



Rédaction en chef

Matthieu Comas
MC.lesailles@avions-bateaux.com
06.60.31.23.67

Contributeurs, auteurs et consultants à la rédaction
Lionel Persyn, Bertrand Hugot, Alain Coste, Jérôme Ribeiro, Franck Roumy, Benoît Colin, Philippe Ricco, Remy Longetti, Jean-Jacques Leclercq, Bernard Palmieri, Sosthène-Warrof Billault

Illustrateurs

Yann Le Gal, Éric Schwartz, Kevin Hennuyer
Mise en page, photogravure
Matthieu Comas

Les Ailes est une publication trimestrielle éditée par les ÉDITIONS LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032
Les Farges - 15 rue des Ligures
87110 LE VIGEN. France
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.
E-mail : contact@avions-bateaux.com

DIRECTEUR : Michel Ledet
DIRECTRICE DE PUBLICATION : Sylvie Broquet-Ledet
SUIVI DE CLIENTÈLE : Cécile Haudiquet
SOCIAL MEDIA : Manon Ledet
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Publicité à l'adresse de la rédaction

N° ISSN : en cours
N° CPPAP : 1123 K 9470s
Dépôt légal à parution

IMPRESSION :
TYPIA Servico Integrales s.l.
Cabot de gata, I-3
Aera empresarial andalucia
Sector 2 - 28320 PINTO MADRID



Diffusion :
Diffusé par MLP
Parc d'Activité de Chesnes
55 bd de la Noيرة
38070 ST QUENTIN FALLAVIER.
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :
L'Press
5 rue du Colonel Fabien
95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Distribué en Belgique par :
Tondeur Diffusion
Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tel : 00.32.02.555.02.18
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs
All contents copyrights LELA PRESSE

Faire

Au moment même où nous préparions le dossier de ce numéro consacré à Maryse Hilsz, se déroulait la Route du Rhum, fantastique course en solitaire reliant Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe. Il est frappant de constater que les choses n'ont finalement pas beaucoup changé depuis les années trente. Une course repoussant les limites humaines et sportives, des sponsors, des hommes et des femmes réunis par une même passion, les éléments... Médiatiquement, l'information est évidemment moins immédiate mais rappelons-nous que Maryse Hilsz racontait déjà régulièrement, si ce n'est quotidiennement, ses aventures à la presse.

Au bout du compte, ces exploits font toujours progresser la technique (ce qui n'est pas rien) et permettent dépasser des limites que l'on croyait infranchissables. Ils font aussi rêver et donnent aux autres l'envie de « faire », de progresser et de se dépasser bien loin des différences de sexe, de nationalité ou de quoi que ce soit d'autre. Ils apprennent aussi, systématiquement, que rien n'est possible sans un travail en équipe, du partage et la création d'un objectif commun.

Par les temps qui courent, où la prime va plutôt aux voix tonitruantes qui expliquent ce qu'il faudrait faire où ne surtout pas faire, en s'attaquant au passage à ceux qui font (il faut bien exister en ayant les mains vides). C'est une bouffée d'air frais motivante et salvatrice.

C'est pour cela que Maryse Hilsz, tous les autres pionniers et pionnières de l'aviation, et tous ceux qui « font », qui construisent, qui découvrent, quelle que soit la discipline, sont aujourd'hui si importants même s'ils sont souvent discrets. Ils sont vecteurs de vocations et d'immenses avancées.

En attendant de nouveaux exploits, vous pourrez vous plonger dans quelques belles aventures dans ce numéro, celle de Maryse Hilsz évidemment, celle d'Antoine Ros et son Caudron G.4 ou encore la vie aérienne de Richard Dormoy.

Bonne lecture, abonnez-vous (c'est ce qui nous permet de faire !), excellente année 2023 et rendez-vous en avril !

Matthieu Comas

MC.lesailles@avions-bateaux.com

SOMMAIRE

- 4 Ligne directe
- 7 Indochine, mon père n'était pas loin
- 8 Le choix de la redac'
- 10 Caudron G.4 : restauration du père des bimoteurs
- 16 Bloch 151 de l'aéronautique navale. 1^{ère} partie
- 28 Dans l'album de Richard Dormoy
- 36 Maryse Hilsz : toujours plus loin
- 72 Marques et peintures de l'armée de l'Air. Épisode 6



Abonnement, vente et librairie en ligne :
www.avions-bateaux.com

Cécile Haudiquet, E-mail : contact@avions-bateaux.com
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

le lundi, mardi & jeudi de 8h00 à 12h30 / 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00.

Ligne directe

Retour en Roumanie

J'ai été très intéressé par votre article sur la Roumanie en 1919 paru dans le n° 5 des AILES, notamment par les informations sur la présence française à Galatz, aujourd'hui Galati. Ma femme étant originaire de cette ville, je m'y rends parfois.

Il existe dans le principal cimetière de Galati un carré français comprenant une cinquantaine de tombes de soldats ; parmi eux deux aviateurs, le lieutenant Cochet Forthuny qui figure dans votre article et le soldat Jean Robillard.

