

Le S/C Hanzlicek de la 3^e escadrille du GC II/5 devant le Curtiss H-75A3 n° 284 dont la porte de la soute à bagage, située uniquement sur le côté gauche du fuselage, est ouverte. (coll. J. Rajlich)
S/C Hanzlicek of the 3rd escadrille of GC II/5 seen in front of Curtiss H-75 A3 n° 284 - the hatch for the baggage compartment located on the port fuselage side is open.



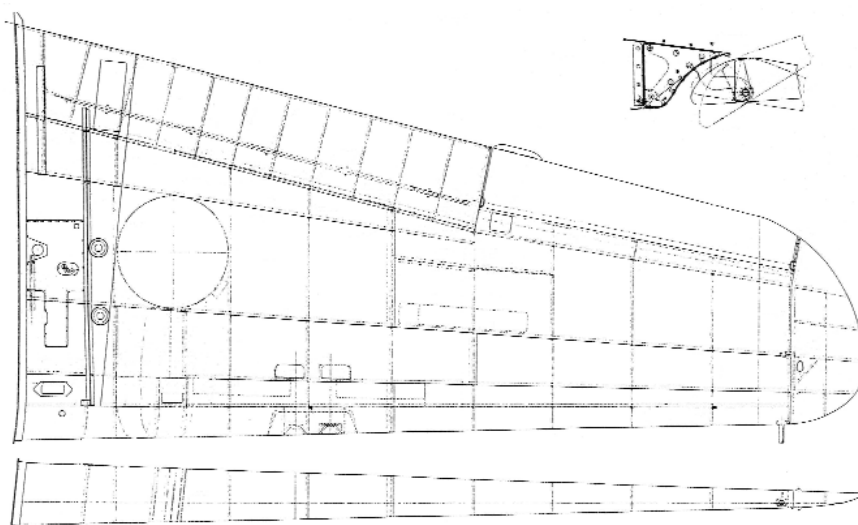
Le poste de pilotage est détaillé plus loin.
 Le pare-brise en Plexiglas est arrondi, et des vitres fixes, toujours en Plexiglas, recouvrent une surface évidée du fuselage à l'arrière du poste de pilotage. Cet évidement permet d'améliorer grandement la visibilité vers l'arrière de l'appareil.

Un panneau mobile, comportant des vitres fixes en Plexiglas, coulisse sur rail et est commandé par câbles. La partie située côté gauche est amovible et peut servir d'issue de secours en cas de capotage.

Une antenne sabre radio verticale est placée derrière et au dessus du poste de pilotage.

La voilure

L'ailé du Curtiss H-75 est de type cantilever multicellulaire à revêtement travaillant et construite en deux parties assemblées dans l'axe de symétrie de l'avion (profil NACA 2215 à la racine de l'ailé, et NACA 2209 aux extrémités), sous le fuselage, au niveau du poste de pilotage dont elle constitue le plancher. Elle est montée avec un dièdre de 6° et une incidence de 1°. Sa structure et son revêtement sont réalisés en Duralumin, et ses extrémités sont amovibles. Au niveau supérieur, le raccordement au fuselage est agrémenté d'une gouttière rivetée.



Aile de Curtiss H-75 à 6 mitrailleuses. (coll. Avions)
Curtiss H-75 wing mounting six machine guns.

Sections de l'ailé du Curtiss H-75. (National Archives, Kew)
Wing sections of the Curtiss H-75.

