

1939
1940

▼ Le H-75A-1 n° 14, l'un des premiers affectés à la 2^e escadrille du GC I/5, fin février 1939. On note son camouflage par larges bandes et le disque bleu en attente du numéro individuel de l'appareil (« 7 »). Les premiers exemplaires sont livrés aux unités sans radio ; elle sera montée sur place. (Photo P. Genty)



LE CURTISS H-75A

Première partie

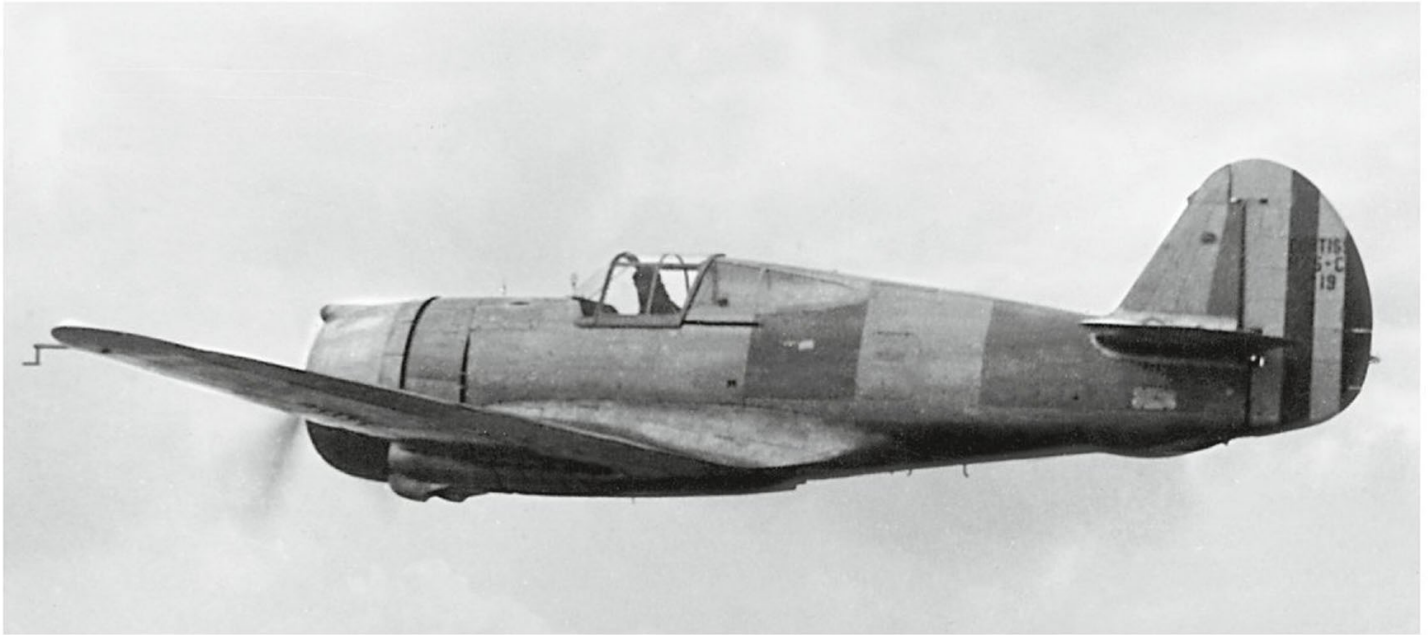
PAR C.-J. EHRENGARDT

A lors que de gros nuages noirs s'amoncellent au-dessus de l'Europe, la France se lance dans la course au réarmement, avec un grand retard par rapport à l'Allemagne. Les nationalisations, pour salutaires qu'elles seront sur le long terme, ont désorganisé la production aéronautique au plus mauvais moment. Les motoristes, qui sont restés dans le secteur privé, n'ont pas engagé les investissements nécessaires pour faire face au défi qui les attend. Au début de l'année 1938, le ministère de l'Air se rend compte que la complexité de la fabrication du Morane 406 et l'incapacité d'Hispano-Suiza à produire un nombre suffisant de moteurs en ligne vont retarder la modernisation des unités de chasse. Le Bloch 151 et le Caudron 714 – les deux seuls chasseurs qui ne sont pas équipés d'un moteur Hispano-Suiza – n'en sont qu'au stade des essais, et ceux-ci ne s'avèrent guère prometteurs. C'est alors qu'il est décidé d'envoyer une mission d'achat aux États-Unis.

ACHATS ET LIVRAISONS

En janvier 1938, cette mission rencontre les dirigeants de la firme Curtiss-Wright, dont le Model 75 a été honoré d'une commande de 210 exemplaires par l'US Army Air Corps, sous la dénomination de P-36A, six mois plus tôt. La version export, autorisée par le gouvernement américain, ne s'écarte guère de celle qui est entrée en service outre-Atlantique et satisfait en tout point le cahier des charges du programme français de 1934. Le seul hic, c'est qu'il coûte deux fois plus cher qu'un MS.406 et que les commandes doivent être payées « au cul du camion ». Mais la France n'a guère le choix.

En mai 1938, un accord est conclu pour la livraison de 100 H-75A1 avant le 10 avril 1939 (marché n° 1035/8 du 9 septembre 1938), avec une option pour 100 machines supplémentaires. Cette première

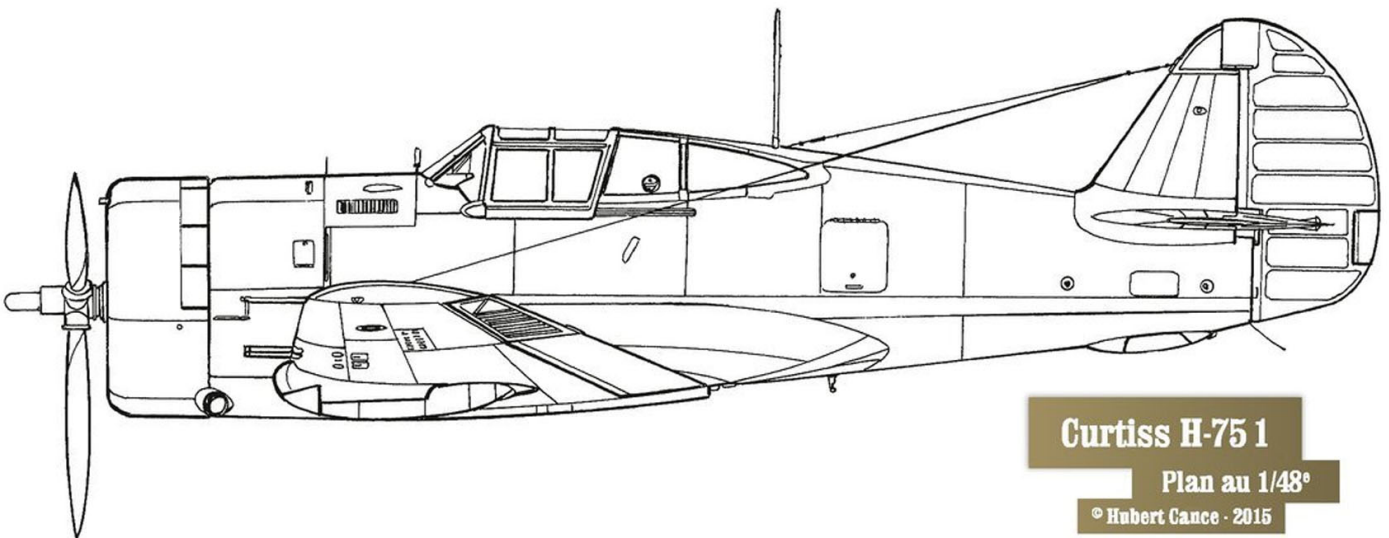


version est équipée du moteur Pratt & Whitney R-1830-SCG Twin Wasp. Le H-75A se distingue du P-36A par son armement (quatre mitrailleuses de 7,5 mm : deux dans les ailes et deux dans le capot), son instrumentation métrique et sa manette des gaz inversée par rapport aux standards américains.