Voici ce que j'ai pu relever sur leurs sépultures :

« Lt F. Cochet Forthuny 1895-1919 tombé en célébrant la paix » et « Robillard Jean soldat aviateur mort pour la France le 15 juillet 1919 ».

La bibliothèque municipale de Galati possède une

collection de journaux locaux de cette époque mais malheureusement rien d'intéressant pour l'année 1919. Je joins à ce courriel deux photos prises en 2011 montrant une vue générale du carré français ainsi que la pierre où sont gravés les noms des soldats inhumés. Merci pour vos articles sur cette période passionnante, cordialement.

André Rostaing-Tayar

Cher André, merci pour votre courriel et pour ces photos qui contribuent à illustrer une page méconnue de l'histoire de notre aviation que nous nous sommes efforcés de faire découvrir.

La présence du soldat aviateur Jean Robillard est étonnante et intéressante puisqu'il n'apparaît pas dans les bases de données des soldats morts pour la France. Il pourrait s'agir d'un mécanicien décédé de la grippe espagnole - le COVID de l'époque - qui fit alors de nombreuses victimes.

MC & DM



Corrections

Loïc Richard, notre cher œil de lynx, nous apporte une précision et deux corrections dans notre précédent numéro.

« Les autogires LeO C.30 n'ont pas été photographiés à Deauville mais à Poitiers-Briard. Les hangars sont parfaitement reconnaissables et sont actuellement ceux de l'aéroclub du Poitou. Le profil du Dewoitine D.500 page 31 comporte une erreur de matricule, celui-ci commence par R-9 alors qu'il devrait débiter par R-0 (R-062) comme indiqué. Enfin je note, que le profil du Caudron 714 page 33 ne comporte pas compensateur de direction, alors que celui-ci est bien visible sur la photo. Y aurait-il eu une évolution lors de la production ? »

Très juste, cher Loïc. Votre précision sur Poitiers est extrêmement intéressante puisqu'en conséquence, nous avons à faire aux LeO C.30 abandonnés sur place par le CIOAA (Centre d'instruction à l'observation sur avions et autogire) qui s'est replié sur place à la mi-mai avant de rejoindre ensuite Tonneins en juin.

Concernant le Caudron C. 714, oui il y eut des évolutions durant la production et effectivement un compensateur dépassant légèrement à l'extérieur de la dérive fut ajouté et on constate qu'il est absent des premiers appareils.

Dernière précision, dans notre précédent numéro, la photo du Bloch 160 publiée page 34 aurait dû être créditée collection Ducret.

Bibliothèque

20 ans de Trait d'union dans une clé

Si les chiffres ne disent pas tout, ils sont parfois parlants : depuis 1968 (eh oui !), le *Trait d'union*, magazine destiné aux adhérents de l'association de la branche française d'Air-Britain, a publié 15 000 pages consacrées à l'histoire et à l'actualité de l'aviation française. Les plus brillants auteurs, chercheurs et historiens sont passés par ces pages, y ont souvent fait leurs gammes et pour beaucoup continuent à y contribuer. Le TU, comme on l'appelle couramment, est donc bien plus qu'une référence que les membres actuels, tous bénévoles, continuent à faire vivre.

Reste que ces milliers de pages, outre le fait de constituer un volume physique pour le moins conséquent, étaient de moins en moins accessibles aux jeunes générations, la plupart des volumes étant épuisés ou parfois disponibles d'occasion à des prix déraisonnables. Après s'être attaquée à la numérisation des n° 1 à 122 (couvrant les années de publication de 1968 à 1989) qui ont été réédités en DVD, l'association est passée aux vingt suivantes.

En collaboration avec l'éditeur Skysheff, près de 7 000 pages représentant 118 numéros (123 au 242) ont été numérisées en pdf mis sur une clé USB. Un index couvrant la totalité des numéros est également inclus ce qui facilite grandement les recherches dans cette phénoménale masse de documentation.

Impossible pour nous de décrire par le menu la richesse des contenus proposés, mais disons tout de même que le TU a cette immense qualité, outre le fait d'être une base de données pure (immatriculations, historiques d'appareils, etc.), d'offrir des sujets tous azimuts allant de l'aviation civile à celle militaire en passant par des témoignages ou encore des panoramas constructeurs. Proposé au prix de 15 euros pour les membres et 30 euros pour les non-membres, cette petite clé USB est d'un rapport qualité-prix inégalable.

Disons pour terminer, que le TU est évidemment toujours publié pour les membres de la BFAB avec une nouvelle formule en couleur dont la rédaction en chef incombe à l'excellent Xavier Capy (à qui l'on doit plusieurs ouvrages de référence). Une nouvelle fois, le travail et l'abnégation bénévoles des membres actifs de l'association, présidée par Régis Biaux, méritent d'être salués comme il se doit. Nous ne pouvons souhaiter qu'une longue vie au TU !



