



**Le Mitchell Mk.III KJ666 « V » Fort de Vaux du GB « Lorraine » vu en Allemagne vers la mi-1945. (RNZAF Museum)**

**LES B-25 DU GROUPE DE BOMBARDEMENT « LORRAINE »**

**AVIONS :** Pour faire suite à l'article de Bertrand Hugot consacré aux B-25 du No 342 « Lorraine » Sqn en 1945, voici un cliché inédit du Mitchell Mk III *serial* KJ666 « OA-V » baptisé (du côté droit) *Fort de Vaux*. Il a été pris par un pilote de Tempest néo-zélandais, Reginald J. Atkinson du No 486 *Squadron*, qui servait alors en occupation en Allemagne. On distingue bien sous le code V la précédente lettre A qui était celle attribuée au KJ666 lorsqu'il servait au sein du No 98 *Squadron*, unité au sein de laquelle cet appareil était tombé en panne de moteur le 14 mars 1945 au départ d'un raid sur Haltern.

**II./TR.GR. 186, LA CHASSE « EMBARQUÉE » DE LA LUFTWAFFE**

« Peu après la publication de l'article sur le II./Tr.Gr. 186 dans le n° 241 d'AVIONS, M. Ian Simpson m'a envoyé la photo d'un Bf 109 « 5 blanc » en me demandant de l'identifier car il aurait été photographié à Ostende. J'ai pu faire la liaison avec une autre photo de cet appareil démonté et tracté par camion, effectivement à Ostende. Le cliché remis par M. Simpson montrait deux insignes qui étaient clairement ceux de la 4./186. Et, au vu de la barre de victoire, il ne pouvait s'agir que de l'appareil de l'Oblt. Otto Hintze posé en catastrophe après combat à Veurne (Furnes) le 1<sup>er</sup> juin 1940. L'insigne sous l'habitacle était celui de l'escadrille et le pingouin sur le capot est le même que sur



**Le Bf 109 démonté, tracté dans les rues d'Ostende. (coll. Jean-Louis Roba)**

# Messerschmitt Bf 109 K-4,



Un des deux premiers groupes à être transformé sur Bf 109 K-4 est le III./JG 77. Cette photo prise en novembre 1944 à Neuruppin nous montre le « 1 blanc » examiné par son pilote le Hptm. Franz Menzel, commandant de la 9. Staffel. Le terrain plutôt boueux a nécessité le démontage des trappes de train additionnelles afin d'éviter des blocages intempêtes ! L'emplacement des quatre boulons de maintien du transformateur de l'horizon artificiel, typique de la version « Karl », est bien visible sous le pare-brise.

Deuxième partie, par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

## LES Bf 109 K-4 AU COMBAT

Le Messerschmitt Bf 109 K-4 étant enfin considéré comme mis au point au début du mois d'octobre 1944, les livraisons aux unités de la Luftwaffe peuvent débuter. Celles-ci sont assurées par une escadre spécialement dédiée, la *Flugzeugüberführungsgeschwader 1* dont les pilotes sont répartis en quatre groupes correspondant à autant de zones géographiques, à savoir le FI.ÜG 1/*Gruppe Nord* basé à Elbing, le FI.ÜG 1/*Gruppe Ost* à Cracovie, le FI.ÜG 1/*Gruppe Süd* à Erding et le FI.ÜG 1/*Gruppe Südost* à Vienne. Les groupes de chasse à rééquiper opérant sur le front Ouest, l'essentiel des vols est

assuré par le *Gruppe Süd* comme le montrent les pertes accidentelles du K-4 W.Nr. 330305 endommagé à 80% à la 3./FI.ÜG 1 Süd le 19 octobre (pilote Richard Pospiech tué) et celle du K-4 W.Nr. 331325 convoyé par la 5./FI.ÜG 1 Süd le 30 octobre (pilote Werner Schwemmer blessé). Les usines Messerschmitt, de leur côté, perdent deux avions avant même qu'ils puissent être réceptionnés par des pilotes de l'armée : le W.Nr. 330319 le 19 octobre à Amberg-Schafhof, dont le pilote Bernhard Galli est blessé, et le W.Nr. 330731 le 25 octobre à Kottendorf ; dans ce dernier cas, le pilote Karl Müller (tué) appartenait au FI.Sonderkdo Ob.d.L., l'unité chargée de tester les appareils avant leur mise en service dans la Luftwaffe.