L'option est levée le 8 mars 1939 (marché n° 1544/9) ; toutefois, les 60 derniers exemplaires sont du type A2, équipés d'un moteur R-1830-SC3G et de deux mitrailleuses supplémentaires dans les ailes. Avec l'entrée en guerre, une nouvelle mission se rend aux États-Unis pour acheter un maximum d'avions de combat et signe le marché n° 173/0 (5 octobre 1939) pour 530 H-75A supplémentaires, commande réduite à 400 peu après. Pratt & Whitney étant dans l'impossibilité de livrer autant de moteurs dans les délais impartis, il est décidé de monter un Wright Cyclone G-205A dans les 265 dernières machines, baptisées H-751 ou H-75A4 ; les 135 autres étant dénommées A3. Vingt autres H-751 font l'objet du contrat n° 53 du 15 novembre 1939. Les H-75A1 sont numérotés de 1 à 100, les A2 de 101 à 200 et les A3 à partir de 201, tandis que les H-751, considérés comme un type différent, reçoivent une nouvelle numérotation à partir de 1.

▲ Le n° 19, sans aucune marque ni camouflage, est l'un des premiers Curtiss affectés à l'escadrille d'expérimentation (1^{re} escadrille du GC I/5) à Reims. (Collection J. Mutin)

Les seize premiers arrivent en caisses au Havre en décembre 1938 ; ils sont ensuite acheminés à Bourges pour y être remontés par l'usine de la SNCAC. L'armée de l'Air réceptionne ses premiers appareils à la mi-février 1939. Les cadences, assez lentes au début (sept à huit par semaine), montent progressivement en charge, atteignant une vingtaine de machines au moment où l'usine de Bourges doit être évacuée devant l'avance allemande (17 juin 1940). Un mois après l'entrée en guerre (septembre 1939), tous les A1 et A2 ont été pris en compte. Le A3 n'arrive en unité qu'à la mi-mai 1940, victime du retard de livraison des pompes de relevage du train d'atterrissage ; ce fâcheux contretemps fait qu'une soixantaine d'appareils doit être stockée à un moment plutôt critique pour nos armées. Seuls 24 H-751 sont arrivés à Bourges à partir du 8 juin 1940 ; aucun ne sera versé à une unité combattante. Dix seront remontés par les bons soins de l'AIA de Casablanca après l'armistice, mais ils seront envoyés dans les dépôts de stockage peu après. Selon les travaux de L. Persyn, le nombre de Curtiss pris en compte par l'armée de l'Air est de 335 H-75A, tous livrés à Bourges avant le 30 avril, à l'exception de 13 machines remontées par l'ARAA de Toulouse, et de 58 H-751 (plus 24 stockés en caisses aux Antilles).



Curtiss H-75 1

Plan au 1/48^e

© Hubert Cauce - 2015



Curtiss H-75A1 n° 64 (X-865)

Adjudant Camille Plubeau
4^e escadrille du GC II/4
Reims, été 1939.



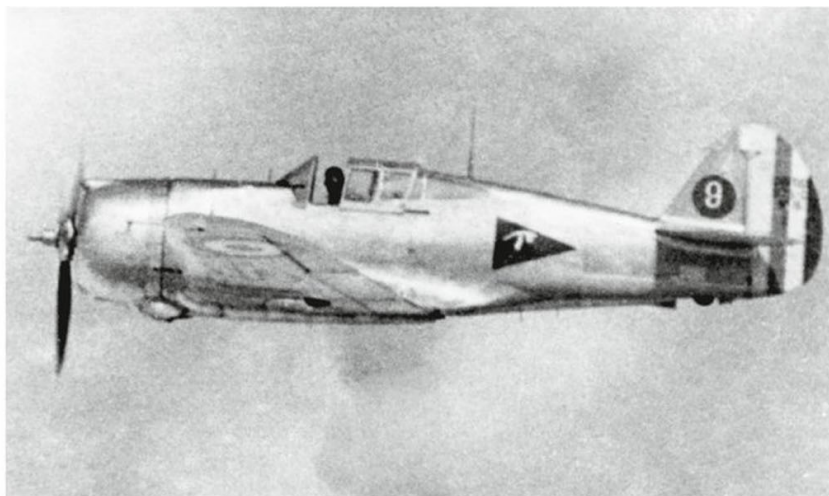
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2015

EN SERVICE

Quelques appareils sont confiés au CEMA pour y être testés, et la 1^{re} escadrille du GC I/5, commandée par le lieutenant Jean-Mary Accart, est choisie pour devenir escadrille d'expérimentation à Villacoublay. Celui-ci évoque dans ses mémoires sa prise de contact avec le Curtiss :

« Je fus accueilli par un camarade plus âgé ; il me mit en garde dès l'abord contre le danger d'atterrir aussi court que je l'avais fait en raison de l'instabilité longitudinale du Curtiss, très délicat, d'après lui, voire dangereux, en vol sans visibilité et peu favorable à la précision des tirs. [...] En fait, après seulement vingt heures, j'avais l'appareil bien en mains. L'expérimentation avec les douze avions de l'escadrille nous avait permis de constater que pratiquement l'instabilité relative n'était pas gênante [...] ; quant au décrochement, pas du tout vicieux, il permettait éventuellement de se poser "dans un mouchoir de poche". »

Le plus gros reproche concerne l'armement, jugé trop léger (les mitrailleuses de capot, parce que synchronisées pour tirer à travers le cercle de l'hélice, ont une cadence trop faible), qui contraindra les pilotes



▲ Le n° 16, bien que toujours non camouflé, porte maintenant les marques tactiques et l'insigne de la 1^{re} escadrille du GC I/5. Cet appareil franchira la Méditerranée en juin 1940 et terminera sa carrière dans un dépôt de stockage. (Collection J. Mutin)

▼ À l'occasion du 14 juillet 1939, les 4^e et 5^e escadres sont réunies à Villacoublay. Avions camouflés et non camouflés des huit escadrilles sont mélangés sur le terrain. Au premier plan, le n° 99 de la 1^{re} escadrille du GC I/4 et, à ses côtés, un appareil des « Petits Poucets » (4^e escadrille du GC II/4). (SHD/Air)





à s'approcher dangereusement des avions ennemis. À la demande d'Accart, un pare-brise blindé sera ultérieurement monté.

Le GC I/5 est tout naturellement le premier groupe transformé à partir de février 1939. Le groupe frère de la 5^e escadre de Reims, le GC II/5, suit dans la foulée. Vient le tour de la 4^e escadre, également basée à Reims, avec, dans l'ordre, le GC I/4 (avril 1939) et le GC II/4, formé le 15 mai 1939. Seule autre unité à être transformée sur Curtiss, le GC III/2, anéanti à Cambrai dès le début de la campagne, ne recevra les siens qu'à compter du 29 mai 1940.

Le 27 août 1939, à la suite de l'ordre de mobilisation, les quatre groupes gagnent leur terrain de campagne respectif : Wez, Xafféwillers, Suippes et Toul. Dès le début de la « Drôle de Guerre », les Curtiss sont plongés dans le grand bain. Les II/4 et II/5, tous deux rattachés au Groupement de chasse n° 22 (les escadres ont été dissoutes), remportent les deux premières victoires de l'armée de l'Air au terme d'une brève rencontre avec des Bf 109 commandés par un certain *Hauptmann* Werner Mölders. Le premier vrai combat tournoyant du II/5, qui se déroule le 20 septembre – à nouveau contre les « bouts carrés » de Mölders (III./JG 53) –, est moins faste : un 109 est revendiqué, mais deux Curtiss sont perdus (un pilote blessé).

Le plus célèbre affrontement de la « Drôle de Guerre », tout au moins en ce qui concerne les Français, reste celui du 6 novembre 1939, que la presse française baptisera « Le combat des 9 contre 27 ». En effet, c'est très précisément le nombre de protagonistes qui participent à cette bagarre dans le ciel de Sierck-les-Bains. Le GC II/5 revendique quatre victoires sûres et quatre probables pour la perte d'un des siens (pilote sauf). Les Allemands laissent en fait cinq avions détruits et trois fortement endommagés dans l'affaire. Les pilotes du JGr. 102 ne sont pas n'importe qui, puisqu'ils ont brillamment participé à la campagne de Pologne, au cours de laquelle leur *Kommandeur*, le *Hauptmann* Hannes Gentzen, est devenu le premier as de la Seconde Guerre mondiale ; toutefois, subtile distinction qui échappe à leurs adversaires, ils sont équipés d'une version ancienne et bien moins performante du chasseur Messerschmitt, le Bf 109 D, ce qui, avec le recul du temps, relativise quelque peu la performance des Français.