Clé usb disponible sur le site de l'ABFAB : www.bfab-tu.fr

Drôle de calculateur

Je me permets de vous solliciter. Infatigable collectionneur, j'ai pu faire l'acquisition ce calculateur de dérive. Il ne me semble pas être militaire, et vu son encombrement, son poids et les vitesses indiquées, je pense qu'il date d'avant-guerre. Auriez-vous plus de précisions ?
Didier.

Cher Didier, là, nous séchons un peu, si ce n'est que nous vous rejoignons sur votre première analyse. Peut-être qu'un lecteur pourra nous apporter quelques informations permettant d'identifier plus précisément cette magnifique pièce.



Expertise et collection

Vous disposez vous aussi d'une pièce aéronautique, de photos, de documents, d'un objet de collection ou d'un insigne sur lequel vous souhaiteriez en savoir plus ou que vous souhaitez simplement partager avec nous ? N'hésitez pas à nous contacter, nous ferons notre maximum pour vous aider. Si vous souhaitez que nous vous aidions pour une identification, une expertise, merci de nous faire parvenir des photos d'une bonne définition avec si possible les détails importants (marques, numéros, etc.).

Dans le cadre de futurs articles et dossiers, nous recherchons des échantillons de peinture en bon état de la période allant de 1935 à 1950 (nous contacter pour plus de précisions), si possible avec une taille minimale de 20x20mm.

MC.lesailles@avions-bateaux.com



Maquettes en bref

Miles M.11 1/72^{ème}



Nous pouvons vous annoncer en exclusivité, que nos amis Hongrois de SBS model préparent un magnifique petit Miles M.11 au 1/72^{ème}. Un avion anglais ? Certes, mais qui a connu les couleurs de l'armée de l'Air en 1940, au sein de la DALAC, et celles des FAFL en Syrie, ce qui fera bien évidemment l'objet d'un boîtage spécial dont nous reparlerons sans doute, tant nous aimons aux AILES, vous le savez, ce genre d'originalité. Pour le reste il faut bien évidemment s'attendre à la qualité habituelle de ce fabricant, c'est-à-dire ce qui fait de mieux sur le marché. Les images de la modélisation 3D vous donneront déjà un premier aperçu, avant une sortie attendue en février ou mars.

Laffly & Lorraine Air

Saluons aussi, chez l'artisan français Azimut production, la sortie au 1/35^{ème} de plusieurs véhicules de l'armée de l'Air de 1940 et non des moindres. D'abord, un véhicule absolument emblématique : la Laffly S15 tout-terrains version sanitaire qui était affectée au sein des compagnies de l'Air (voir à ce titre le n°136 de notre confrère GBM). Dans la même série sera proposée la version téléphonique de ce véhicule qui était affecté aux compagnies d'aérostation d'observation (CAO). Beaucoup plus massif, et toujours lié à l'aérostation,



Azimut propose le châssis Lorraine 28 armé de la pièce de DCA bitubes Hotchkiss de 13,2mm (un seul de ces véhicules est connu, bleu marine, et il fut affecté pour l'instruction à Toulouse Pérignon). Espérons que sur sa lancée ce fabricant pourra nous proposer un jour les imposantes citernes Air sur châssis Lorraine 28 voir l'énorme Laffly S45. Fabriqués en résine à partir de modélisations en 3D, ces véhicules sont produits en quantités extrêmement limitées (comme les vrais !) et à un prix évidemment en accord avec leur caractère artisanal (119,90 euros pour la Laffly sanitaire par exemple). N'ayant pas vu de tirage, nous ne pouvons pour le moment nous prononcer sur la qualité mais gageons que celle-ci est à la hauteur de ce que les images proposent.

Pour tout renseignement et disponibilité, contacter Azimut production au 01.44.59.33.44 ou par email : azimutproductions@cegetel.net



AirCrash 1962 - 204 pages - 246 photos disponible sur www.aircrash.info



BULLETIN DE COMMANDE/SOUSCRIPTION
(port compris)

Version imprimée :

AirCrash 2000 - 2009	:() x 25€
AirCrash 1990 - 1999	:() x 25€
AirCrash 1980 - 1989/1	:() x 25€
AirCrash 1980 - 1989/2	:() x 25€
AirCrash 1975	:() x 25€
AirCrash 1968	:() x 25€

Version numérique (PDF) : via www.aircrash.info

AirCrash 2010 - 2019	:() x 20€
AirCrash 1974	:() x 20€
AirCrash 1965	:() x 20€
AirCrash 1962	:() x 20€
AirCrash 1957	:() x 20€
AirCrash 1954	:() x 20€

Nom & prénom :
 Adresse :
 Code Postal : Ville :
 Email :

Règlement par Paypal sur aircrash@orange.fr ou par chèque bancaire à l'ordre de **AirCrash**.
 AirCrash, 3 chemin James Tesson, 16100 JAVREZAC
 ou sur www.aircrash.info

LE CHOIX DE LA REDAC'