Messerschmitt Bf 109 K-4 « 1 blanc » du Hptm. Franz Menzel, commandant de la 9./JG 77, Neuruppin novembre 1944.



Le W.Nr. de cet avion est inconnu, le 330204 qui lui est souvent attribué étant en réalité celui du « 13 blanc » qui sera perdu le 1<sup>er</sup> janvier 1945.

# la « Bête de Guerre »



Gros plan sur le côté droit du « 1 blanc » de Menzel (Mentzel). Ce dernier est un ancien des I./JG 77 et I./JG 5 dans le Grand Nord, groupes au sein desquels il a remporté au moins 7 victoires en 1941-1942 avant de devenir instructeur. Il a été rappelé au front à la reformation du III./JG 77.

(toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)

Les deux premiers *Jagdgruppen* choisis pour être transformés sur le nouvel intercepteur perçoivent 75 appareils chacun ; il s'agit des III./JG 27 et III./JG 77 qui ont pour l'occasion été retirés des opérations. Le III./JG 27 touche ses premiers K-4 durant la première quinzaine d'octobre sur l'aérodrome de Köln (Cologne)-Wahn, où l'un de ses « Karl » est perdu sur panne dès le 14 ; il est entièrement rééquipé sur le type à Grossenhain où il déménage le 16 du mois. Quant au III./JG 77 qui revient de Roumanie où il a pratiquement été annihilé, il se reconstitue en personnel et en matériel durant la seconde quinzaine d'octobre sur l'aérodrome de Neuruppin, près de Berlin. Les autres groupes de la JG 27 « touchent » dans le même temps quelques exemplaires pour compléter leur dotation en Bf 109 G-14, ainsi que le III./JG 4 (15 Bf 109 K-4) qui perçoit également une dizaine de Bf 109 G-10. Le 1<sup>er</sup> novembre 1944 et compte tenu des quelques pertes subies sur accidents, la situation des 155 Bf 109 K-4 présents en unités est la suivante : III./JG 4 basé à Alteno : 28 Bf 109 G-14, 15 K-4 et 10 G-10 ; *Stab*/JG 27 à Riesa-

Canitz : 1 G-14/AS et 1 Bf 109 K-4 ; I./JG 27 (idem) : 57 Bf 109 G-14 et 1 K-4 ; II./JG 27 (idem) : 55 Bf 109 G-14/AS et 2 K-4 ; III./JG 27 à Grossenhain : 65 Bf 109 K-4 et 2 G-5 ; IV./JG 27 à Pomssen : 58 Bf 109 G-14 et 4 K-4 ; III./JG 77 à Neuruppin : 67 Bf 109 K-4.

La situation du III<sup>e</sup> Reich est devenue particulièrement préoccupante à ce stade de la guerre. Si l'industrie parvient encore à fournir suffisamment de matériel aux formations du front, elle ne peut plus leur livrer assez de carburant pour le faire fonctionner ! Les bombardements alliés ont en effet fait chuter la production mensuelle d'essence d'aviation de 195 000 tonnes en mai 1944 à seulement 7000 en septembre, un chiffre qui remontera péniblement à 19 000 tonnes en octobre et 39 000 tonnes en novembre. L'entraînement des recrues s'en ressent : alors que les pilotes alliés brevetés effectuent au moins 150 heures de perfectionnement sur la machine à bord de laquelle ils vont combattre, les *Nachwuchs* (jeunots) de la Luftwaffe en comptent tout



Un Bf 109 K-4 de début de série s'apprête à décoller au début de l'automne 1944. L'appareil est en cours de livraison vers une unité opérationnelle comme le montrent la fine bande jaune en arrière de la croix de fuselage et la casserole d'hélice qui n'a pas encore reçu de spirale. Son pilote appartient probablement au Fl.ÜG 1 Süd.

(DR)



## Le musée D-Day Wings de Caen-Carpiquet

Vue d'ensemble du musée. La partie centrale du hangar est occupée par les vedettes que sont la réplique du Spitfire Mk.IX aux couleurs de l'as Johnny Johnson et l'Aeronca L-3 en état de vol.