Au cours de cette période de « ni guerre ni paix », les Curtiss revendiquent 42 [1] des 72 victoires homologuées à la chasse française. Leurs pertes à l'ennemi s'élevèrent à 14 appareils et 7 tués.

LA CAMPAGNE DE MAI-JUIN

Au 10 mai, quand les armées allemandes déclenchent leur offensive, Curtiss a livré 335 A1 à A3 et 31 A4, parmi lesquels seuls les 200 A1 et A2 ont été réceptionnés par l'armée de l'Air ; aucun A3 ni A4 n'a été pris en compte. Sur ce total, 115 se trouvent en première ligne ; en dehors de ceux détruits, à réformer ou en réparation, le reste est réparti au sein des formations de l'intérieur (centres d'essai, organismes divers, états-majors...), notamment le CIC de Chartres, qui forme les pilotes de chasse sur leur futur avion d'arme.

Les quatre groupes sont stationnés comme suit :

GC I/4	Wez	30 existants, 29 disponibles
GC II/4	Xafféwillers	30 existants, 23 disponibles
GC I/5	Suippes	29 existants, 25 disponibles
GC II/5	Toul	26 existants, 14 disponibles



▲ Le sous-lieutenant René Trémolet, de l'escadrille des « Sioux », a posé son n° 57 train rentré sur le terrain de Toul, après la fameuse rencontre des « 9 contre 27 » du 6 novembre 1939. L'appareil sera réparé et remis en service. (Collection de l'auteur)

▼ Bloqué à Agen-La Garenne par l'armistice, le n° 178 arbore un grand « U » blanc sur la dérive, qui indique son appartenance au Centre d'études du matériel aérien de Cazaux (CEMA 372), plus particulièrement chargé du développement de l'armement. (SHD/Air)



[1] Total débarrassé des doublons et tenant compte d'une victoire partagée avec la RAF et d'une autre avec des Morane 406.

[2] Méthode américaine : chaque victoire partagée avec un ou plusieurs autres groupes ou force aérienne étrangère est fractionnée en fonction du nombre de participants différents. Il s'agit, en fait, de revendications : pour le nombre de victoires officiellement homologuées, voir l'article d'Arnaud Gillet in *Aéro-Journal* n° 15 (décembre 2009).

[3] Il s'agit, en fait, de revendications : pour le nombre de victoires officiellement homologuées, voir l'article d'Arnaud Gillet in *Aéro-Journal* n° 15 (décembre 2009).

La campagne débute mal pour le I/4, qui perd le commandant de la 1^{re} escadrille dès le 10 mai, puis son commandant de groupe (Cdt Heurtaut) le lendemain. Le 23 mai, l'échelon roulant est capturé par les Allemands en tentant de rallier Villacoublay, où le groupe a été muté, ce qui va sérieusement compliquer sa tâche. Si l'on y ajoute le fait que son effectif est réduit à 22 pilotes valides au 26 mai, le I/4 est contraint de limiter ses sorties jusqu'au 1^{er} juin ; mais ce jour-là, il revendique sept victoires pour un tué. Les choses se passent plus mal le 6 juin, car les cinq Bf 109 abattus sont une maigre contrepartie pour les cinq Curtiss détruits et les trois pilotes tués ou portés disparus. Replié à Perpignan-la-Salanque le 17 juin, le I/4 fait le grand saut et atterrit à Oran le 22. L'armistice l'immobilise à Meknès. Il est crédité de 31,5 [2] victoires [3] pendant la campagne pour la perte de 10 tués et 4 prisonniers. Mauvais départ aussi pour le II/4, qui voit six de ses appareils écrasés au sol par les bombes allemandes dès le premier jour. Un mitraillage en règle effectué par des chasseurs allemands, le 12 mai, réduit son potentiel de cinq autres unités. Le 14 mai, il ne peut replier que 13 Curtiss sur Orconte. Le lendemain, il obtient six victoires, puis quatre autres le 16, sans perte en vie humaine.



Mais le matériel souffre, au point que le 18 mai, le II/4 ne peut pas aligner plus de six avions en état de vol. Le Cne Régis Guieu, l'une des grandes figures du groupe, disparaît au combat le 7 juin, tandis que le 16, c'est le tour du commandant de groupe, le Cdt Borne. Le lendemain, le groupe doit incendier neuf appareils à Dun-sur-Auron faute de pilotes pour les replier sur Bordeaux ! Il échoue à Perpignan-la-Salanque, d'où il passe à Alger, le 19 juin, avant d'être cloué au sol par l'armistice à Meknès. On lui attribue 37 victoires pour la disparition de 5 tués, 1 prisonnier et 6 blessés graves.

Le I/5 entame la campagne tambour battant, ne revendiquant pas moins de huit bombardiers allemands dès l'ouverture des hostilités. Le 12 mai est également un jour chargé, puisque, en trois sorties, il demande l'homologation de 16 avions ennemis, dont 11 Ju 87. Les choses se calment jusqu'au 18 mai, quand six He 111 tombent

▲ Fin de la mission pour le sergent-chef Moïse Bès de la 1^{re} escadrille du GC I/4. Après une mauvaise rencontre avec le I/JG 21 le 26 mai, il pose son n° 84 dans les lignes allemandes près de Douai, où il est fait prisonnier. Traditionnellement, le GC I/4 portait un « crêpe » sur la dérive en hommage au capitaine Bonneton, commandant le 3^e Groupe de chasse (ancêtre du I/4), tué en service aérien commandé en 1922. (Collection J. V. Crow)



► Le sergent-chef Antoine Casenobe, des « Diables Rouges » du GC II/4, lors de son passage à Perpignan-Llabanère le 17 juin, avant de gagner La Salanque, puis, de là, l'Afrique du Nord. Il est le premier pilote français à revendiquer une victoire pendant la « Drôle de Guerre » : probablement le Bf 109 de Werner Mölders, qui posera son avion endommagé à Birkenfeld. (Collection J-P. Bobo)

Curtiss H-75A2 n° 158 (U-058)

Lieutenant Edmond Marin La Meslée
1^{re} escadrille du GC I/5
Suippes, 18 mai 1940



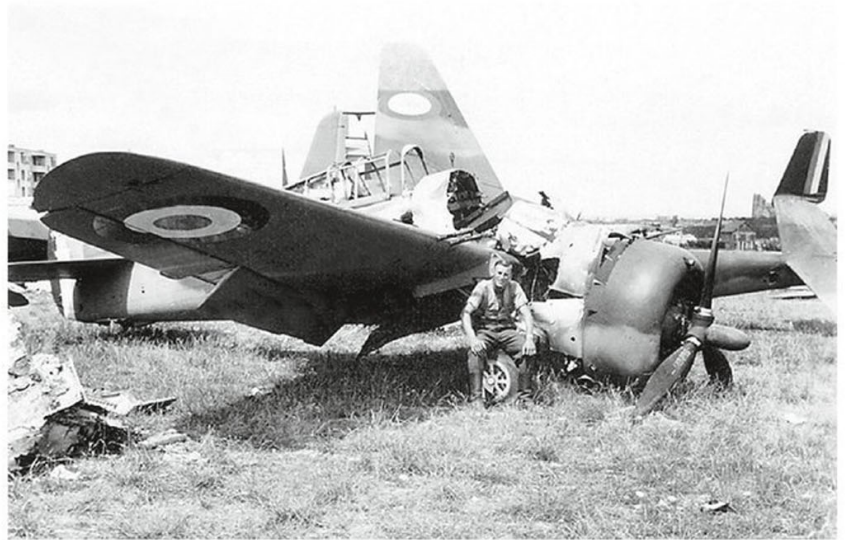


à nouveau sous les balles de la 1^{re} escadrille ; toutefois, un pilote manque à l'appel. Le 1^{er} juin, le Cne Accart est mis hors de combat et est remplacé à la tête de la 1^{re} escadrille par le Lt Marin La Meslée. Le 16 juin, le I/5 récupère quatre H-751 directement à Bourges. Le lendemain, son exode s'achève à Carcassonne et la guerre à Saint-Denis-du-Sig le 22. Avec ses 76 victoires, le I/5 se classe à la première place du palmarès de la chasse française, et Edmond Marin La Meslée est consacré « as des as » de la campagne. Le groupe a perdu quatre tués et un prisonnier.