Coup de cœur

Séance aéro

À l'heure du streaming et de la vidéo à la demande, la maison de production **Coin de mire** s'est mise en tête de faire de magnifiques rééditions DVD de films populaires des années quarante à soixante, entièrement remastérisés en 4K. La collection *Séance prestige* (attention, ce sont des séries limitées numérotées) se présente sous la forme de luxueux livrets présentant le film dans son contexte de l'époque, un fac-similé de l'affiche, les photos officielles, etc. et deux DVD (le film et de nombreux bonus). Nous avons adoré la possibilité de lire le film dans un format *séance de quartier* avec actualités de l'époque, publicités et bandes-annonces. Un siège en moleskine, une glace et c'est la dernière séance à Ménilmontant ! Si le catalogue est incroyablement riche avec des perles telles que *Gas-Oil*, *Archimède le clochard*, *le Soleil des voyous* ou encore *le Baron de l'écluse* (exemples subjectifs pour les aficionados de Jean Gabin), les responsables de *Coin de mire* ont aussi une passion pour l'aviation qui leur a permis d'aller chercher deux merveilleux longs métrages sur le sujet.

Le premier est *Le ciel est à vous* de Jean Grémillon, tourné durant l'occupation et sorti peu avant la Libération, en février 1944. Il résonne évidemment avec notre dossier sur Maryse Hilsz et met en scène une femme moderne (un classique chez le réalisateur), jouée par Madeleine Renaud, qui va découvrir l'aviation grâce à son mari - extraordinaire Charles Vanel - ancien pilote de 14 devenu mécanicien. Pour mille et une raisons, ce film est un véritable



chef-d'œuvre oublié, tant par son propos (que nous vous laissons découvrir) que par sa réalisation. Pour l'anecdote, un œil averti sera amusé de découvrir des avions de l'occupant rapidement peinturlurés pour les faire passer pour des appareils de meeting, de record ou aéro-club (Bf.108, Storch mais aussi Caudron Luciole déguisé pour faire disparaître sa swastika) mais aussi la vedette du film, un C.600 Aiglou immatriculé F-ANSK, comme celui d'Élisabeth Lion ! Certainement pas un hasard de la part du réalisateur. Le second film, *Le ciel sur la tête*, est une réussite surprenante. Près de 15 ans avant le blockbuster américain *Nimitz, retour vers l'enfer*, il met en scène le porte-avions *Clemenceau* dans un scénario mêlant guerre froide et science-fiction. Souffrant malheureusement de quelques lourdeurs et longueurs que ce soit dans la réalisation ou les dialogues, il s'en faudrait de peu, pourtant, pour que ce film soit aussi un chef-d'œuvre du genre. Néanmoins, avec des yeux de passionnés, il nous est apparu fantastique par ses images, quasi-documentaires, du *Clemenceau* (rentré en service trois ans plus tôt) et de ses flottilles sur *Alizée* et *Étendard IV*. C'est toute la modernité française, et sa position gaullienne entre les deux blocs, qui est ici mise en valeur : force de dissuasion nucléaire, puissance maritime, centre de télécommunications de Pleumeur-Baudou, etc. Le coffret contient d'ailleurs de nombreux bonus sur ces aspects. C'est véritablement à découvrir, avec en prime tout le charme des années soixante. www.coindemirecinema.com
 Les deux films sont disponibles en version prestige au prix de 32 euros (éditions limitées).



L'ALLIANCE BLESSÉE

Sous cet excellent titre, se cache un magnifique travail de Jacques Wiacek sur l'armée polonaise en France entre 1939 et 1940. Nous avons surtout retenu de cet ouvrage toute sa partie contextuelle et explicative que nous avons trouvée extrêmement intéressante et instructive car elle offre de nombreuses clés de compréhension des difficiles relations entre les décideurs polonais et français de l'époque. Viennent ensuite les opérations de l'aviation, partie qui constitue une bonne synthèse du sujet, puis l'armée de Terre où l'on pourra découvrir les combats menés par les divisions polonaises en France et en Norvège avec de ce côté-là de très nombreuses découvertes et une iconographie extrêmement riche et inédite.

Histoire de l'armée polonaise en France 1939-1940. L'alliance Blessée. Éditions Ysec. www.avions-bateaux.com



BLOCH MARINS

151

1^{ère} partie

Afin de compenser ses déficits et anticiper la création de nouvelles escadrilles de chasse, l'aéronautique navale reçoit en 1940 une poignée de Bloch 151 cédés par l'armée de l'Air. Obsolètes, ces appareils feront de la figuration lors des opérations du Nord, avant de s'opposer difficilement aux Italiens dans le Sud.

Au moment de la déclaration de guerre, l'état de la chasse marine présente une situation extrêmement alarmante. Le porte-avions *Béarn*, hors d'âge, devient un bâtiment de transport et ses escadrilles AC1 et AC2, appartenant à la F1A (1^{ère} flottille d'avions embarqués) sont mises à terre avec leurs Dewoitine 373 et 376.