Par Jacques Druel

### PRÉSENTATION

Si la terre de Normandie est riche de musées consacrés au Débarquement du 6 juin 1944, la grande majorité ne couvrent que les combats terrestres tant ceux-ci ont marqué les esprits. Il manquait donc un lieu dédié aux opérations aériennes et depuis le 19 mai 2021, le D-Day Wings Museum tente de combler ce vide. C'est l'un des grands hangars de l'ancienne base aérienne 720 de Caen-Carpiquet qui abrite les collections présentées au public. La base 720 fut créée en août 1939 et ne servit que quelques mois, avant de passer sous la coupe de la Luftwaffe qui devait l'utiliser comme base arrière pendant la Bataille d'Angleterre. Totalement détruite lors des combats féroces de juin-juillet 1944, elle renaît de ses cendres au début des années cinquante pour devenir Base-École 120, puis 720, chargée de la formation des élèves officiers de réserve de l'Armée de l'Air. Elle ferme définitivement ses portes en 1967, mais les anciens se souviennent encore des « Journées Portes Ouvertes » où il était possible d'admirer T-6 Harvard et autres oiseaux !

Fondé par deux passionnés d'histoire de l'aviation, Philippe Bonneau et Jean-Michel Grinda, le musée adopte une présentation originale de ses collections puisqu'il est possible de monter à bord de certaines machines ou manipuler du matériel terrestre ! Le but recherché est de marier la présentation de pièces historiques à l'expérience que peuvent ressentir les visiteurs au contact réel de ces engins. On peut

donc se payer une balade au sol dans le cockpit d'un fuselage de Typhoon, s'amuser à tirer virtuellement (heureusement !) au canon de 40 mm Bofors, se croire pilote de char Sherman pendant quelques instants, ou bien se prendre pour l'as Johnny Johnson aux commandes de son « Spit ». Les plus petits, minces et courageux pourront tenter l'expérience de se recroqueviller dans une tourelle-boule ventrale de B-17... On comprend aisément que l'expérience devait être un brin stressante en conditions réelles.



Les collections s'articulent donc principalement autour des événements de juin-juillet 1944 et de l'Opération Windsor, qui vit la libération de la base de Carpiquet par les Canadiens affrontant la redoutable 12<sup>e</sup> SS Panzer Division. Pour la partie aviation, il est possible d'admirer quelques pièces peu communes sous nos cieux comme la réplique du Spitfire Mk.IX de Johnny Johnson, une section avant de Typhoon, un splendide Aeronca L-3 en état de vol, une rare collection de tourelles de bombardiers et quelques épaves d'appareils tombés çà et là : queue de F4U Corsair, nez de B-25D, restes de P-38 Lightning, etc. Les amateurs du « vraiment plus lourd que l'air » retrouveront un char Sherman, un canon de 40 mm Bofors ainsi que du matériel allemand comme une Schwimmwagen ou un side-car BMW R-75, sans compter bien d'autres choses.

### LES COLLECTIONS

Comme on peut s'en douter, la majorité des pièces exposées ont une origine multiple. Certaines sont

# MISSION SANS RETOUR

5



Fokker-Doppeldecker im Luftkampf abgestürzt und verbrannt. Flg. Ober. A 218

## La victoire oubliée du MdL Le Cour Grandmaison

Par Christophe Cony

« Biplan Fokker abattu et incendié en combat aérien ».

Les neuf cylindres du moteur rotatif montrent qu'il s'agit d'un Oberursel U.I de 100 HP, ce qui signifie que le chasseur était un Fokker D.II. (toutes les photos : coll. Frédéric Bruyelle)

Les précédents articles de la série « Mission sans retour » (AVIONS n° 235, 237, 238 et 239) vous ont présenté des appareils en bon, voire très bon état. Mais il faut savoir que tel n'était pas toujours le cas... Et, parfois, le vainqueur partageait même le sort funeste du vaincu comme vous le montrent ces deux clichés inédits !