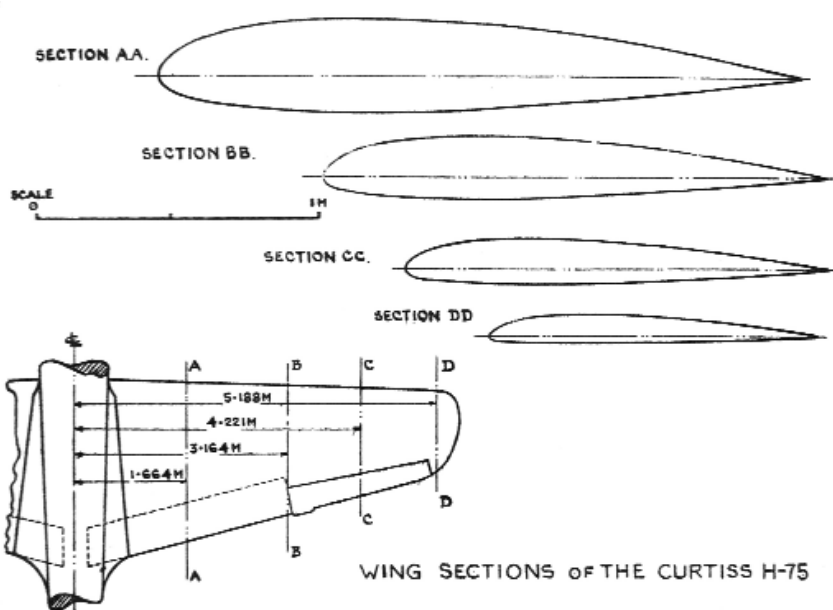
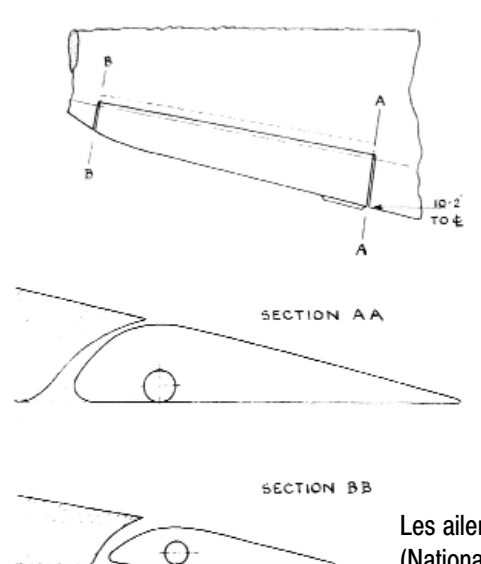


FIG. 4

Les ailerons, dont l'efficacité est à la base des qualités de manœuvrabilité du Curtiss H-75. (National Archives, Kew)

A view of the ailerons fitted to the Curtiss H-75, largely underpinning the machines' manoeuvrability.

Durant les premiers jours de guerre, l'activité aérienne de la Luftwaffe n'est pas très intense et se limite à la proximité de la frontière, c'est-à-dire trop loin du secteur assigné au GC I/5. En conséquence, dès le 8 septembre, il est demandé au com-

mandant Murtin de détacher une patrouille double (alternativement de chaque escadrille tous les deux jours) en renfort du GC II/5 à Toul (54). Le premier départ, six appareils de la 2^e escadrille, ne se fait que le 20 septembre.



Alignement des appareils de la 1^{re} escadrille, prêts à rejoindre leur terrain d'opérations. Au premier plan, le n° 55 codé 10. (J.-L. Claessens)
*A line-up of 1st escadrille aircraft, ready to deploy to their operational field, Suippes, which was located some 20 km from Reims.
 N° 55 coded '10' can be seen in the foreground.*



Les pilotes de la 2^e escadrille: de g à d: Sgt Preux, Sgt Warnier, Sgt Lepreux, Lt Dorance, Adj Genty, Cne Moingeon, Lt le Restif, S/Lt Boitelet, Adj Salmand, Sgt Tallent, Sgt Bressieux et Sgt Delparte. (E. Preux)

A snapshot of 2nd escadrille pilots - seen from left to right are Sgt Preux, Sgt Warnier, Sgt Lepreux, Lt Dorance, Adj Genty, Cne Moingeon, Lt le Restif, S/Lt Boitelet, Adj Salmand, Sgt Tallent, Sgt Bressieux and Sgt Delparte. On 30 September 1939 Sgt Jacques Lepreux, at the controls of N° 15, and S/L Yves Le Restif, flying N° 34, would be shot down and killed when their formation was caught on the bounce by 24 Me 109s of JG 53 over Launstroff. In the same engagement Adj Genty claimed two Me 109s, the first victories achieved by GC I/5.

Terriblement affaibli, le I/4 est renforcé pour la journée par une patrouille triple de la 2^e escadrille du GC I/5, et une patrouille double de la première, qui arrivent à Évreux aux alentours de midi. C'est ce groupe qui accomplira l'essentiel des missions sur le secteur normalement assigné au GC I/4 ce 8 juin. Seules exceptions: un décollage sur alerte d'une

patrouille simple dans la matinée, et une mission de couverture aux coups accomplie peu après 19h00 par une patrouille double du groupe, en collaboration avec la patrouille triple de la 2^e escadrille du GC I/5. Commentaires du compte rendu d'opérations: RAS.