Les choses sérieuses commencent le 11 mai pour le II/5, avec trois He 111 confirmés. Le 15, ceux-ci prennent leur revanche en descendant deux Curtiss (pilotes blessés). Son commandant, le Cdt Tricaud, privilégiant la sécurité de ses hommes à la course aux victoires, le II/5 ne perd qu'un tué au cours de la campagne (Lt Houzé, 6 juin). Mais les pertes matérielles sont parfois lourdes, comme le 5 juin, quand il laisse cinq appareils pour un « He 113 » revendiqué. S'étant envolé de Perpignan le 20 juin, il est surpris par l'armistice à Saint-Denis-du-Sig. Son palmarès fait état de 31 victoires.

Un cinquième groupe participe aux phases finales de la campagne avec des H-75A. Décapité dès le 10 mai sur son terrain de Cambrai-Niergnies par un bombardement dévastateur qui le prive de 14 Morane 406, le GC III/2 ne peut engager que des moyens dérisoires les jours suivants, encore diminués par un nouveau tapis de bombes le 21 mai. Replié le 1^{er} juin sur Avord, il est rééquipé en Curtiss, avec lesquels il retourne au combat depuis La Perthe le 6. Le 13 juin, il revendique 4 Bf 109 et 3 Ju 87 pour la perte d'un tué et de deux blessés ; parmi ces derniers, le « patron » du groupe, le Cdt Frédéric Geille. C'est aussi son dernier combat ; replié à Perpignan le 17, il traverse la « grande bleue » et attend l'armistice à Rouïba. Il a remporté 12 victoires sur H-75A pour deux pilotes tués.

Deux patrouilles de DAT, chargées de la défense de zones spécifiques, sont équipées en Curtiss à partir de la mi-mai 1940 : l'une à Bourges, où elle assure la protection de l'usine de la SNCAC, et l'autre à Chartres, formée avec des instructeurs du CIC. Le GC I/55 (ex-patrouille de DAT



▲ Un soldat allemand pose devant un H-751 saboté avant l'évacuation de l'usine de Bourges. Visuellement, la version A4 se distinguait des précédentes par un capot moteur moins profond. (Collection B. Belcarz)

▼ La monture personnelle du lieutenant-colonel Marcel Haegelen, commandant la base de Bourges et de la patrouille de DAT locale. As de la SPA 103, dont il arbore la cigogne sur son H-75A-2 n° 183, il a revendiqué onze avions et onze « saucisses » pendant la Grande Guerre ; il obtiendra son 23^e succès plus de 21 ans après son avant-dernier... (Collection J. Mutin)

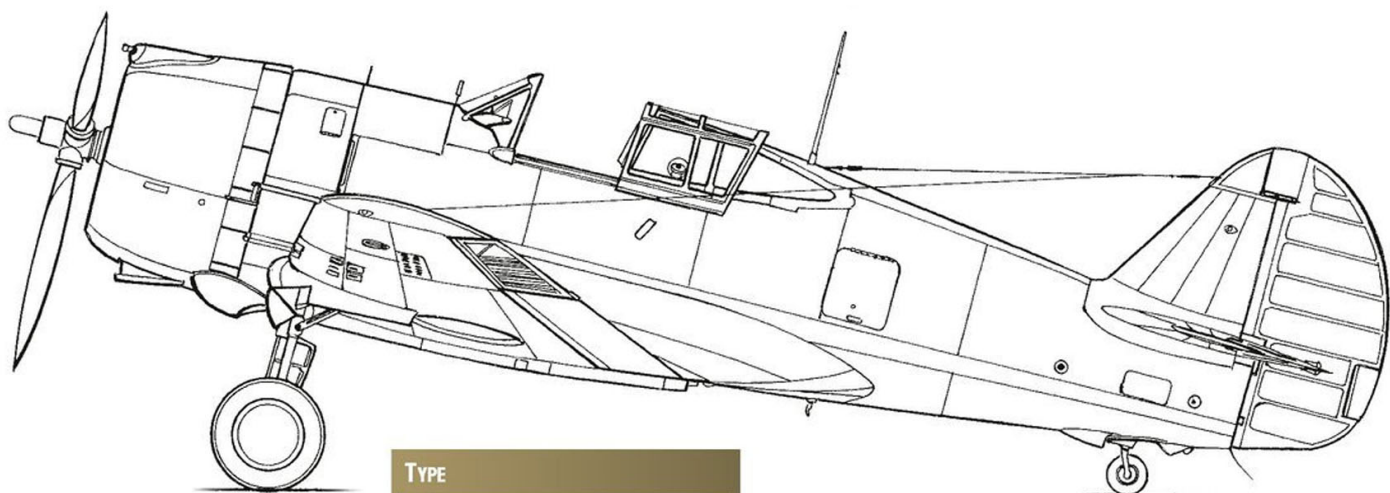
d'Étampes) récupérera un appareil (n° 107), avec lequel il exécutera quelques missions de guerre sans résultat. La patrouille de Bourges, composée de pilotes polonais sous les ordres du commandant de la base, le Lt.Col. Haegelen, as de 1914-18, connaît quelques succès. Elle revendique un He 111 le 24 mai et trois le 5 juin ; au cours de ce combat, Haegelen ajoute une victoire (sa 23^e) à son tableau de chasse de la Grande Guerre, ce qui en fait l'un des rares pilotes français à avoir réalisé cet exploit.

Après le 25 juin 1940 vient l'heure du recensement. Selon les archives françaises, 35 H-75A ont été retrouvés en zone libre, qui viennent s'ajouter aux 186 stationnés en Afrique du Nord (y compris les H-751 encore en caisses). Une petite vingtaine (22 ?) ont été capturés par les Allemands. Les pertes peuvent être estimées à quelque 180 appareils, toutes causes confondues.

Mais la guerre est encore loin d'être terminée, et, bientôt, un nouvel « ennemi » donnera aux pilotes de Curtiss l'occasion de retrouver l'odeur de la poudre. ■

