcevable il y a encore quelques années, lorsque l'on imaginait la documentation industrielle totalement disparue et les pièces introuvables. Il reste bien entendu énormément d'étapes à franchir, mais les principales pièces du puzzle ont pu être réunies à force de passion et d'abnégation. Comment ce projet a-t-il vu le jour et comment s'est-il développé au fil des années ? Comment des pièces originales ont-elles pu être retrouvées aux quatre coins de l'Europe ? Que reste-t-il à trouver ? Voici quelques-unes des questions que nous nous posions, et auxquelles David a bien voulu répondre. Si impossible n'est pas Français, en voici bien la preuve concrète.

Les Ailes : Peux-tu te présenter à nos lecteurs en quelques mots ?

Je vais avoir 50 ans, j'habite en région parisienne et je travaille, sans surprise, dans l'aéronautique. J'ai

Le poste de pilotage, entre les cadres 2 et 4, en cours de restauration. La totalité des instruments de bord est d'époque. Le plancher est reformé en tôle à partir des plans d'origine. À ce jour, aucun collimateur OPL 31 n'a pu être retrouvé et, vu la rareté de cette pièce, un travail collectif a permis d'en réaliser un modèle 3D imprimé, dont le système de vitre rabattable est fonctionnel. À terme, cette maquette doit servir de base à la réalisation d'une copie en métal au plus proche de la réalité.

The cockpit, between frames 2 and 4, is currently being restored. All of the instruments are original. The floor has been rebuilt using sheet metal based on the original plans. To date, no OPL 31 collimator has been found and, given the rarity of this part, a collective effort has resulted in the creation of a 3D printed model, with a functional folding window system.

Dans l'album de MARC YOH

C'est un parcours hors norme et fascinant que nous vous présentons aujourd'hui. Quarante ans d'aviation et une histoire qui débute à Shanghai puis qui passe par les États-Unis, l'Indochine, l'Algérie et qui se termine comme pilote d'essai pour l'Aérospatiale. À 96 ans, Marc Yoh, nous ouvre ses archives pour vous les faire découvrir.



À droite, **Marc Yoh** en Indochine en 1954 devant un Bearcat du 2/22 Languedoc. Il porte sa fameuse casquette de base-ball rouge qu'il n'a pas quittée tout au long de sa carrière. L'étui Ray-Ban n'était pas qu'un apanage américain.

Marc Yoh in 1954 in Indochina in front of Bearcat of his unit, the GC 2/22 Languedoc.

Sa voix est marquée d'un léger accent asiatique, dont il ne s'est jamais départi, qui nous replonge loin en arrière dans une histoire oubliée des livres et de la mémoire collective. Si l'expression *être pris dans les tourments de l'histoire* est parfois galvaudée, ce n'est pas le cas ici, puisque c'est en Chine que son parcours débute il y a un peu moins d'un siècle.

Marc Yoh naît le 11 mars 1928 dans la concession de Shanghai, un quartier prospère et spécifique de la

capitale chinoise, puisqu'il est sous administration française. Il a deux frères, l'un est plus jeune, Guy et l'autre plus âgé, Jean. Ce dernier est pilote au sein de l'aviation nationaliste chinoise de Tchang Kaï-chek, en guerre contre les communistes de Mao depuis septembre 1945. Leur mère est française et leur père chinois. En 1946, la concession française est rendue à la Chine et, en 1949, les étrangers sont expulsés suite à la victoire communiste. Pour beaucoup de francophones, c'est la fuite vers l'Indochine et Marc

Ci-dessous, en juin 1966, le capitaine Marc Yoh pose à Mont-de-Marsan devant le **Mirage III E 412** du CEAM avec lequel il travaille à ce moment-là sur le radar air-sol Cyrano II modifié.

Below, in June 1966, Captain Marc Yoh poses in Mont-de-Marsan in front of the CEAM Mirage III E 412 with which he was working at the time on the modified Cyrano II air-to-ground radar.



Le Mirage III n° 412 (visible page précédente et page 26) sous ses couleurs du CEAM. Après différents passages en unité, il est stocké en 1992. On note l'inscription CSF Cyrano II sur le nez. (Profil © K.Hennuyer)



Pendant plusieurs années Marc s'occupe de faire découvrir le fleuron de la chasse française à différentes délégations de pilotes étrangers, pour la plupart de l'OTAN. Il est ici en 1965, avec un officier de la force aérienne royale néerlandaise, malheureusement non identifié. La même année, en novembre et en décembre, la base reçoit le capitain Teske (ci-dessus à droite) et le major Lemaster de l'USAF, qui volent à plusieurs reprises sur Mirage. Ils sont ci-contre devant le III n° 437 avec de gauche à droite, le **sous-lieutenant Deniaux**, le **major Lemaster**, le **commandant Jacques Solleau**, le **capitaine Teske** et le **capitaine Marc Yoh**. Malgré les efforts déployés et la qualité de l'avion, le Mirage ne trouve à cette époque aucun débouché ou presque en Europe. La faute au lobby américain autour du F-104 et à la sortie de l'OTAN en 1966.