C'est grâce aux résumés des opérations aériennes fournis quotidiennement par le GQG français que nous pouvons identifier ces deux clichés d'origine allemande [1]. Celui du 23 septembre 1916 nous apprend qu'*au cours d'un combat très dur, le maréchal des logis Le Cour Grandmaison (escadrille N 75) est vu par les postes de guet tomber de 3500 m dans les lignes ennemies, les ailes de son appareil se retournant dans sa chute*. Le résumé du lendemain explique dans quelles circonstances cette perte est survenue : *une enquête auprès des postes de 1<sup>re</sup> ligne a permis de préciser les conditions de la chute du Mar. des logis Lecour Grandmaison. L'appareil piquant sur un avion allemand l'aborda et les 2 équipages furent précipités sur le sol dans les lignes ennemies*. Le pilote français, à bord d'un biplan Nieuport monoplace, est d'abord porté disparu entre Coincourt et Xures, au nord de la forêt de Parroy ; l'enquête menée par la Croix-Rouge allemande établira qu'il s'était écrasé à Moncourt, une quinzaine de kilomètres au nord-est de Lunéville.

La victime de l'attaque téméraire de Le Cour Grandmaison est le Lt.n.d.R. Albert Siemann (Siemon), un pilote de chasse attaché à la *Flieger Abteilung* 67, dont le Fokker D.II (un développement biplan du fameux Fokker E.III) a brûlé au sol. Né le 12 octobre 1883 à Drusken en Prusse Orientale, Siemann avait servi au sein de la *Train-Abteilung*

1 avant d'être affecté dans l'aviation. Les archives allemandes mentionnent comme lieu de sa perte Monhofen in Lothringen, en Moselle occupée, c'est-à-dire Moncourt en français... Cette victoire homologuée vaudra à son auteur une citation posthume à l'ordre de l'armée par ordre du 17 octobre 1916 ; elle n'est pourtant jamais créditée par les historiens au maréchal des logis Le Cour-Grandmaison, pas plus qu'à son escadrille la N 75 !

Né le 6 juin 1890 à Vertou, en Loire-Inférieure (aujourd'hui Loire-Atlantique), Adolphe Le Cour-Grandmaison s'était engagé pour la durée de la guerre le 6 août 1914 ; incorporé au 16<sup>e</sup> régiment de dragons, il y était successivement passé brigadier puis maréchal des logis. Transféré dans l'aviation comme élève-pilote en septembre 1915, il avait obtenu à Avord le brevet militaire n° 2175 le 28 décembre de la même année avant d'être affecté le 27 juin 1916 à la N 48, une escadrille stationnée à Lunéville et qui dépendait du détachement d'armée de Lorraine. Son transfert à la N 75, toujours sur le même terrain, datait du 16 août 1916.

FIN

L'auteur tient à remercier pour leur aide MM. Frédéric Bruyelle, Rainer Absmeier et Jörg Mückler, sans qui cet article n'aurait pu être écrit.

[1] Ils ont été pris par la section photo de l'*Artillerie-Fliegerabteilung* 218, ou AFA 218, qui deviendra le 17 janvier 1917 la FA(A) 218.

# Piaggio P-108



## la « Forteresse volante » italienne

Le prototype du Piaggio P.108B (MM 22001) photographié sur le terrain de Pontedera durant l'hiver 1939-1940.