À suivre



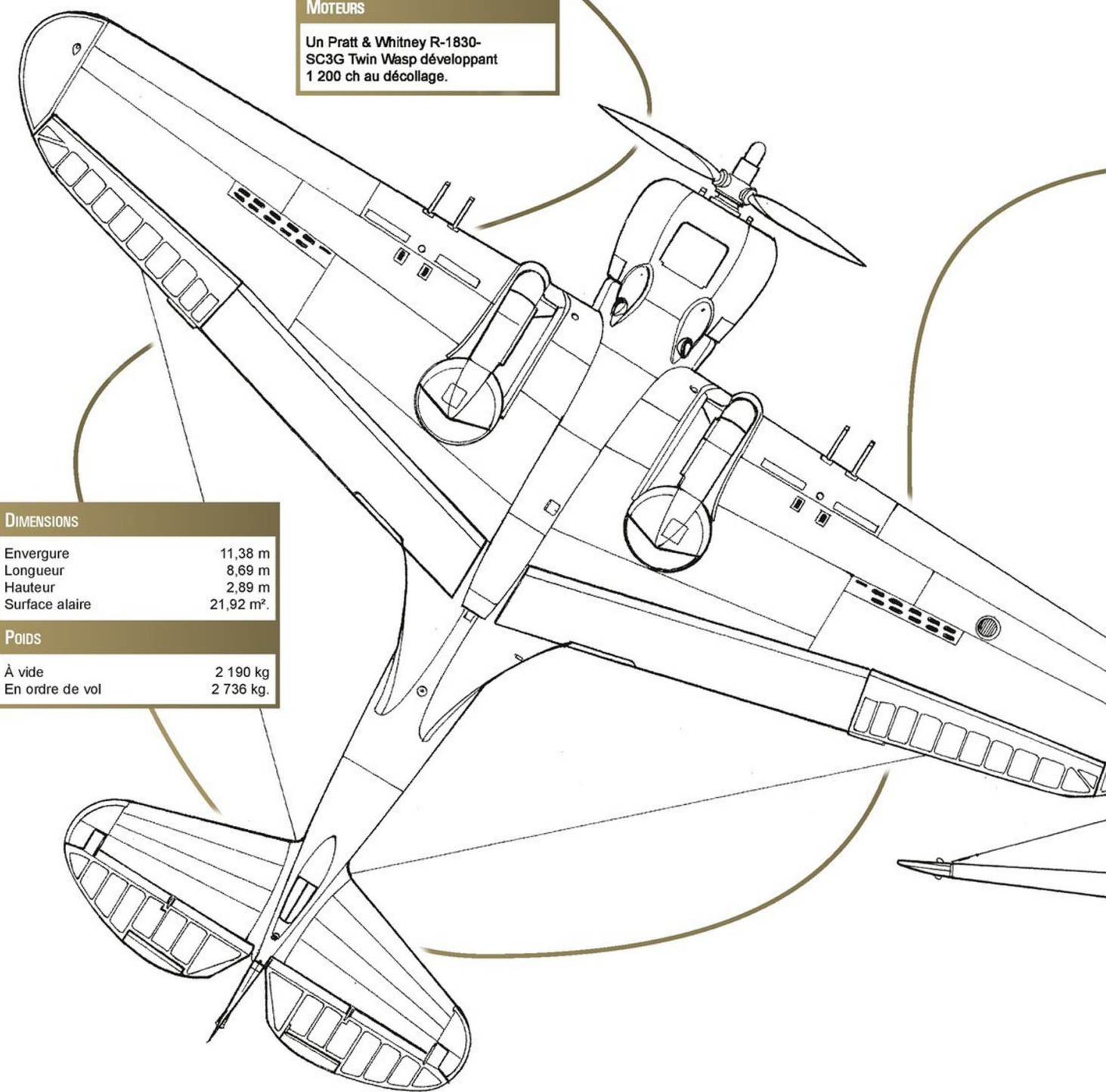


TYPE

Chasseur monomoteur monoplace.

MOTEURS

Un Pratt & Whitney R-1830-
SC3G Twin Wasp développant
1 200 ch au décollage.



DIMENSIONS

Envergure	11,38 m
Longueur	8,69 m
Hauteur	2,89 m
Surface alaire	21,92 m ² .

POIDS

À vide	2 190 kg
En ordre de vol	2 736 kg.



