

# SPAD VII

Sous la direction de Didier Massuard, accompagné d'une équipe au savoir-faire exceptionnel, six SPAD VII, fidèles dans leurs moindres détails à ceux produits par l'usine bordelaise de Marçay, sont en cours de fabrication en Touraine. Reportage au cœur d'un projet tenant autant de la passion aéronautique que de l'artisanat de luxe.

Reportage  
Didier  
Lecoq

Sauf mention contraire,  
toutes les photos © Didier Lecoq et  
Classic Aéronautique Service

**F**in avril, dans les ateliers de **Classic Aéronautique Service (CAS)** à Orbigny, dans le sud-est de la Touraine, le fuselage du premier Spad VII rencontre, pour la première fois, son moteur Hispano-Suiza V8 de 180 CV. C'est une étape essentielle, même s'il ne s'agit encore que d'une maquette du moteur.

Autour de Didier Massuard, patron de **Fox Aviation Historique** et maître d'œuvre du projet, se trouvent Patrick Siegwald, le maître des lieux, et son équipe (Jérémy Durand, Quentin Bazille et Cyril Pintat);

**FOX**  
AVIATION HISTORIQUE



Jacques Buchoux et Christophe Fillette qui ont accompagné le moteur depuis la Sarthe; et Jean-Michel Mousnier aéronautique, impatient d'imaginer son travail sur le capotage du moteur.

linier de *Métal Avia*, en Maine-et-Loire, le carrossier aéronautique, impatient d'imaginer son travail sur le capotage du moteur.

L'aventure a débuté il y a six ans, en 2016. Didier Massuard est promoteur immobilier, mais pas seulement car, côté cœur, il est pilote de Stampe mais aussi de voltige, aux commandes de son Cap 21. C'est par le Stampe qu'il a rencontré Patrick Sie-

La modélisation 3D réalisée à partir des plans et des innombrables relevés effectués par l'équipe de **Classic Aéronautique Service**. Dans le détail, chaque pièce à fabriquer est modélisée et accessible.

3D modelling based on the plans and countless measurements made by the Classic Aéronautique Service team. In detail, each part to be manufactured is modelled and accessible.



# La production relancée



## Une commande est passée pour six SPAD, donc cinq sont réservés à la vente

gwald. Le second bichonne les avions du premier. L'ancien mécanicien d'Air France, installé à Orbigny depuis plus de vingt ans, est connu pour son travail sur les avions anciens avec une trentaine d'avions qu'il a reconstruits entièrement ou en partie, du Blériot XI aux Sopwith Camel en passant par des *Tiger Moth*, des Stampe SV4, un Potez 25, et bien d'autres encore. Patrick Siegwald est connu pour ne pas faire de concession sur la qualité et sur la fidélité de ses reconstructions.

Vient le jour où Didier Massuard demande à Patrick Siegwald : « Et si tu avais un avion à construire, lequel ferais-tu ? » Ce dernier a répondu tout de go : le Spad VII. « Pour nous, c'est le premier chasseur, l'avion des as ». Après un temps de réflexion, Didier Massuard lui passe commande de trois Spad VII, dont deux destinés à la vente. « Mais vu l'investissement, en outillage notamment, nous sommes passés à six ».

Il s'agit bien de construction. Hormis des instruments comme le compte-tours ou l'altimètre qui sont d'origine, tout est neuf, à l'identique, en utilisant les mêmes matériaux qu'en 1918, ainsi que

que celle retenue à l'origine. Didier Massuard et le motoriste ont opté pour un moteur neuf, pour des raisons de fiabilité et de puissance.

Le choix final s'est arrêté sur le Spad VII C1 de 1918 correspondant au modèle fabriqué à Bacalan (un quartier de Bordeaux) et en région parisienne par



# FACE À LA RUSSIE LA FRANCE MONTE LA GARDE

Le 1<sup>er</sup> mars dernier, un détachement du 27<sup>ème</sup> bataillon de chasseurs alpins posait les pieds en Roumanie, afin de garantir la frontière nord de ce pays face aux menaces d'avancées de l'armée russe en Ukraine. L'histoire bégaye. Il y a un siècle, l'armée française et son aviation montaient déjà la garde sur la frontière roumaine pour protéger ce pays de l'expansionnisme de la jeune Russie soviétique qui, malgré le chaos de la guerre civile, ambitionnait déjà de restaurer les frontières de l'ancien empire des Tsars en écrasant l'Ukraine indépendante et en menaçant les frontières de ses voisins.