Dimanche 9 juin 1940

Terrain d'Évreux-Fauville, 19 pilotes disponibles.

3 missions, au moins 6 sorties

05h45: couv. du terrain

1 pat. légère (2) (0h 50 min)

- Lt de Montravel (n° 257)

17h00: couv. du terrain

1 pat. simple (?)

- Adj Dagbert (n° 223?)

Soir: reco. secteur Beauvais

- Cne Gauthrin

reco. secteur Gisors

- S/Lt Milbeau (n° 113?)

L'avance allemande se poursuit. Rouen est fortement menacée, et l'activité aérienne autour d'Évreux s'en ressent. Dès 05h45, deux Curtiss décollent sur alerte en direction de Vernon (27) mais ne pourront rejoindre les bombardiers repérés. Rien jusqu'à 15 heures: la gare d'Évreux est bombardée, puis à 17 heures, alors qu'une patrouille d'alerte est déjà en l'air, un peloton de bombardiers ennemis passe à 3000 m au dessus du terrain. Mais le Cdt de Saint Albin ordonne à ses pilotes de ne pas intervenir devant le nombre trop important d'appareils de la Luftwaffe.

En décollant, certainement peu avant 17h00, l'Adj Charles Dagbert, gêné par un Potez 63 détruit au milieu de la piste, se met en perte de vitesse. Le retour sur le sol est rude, et le choc violent. Son Curtiss est détruit (certainement le n° 223, qu'il a déjà piloté, et que les Allemands ont photographié sur la base d'Évreux posé sur le ventre, train replié), et le pilote

se fracture la mâchoire sur le collimateur de son appareil. Une perte supplémentaire sur accident dont le groupe n'avait pas besoin.

En début de soirée, peut-être parce qu'il ne saurait lui-même protéger un bimoteur de reconnaissance, le GC I/4 se voit confier deux missions de reconnaissance à vue à faible altitude. Le Cne Gauthrin et le S/Lt Milbeau s'en chargent, l'un sur le secteur de Beauvais (60), l'autre sur celui de Gisors (27). Les deux pilotes rentreront sains et saufs au terrain, mais avec leurs appareils endommagés par la Flak. Le Curtiss n° 113, avion habituel de Milbeau, a plus tard été photographié abandonné à Évreux-Fauville par les Allemands. On ne sait si c'est bien celui qu'il pilotait ce jour, mais cette mission pourrait expliquer pourquoi il a été laissé là.

Rouen est occupée dans la soirée, un nouveau déménagement est donc désormais plus qu'envisageable.



Le n° 223 de la 2^e escadrille abandonné au milieu de la piste à Évreux-Fauville et photographié par les Allemands. C'est peut-être à son bord que l'Adj Dagbert se blesse le 9 juin en évitant un Potez 63. (coll. P. Taghon)

N° 223 of the 2nd escadrille seen abandoned in the middle of the strip at Evreux-Fauville and photographed by the Germans. It may have been at the controls of this machine that Adj Dagbert was injured on 9 June as he sought to avoid a collision with a Potez 63.

Le n° 113 codé 4 de la 2^e escadrille abandonné à Évreux-Fauville. (coll. P. Taghon)

N° 113 coded '4', a 2nd escadrille machine abandoned at Evreux-Fauville.





Un Curtiss sous la neige au cours de l'hiver 1940, avec son réchauffeur catalytique, qui permettait de maintenir une température de 5 °C au niveau du moteur. (E. Salès)

A snow-shrouded Curtiss during the winter of 1940 hooked up to its catalytic heater which kept engine and oil temperatures at around 5 °C. "First thing, perhaps after a fall of snow, the hot air blower would be used to de-ice the wings and control surfaces once the vegetation we used for camouflage and the snow had been cleared. Then the aircraft would be replenished with fuel and munitions. The pilots didn't like the fuel tank behind the cockpit, it was generally only the wing tanks that were filled..."

Un véhicule Tecalemit, châssis Citroën équipé en insufflateur d'air chaud, était à la disposition des deux escadrilles durant l'hiver et servait au dégivrage des avions.