En bas, Marc Yoh, passé commandant, est décoré de l'ordre national du mérite en 1972 alors qu'il est au CEV.

For several years, Marc was in charge of showing the flagship of the French fighter to various delegations of foreign pilots. Here he is in 1965, with an officer from the Royal Netherlands Air Force. That same year, in November and December, the base welcomed two USAF pilots. They are pictured here in front of III No 437 with, from left to right, Second Lieutenant Deniaux, Major Lemaster, Major Jacques Solleau, Captain Teske and Captain Marc Yoh.



de la vérification de certains appareils. Il vole alors énormément sur Fouga, Cessna 310, Nord 1101, *Flamand*, *Mirage IIIB*. Plus original, il passe également sur *Meteor NF.11* et *Canberra*.

Le 22 avril 1971, Marc Yoh reçoit sa qualification de pilote de réception. Son travail d'essais se poursuit, mais il participe également et logiquement à la réception pour l'état de très nombreux appareils de tous types. D'abord des Nord 262, puis les CAP 10 et 20, *Broussard*, *Mystère 20*, *Transall* ou *Mirage V* destinés au Pakistan. Ces vols intègrent de nombreuses vérifications (radar, passe de Mach, etc.). Dûment souligné dans son carnet de vol, le 24 juillet 1973, il est passager à bord du Concorde 001 depuis Istres pour des essais de rayonnement d'antenne et du viseur d'approche. Il termine sa carrière militaire deux ans plus tard pour devenir pilote d'essai au sein de la SOCATA à Tarbes.



I/8

1936 - 1939

LES DEWOITINE EN
PROVENCE

grande majorité, rejoindre le I/8¹.

Techniquement, ces D.501, produits par Lioré et Olivier, ne diffèrent en rien de leurs homologues de l'armée de l'Air sauf qu'ils n'ont initialement pas de matricule militaire. Ils courent du n° 162 au n° 191 (inclus), et se voient finalement attribuer une tranche d'immatriculation allant de R-970 à R-999, ce qui a été source de très nombreuses confusions jusqu'à récemment. Sur les dérives et les cocardes de fuselage, des ancres sont également peintes et elles vont survivre très tardivement, y compris sur certains appareils camouflés en 1939. Enfin, il semblerait que ces appareils soient équipés avec des postes radio Sadir, alors que ceux de l'armée de l'Air sont, eux, équipés d'OTC 31. Cependant, aucun document technique ne permet d'être absolument formel à ce sujet.

1 - Dans l'absolu, cette commande reste limitée ce qui explique que le I/8 récupère de son côté des D.510 uniquement au sein de sa première escadrille avant d'être constitué de deux escadrilles sur Potez 631.

Le D.501 n° 168 (R-976) peu après son entrée en dotation. Il est uniquement affublé de ses marques d'usine et n'est pas encore équipé de sa radio. (Coll. Colin)

D.501 No. 168 (R-976) shortly after its entry into service. It is only fitted with its factory markings and is not yet equipped with its radio.

Au-dessus de Martigues, à l'entrée de l'étang de Berre, le D.501 n° 170 (R-978) codé 1 de la 2^{ème} escadrille avec Joseph Riss aux commandes. (Coll. Colin)

Ci-contre, en 1936, le capitaine Pierre Colin, au centre, plaisante avec à droite son commandant de groupe, le capitaine Philippe Koechlin-Schwartz, auquel il va succéder en 1937. Le capitaine à gauche n'est malheureusement pas identifié. (Coll. Colin)

Above Martigues, at the entrance to the Berre pond, D.501 no. 170 (R-978) coded 1 of the 2nd escadrille with Joseph Riss at the controls. Opposite, in 1936, Captain Pierre Colin, centre, jokes with his group commander on the right, Captain Philippe Koechlin-Schwartz, whom he succeeded in 1937. Unfortunately, the captain on the left has not been identified.



La reconnaissance polonaise en France

Formée à Lyon et regroupant des hommes d'expérience, l'aviation de reconnaissance polonaise en France se fait couper les ailes par l'attaque du 10 mai 1940, alors que deux escadrilles sont prêtes. Rapide tour d'horizon d'un rendez-vous manqué.