## 1916-1918

### LA ROUMANIE ENTRE VICTOIRE ET DÉFAITE

David  
Méchin

Le Royaume de Roumanie s'est constitué en 1859 au détriment de l'Empire Ottoman, par l'union de deux de ses provinces, la Valachie et la Moldavie. Cependant, nombre de populations roumanophones restent sous la souveraineté des deux autres grands empires de la région, l'Autriche-Hongrie qui possède la Transylvanie, et la Russie qui possède la Bessarabie, c'est-à-dire la partie de la Moldavie historique délimitée par le fleuve Dniestr.

Quand éclate la Première Guerre mondiale, la Roumanie reste neutre tout en étant courtisée à la fois par les Empires Centraux qui lui font miroiter la Bessarabie Russe, que par les puissances de l'Entente qui lui promettent la Transylvanie. Le gouvernement roumain se laisse tenter par une alliance avec ces derniers et entre en guerre le 27 août 1916. Son armée dispose à ce moment-là d'une petite aviation militaire comprenant 97 pilotes brevetés et une quarantaine d'appareils français achetés en 1915 (Farman, Morane, Blériot et Voisin), dont seulement 24 sont en état de vol à l'été 1916. Ils vont appuyer de leurs reconnaissances et de quelques

Un Morane parasol roumain présenté au public le 9 mai 1916 lors des cérémonies de la fête de l'indépendance. Il fait partie du lot de la quarantaine d'appareils achetés en France suite à la mission d'achat de janvier 1915 confiée au prince Georges Valentin Bibesco, président de la ligue nationale aérienne roumaine. Le 27 août 1916, lors de l'entrée en guerre de la Roumanie, sa force aérienne comprenait huit Maurice Farman MF XI, cinq Blériot XI, quatre Morane Saulnier Parasols LA, quatre Voisin L, un Henri Farman HF 20, un Caudron G.3 et un Aviatik. (Coll. Méchin)

A Romanian Morane parasol presented to the public on 9 May 1916 during the Independence Day ceremonies. It was one of the forty or so aircraft purchased in France following the January 1915 purchase mission entrusted



# Roumanie 1919



bombardements l'offensive roumaine qui franchit les cols des Carpates et tente d'envahir la Transylvanie. Mais cette attaque est tout sauf une surprise pour les Empires centraux qui se sont déjà organisés sous la direction de la 9<sup>ème</sup> armée allemande du général Erich von Falkenhayn parfaitement informé des préparatifs roumains. Par une vigoureuse contre-offensive coordonnée avec des troupes bulgares qui attaquent depuis le sud, les armées allemandes et austro-hongroises ont tôt fait de repousser l'offensive puis d'envahir tout le sud du pays, c'est-à-dire la région de la Valachie.

Face à cette débâcle, la France envoie alors une mission militaire confiée au général Henri Berthelot qui a pour mission de conseiller et de réorganiser l'armée roumaine. Elle rejoint la Roumanie après un long périple à travers la Russie tsariste (toujours belligérante du côté de l'Entente), via les ports de Mourmansk ou d'Arkhangelsk. Dirigés par le lieutenant François de Vergnette de Lamotte, plusieurs aviateurs sont du voyage et ont avec eux tout un lot d'appareils. La situation est cependant bien compromise quand les pilotes français posent le pied en Roumanie le 15 octobre 1916 puisque la capitale Bucarest, bombardée par des Zeppelins et les bombardiers bimoteurs allemands, devra être évacuée le 6 décembre 1916.

L'armée roumaine abandonne les deux tiers de son pays et se replie au nord, en Moldavie, pour organiser un front défensif en se joignant aux troupes

d'observation, une sur Caudron G.4 pour les longues reconnaissances et une sur des Breguet-Michelin de bombardement, pour un total théorique de 72 appareils en ligne<sup>1</sup>. Les Empires centraux, qui peuvent faire main basse sur d'importantes richesses en blé et en pétrole, ne parviendront pas cependant à briser la résistance de l'armée roumaine qui repousse une violente offensive lors de la bataille de Mărășești entre le 6 août et le 8 septembre 1917.