(J. Prott)

During the winter months the two escadrilles used a hot airblower mounted on a Citroën truck to de-ice their aircraft.



Le même véhicule pouvait être utilisé pour faciliter le travail des mécaniciens. (J. Prott)

The same vehicle was of enormous assistance to the mechanics as they went about their arduous routines. "We kept our tools on top of the air blowers and although we had to work on the aircraft's innard with bare hands, it was manageable if the tools were at a reasonable temperature. If I had my nose stuck under the cowling and it was very cold we'd often start up the engine air blower. As luck would have it I was never very far from our command tent with its large stove."

L'hiver très rigoureux en 1940 n'a pas empêché toute activité aérienne, et quelques journées claires ont tout de même pu être mises à profit. Ici, le Lt Vinçotte à bord du n° 193. Il semble que pour se protéger du froid, le pilote a masqué les ouïes d'aération.

(G. Baptizet)

The harsh winter of 1940 curtailed aerial activity but breaks in the bad weather did allow some sorties to be flown as seen in this snapshot of Lt Vinçotte at the controls of N° 193. It would appear that the cockpit air intakes have been covered over in an attempt to provide some protection from the cold.



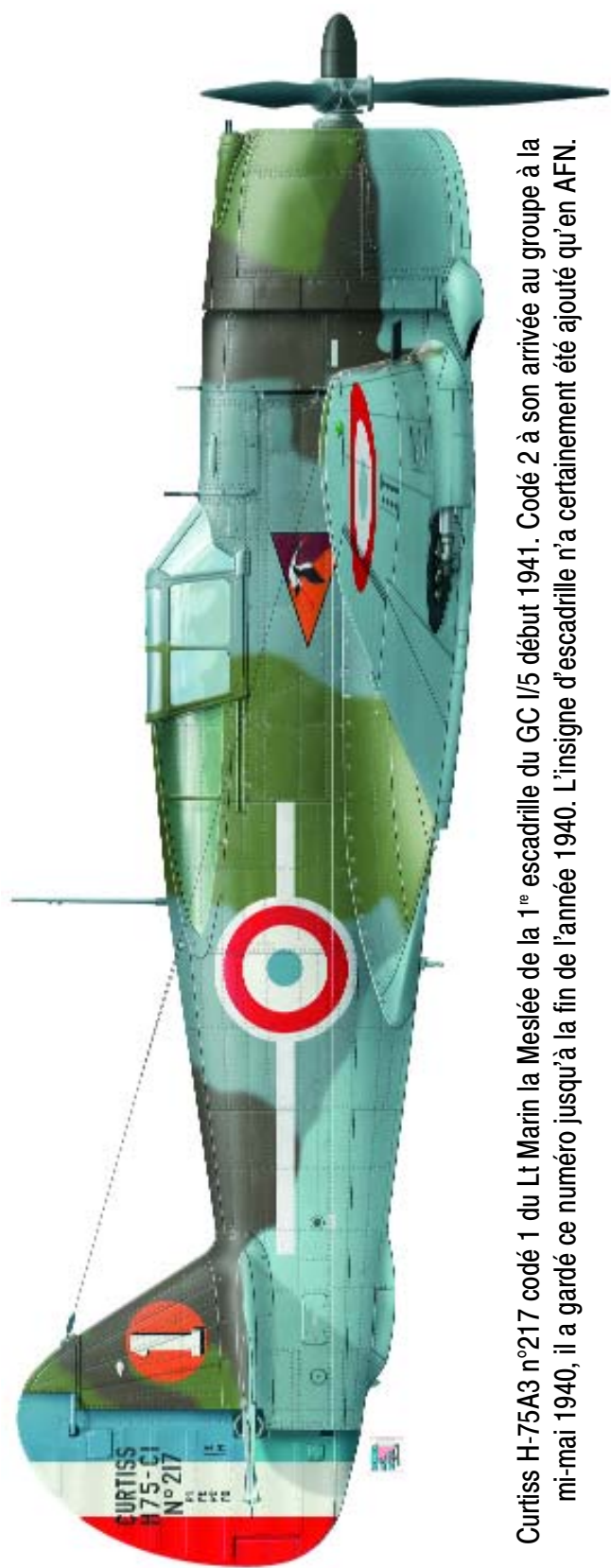


Vue générale des avions abandonnés et sabotés en bordure de la piste de la SNCAC de Bourges. (coll. P. Taghon)
General view of aircraft abandoned and disabled along the SNCAC airfield at Bourges.