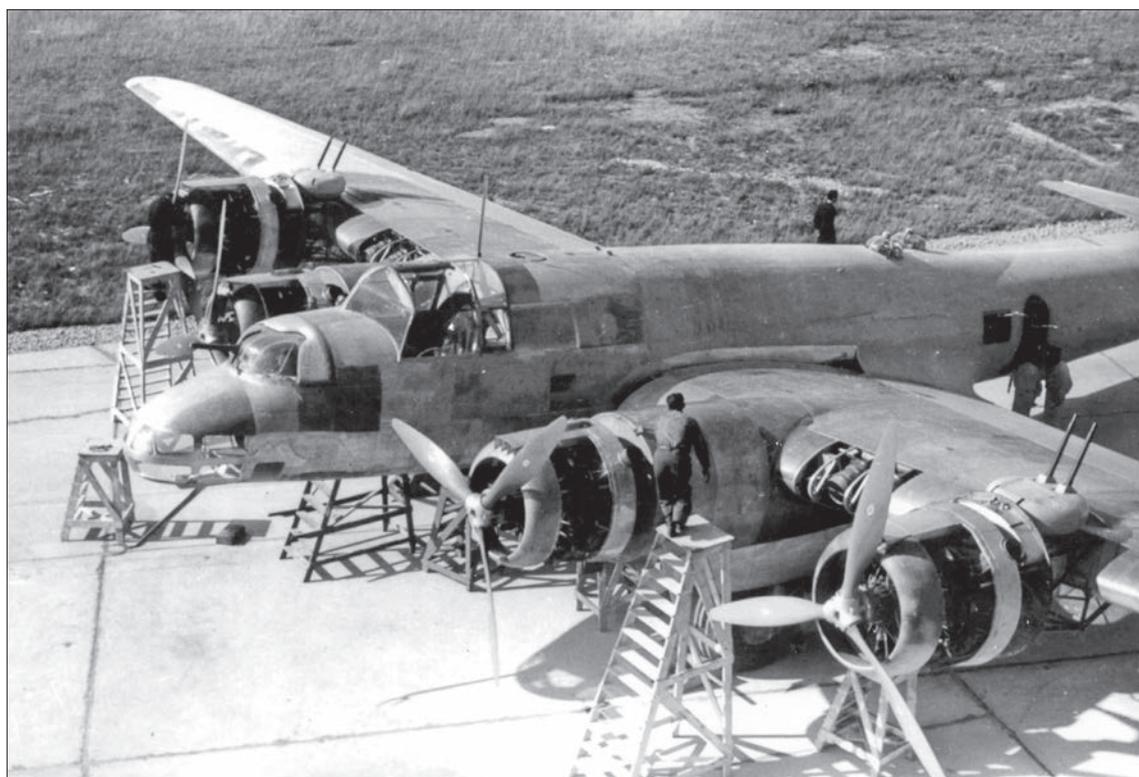
Par Luigino Caliaro et Christophe Cony (profils et plans d'Angelo Brioschi (†) ; traduction du texte original par Jacques Druel)

Le Piaggio P-108B (*bombardiere* : bombardier) fut le seul bombardier stratégique à entrer en service dans la Regia Aeronautica pendant la Seconde Guerre Mondiale. L'appareil fut conçu par l'ingénieur Giovanni Casiraghi à partir de spécifications lancées en 1938 par le ministère qui souhaitait l'acquisition par la Regia Aeronautica d'un nouveau bombardier destiné à équiper un *Gruppo da Bombardamento a Grande Raggio* (groupe de bombardement à longue distance) en 1941. Ce plan faisait partie d'un programme de réorganisation et rénovation de la force de bombardement connu sous le nom de « Plano R ».

De nombreux constructeurs de la péninsule répondirent à cette demande. Parmi eux CRDA (*Cantieri Riuniti dell'Adriatico*) avec le Cant Z.1014, Caproni avec le Ca.204 et le trimoteur Ca.211, FIAT avec le G.30B et SAI avec le S.404, ainsi que Piaggio qui proposa le projet P.112, pratiquement identique

au P.108 de série. Il est intéressant de noter que Piaggio travaillait depuis plusieurs années sur des concepts de bombardiers multi-moteurs, le quadrimoteur P.50 de l'Ing. Pegna pouvant être considéré comme le prédécesseur direct du P.108.

Ci-contre et page suivante en haut : le MM 22001 en cours de montage sur l'aérodrome de Villanova d'Alberga en octobre 1939, la piste de Finale Ligure étant trop courte pour le premier vol du bombardier. Seul le prototype a été construit à Finale Ligure, tous les autres appareils l'étant à l'usine de Pontedera.