#### Révolution russe et basculement

Tout le problème pour les Roumains vient de l'allié Russe, que trois années de guerre ont laissé exsangue, et dont les troupes sont de moins en moins motivées dans un contexte de déliquescence du pouvoir. Le Tsar de Russie est contraint à l'abdication le 2 mars 1917 et un gouvernement provisoire dirigé *de facto* par l'avocat Alexandre Kerenski mène difficilement l'Empire Russe, car il doit composer avec des assemblées locales, les *Soviets*, qui s'érigent dans toutes les provinces. Maintenant le pays dans la guerre, le gouvernement Kerenski organise au mois de juillet 1917 une offensive qui tourne au fiasco et entraîne sa chute. Les désertions se multiplient et, profitant de l'agitation, les bolcheviques de Lénine s'emparent du pouvoir le 7 novembre 1917 dans les villes de Moscou et Petrograd, étendant ensuite progressivement leur contrôle sur une partie de l'empire russe qui bascule dans la guerre civile opposant

Deux Nieuport 11 et un Farman F40 de l'aviation roumaine en 1917. Ces appareils, livrés par la France, sont à cette époque largement périmés selon les critères du front occidental. (Coll. BDC)

Two Nieuport 11s and a Farman F40 of the Romanian Air Force in 1917. These aircraft, delivered by France, were at that time largely obsolete by Western Front standards.

Les restes calcinés du Potez 637 n° 36 (C-620) qui s'abat le 24 mars 1940 entre les lignes françaises et allemandes près de la frontière, à Omersviller au lieu dite Weltersboesch. Les troupes allemandes ont réalisé une sépulture provisoire pour le corps du sous-lieutenant Bruguerolles. L'adjudant Léo Barbier, seul survivant du combat, rejoindra les FAFL en 1942 et sera tué le 15 octobre 1943 près de Smolensk alors qu'il sert au groupe Normandie. (Col. Cornaz)

The charred remains of Potez 637 No 36 which crashed on 24 March 1940 between the French and German lines near the border at Omersviller in the place known as Weltersboesch. The German troops made a temporary burial for the body of Second Lieutenant Bruguerolles. Warrant Officer Leo Barbier, the only survivor of the battle, joined the FAFL in 1942 and was killed on 15 October 1943 near Smolensk while serving with the Normandie group.



Le 31 mars, enfin, le premier Bloch 174 (n° 31) fait un passage à Auzainvilliers. L'équipage du capitaine Bertaux est harcelé de questions et annonce que trois Bloch arriveront à Saint-Dizier dans les prochains jours. L'enthousiasme est total : « Il paraît que ce sont des avions épantants et tout le monde se réjouit ».

La journée du 2 avril débute par une mission du lieutenant Fourquet, du sous-lieutenant Laneuze et du sergent-chef Krief (Potez 637 n° 30) à Coblenze ; puis les échelons roulants et volants prennent la direction de Saint-Dizier. Le groupe ne compte plus

que quatre Potez 637 (n° 30, 34, 37 et 40) et quatre Potez 63.11 (n° 155, 186, 183 et 169). Dans les jours qui suivent, le groupe prend ses quartiers et s'installe en partie dans le village de Valcourt malgré certaines difficultés avec les habitants. Quelques vols d'entraînement sensuivent et le 7 avril c'est le grand jour : les Bloch arrivent !