Le n° 126, visiblement endommagé, a peut-être été utilisé par la patrouille d'usine de Bourges. Une autre particularité de cet avion est qu'il semble présenter un camouflage à quatre tons. (coll. P. Taghon)

Displaying signs of damage, N°126 possibly served with the SNCAC factory flight. Note the unusual camouflage, possibly in four colours.

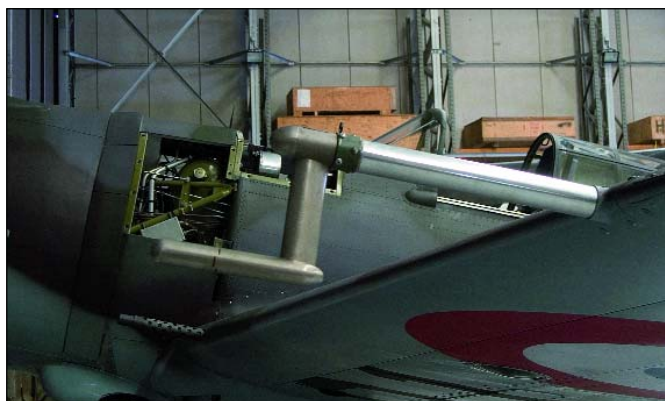




Curtiss H-75A3 n°217 codé 1 du Lt Marin la Meslée de la 1^{re} escadrille du GC I/5 début 1941. Codé 2 à son arrivée au groupe à la mi-mai 1940, il a gardé ce numéro jusqu'à la fin de l'année 1940. L'insigne d'escadrille n'a certainement été ajouté qu'en AFN.



Curtiss H-75A3 n°298 codé 2 de la 2^e escadrille du GC I/5 courant 1942 en AFN.



Gros plan du tube Pitot.
Close up view of the Pitot tube.



Gros plan sur le phare d'atterrissage.
Close up of the landing light lamp.



L'un des ailerons.
A view of one of the type's ailerons.



Vue générale de l'empennage.
General view of the tail assembly.



Le n° 333 de la 4^e escadrille
derrière lequel on distingue le
capot d'un H-75A4 à Saint-Denis-
du-Sig. (coll. J. Rajlich)

*N° 333 of the 4th escadrille at
Saint-Denis-du-Sig. Behind this
machine it is possible to make out
the cowl of a Hawk 75 A4.*



« MESSIEURS (,) LES ANGLAIS, TIREZ LES PREMIERS... »

3 juillet 1940

Le Cdt Hugues est tenu au courant dans la matinée de l'ultimatum lancé par la flotte britannique à l'amiral Marcel Gensoul, commandant une partie de la flotte française rassemblée dans le port de Mers el-Kébir. Aussitôt, l'ordre est donné de remettre les avions en état de vol (ce qui sera très vite fait...), et de se tenir prêt, le cas échéant, à intervenir pour protéger les navires au mouillage. Le groupe est mis en alerte, et dès 14 heures une patrouille simple est prête à décoller. Stupéfaction et incompréhension : personne n'envisage de se battre face aux alliés d'hier, que l'on envisageait de rejoindre.

À 18 heures, alors que l'ultimatum a pris fin et que les premiers tirs de l'artillerie britannique sont annoncés, une patrouille triple de la 4^e escadrille décolle. Le Cdt Hugues a été clair : ses pilotes ne doivent ouvrir le feu qu'en tout dernier recours, leur mission étant d'interdire le survol de la flotte française, le plus possible par des manœuvres d'intimidation.

Aucun appareil anglais ne survole le port, et les Curtiss poussent vers le large en direction de la flotte britannique. Là, ils croisent bientôt une douzaine de chasseurs embarqués Blackburn Skua (identifiés comme des Gloster Gladiator biplaces !) en route vers la côte. Les Curtiss s'interposent, tout

d'abord sans utiliser leurs armes, mais cela ne va pas durer. Difficile de dire qui a tiré le premier au cours de cet engagement. Après un round d'observation, où les deux formations se sont contentées de s'observer mutuellement, les chasseurs embarqués sont reconduits jusqu'au porte-avions *Ark Royal*, non sans que quelques Curtiss et Blackburn Skua aient ouvert le feu, apparemment sans conséquences. Puis tous les Curtiss de la première patrouille prennent le chemin du retour au terrain, sans avoir subi de dommages.