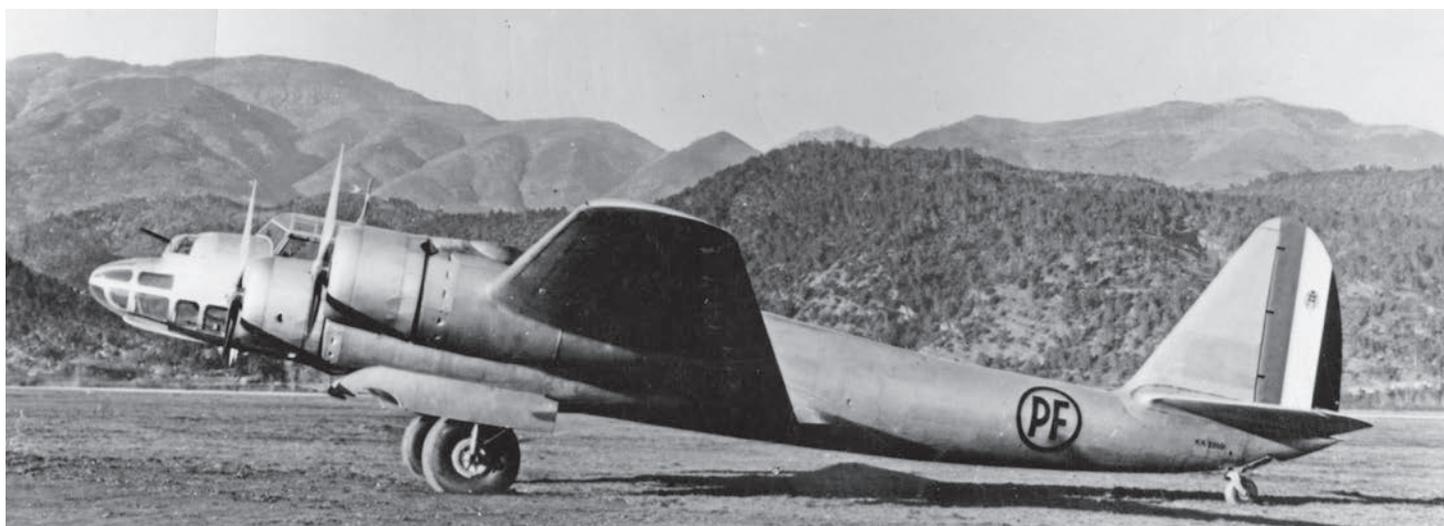


Au terme de la simple évaluation technique des différentes propositions, l'offre jugée la plus intéressante fut celle de CRDA avec son Z.1014, mais sous la pression conjuguée des politiques et de la situation internationale, la Regia Aeronautica décida que le projet Piaggio pourrait être disponible bien plus rapidement et offrir des performances similaires à celle du Cant Z.1014, à la condition de modifier certaines caractéristiques dont les moteurs qui devaient être changés. En conséquence, le concours fut annulé et fut remplacé par un nouveau dont les caractéristiques et performances demandées étaient améliorées. De nouveau Caproni et CRDA soumissionnèrent avec des offres plus performantes de leurs précédentes études, mais finalement la décision fut prise de lancer la production du modèle

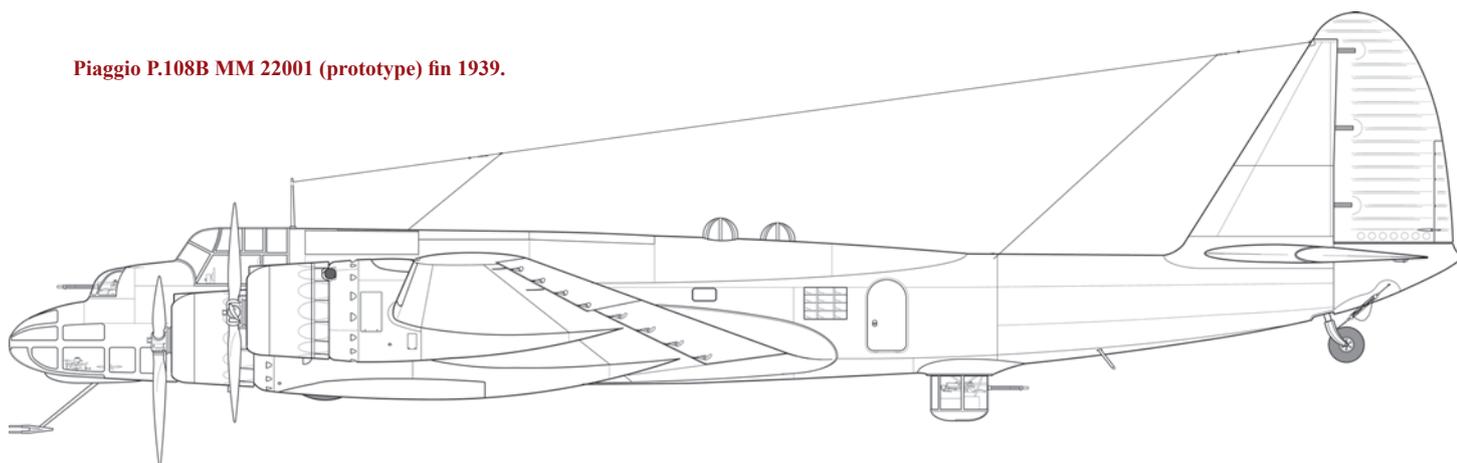
Piaggio qui, même s'il n'offrait pas les meilleurs résultats sur le papier, avait l'avantage de pouvoir être mis en production bien avant ses concurrents. Les Ca.204 et Z.1014 étaient en effet équipés de moteurs en étoile Alfa Romeo 135 dont le développement rencontrait de nombreux problèmes. Malgré une situation qui comportait encore pas mal d'incertitudes, la Regia Aeronautica plaça donc en juin et novembre 1939 deux commandes pour un total de douze exemplaires du P.108B (B pour *bombardiere*), motorisés avec des Piaggio P.XI en attendant l'arrivée des Piaggio P.XII définitifs.