Curtiss H-75A2

Plans au 1/48°

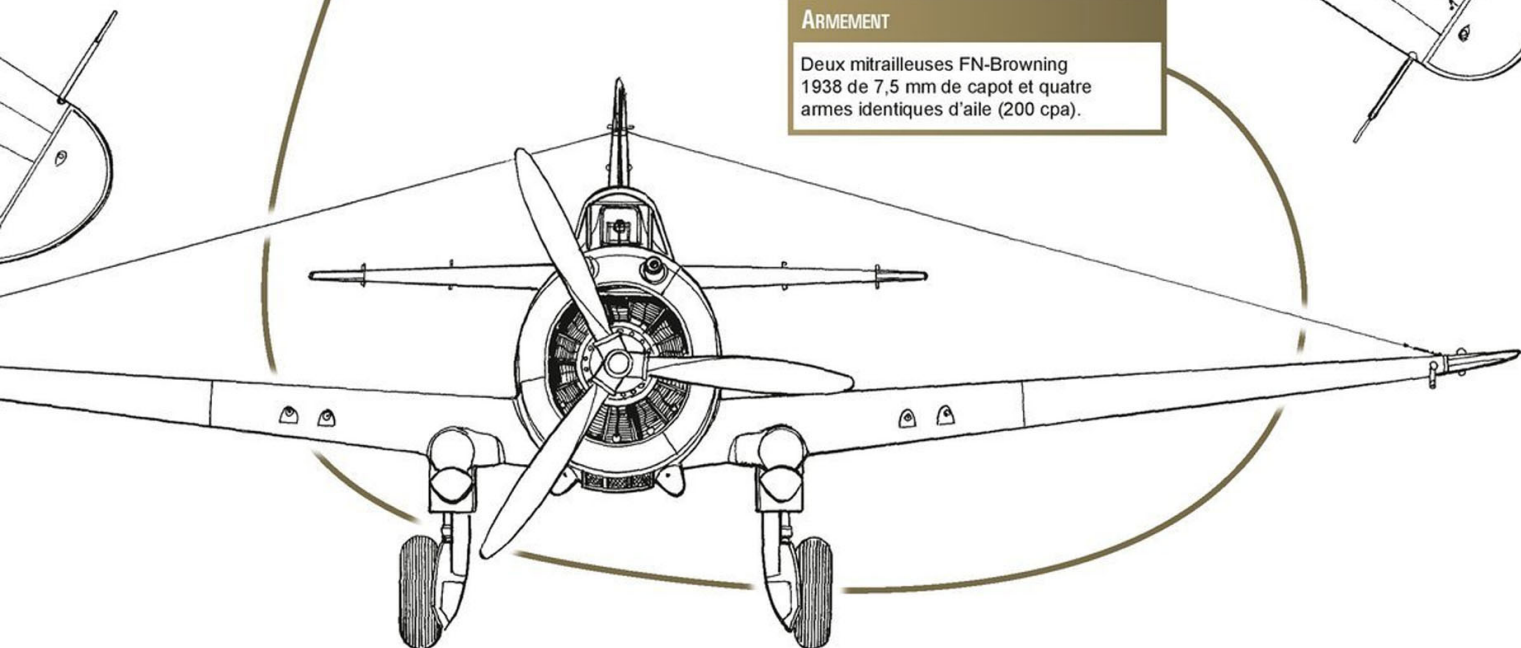
© Hubert Cance - 2015

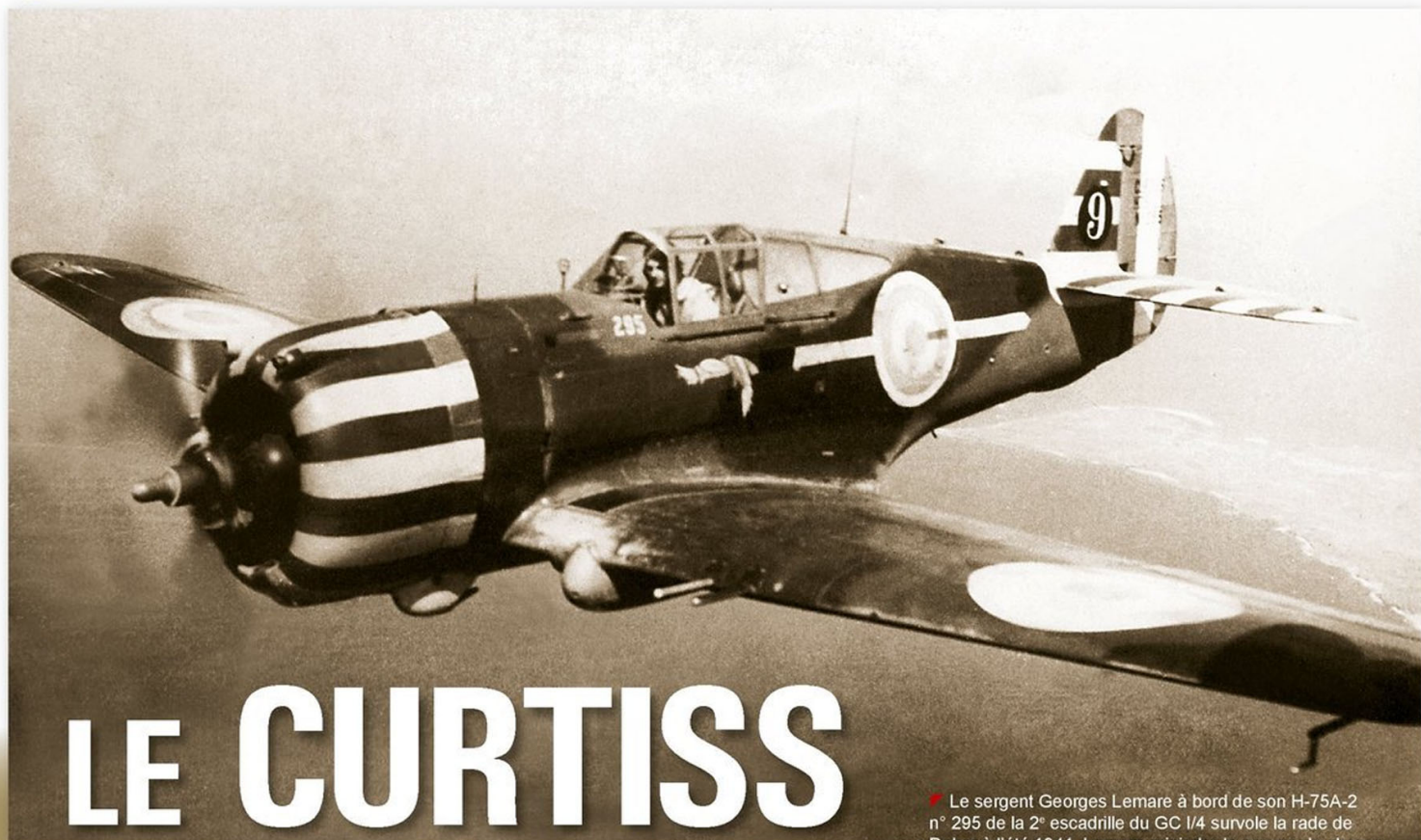
PERFORMANCES

Vitesse maximale	491 km/h à 5 000 m
Temps de montée à 5 000 m	6 min 33 s
Plafond pratique	10 250 m
Distance franchissable	1 320 km.

ARMEMENT

Deux mitrailleuses FN-Browning 1938 de 7,5 mm de capot et quatre armes identiques d'aile (200 cpa).





LE CURTISS

H-75A

► Le sergent Georges Lemare à bord de son H-75A-2 n° 295 de la 2^e escadrille du GC I/4 survole la rade de Dakar à l'été 1941. Lemare rejoindra le groupe de chasse *Normandie* en février 1944, avec lequel il ajoutera à son palmarès neuf victoires aux deux revendiquées avec le I/4, dont un... Swordfish à Dakar le 24 septembre 1940.

(Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Deuxième partie

PAR C-J. EHRENGARDT

▼ Le H-75A-1 n° 16 du GC I/5 1^{er} escadrille à Saint-Denis-du-Sig en juillet 1940, au moment où la chasse française est remise sur le pied de guerre à cause des événements survenus à Mers el-Kébir. (Collection J. Mutin)

Lorsque l'armistice frappe la France, le 25 juin 1940, tous les groupes sur Curtiss ont été mis à l'abri de l'autre côté

de la Méditerranée. En tout, 186 H-75A ont été ainsi préservés, n'en laissant que 25 autres en stockage en zone libre et 23 bloqués aux Antilles.



UN NOUVEL ENNEMI

À cette date, l'armée de l'Air se prépare à être dissoute en vertu des conditions draconiennes de la convention d'armistice. Interdits de vol, les avions sont désarmés et immobilisés, réservoirs d'essence et d'huile siphonnés, parfois gouvernail démonté ou pneus dégonflés, les « basiers » faisant preuve d'une imagination et d'un zèle dont personne n'aurait guère pu les soupçonner quinze jours plus tôt !

Au 1^{er} juillet 1940, les cinq unités équipées en Curtiss sont basées comme suit :

- GC III/2 Rouiba (Algérie)
- GC I/4 Meknès (Maroc)
- GC II/4 Meknès (Maroc)
- GC I/5 Saint-Denis-du-Sig (Algérie)
- GC II/5 Saint-Denis-du-Sig (Algérie)

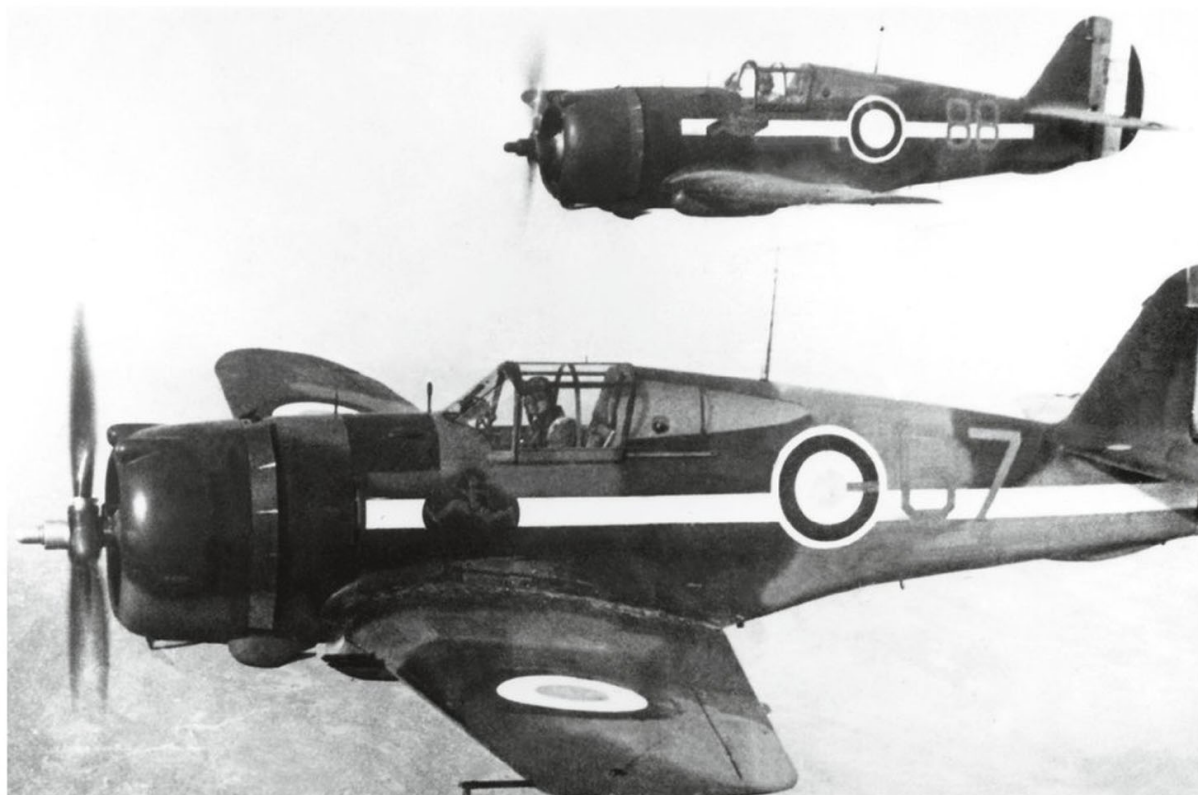
Ces deux derniers groupes se trouvent aux premières loges lorsque, le 3 juillet, l'amiral britannique Somerville



transmet un ultimatum à son homologue français, dont l'escadre est ancrée dans le port de Mers el-Kébir. Sans en référer à qui que ce soit, le général Pennès, commandant supérieur de l'Air en AFN, prend aussitôt l'initiative de faire remettre en état de vol tous les chasseurs du secteur d'Oran. Une première patrouille du II/5 se tient prête à décoller dès 14h15. En fin de soirée, ce groupe se heurte aux Swordfish et aux Skua du HMS *Ark Royal* ; deux victoires sont homologuées aux Français, mais tous les appareils britanniques regagnent leur porte-avions. C'est la première confrontation entre l'aviation française et la RAF d'une, hélas, trop longue série.

La réaction de la chasse française à Mers el-Kébir va sauver l'armée de l'Air ! Comprenant qu'il est nécessaire de laisser aux Français les moyens aériens de défendre leurs colonies, les Commissions d'armistice allemande et italienne assouplissent leur position et autorisent le maintien d'un certain nombre de groupes de combat. En ce qui concerne ceux équipés en Curtiss, il sera limité à trois : les I/5 et II/5, qui devront être basés au Maroc (respectivement à Rabat et Casablanca), et le I/4, qui sera muté à Dakar en protection du *Richelieu*, qui s'est réfugié dans sa rade. Les III/2 et II/4 sont dissous en date du 25 août, leurs pilotes d'active étant répartis au sein d'autres unités.