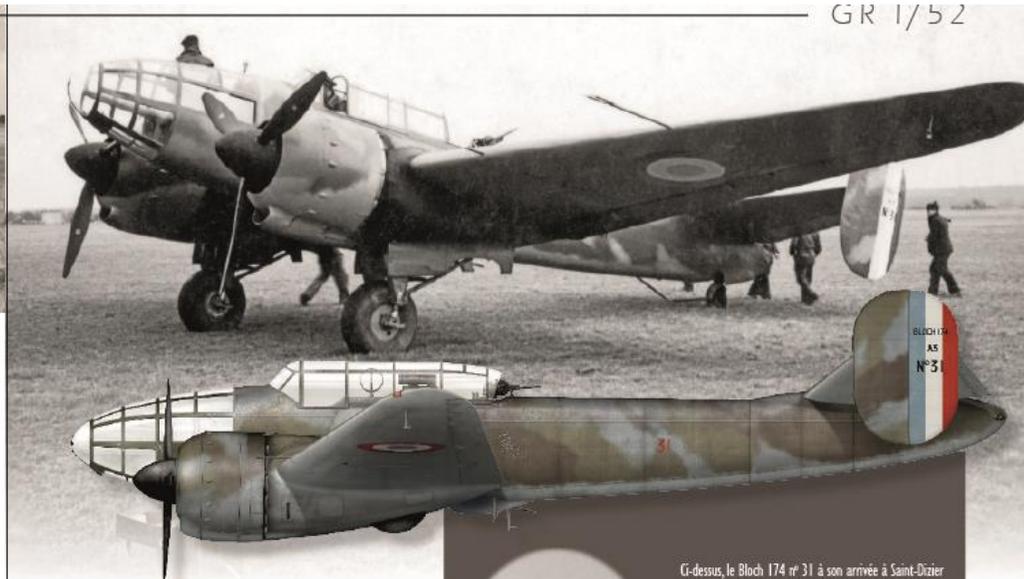
En provenance de Marignane, trois équipages se posent à Saint-Dizier, accompagnés d'un Potez 650 rempli de matériel : Bloch 174 n° 40 : sous-lieutenant Février, adjutants Petot et Varet ;

After being repaired following its accident on November 8th 1939 Potez 637 No 38 (C-629) returned to the 2nd squadron. On 28 April it had to be conveyed to Nancy for the installation of its armour plates. Staff Sergeants Fourrier and Husson had a breakdown during the flight and had to make an emergency landing at Nancy. The aircraft was moved and sent to the ARAA in Toulouse. The GR 1/52 seems to apply the regulation on the application of fuselage markings of 21 December 1939 only very late. As an example, we have trace of their painting that on February 19th that the Potez 637 no 34, to note that this aircraft was represented several times carrying the badge of the 1st squadron, it was obviously not the case.



Après avoir été réparé suite à son accident du 8 novembre 1939, le Potez 637 n° 38 (C-629) retrouve la 2<sup>ème</sup> escadrille. Le 28 avril 1940, il doit être convoyé à Nancy pour l'installation de ses plaques de blindage. Les sergents-chefs Fourrier et Husson connaissent une panne durant le vol et se posent en catastrophe à Nancy. L'appareil sera récupéré et envoyé à l'ARAA de Toulouse. Le GR 1/52 ne semble appliquer que très tardivement le règlement d'application des cocardes de fuselage du 21 décembre 1939. À noter que cet appareil a été représenté à plusieurs reprises portant l'insigne de la 1<sup>ère</sup> escadrille, ce n'était pas le cas. (Col. Ledet et photo Gillon, coll. SHD Prof. Y. Le Gal ©)

(Col. Ledet et photo Gillon, coll. SHD Prof. Y. Le Gal ©)



## « Il paraît que ces avions sont épantants... »

n° 31 : adjudant Guyot, lieutenant Brabant, sergent-chef Brunel ; n° 30 : lieutenant Guillochon, capitaine Ruas, sergent Husson.

Les appareils sont préparés jusqu'au 10 avril. Entre-temps, le groupe apprend le 9 que le colonel de Vitrolles va être muté auprès du général Georges et doit être remplacé à la tête du groupe.

Le 11 avril se déroule la première mission d'un Bloch 174 (n° 31). L'adjudant Petot, le lieutenant Brabant et l'adjudant-chef Mougel prennent la direction de Trèves et Wintersdorf au Nord. À 8 000 mètres, trois BF 109 tentent une attaque par surprise mais sont immédiatement semés grâce à la vitesse du Bloch et 150 photos sont ramenées à bon port. La journée est aussi marquée par l'accident de l'adjudant Guyot à bord du Potez 637 n° 32. En mission d'entraînement au vol rasant « Il joue au bûcheron » en fauchant un arbre. Le Potez encaisse et peut rentrer malgré des commandes faussées. Le commandant polonais Peszke arrivée la veille et dont c'était le premier vol au groupe est enthousiasmé par la solidité de l'avion (voir encadré) !