Il n'en sera pas de même pour les avions de la 3^e escadrille qui ont décollé trois quarts d'heure plus tard. Ils tombent eux aussi sur des Blackburn Skua qui escortent six avions torpilleurs Fairey Swordfish. Les Curtiss se placent pour repousser les Swordfish vers le large, lorsque les Skua effectuent une passe par l'avant sur la patrouille du S/Lt Trémolet. Surpris par cette attaque à laquelle il ne s'attendait pas du tout (aucun doute ici sur la nationalité de celui qui a tiré le premier), ce dernier est touché de plusieurs balles dans le moteur et dans les plans. Le Curtiss H-75A4 n° 2 endommagé, il doit rebrousser chemin, mais non sans être auparavant dégagé par le S/C Legrand. Puis celui-ci reçoit à son tour une rafale par l'arrière (de nombreuses balles seront retrou-

Le S/Lt Ruchoux, de la 4^e escadrille, à bord du H-75A4 n° 4
durant l'été 1940.

Le GC II/5 semble être le seul
groupe où des Curtiss à moteur
Wright ont été utilisés en mission
de guerre, le 3 juillet 1940, au
cours des opérations sur Mers el-
Kébir, par le S/Lt Trémolet (n° 2)
et le S/C Gisclon (n° 7).

(SHD-Air)

*S/Lt Ruchoux (4/GC5) at the
controls of H-75 A4 N° 4 during
the summer of 1940. GC II/5
appears to have been the only
group to fly the Wright-engined
Curtiss fighters on combat*



operations over the anchorage at Mers el-Kébir. S/Lt Trémolet (N° 2) and S/C Gisclon (N° 7) clashed with Skuas over the harbour on 3 July 1940. When Ark Royal's Swordfish attacked the Dunkerque for a second time on 6 July Gisclon claimed a Skua downed after a long dogfight, but although shore-based witnesses confirmed the 'kill' all of Ark Royal's aircraft returned safely.



Ce curieux attelage a été nécessaire pour dégager ce Curtiss non identifié, posé en panne d'essence dans un champ d'arachides par le S/C Meunier, en septembre 1941. (Kloepfer)

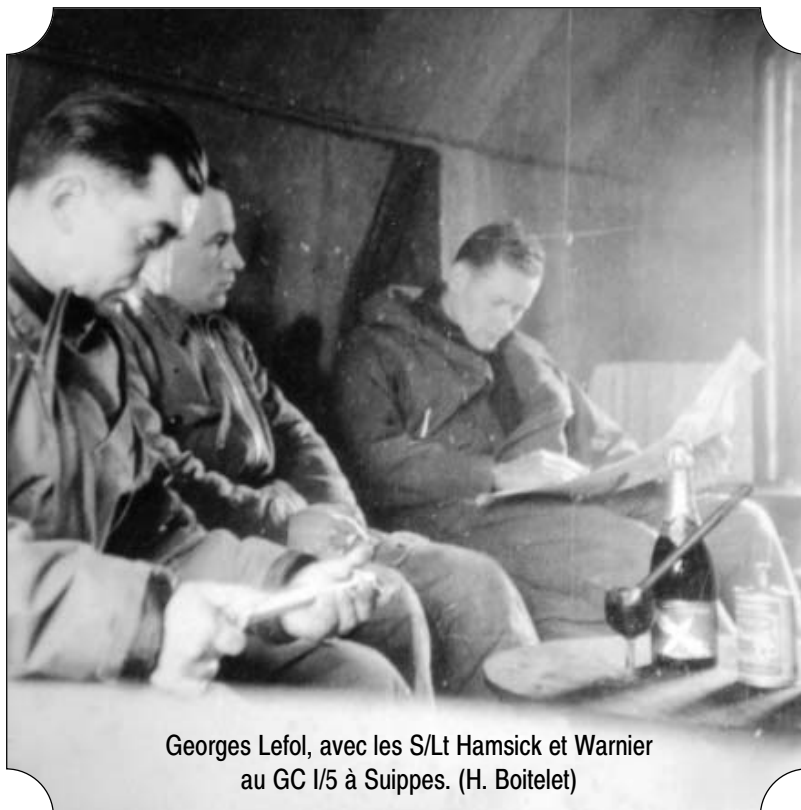
Retrieval operations underway to rescue an unidentified Curtiss forced to put down in a field with S/C Meunier at the controls during September 1941.