Durant les années précédentes, la Marine a entamé sa modernisation avec comme priorités les bâtiments de surface et la flotte sous-marine. L'aéronautique navale passe au second plan et après de longues tergiversations ce n'est qu'en 1938 que sont commandés les porte-avions *Joffre* et *Painlevé* qui ne pourront pas entrer en service avant de longues années.

Le problème est que strictement rien n'a été prévu pour le rééquipement de la F1A. Malgré l'aspect totalement obsolète de leurs appareils, la première escadrille (AC1) est mise en protection à Lanvéoc, tandis que la seconde (AC2) reste à Hyères en protection de la flotte. Il faut évidemment peu de temps

pour logiquement constater que les Dewoitine sont à bout de souffle, absolument inaptes à la moindre mission de guerre et plusieurs interdictions de vols tombent à partir de novembre 1939.

Comblant un trou de génération

Face à cette situation, le ministère de la Marine va faire feu de tout bois. D'abord en se tournant directement vers les États-Unis en passant une commande de 81 Grumman G.36A (voir ci-dessous) mais ceux-ci ne pourront être livrés avant le troisième trimestre 1940. Au niveau national, le ministère doit dorénavant passer par le ministère de l'Air (largement surchargé) pour ses commandes et fin décembre 1939, l'amiral Jean Lartigue (chef du service central de l'aéronautique navale) fait remonter

Avec les moyens du bord

Matthieu Comas
en collaboration avec
Lucien Morareau

ses besoins au général René Bouscat : 120 Dewoitine D.520 dont il souhaite que la livraison débute dès janvier 1940 (10 exemplaires) avant de s'échelonner jusqu'à la fin de l'année (35 au deuxième trimestre, 45 au troisième et 30 au quatrième).

Examinés lors du comité du matériel du 15 janvier 1940, ces besoins sont logiquement accueillis assez froidement par le Ministre de l'Air Guy La Chambre puisque rien n'a été anticipé dans la planification globale déjà hautement tendue. Il décide donc « *de ne pas prendre de décision immédiate, de proposer à la Marine de préférence des Morane ou des Bloch et en tout cas de ne donner aucune priorité aux demandes de la Marine, en décalant les livraisons par exemple d'un trimestre* ».

Les escadrilles AC1 et AC2 débutent la guerre avec leurs antiques Dewoitine 373 et 376. On voit ici l'AC2, D. 376 n° 34 dont l'insigne du Donald au tromblon est absent. La massive crosse d'appontage laisse peu de doute sur la vocation embarquée de ces appareils. (Photo Trescases)

Grounded, the AC1 and AC2 escadrilles start the war with their antique Dewoitine 373 and 376. Shown here is AC2, D. 376 No 34, without the Donald's blunderbuss badge. The massive landing stock leaves little doubt as to the aircraft's navy vocation.

Dans les faits, la demande de Lartigue sera finalement planifiée mais en l'adaptant aux contraintes et donc avec des livraisons qui ne devront pas débuter avant septembre 1940¹.

Si la chasse Marine est modernisée cela ne deviendra concret qu'à l'automne 1940 et cela ne résout absolument pas le problème immédiat de Lartigue concernant l'équipement de ses escadrilles. En fait - Pour l'anecdote, signalons que le ministère de l'Air s'interroge en parallèle sur la finalité de ces avions. Ce n'est pas illogique, l'aéronautique navale n'ayant pas les pilotes nécessaires à leurs armements.

Au premier trimestre 1940, le GC II/8 cède ses Potez 631 aux escadrilles de la FIC avant d'entamer sa transformation sur Bloch 152. À gauche le n° 152 (X-921) et à droite le n° 92 (X-761), tous deux de la 3^{ème} escadrille (insigne du requin) du II/8. Le premier sera versé à la Marine et disparaîtra dans la tourmente. La FIC et le II/8 auront une destinée proche durant la campagne de 1940, se croisant à plusieurs reprises. (Coll. Comas)

In the first quarter of 1940, the GC II/8 gave up its Potez 631s to the FIC squadrons before starting its transformation on Bloch 152s. On the left, No 152 (X-921) and on the right, No 92 (X-761), both from the 3rd squadron (shark badge) of the II/8. The first one will be transferred to the Navy and will disappear in the turmoil. The FIC and the II/8 will have a close destiny during the 1940 campaign, crossing each other several times.

G-36A LE CHAT SAUVAGE À LA FRANÇAISE

Face à son retard (ainsi que celui de notre industrie nationale) et en prévision de la mise en service de ses porte-avions, le ministère de la Marine se tourne en 1939 vers les États-Unis afin de se doter, le plus rapidement possible, de chasseurs embarqués. La solution vient de la société Grumman qui fait voler en 1937 son monoplane XF4F-2 destiné à la marine et motorisé par l'excellent Pratt et Whitney R-1830. Ce sera le futur *Wildcat* de l'U.S. Navy.