À partir du 13 avril, le commandant Faye prend la direction du groupe qui doit couvrir l'ensemble



Gr-dessus, le Bloch 174 n° 31 à son arrivée à Saint-Dizier le 7 avril en provenance de Marignane avec l'adjudant Guyot, le lieutenant Brabant et le sergent-chef Brunel. Flamant neuf ou presque, l'appareil est entièrement armé et la cocarde de fuselage ne semble pas appliquée. Après quelques jours de préparation, les Bloch sont prêts à mener leurs premières missions de guerre en territoire allemand. Le 20 avril, le n° 31 décolle avec un des deux autres équipage transformé : les sous-lieutenants Jules Février et Pierre Laneuze (en médaillon ci-dessous) et l'adjudant-chef Jules Mougel. Après un peu plus d'une trentaine de minutes de vol et malgré les performances de leur nouvel appareil, ils sont surpris par des BF 109 de la II/JG 51. D'après des témoins, l'appareil prend feu immédiatement et se désintègre avant de commencer à piquer. Seul l'adjudant-chef Mougel réussit à s'extirper de l'avion mais son parachute est en feu. Le Bloch s'écrase près de Lorquin en Moselle et les corps des trois Français seront transportés à l'hôpital militaire de la ville. Nous n'avons malheureusement pas pu retrouver de cliché de Jules Mougel.

(Photo © Cugnot d'après négatif original. Médaillons, Historique du GR 1/52, coll. SHD Prof. Y. Le Gal ©)

Le lendemain, une première mission est réalisée à l'aube sur Bingen et Kreuznach (Bloch n° 37, adjudant Guyot, sous-lieutenant Poulard, et sergent-chef Krief) et rentre sans encombre après 2 h 10 de vol. À 10 h 20, les sous-lieutenants Jules Février et Pierre Laneuze et l'adjudant-chef Paulin Mougel décollent à bord du Bloch 174 n° 31 pour une mission photographique à haute altitude dont les

# D.520 de la Libération



Au tout début de l'année 1945, l'armée de l'Air constitue à Toulouse un centre d'instruction afin de remettre à niveau les pilotes provenant du territoire métropolitain et n'ayant, pour beaucoup, pas volé depuis deux ans. Les D.520 sont mis à contribution pour la formation à la chasse.

Lionel  
Persyn

Si peu d'archives ont survécu sur cette unité d'instruction, tant en ce qui concerne ses attributions que son mode de fonctionnement précis, il est néanmoins relativement aisé de comprendre son rôle, sachant qu'elle n'est évidemment pas engagée en opération. Tentons ici d'évoquer au mieux ce Centre d'instruction et d'application de chasse et de bombardement (alias CIACB) mis sur pied à Toulouse-Francazal dans les premiers jours de l'année 1945.

## Nécessité fait loi

Les origines du CIACB, en ce qui concerne la partie chasse, sont à rechercher du côté du groupe de chasse FFI Doret et de son successeur le GC 2/18

l'exception des pilotes d'usine qui ont pu continuer à voler après novembre 1942 et l'embarquement de la zone libre, tous les pilotes militaires restés en métropole n'ont pas pris l'air depuis au moins deux ans, sans parler de tous ceux dont la formation a été interrompue. Il est donc nécessaire de leur remettre, voire de leur mettre, le pied à l'étrier afin de les rendre opérationnels. Jusque-là, cette remise à niveau s'est effectuée en unité mobilisant à la fois du personnel et du matériel aux dépens des missions assignées.

De là vient donc l'idée de la création du CIACB qui doit permettre aux unités opérationnelles de se délester de cette charge.

Comme son nom l'indique, le CIACB concerne également le bombardement pour lequel la situa-

# Le CIACB où l'école Toulousaine



Courant décembre 1944, le capitaine Bernard Fuchs, pilote FAFL sur Spitfire dans la RAF, compagnon de la libération depuis le mois de novembre et qui fut également instructeur à la *Fighter Leader School*, est lâché sur Dewoitine D.520 à Francazal au GC 2/18 *Saintonge*. Il devient alors le commandant du CIACB et emmène avec lui deux pilotes très expérimentés : le lieutenant Jean Touret et le sous-lieutenant Georges Tulle qui deviennent les premiers moniteurs de l'unité.