Le dessin final du nouveau bombardier montrait un quadrimoteur avec un équipage de six ou sept aviateurs, au fuselage cantilever et à l'empennage

**Le premier prototype, prêt pour son vol initial. Les lettres PF dans un cercle indiquent un avion Piaggio construit à Finale Ligure. L'avion est encore aluminium avec seulement le drapeau italien peint sur la queue, une livrée qu'il ne va pas garder longtemps.**



**Piaggio P.108B MM 22001 (prototype) fin 1939.**



# René Rubin



Seconde et dernière partie, par Jean-Jacques Leclercq et Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

## un as

### LE GROUPE DE CHASSE « LAFAYETTE » SUR CURTISS P-40

Après la victoire des alliés, il est décidé que l'aviation d'AFN sera mise en sommeil pendant quelques mois, le temps pour l'état-major français de négocier

le rééquipement en matériel américain. Il n'est donc pas prévu pour le GC II/5 de vols avant de nombreuses semaines. Mais un « miracle » va se produire. Le 15 novembre, le colonel américain Harold Willis, appartenant à l'état-major du général Eisenhower, est en visite à Casablanca. À sa grande surprise, il découvre sur le terrain les Curtiss H-75 dont

Tout un symbole ! Les avions américains remplacent les français... Au premier plan de ce cliché pris à Port Lyautey juste après le débarquement allié figure le P-40F s/n 41-14270 *Belchin' Bessie* du 33rd FG, avec derrière lui l'épave d'un D.520 de la Flottille 1F de l'Aéronautique navale. Ce sont des Curtiss du 33rd FG qui vont en effet rééquiper le GC II/5. (USAF/NARA)



Curtiss P-40F-5 Warhawk s/n 41-14332 (?) « 4 bleu » du Lt René Rubin, 2<sup>e</sup> escadrille du GC II/5 « Lafayette », Thélépte janvier-février 1943.  
(profil probable)



## aussi brave que modeste

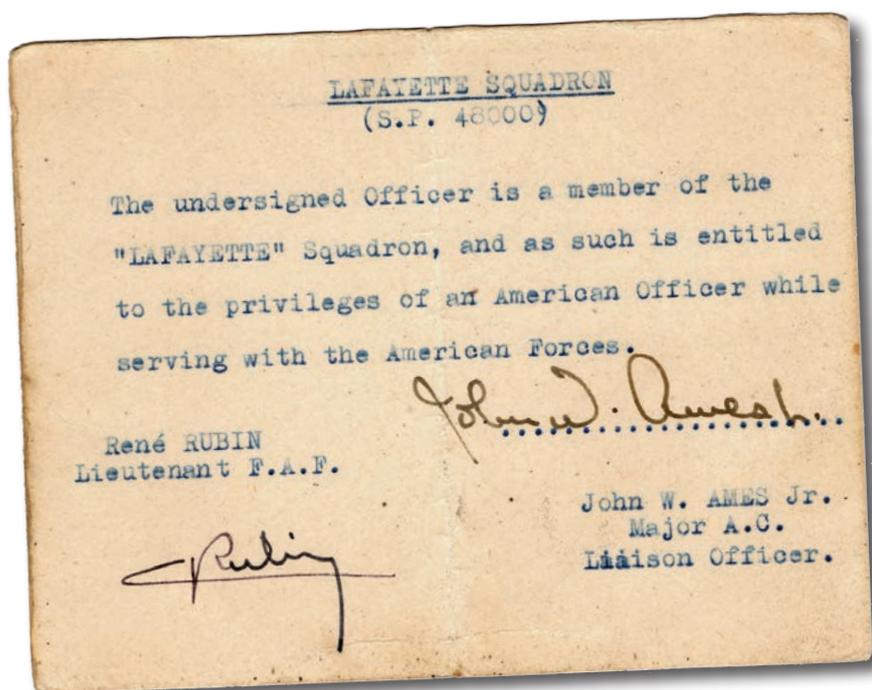
certains sont ornés de la tête de sioux de la Spa 124 « Lafayette ». Il est stupéfait car cet insigne est celui de l'escadrille des volontaires américains à laquelle il a appartenu pendant la Grande Guerre ; il en est d'ailleurs le créateur du dessin définitif. Immédiatement, il promet au groupe qu'il sera le premier à être rééquipé en avions américains et à reprendre la lutte contre les Allemands...