Une commande de 100 exemplaires (ramenée à 81) est passée en octobre 1939 et les appareils sont prévus pour être livrés à partir de septembre 1940. D'après différents auteurs américains, la version française est équipée du Wright R-1820-G205A Cyclone, le 1830 n'étant pas autorisé à l'exportation. Cette raison reste néanmoins douteuse puisqu'on retrouvera le 1830 sur les Curtiss, Douglas DB. 7 et Glenn-Martin.

Parmi les autres modifications, l'instrumentation et les équipements (radio, armement de six mitrailleuses, collimateur, etc.) devaient naturellement être d'origine française. Il semble par ailleurs que les ailes n'étaient pas repliables. Le premier appareil (n° 1, NX-G1), vole pour la première fois en mai 1940 alors que les premiers exemplaires étaient déjà sur la chaîne de montage. Il s'en sera fallu de quelques semaines pour que la France reçoive ses G.36A puisque, récupérés par les britanniques, les cinq premiers, devenus Martlet Mk.I au sein de la Fleet Air Arm, volent dès l'été 1940.



MARYSE HILSZ

TOUJOURS PLUS LOIN

Dossier de
Jean-Jacques
Leclercq

Durant un peu moins de vingt ans, de 1928 à 1946, Maryse Hilsz s'impose comme l'une des figures les plus marquantes de l'aéronautique française. Dotée d'un talent inné, la petite modiste de Levallois devient en quelques années une sportive mondialement reconnue, rivalisant avec les hommes, avant de devenir une figure de l'armée de l'Air à la Libération.



Lors de son record d'altitude du 23 juin 1936, Maryse Hilsz enlève sa combinaison de fourrure sous laquelle elle porte une jupe ! Elle est à peine descendue de son Potez qu'elle est prête à répondre aux médias qui l'attendent, que ce soit la radio, la presse ou les actualités cinématographiques. Nous dirions aujourd'hui qu'elle maîtrise totalement sa communication, une de ses qualités faisant toute sa modernité.

During her altitude record on 23 June 1936, Maryse Hilsz took off her fur suit under which she was wearing a skirt! She had hardly stepped out of her Potez when she was ready to answer the media that were waiting for her, whether it was the radio, the press or the film news. Today we would say that she has total control over her communication, one of her qualities that makes her so modern.



Je n'ai qu'une hâte, c'est de repartir sont les premiers mots que prononce devant les caméras Maryse Hilsz à la descente de son Farman qui la ramène du Japon le 14 mai 1933. Cette très courte séquence (visible sur *YouTube*) en dit énormément sur la volonté cette jeune aviatrice issue de la classe ouvrière. À l'heure où les femmes n'ont pas encore le droit de vote, mais après un énorme courant de libération apparu durant les années folles, elle s'adresse avec un charisme époustouflant au général d'armée aérienne Louis de Goÿs qui l'accueille et qui semble un peu dépassé par tant d'aplomb.

Ses exploits de l'époque ne pourraient être comparés aujourd'hui qu'à ceux des navigatrices en solitaire et avant de la regarder comme une femme, ses pairs voyaient en elle un des plus brillants pilotes de son époque et l'une des plus grandes sportives mondiales. Cela implique, au-delà d'immenses qualités techniques, un mental hors normes, tout entier tourné vers la compétition. Elle l'a dit elle-même « *Trôner n'est rien c'est régner qui importe* ». Cela dénote aussi une capacité assez étonnante à enfoncer les portes et à forcer le destin et ce, dans un monde tout entier masculin et à l'ouverture variable. Mais Maryse s'impose et personne ne semble avoir réellement le choix, y compris quand il s'agira de voler de nouveau, et vite, au sein de l'armée de l'Air à la Libération ou de replier des bombardiers Amiot en Afrique du Nord.

Sa modernité frappe aussi par sa maîtrise des médias. Maryse Hilsz sait à merveille occuper l'espace médiatique, passant d'un sujet technique à des considérations féminines sur son intérieur. Cette

faculté s'avère précieuse car, il ne faut pas l'oublier, c'était aussi un moyen de gagner sa vie à travers des invitations comme vedette dans des meetings. Les compétitions passées ainsi que les affres de la guerre, elle s'affirmera à la Libération une dernière fois en devenant la seule femme pilote en ligne dans une unité navigante.

C'est ce parcours exemplaire de sportive que nous vous proposons de découvrir grâce à des documents inédits provenant de ses archives personnelles aujourd'hui déposées par ses ayants droit à l'école de l'Air et de l'Espace ainsi qu'au musée de l'Air et de l'Espace.

Enfin, grâce à de fructueuses recherches, nous pouvons, enfin, mettre en lumière son activité durant les années de guerre entre 1939 et 1946, période sur laquelle ses documents personnels sont plus rares. De son passage chez Amiot et au groupe de bombardement II/34 jusqu'à sa fin de carrière comme « *fée du GLAM* » nous avons pu détailler son étonnante fin de carrière jusqu'à son dramatique accident du 31 janvier 1946. Bonne lecture à tous.