Matthieu Comas

Le 25 octobre 1939, lors d'une rencontre entre des représentants de l'armée de l'Air, de la *Royal Air Force* et de l'aviation polonaise, il est décidé que la majorité du personnel aéronautique polonais qui a pu quitter le pays doit être regroupée en France. Même si les Français préviennent que rien ne sera possible avant le printemps, il est déjà prévu la création d'unités de chasse et de coopération. De leur côté, les Britanniques ne promettent

rien et ne reçoivent que 300 navigants, pour la plupart du bombardement, et 2 000 spécialistes. Ils sortent gagnants, si l'on peut dire, de ces négociations, car au départ, les Polonais souhaitaient un regroupement général de leurs hommes en Angleterre, qu'ils considéraient plus apte à les rééquiper rapidement. Le général Vuillemin souhaitait pour sa part qu'un maximum d'hommes soit récupéré, mais que l'accent soit mis sur les équipages de bom-

Lors de la cérémonie de départ des pilotes du groupe Montpellier vers leurs unités de chasse respectives, le 27 mars 1940, le **général Władysław Sikorski** lève les couleurs françaises à Lyon-Bron. Il est accompagné d'un des deux Potez 63.11 livré à l'escadrille de formation à l'observation, en l'occurrence le n° 133 codé 2. À cette période, les pilotes destinés à constituer les deux escadrilles opérationnelles sont en pleine formation.

(Coll. SHD, colonisation L. Lecocq)

During the departure ceremony of the Montpellier Group pilots to their respective fighter units on 27 March 1940, General Władysław Sikorski raised the French colours at Lyon-Bron, accompanied by one of the two Potez 63.11s delivered to the observation training escadrille, in this case No 133 coded 2. At this time, the pilots destined to form the two operational escadrilles were in full training.



CAMOUFLAGE SUR L'ONDULÉ

pareils afin d'assurer l'entraînement des équipages. Les derniers quittent les unités peu avant mai 1940. Sauf exception à découvrir, les photos tendent à nous montrer que, durant cette période de début de guerre, tous les appareils au sein des groupes de reconnaissance I/14, I/35, I et II/22 et II/55³ conservent leur peinture d'usine et seules des cocardes de fuselage sont apposées à partir de décembre, conformément au règlement.

3 - Les GR I et II/36 touchent quelques Bloch 131 pour assurer la transition entre les Potez 540 et les Potez 63.11 durant l'hiver 1939. Il n'existe aucun témoignage visuel de leur passage.

Les Bloch 131 et 210 du centre d'instruction au bombardement (CIB) de Franczal rassemblés au moment de l'armistice. Si les chiffres blancs peints sur les parties fixes des dérivés sont typiques de cette école, ils apparaissent de manière aléatoire. Certains appareils ont gardé les marques de leur ancienne unité, à l'image des deux au centre, qui proviennent de la 3^{ème} escadrille du GR II/55 et sont affectés au 2^{ème} groupe du CIB. Celui codé 1 est le n° 137 (L-392) et celui codé 3 est probablement le n° 15 (E-235). À droite, l'appareil au camouflage très tourmenté, sans code et avec des cocardes de 30 centimètres est très probablement le n° 22 (E-244), dont la peinture a été appliquée en usine (voir notre numéro précédent). Les avions bariolés en unité sont ceux codés 18 à droite et 9 à gauche. Le premier est peut-être le n° 20 (E-242), qui est un Bloch 131 doubles-commandes initialement aluminium naturel. Sa nouvelle peinture le fait ressortir très sombre. Le second, qui est le n° 58 (L-313) du 1^{er} groupe du CIB et que nous avons représenté en profil page 78, a lui un nouveau camouflage beaucoup plus classique provenant de son passage au GR I/55. On remarque enfin la disparité d'application des cocardes de fuselage. (Photo Devin, coll. Raison)

Ceci s'explique simplement par les conditions d'opérations de ces unités depuis des terrains de campagnes, donc sans moyens ni temps pour pouvoir réaliser de nouvelles peintures.

Bariolage au GR I/55

Le cas du I/55 est différent, puisque c'est le seul groupe à avoir réellement camouflé ses appareils de manière organisée.

Travaillant pour la Zone d'opération aérienne Est (ZOAE), il est basé à Lyon-Bron avant la mobilisa-

Bloch 131 and 210 from the Francozal bombing training center (CIB), assembled at the time of the armistice. Although the white numbers painted on the fixed parts of the tailplane are typical of this school, they appear randomly. The two in the center, which came from the 3rd escadrille of GR II/55 and are assigned to the 2nd CIB group. The one coded 1 is no. 137 (L-392) and the one coded 3 is probably no. 15 (E-235). On the right, the aircraft with the most distorted camouflage, is most probably no. 22 (E-244). Those coded 18 on the right is may be no. 20 (E-242), which is a Bloch 131 double-control initially in natural aluminum. Its new paintwork makes it stand out very dark. The second, coded 9, no. 58 (L-313) from the 1st IBC group, shown in profile on page 78, has a new, much more classic camouflage from its transition to GR I/55. Finally, we note the disparity in the application of the fuselage roundels.