Willis tient parole et parvient à convaincre Eisenhower. C'est le 33rd *Fighter Group*, arrivé à « Casa » le 13 novembre, qui reçoit l'ordre de céder 25 de ses Curtiss P-40F Warhawk au « Lafayette », ceux du 59th *Fighter Squadron*. Dès le 24, tous les pilotes font des « amphis-carlingue » sur la piste, des instructeurs leur donnant toutes les indications nécessaires. Les « lâchés » se font sur six avions du groupe américain. Pour René, c'est le 25 avec un vol d'une heure et dix minutes sur le n° 291 (P-40F s/n 41-14291). L'adaptation à ce nouveau chasseur est facilitée par le fait qu'il est une évolution à moteur en ligne du Curtiss H-75. Dans les jours et semaines qui suivent, les sorties en P-40 alternent avec celles en H-75 ; René effectue même un vol sur le Dewoitine D.520 codé « 18 » le 26. Le 30 novembre, il vole sur le P-40F-5 s/n 41-14317 [1], du 3 au 10 décembre sur le P-40F-5 41-14346 *Lil' Rebel*, le 13 sur le P-40F 41-14256 [2], le 23 sur le P-40F 41-14267 et enfin à partir du 24 décembre sur le P-40F-5 s/n 41-14332 qu'il pilote six fois jusqu'au 2 janvier 1943 et qui devient vraisemblablement son appareil personnel.

Si les entraînements s'intensifient, c'est que le groupe a été désigné pour participer à la campagne de Tunisie. En effet, de durs combats s'y déroulent, les forces allemandes essayant de progresser vers l'Algérie. L'ensemble des pilotes est équipé de tenues de vol américaines, les aviateurs US allant même jusqu'à donner à chaque Français leur ceinturon auquel pend un énorme Colt 45 ! Pour les hommes du GC II/5, c'est un peu la période de l'opulence car, avec l'armée américaine, tout est à profusion...

[1] Futur « 7 blanc » de l'A/C Marcel Verrier à la Spa 124.  
[2] Futur « 6 bleu » du Sgt Gisclon à la Spa 167.

**L'attestation délivrée par les forces américaines aux pilotes du « Lafayette ».**  
(toutes les photos : coll. Alain Rubin, sauf autre mention)



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



Quatrième partie, par Geoffrey Bussy

**Le Singapore III K4577 à Felixstowe en 1935, où il fut utilisé par le MAEE pour divers tests d'armement et d'équipements.**  
(toutes les photos : coll. Geoffrey Bussy, sauf autre mention)

## UNE COMMANDE, ENFIN !

Short fut enfin récompensé de ses efforts et obtint en août 1933 une commande pour quatre Singapore destinés à la RAF (matricules K3592 à K3595). Ce

n'était que le deuxième quadrimoteur à entrer en service opérationnel au sein de la RAF, le premier ayant été le bombardier Handley Page V/1500 fin 1918. Le modèle répondait à la fiche-programme R.3/33 et fut désigné Short S.19 Singapore III.

**Le Singapore III K4580 en fin de construction à Rochester.**