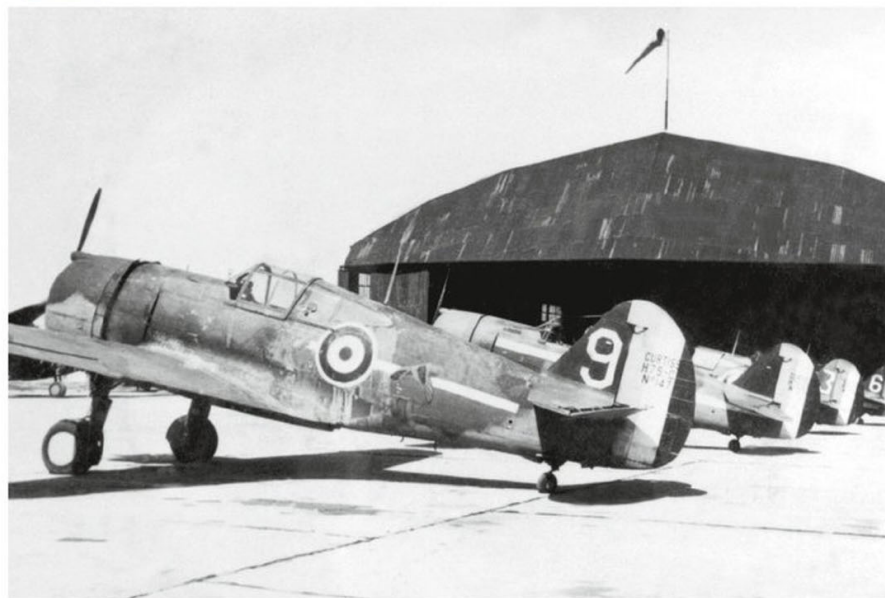
Le I/4, qui a fait mouvement sur Dakar-Ouakam, le 17 juillet, se retrouve à son tour au milieu de la tourmente quand les Britanniques montent l'opération « Menace », conjointement avec les Français libres. Le 23 septembre, sept d'entre eux se posent à Ouakam pour convaincre leurs compatriotes de les laisser se rendre maîtres de l'aérodrome, mais l'opération tourne mal, et, très vite, la parole est laissée à la poudre. Vers 13h00, un combat oppose trois Curtiss à un Swordfish ; ce dernier regagne le HMS *Ark Royal* endommagé, mais un chasseur français est abattu (pilote tué). Les deux jours suivants, le I/4 revendique quatre Swordfish et un Walrus. Considérant qu'ils ne pourront pas ravir la supériorité aérienne aux Français, les Britanniques jettent l'éponge.



▲ Le n° 163 du commandant Jacques Murtin, « patron » du GC I/5, présente un camouflage personnalisé et superbement lustré à l'huile de coude ; il n'est pas impossible que le dessous ait été décapé de toute peinture. Privilège des commandants de groupe, il arbore les insignes de ses deux escadrilles. Rabat, 1941. (SHD/Air)

▲▲ La fin du n° 267, « vautré » par Tesserand le 14 janvier 1941. Après la dissolution du II/4, le pilote et son avion avaient été rattachés à la 2^e escadrille du GC I/5, dont on note l'insigne à la place du code tactique. Les anciens du II/4 avaient obtenu la permission de conserver les traditions de leur ancienne unité (ici les « Petits Poucets »). (SHD/Air)

◀ Deux Curtiss du GC II/4 avant sa dissolution. Au premier plan, le n° 267 piloté par l'adjudant Georges Tesserand, et au second plan, le n° 88 avec aux manettes le sous-lieutenant Camille Plubeau.



Le calme va désormais régner dans les cieux d'Afrique pour les Curtiss pendant un peu plus de deux ans, à peine troublé par quelques interceptions d'avions en vol de livraison à destination de l'Égypte ou de missions de reconnaissance d'appareils embarqués.

DE L'AUTONOMIE À L'INDÉPENDANCE

Avant l'arrivée du I/4 à Dakar, la défense des cieux de l'AOF était du seul ressort de la 6^e escadrille autonome de Thiès, équipée en Dewoitine D.501 et D.510 d'un autre âge. Avec l'afflux de H-75A au Sénégal, il devient possible de rééquiper cette unité, entre-temps rebaptisée escadrille 1/6, sur ce matériel plus moderne et de la doter d'un chef un peu moins réfractaire à la nouveauté

◀ Le H-75A-2 n° 147 de la 2^e escadrille du GC I/5. Accidenté par le sergent-chef Maurice Talent, le 21 avril 1941, il sera ferrailé. (Collection J. Mutin)



▶ Le n° 314 sera la monture des deux commandants successifs du GC I/4 pendant la période de l'armistice, Guy Fanneau de la Horie, puis Paul Stehlin à partir de mai 1941. La photo a visiblement été prise au moment où les peintres commencent à appliquer les fameuses bandes jaune et rouge. (Collection P. Rivière)

Curtiss H-75A-3 n° 314

Commandant Paul Stehlin
Commandant le GC I/4
Dakar-Ouakam (Sénégal), fin 1941.





Dix Curtiss lui sont affectés en octobre 1940. L'histoire de l'escadrille 1/6 s'achève à la fin de l'année 1941, quand son personnel est envoyé à Toulouse pour former le futur GC II/6 sur D.520.

L'un de ses appareils, piloté par le sergent Marcel Milan [1] profite d'un décollage sur alerte pour aller se poser à Bathurst (Gambie) le 10 février 1941. Il sera l'un des deux seuls Curtiss à porter la croix de Lorraine. Malheureusement, on ignore tout de son état civil et de son sort ultérieur.

Un autre Curtiss (H-751) volera aux couleurs des FAFL, mais il s'agit d'un Mohawk (n° 2535) de la South African Air Force issu d'un contrat français racheté par les Britanniques. La manière dont il est arrivé au GC 1 *Alsace* à Rayack (Liban) reste un grand mystère, mais il sera victime de la fiabilité plus qu'incertaine de son moteur Wright Cyclone et disparaîtra des contrôles après un ultime vol aux mains du commandant Jean Tulasne le 28 août 1942.



DERNIER BAROUD D'HONNEUR

Le 8 novembre 1942, dans le cadre de l'opération « Torch », les forces américaines se présentent devant Casablanca. Au Maroc stationnent :

- à Rabat-Salé, le GC I/5, équipé de 26 H-75A sous les ordres du capitaine Marie Monraisse ;
- à Camp Cazes (Casablanca), le GC II/5, doté de 20 H-75A, sous les ordres du commandant Georges Tricaud.

Ce dernier groupe aligne également 13 D.520, type sur lequel il est en cours de conversion. Toutefois, les pilotes, encore mal familiarisés avec le Dewoitine, préférèrent monter au combat sur leurs braves vieux Curtiss.

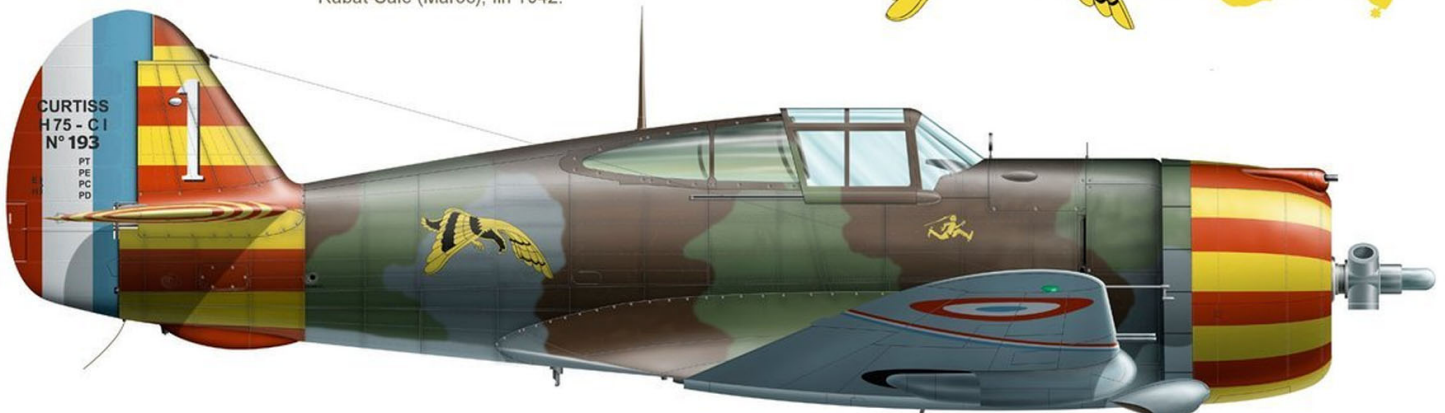
Les Français devront faire face aux Grumman F4F-4 Wildcat de quatre porte-avions de l'US Navy. Si leurs appareils sont plus performants que les H-75A, les pilotes américains sont pour la plupart des néophytes n'ayant aucune expérience des duels aériens ; ils vont pourtant compenser leur handicap par une plus grande discipline et des tactiques de combat plus évoluées que celles de leurs adversaires.