MC

Merci au commandant Christian Brun de l'école de l'Air pour le prêt de documents et à madame Sylvie Lallement, responsable du département Recherche et Documentation du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. La rédaction remercie pour leurs apports documentaires Bertrand Hugot, Remy Longetti, Mr Astruc, Xavier Capy, Didier Dubant, Jérôme Ribeiro, Cyril Defever et Michel Ledet.

Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent du fond Maryse Hilsz déposé par sa famille à l'école de l'Air et de l'Espace Salon-de-Provence.

LE BON NUMERO

NUMÉROS,
MATRICULES
ET
MARQUES
TECHNIQUES

Matthieu
Comas

Très rare livret matricule d'un appareil français de 1940, en l'occurrence le Potez 631 n° 182 immatriculé X-951. Ces livrets portaient toutes les informations liées à l'historique de l'avion de sa sortie d'usine à sa réforme. (Coll. Comas)

Bloch 200 No. 128 (E-925) of the 1123 bomber group and coded A-12 with all the trappings of the 1930s: factory-painted 2003 Standard and fuselage badge (Br 128 scarab). The nationality markings are limited to the wing patches and the vertical stabilizer flag.

En complément des peintures de protections et des marques de nationalités, les appareils français reçoivent aussi des marques permettant de les identifier individuellement ainsi qu'un certain nombre d'indications techniques. Une fois de plus, leurs applications répondent à des règlements précis.

Numéros et matricules

Avant toute chose, précisons que l'objet de cet article n'est pas de démêler les différents problèmes liés à l'attribution des numéros et matricules selon les types d'appareils mais bien de se concentrer sur la réglementation concernant leurs applications ainsi que celle des marques techniques. Une nouvelle fois, les principes sont les mêmes que ceux que nous avons abordés dans nos précédents numéros : une fois adoptées, les règles sont appliquées aux industriels et donc aux appareils tels qu'ils sortent d'usine avant d'être déployées - en cas de modification - aux appareils déjà en ligne au sein des unités.

Globalement, il faut considérer qu'à partir de 1925, les appareils de commande militaire reçoivent deux identifiants inaliénables : d'une part leur numéro d'ordre de fabrication et d'autre part leur immatriculation militaire. S'ajoutent à cela les inscriptions techniques. Ces inscriptions répondent à une première règle définie par la norme 2003 :

Les inscriptions à peindre sur les aérodynes dont les couleurs sont prévues ci-dessus (voir la suite du texte) comportent des groupes de lettre et de chiffres (écriture bâton, droite) de caractéristique normalisée.

Les dimensions de ces inscriptions sont fonction des dimensions des em-

placements qui doivent les recevoir, mais de toute façon les majuscules ainsi que les chiffres doivent avoir une hauteur minimum de 6,4 centimètres.

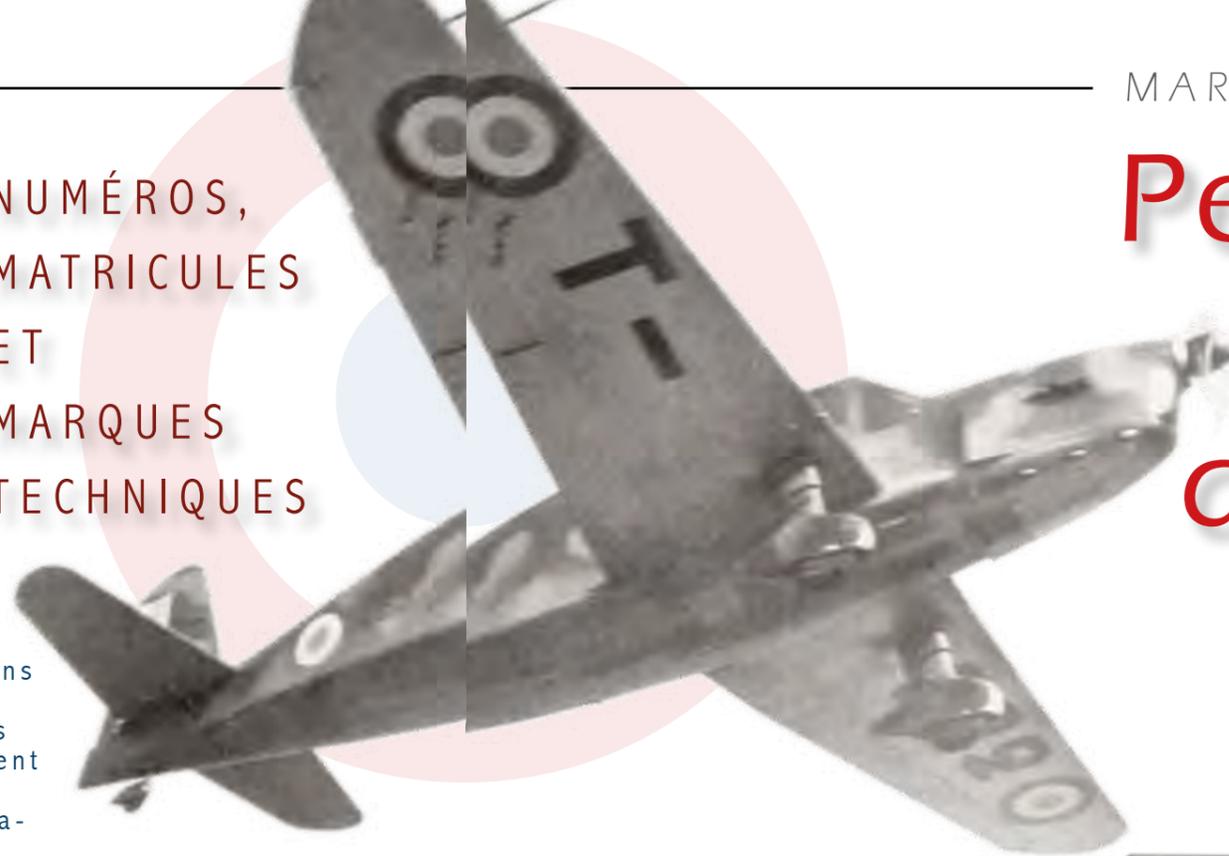
En clair, les peintres en lettres des constructeurs doivent suivre le schéma validé par le STRS selon les appareils, celui-ci déterminant chaque taille et positionnement, tandis que les couleurs répondent à une réglementation précise. Assez naturellement il y aura des variations, en particulier concernant les inscriptions de dérive.