Vue partielle du n° 103, codé 5. Lui aussi est un ancien du GC II/4, comme le prouve l'épaisseur de la bande blanche de fuselage. Les avions portent à la mi-1941 les bandes jaunes et rouges sur l'empennage et le capot moteur. (coll. J. Mutin)
Partial view of N° 103, coded '5'. This aircraft's previous owners were likewise GC II/4, as indicated by the width of the fuselage stripe. By mid-1941 the aircraft were emblazoned with red and yellow stripes on the tail and engine cowl.

Le Curtiss n° 184, codé 4, à bord duquel le Cne du Rusquec est mortellement brûlé le 24 octobre 1941. (coll. J. Mutin)
Curtiss N° 184, coded '4' - the machine burst into flames during a ground strafing training exercise on 24 October 1941. Although the pilot, Cne Rusquec, managed to bale out with the aircraft in a dive, he was not wearing a flying suit and died later in hospital from the serious burns he had received.





Georges Lefol, avec les S/Lt Hamsick et Warnier
au GC I/5 à Suippes. (H. Boitelet)



Frantisek Perina en août 1940.
(coll. J. Rajlich)

Mais le 15 novembre, il doit quitter ses camarades pour rejoindre l'École de l'air, à Versailles, dont il a réussi le concours d'entrée. Le 20 mars 1940, le S/Lt Lefol est réaffecté à la 2^e escadrille du GC I/5. Il y obtiendra onze victoires sûres entre le 10 mai et le 16 juin 1940. Démobilisé en novembre 1940, il réintègrera l'Armée de l'Air plus tard et la quittera finalement en mars 1960 avec le grade de lieutenant-colonel.

Frantisek PERINA (Tch.) : 11 victoires sûres et 2 probables

Frantisek Perina est né le 8 avril 1911 à Morkovky (actuelle République tchèque). Suite à un meeting à Brno, il décide de faire carrière dans l'aviation. Excellent pilote de l'armée de l'air tchécoslovaque, il participe notamment au meeting de Zurich en 1937 et y fait connaissance de ses futurs camarades de combat du GC I/5. Et lorsque la Tchécoslovaquie est envahie en 1939, il rejoint la Légion étrangère pour pouvoir s'engager aux côtés de la France. Après un cours stage d'adaptation au CIC de Chartres, il fait partie des premiers pilotes tchèques versés en unités le 3 décembre 1939. Affecté à la 1^{re} escadrille du GC I/5, il devient l'équipier du Cne Accart qui se souvient parfaitement de lui. Ils obtiendront d'ailleurs bon nombre de leurs victoires en collaboration, leur entente en vol étant parfaite, malgré les difficultés de langage. Ainsi, le 10 mai, ils se partageront pas moins de quatre Do 17. Entre le 10 mai et le 1^{er} juin 1940, le pilote tchèque obtiendra donc onze victoires sûres (dont huit en collaboration avec son chef d'escadrille) et deux probables. Mais plus rien ne sera comme avant suite à la blessure du Cne Accart. Le 3 juin, le S/Lt Perina est blessé à son tour par un Me 110. Hospitalisé quelques jours, il reprendra sa place le 18, pour la traversée de la Méditerranée.

Comme ses compatriotes, il va ensuite rejoindre la Grande-Bretagne et poursuivra le combat au sein du *No 312 Squadron* tchécoslovaque de la RAF. Équipé de Hurricane puis de Spitfire, Frantisek Perina y obtient une douzième victoire confirmée le 3 juin 1942 sur un FW 190. Il finira la guerre dans les états-majors du *Fighter Command*, avant d'entamer une carrière civile après guerre qui le mènera au Canada puis aux États-Unis. Finalement, près de 53 ans après l'avoir quitté, Frantisek Perina retrouve son sol natal en 1992 pour y goûter une retraite bien méritée.

Le général Frantisek Perina est décédé le 6 mai 2006.