## Avec trois bouts de ficelle...

À sa création, le CIACB ne dispose pas de matériel en propre et il va donc falloir le lui constituer au fur et à mesure. Sachant que la dotation du GC 2/18 est

considérée comme complète et que des Dewoitine continuent à être remis en état à la SNCASE, les premiers vols du lieutenant Touret sont les contre-réceptions des D.520 n° 572 et 656 dès le 4 janvier. Ils sont suivis dans le courant du mois par les n° 625, 603, 602, 507 et 474. Le Nord 1000 n° 17 venant du GC 2/18 est également affecté et sera bien utile en tant qu'avion de liaison et pour les reprises en main. Ce peu de matériel permet de commencer les vols d'instruction à partir du 15 janvier, avec au programme des entraînements à la patrouille serrée et à la formation de combat. Les choses s'arrangent encore en février avec les sorties d'usine des D.520 n° 40, 867, 667 et 581 et la mise à disposition d'un second Nord 1000 (le n° 43, qui va remplacer le n° 17 accidenté, voir plus loin), ainsi que du Caudron

Le D.520 n° 791 codé 10. Versé au groupe Doret fin septembre 1944 (voir LES AILES n° 3 p. 47) il passe au GC 2/18 où il reste trop peu de temps pour recevoir les nouveaux codes d'escadrille. Il est ensuite reversé au CIACB. Jean Babut pose devant lui à Châteauroux, peut-être lors de son transfert vers Tours. Cet appareil sera transformé en D.520 double-commande. (Photo Babut)

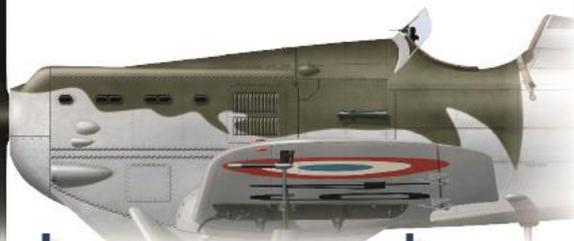
D.520 No 791 coded 10, was transferred to the Doret group at the end of September 1944 and was transferred to GC 2/18 where it remained for too short a time to receive the new squadron codes. He is then transferred back to the CIACB.

Le D.520 codé 37 sortant flambant neuf de la SNCASE, vraisemblablement à la fin de l'année 1944 ou au tout début 1945 et qui sera directement affecté au CIACB. Il est à l'heure actuelle impossible de faire une corrélation certaine entre les numéros de série et les codes SNCASE des D.520 produits à partir de la fin décembre 1944, à quelques exceptions près. Néanmoins, si l'on se fie à l'ordre de sortie de ces appareils, il pourrait s'agir du n° 507. (Col. Comas)

The D.520 coded 37, which came out of SNCASE as a brand new aircraft, probably at the end of 1944 or at the very beginning of 1945, and which was directly assigned to the CIACB. It is currently impossible to make a precise correlation between the serial numbers and the SNCASE codes of the D.520 produced from the end of December 1944, with a few exceptions. However, based on the release order of these aircraft, it could be No. 507.



Aviateur non identifié (qui ne semble pas être pilote) pose sur l'aile d'un D.520 qui, vu sa peinture et son état, provient vraisemblablement du GC 2/18. (Col. Comas)



# 1938

## Le malentendu de Munich

Matthieu Comas

Depuis de nombreuses années, des Dewoitine 500 et 501 ainsi que des Potez 630 sont connus pour porter un étrange bariolage en dent de scie sur fond aluminium. Originales autant que surprenantes, ces peintures sont rapidement apparues dans la littérature aéronautique sous le nom de schéma de Munich. Qu'en est-il réellement ?

Les premiers Potez 630 en escadrille d'expérimentation à Reims à la fin de l'été 1938. Le bariolage 1938 a été appliqué sans réelle régularité d'un appareil à l'autre avec des zigzags sur le fuselage et de l'ondulé sur les capots moteurs. Au premier plan, le n° 9 (X-521 puis C-521) qui sera par la suite affecté au GC II/3.

(Coll. Joanne)

The first Potez 630s in an experimental squadron at Reims in late summer 1938. The 1938 point scheme was applied without any real regularity from one aircraft to another with zigzags on the fuselage and corrugations on the engine cowls. In the foreground, No 9 (X-521) which was later assigned to GC II/3.