Le bon numéro

Chaque appareil reçoit en usine un **numéro d'ordre de fabrication**¹ (et qui ne doit pas être confondu avec le numéro constructeur, que l'on retrouve appliqué sur quelques appareils). Comme le précise la norme 2003, **ce numéro est spécifié sur le livret de matricule qui est attaché à l'aérodrome jusqu'à sa réforme**. Pour plus de commodité, nous utilisons les termes de *numéro de série* les concernant. Théoriquement, ces numéros couvrent de manière continue l'ensemble de la production d'un appareil donné. Néanmoins, il existe de nombreuses exceptions où la série couvre en réalité une famille d'appareils, les différents types se succédant les uns aux autres. Les exemples sont nombreux : Mureaux 113, 115 et 117, Dewoitine 500, 501 et 510, Bloch 151, 152 puis 155, Amiot 354 puis 351, etc. Dans d'autres cas, une tranche spécifique est réservée à un type. Les cas les plus marquants sont les Bloch 174 à 176. Les Bloch 174 se voient ainsi réserver la première centaine, les 175 la seconde (à partir de 101) et les 176 la troisième (à partir de 201). Lorsqu'un appareil connaît plusieurs lieux de production et afin d'éviter les risques de doublons, trois solutions sont adoptées - mais nous y reviendrons en détail en traitant individuellement chaque avion :

Peintures & marques de l'armée de l'Air

Épisode 7



Décollage du C.635 Simoun n° 473 (T-082) de l'école de l'Air à Bergerac en 1940. Sur le camouflage, appliqué en usine, le numéro de série est peint en noir sur le fuselage et le matricule militaire à l'intrados avec un d'un côté la lettre et un tiret et de l'autre, les trois chiffres. (Coll. Ricco)

Take-off of C.635 Simoun no 473 (T-082) from the école de l'Air in Bergerac in 1940. On the factory-applied camouflage, the serial number is painted in black on the fuselage and the military registration number on the underside with a letter and a dash on one side and three digits on the other.



Les solutions sont adoptées - mais nous y reviendrons en détail en traitant individuellement chaque avion :

- Les avions pairs sur un site, les avions impairs sur un autre. C'est le cas retenu par Bloch pour une partie des Bloch 151/152 ;
- réservation d'une tranche de numéro à un site

Le film photographique utilisé pour immortaliser le Morane-Saulnier 406 n° 720 (L-749) de l'état-major du GC II/3, fait parfaitement ressortir le numéro de fuselage ainsi que le nom du site de production (S.N.C.A.O. Bougnais, France) qui sont peints en rouge. Le matricule à l'intrados est, lui, en blanc. (Coll. Comas)

The photographic film used to immortalize the Morane-Saulnier 406 No 720 (L-749) of the GC II/3 staff, shows perfectly the fuselage number as well as the name of the production site (S.N.C.A.O. Bougnais, France) which are painted in red. The registration number on the underside is in white.

The photograph film used to immortalize the Morane-Saulnier 406 No 720 (L-749) of the GC II/3 staff, shows perfectly the fuselage number as well as the name of the production site (S.N.C.A.O. Bougnais, France) which are painted in red. The registration number on the underside is in white.



Morceau de toile provenant du MS. 230 n° 232 capturé par les troupes allemandes sur la base d'Avord. Sur la couche d'aluminium peint sur la toile, le numéro est appliqué en rouge au pochoir et vraisemblablement au pinceau ou à l'éponge. (Coll. AMC)

Piece of canvas from MS. 230 no. 232 captured by German troops at Avord base. On the aluminium layer painted on the canvas, the number is applied in red with a stencil and probably with a brush or a sponge.