Maurice TALLENT : 11 victoires sûres et 1 probable

Maurice Tallent est né le 16 septembre 1916 à Menetou-Salon (18). Engagé dans l'Armée de l'Air en octobre 1937, il suit les cours de l'école des sous-officiers à Istres et y obtient son brevet de pilote. Puis, en mai 1939, il est affecté à la 2^e escadrille du GC I/5 à Reims qui vient de recevoir le tout nouveau Curtiss H-75. Le 11 avril 1940, un premier Do 17 tombe sous les coups du Sgt Tallent et de son chef de patrouille le S/Lt Boitelet, et un second le 21 avril qu'il partage avec le S/Lt Warnier. Après l'offensive allemande, il ajoute sept victoires sûres et une probable entre le 11 et le 17 mai 1940, et encore deux autres en juin 1940.



Maurice Tallent dans le n° 18. (E. Preux)



Le n° 100 à Rochefort. (coll. J.-C. Soumille))

Curtiss H-75A2

N° 101 (c/n 12932, U001), livré par Curtiss le 16/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1616, sorti de la SNCAC le 30/06/1939, et livré à Reims

➤ GC II/4, 3^e escadrille "10"

Passé en AFN le 20/06/1940

➤ GC II/4, 3^e escadrille → reversé en août 1940

➤ Dépôt de stockage de Meknès (10/1940, 11/1941 et 11/1942)

➤ ? GC II/5 → Détruit au sol à Médiouna le 09/11/1942

N° 102 (c/n 12933, U002), livré par Curtiss le 18/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1695, sorti de la SNCAC le 30/06/1939, et livré à Reims

➤ GC II/4, 4^e escadrille → accidenté le 11/01/1940 au décollage, Lt Vinçotte → reversé

➤ ARAA de Toulouse

Passé en AFN

➤ 21/06/1940 : GC I/5, 2^e escadrille → reversé à Meknès le 25/08/1940

➤ Dépôt de stockage de Meknès (10/1940 et 05/1941)

➤ GC II/5, 4^e escadrille

➤ Dépôt de stockage de Marrakech (11/1942)

➤ 26/11/1942 : GC II/5, 4^e escadrille → reversé

➤ 01/06/1943 : SLA 352 de Boufarik → accidenté le 07/08/1943, Lt/Col Murtin

N° 103 (c/n 12934, U003), livré par Curtiss le 18/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1692 (n° 1633 en 1943), sorti de la SNCAC le 01/07/1939, et livré à Reims

➤ GC II/4, 3^e escadrille "8"

Passé en AFN le 20/06/1940

➤ GC II/4, 3^e escadrille → reversé en août 1940

→ convoyé en A-OF

➤ Escadrille autonome n° 6 de Thiès "5" → reversé fin novembre 1941

➤ GC I/4, 2^e escadrille → retour en AFN le 24/04/1943

➤ GB I/32 → accidenté le 03/06/1943

➤ CIC de Meknès, escadrille C2 → accidenté à Bes-Elma le 22/06/1944, Sgt Marillonnet

N° 104 (c/n 12935, U004), livré par Curtiss le 19/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1696, sorti de la SNCAC le 01/07/1939, et livré à Reims

➤ GC I/4

Passé en AFN

➤ GC I/5

N° 105 (c/n 12936, U005), livré par Curtiss le 19/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1694, sorti de la SNCAC le 03/07/1939, et livré à Reims

➤ GC I/4, 1^{re} escadrille

Perdu au 25/06/1940

→ réformé à Toulouse le 27/02/1941

N° 106 (c/n 12937, U006), livré par Curtiss le 22/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1691, sorti de la SNCAC le 03/07/1939, et livré à Reims

➤ GC I/4, 1^{re} escadrille → détruit en CA le 26/05/1940 à Saily-en-Ostrevent (62), Lt Stiquel (T)

Perdu au 25/06/40

N° 107 (c/n 12938, U007), livré par Curtiss le 22/05/1939, moteur P&W S.C.G. n° 1688, sorti de la SNCAC le 08/07/1939, et livré à Reims

➤ GC I/4, 2^e escadrille "3" → reversé fin mai 1940

➤ GC I/55 (06/1940) → abandonné le 25/06/40 à Bordeaux

En zone libre au 25/06/1940

→ capturé intact par les Allemands et vendu à la Finlande en 1941 (Immatriculé CUw-556)



Le n° 107 immatriculé CU-556 en Finlande. (fonds G. Botquin)