**S**chéma de Munich ou camouflage de Munich. Ces dénominations « d'origine non contrôlée », qui n'apparaissent dans aucun document officiel et dont il est même difficile de tracer l'origine font évidemment référence à la crise des Sudètes qui se déroule à partir du printemps 1938. Le paroxysme est atteint avec la mobilisation partielle de nos armées le 23 septembre avant de finalement aboutir aux accords de Munich signés le 30 septembre et validant le démantèlement de la Tchécoslovaquie au profit de l'Allemagne nazie. Disons le tout de suite, mis à part le fait qu'il soit appliqué grosso modo à la même période, ce schéma n'a dans le fait peu de chose à voir avec la mobili-

sation de 1938 pas plus qu'avec la crise des Sudètes ou les accords de Munich<sup>1</sup>. Dit autrement, ce n'est pas parce que la crise est là qu'ils sont appliqués. En réalité ce schéma s'inscrit dans la volonté beaucoup plus large de donner en 1938 un simili-camouflage aux appareils présents en unités de chasse alors que les appareils étaient jusque là aluminium. Il en résultera des expérimentations plus ou moins heureuses.

1 - Simple mise au point sémantique, historique et technique. L'expression est passée dans le langage courant des maquetistes ou des historiens aéronautiques mais il est simplement nécessaire de rappeler qu'elle est malheureusement et factuellement impropre. Elle devrait par ailleurs couvrir d'autres schémas comme on va le voir.



# Peintures & marques de l'armée de l'Air

## Épisode 5



Alignement des D.500 et 501 du nouveau GC II/3 le 21 juin 1939 à Dijon. Les insignes des anciennes unités ont été effacés mais pas la peinture de 1938. L'application, quasi identique d'un appareil à l'autre, permet de deviner le schéma directeur qui a servi aux mécaniciens : une descente en escalier depuis l'avant du capot moteur jusqu'à l'aplomb du poste de pilotage, puis les deux « dents » dirigées vers l'arrière. (Coll. S-D)

### La chasse se cherche

Nous allons tenté d'éclaircir en détail cette courte période, où le STRS et l'armée de l'Air tâtonnent. La grande difficulté réside dans le fait que très peu, si ce n'est aucun document, n'ont émergés permettant de cerner le sujet avec précision. Nous sommes donc obligé de le traiter avec le plus de logique possible en tentant de l'inscrire dans ce que nous connaissons et en nous basant sur l'observation photographique. Ce qui va suivre pourra donc être largement amendé à l'avenir.

Revenons rapidement en arrière avec les éléments évoqués dans nos précédents numéros et en précisant bien que nous ne parlons ici que des appareils de chasse, l'immense majorité des autres étant toujours couverts par la Norme 2003 en 1938<sup>2</sup>.

Jusqu'en 1938, les chasseurs (D.500 et série et Loire 46) sortent d'usine en dérogation avec la

2 - Voir à ce sujet LES AILES no 2, 3 et 4.

La Dewoitine 501 n° 181 (R-981) de la 2<sup>ème</sup> escadrille du GC I/3 dont le schéma a été très proprement appliqué suivant le schéma directeur dont les détails précis restent à découvrir. Le mât de train frontal est lui aussi peint en kaki et on note les parements appliqués sur l'habillage du train. (Coll. Joanne)

Norme 2003 : ils sont entièrement aluminium naturel, avec deux exceptions s'expliquant par leur livraison tardive, les Dewoitine 371 et les Spad 510.

Rien ne bouge jusqu'à l'émission de la note DM 5622 du 4 juin 1938 qui impose aux industriels du vert kaki foncé à l'extrados et du gris marine clair à l'intrados avec « avec des lignes de séparation en zigzag ou ondulées ». Les premiers appareils sortant d'usine sous cette règle étant les Morane 405 puis les Potez 630 à partir du n° 10.

Naturellement, cette note connaît une déclinaison pour application au sein des unités. Malheureusement celle-ci n'a pu être retrouvée, mais il semble évident qu'elle reprend les mêmes principes à quelques détails près dont trois importants :



Alignment of D.500 and 501 of the new GC II/3 on 21 June 1939 at Dijon. The insignia of the old units have been erased but not the 1938 point scheme. The application, almost identical from one aircraft to the other, allows to guess the master plan which was used by the mechanics a staircase descent from the front of the engine cowling to the plumb of the cockpit then the two teeth directed towards the rear.