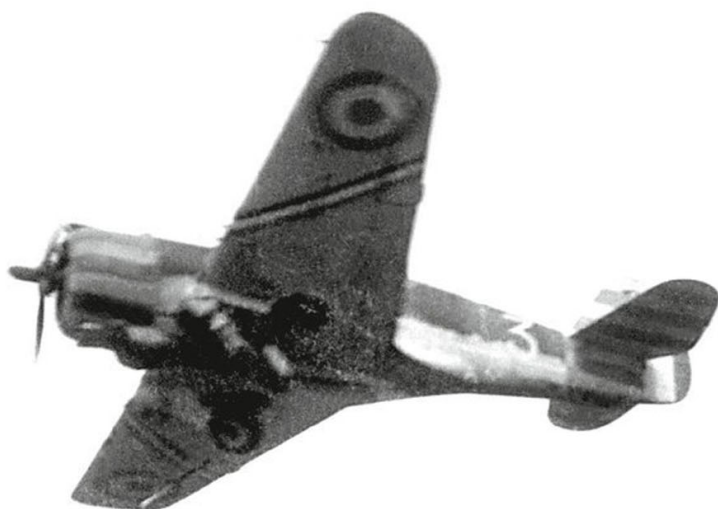
[1] Milan trouvera la mort lors du convoyage d'un P-40 entre Khartoum et Le Caire le 28 novembre 1941.

▲ Le n° 275, qui survole la rade de Dakar en 1942, arbore un magnifique camouflage ondoyant. Cet appareil finira sa carrière à Cazaux.

Curtiss H-75A-2 n° 193

Capitaine Max Vinçotte
Commandant la 2^e escadrille du GC I/5
Rabat-Salé (Maroc), fin 1942.





▲ Un H-75A de la 1^{re} escadrille du GC II/5 en 1942. Ce groupe avait adopté une ligne de démarcation à mi-fuselage entre le camouflage supérieur et le gris-bleu clair du dessous, plus en conformité avec la topographie de sa zone d'activité.

► Des GIs très curieux font la chasse aux souvenirs sur des Curtiss du II/5 mitraillés à Médiouna. Certains appareils, rapidement destockés, n'avaient pas leurs marques aux normes en vigueur à l'époque. (US NARA)



Tandis que le I/5 évite d'être surpris au sol par les F4F, le II/5 fait décoller une patrouille à 06h30. Celle-ci s'intéresse à trois Vought OS2U-3 qui règlent l'artillerie des bâtiments US, et l'un d'entre eux est gravement endommagé par les chasseurs français, l'équipage étant fait prisonnier. Réveillés par la canonnade, un à un, les pilotes du II/5 se présentent à la base et décollent par patrouilles de trois. Même le commandant du groupe, pourtant âgé de 41 ans et souffrant d'une sciatique, décide de se joindre à ce qu'il appelle « un dernier baroud d'honneur ». Ils se heurtent à neuf Wildcat de la VF-41. Les Français revendiquent sept victoires [2], dont une accordée à Georges Tricaud [3], mais le II/5 est littéralement anéanti : onze Curtiss ont été mis hors d'état de vol (plus deux au sol un peu plus tôt), cinq pilotes ont été tués (dont le commandant de groupe) et quatre blessés plus ou moins grièvement – alors que le II/5 n'avait eu à déplorer que deux tués au cours de la campagne de 1940 ! Le groupe, désormais commandé par le lieutenant René Trémolet, replie ses 9 derniers Curtiss à Sidi Rahal.

▲ Le H-75A-2 n° 135 a connu une carrière très mouvementée depuis sa prise en compte en août 1939. La présence d'un code tactique laisse à penser qu'il était encore affecté au GC II/5 quand la photo a été prise, ou qu'il venait juste de rejoindre le CIC de Meknès. Il finira sa carrière à la suite d'un accident en septembre 1947. (Collection J. V. Crow)





Le I/5, épargné lors de la première journée de combats, connaît une dure matinée le 9 novembre. Quinze appareils, escortant des bombardiers, sont coiffés par huit F4F de la VF-9 ; le bilan est très lourd : quatre Curtiss sont abattus, plus un crashé au retour, faisant deux morts et un blessé grave. L'adjudant Jérémie Bressieux parvient à abattre un adversaire – c'est la seule victoire du I/5 et la toute dernière de l'armée de l'Air de l'armistice.

Ce « baroud d'honneur », que les Japonais auraient appelé « vanité de l'héroïsme », car loin d'être indispensable, a coûté 15 Curtiss, mais surtout 7 tués et 5 blessés graves.

[2] Les pertes de la VF-41 s'élèvent à quatre appareils au combat, mais il n'est pas impossible que des SBD se soient trouvés mêlés à la bagarre.

[3] Il est l'un des quatre pilotes de l'armée de l'Air à avoir été crédités de victoires au cours des deux conflits mondiaux.

[4] Non inclus les D.520.

Le I/4 reçoit l'apport d'une troisième escadrille sur D.520, avant de faire mouvement sur Meknès, où il se retrouve au grand complet le 4 juin 1943 avec, notamment, 20 Curtiss. C'est alors qu'il commence sa transformation sur Bell P-39N.

Le I/5 retourne à Rabat et poursuit son entraînement sur H-75A (et P-40F), avant de gagner Médiouna le 20 juin 1943 pour y recevoir ses premiers P-39N.

La « tête de Sioux » du GC II/5, insigne emblématique de l'escadrille *Lafayette*, bien connue des Américains, permet au groupe d'être très rapidement rééquipé hors programme officiel et de reprendre la lutte contre les Allemands sur matériel US dès le 11 janvier 1943.

Deux groupes de bombardement, les GB I/32 et II/62, vont se faire la main quelque temps sur des Curtiss abandonnés par le I/4 à Meknès. Il faut aussi mentionner l'utilisation d'une douzaine de H-75A par la SLA 352 (section de liaison) de Boufarik. Toutefois, les gros des Curtiss encore en état de vol est regroupé à l'EAPN de Marrakech (École d'application du personnel navigant) et au CIC de Meknès (Centre d'instruction à la chasse), puis de Kasba-Tadla. Enfin, les tout derniers exemplaires franchissent la « Grande bleue » pour finir leur existence à la BE 706 de Cazaux à partir de l'été 1946.

Les vingt derniers Curtiss H-75A sont retirés de l'inventaire de l'armée de l'Air et envoyés au pilon le 20 août 1949. ■

LE CHANT DU CYGNE

Lorsque cessent les combats fratricides en Afrique du Nord, la situation est la suivante :

GC I/4	26 H-75A	Dakar-Ouakam
GC I/5	10 H-75A	Dar el-Toubil
GC II/5 [4]	9 H-75A	Sidi Rahal



◀ Alignement de Curtiss à Cazaux. Les premiers portent un camouflage apparemment entièrement vert foncé (teinte très en vogue en 1944 grâce à la récupération des stocks de peinture allemands), tandis que ceux du fond sont gris clair. Quelques A-1 encore en état de vol seront remotorisés avec un Pratt & Whitney, aucun H-751 n'ayant survécu à la tourmente de mai-juin 1940.

▼ Alignement de H-75A de l'EAPN de Marrakech avec, au premier plan, les n° 183 et 133. (ECPA-D)

