FIAT CR 42

Le magnifique FIAT CR 42 « 162-6 » (MM4563) conservé au *Museo Storico dell'Aeronautica Militaire* à Vigna di Valle, près de Rome. Cet appareil aux 2/3 original a été reconstitué avec des pièces retrouvées en Italie, en France et en Suède.
(toutes les photos : archives Apostolo, sauf autre mention)

La légende italienne

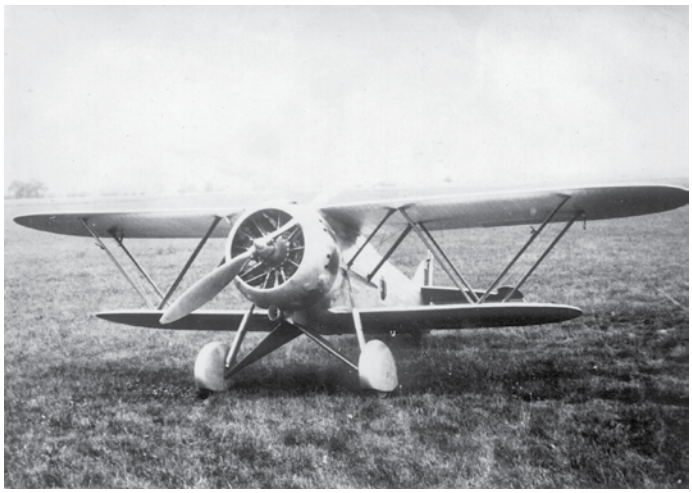
Première partie, par Luigino Caliaro (traduction de Michel Ledet)

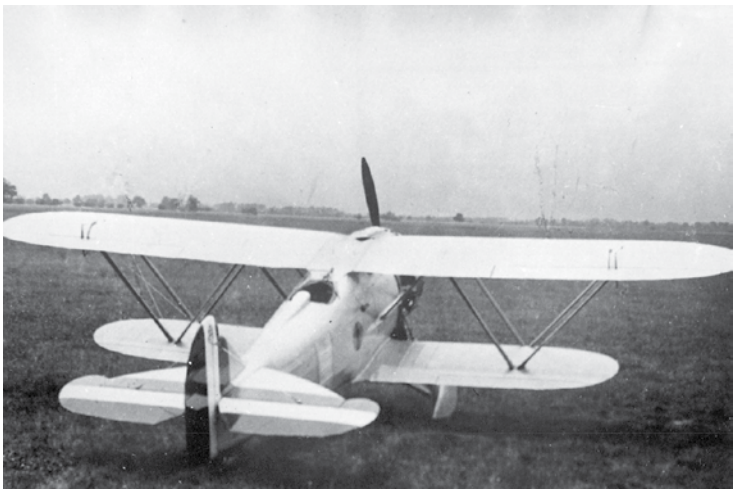
GENÈSE ET PRODUCTION

Bien que dépassé lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, le biplan FIAT CR 42 « Falco » (Faucon) constituait pourtant à cette époque le gros de l'équipement de la chasse au sein de la Regia Aeronautica ! Dernier biplan de chasse dans l'histoire de l'aviation, il représente certainement le *nec plus ultra* de la formule…

La décision de choisir cet avion quelque peu anachronique et dépassé par d'excellents appareils conçus tant en Grande-Bretagne qu'en Allemagne, tient sans aucun doute aux succès remportés par son prédécesseur, le FIAT CR 32, durant la Guerre Civile d'Espagne. Ce choix, qui apparaît d'autant plus incroyable qu'au même moment on construit les FIAT G 50 et Macchi MC 200 [1] et même le MC 202, est la conséquence d'une erreur de jugement commise par les chefs militaires et techniques de la Regia Aeronautica lors de la Guerre d'Espagne ; le CR 32 y a obtenu des résultats dus sans aucun doute à ses qualités intrinsèques mais également à l'infériorité des pilotes républicains, généralement moins bien entraînés et volant sur un matériel qui n'était pas toujours de première qualité. Cette erreur de jugement les amène à se concentrer sur le biplan, en leur faisant que légèreté et maniabilité constituent encore les meilleures qualités au cours d'un combat tournoyant. Pour ces mêmes responsables, le biplan peut toujours se mesurer au monoplan moderne, plus rapide et plus puissamment armé, en utilisant sa grande maniabilité.

Ci-contre et page suivante en haut : trois photographies du prototype FIAT CR 40, construit dans les premiers mois de 1934. Il se distingue du CR 32 par son aile en M aplati (pour une meilleure visibilité) et son capot Magni-NACA à faible corde et à bossages pour les têtes de cylindre. L'appareil sera perdu en 1935 lors d'un vol de convoyage.





Cela explique, en partie, pourquoi au milieu des années trente, l'ingénieur Celestino Rosatelli, qui conçoit alors le successeur du CR 32, utilise un moteur en étoile refroidi par air ; cette solution a déjà permis d'excellentes performances sur une cellule fiable et légère. FIAT, dont l'expérience avec le moteur radial est somme toute limitée, décide en 1933 d'installer un moteur Bristol Mercury IV de 525 ch sur un CR 32. Le prototype, désigné CR 40 (MM202), effectue son premier vol début

Dernière évolution du FIAT CR 32 avec un moteur en étoile, le CR 41 est obtenu en installant sur la cellule d'un CR 40 un Gnome-Rhône 14K en 1935. Ce prototype demeurera jusqu'en 1937 chez FIAT, où il servira de banc d'essais volant pour les moteurs.

[1] En réalité, le CR 42 a effectué son premier vol quelque quinze mois après le G 50, qui a effectué le sien le 26 février 1937 ! Il est même postérieur au Macchi MC 200, dont le prototype s'est envolé le 24 décembre 1937.

Le prototype du FIAT CR 42 en mai 1938, avec sa roulette de queue rétractable.

AKAUASI
LES « AIGLES SAUVAGES »
DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Sur cette photo prise à Hollandia en mai 1944, on note qu'il y existait quelques possibilités de camouflage en lisière de jungle, ce qui semble avoir protégé ces deux Ki.43-II des attaques aériennes. En revanche, la logistique inexistante leur a valu d'être abandonnés sur place en relativement bon état. On ne le distingue pas sur ce cliché mais les autres photos de la série montrent que l'avion au second plan, porteur du n° 5, appartenait au *Chûtaï* 2 du 33e *Hikô-Sentaï*. L'avion au premier plan, porteur du nouvel insigne du 77e *Hikô-Sentaï*, était un engin de son *Chûtaï* 1. (coll. James Lansdale)

Septième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

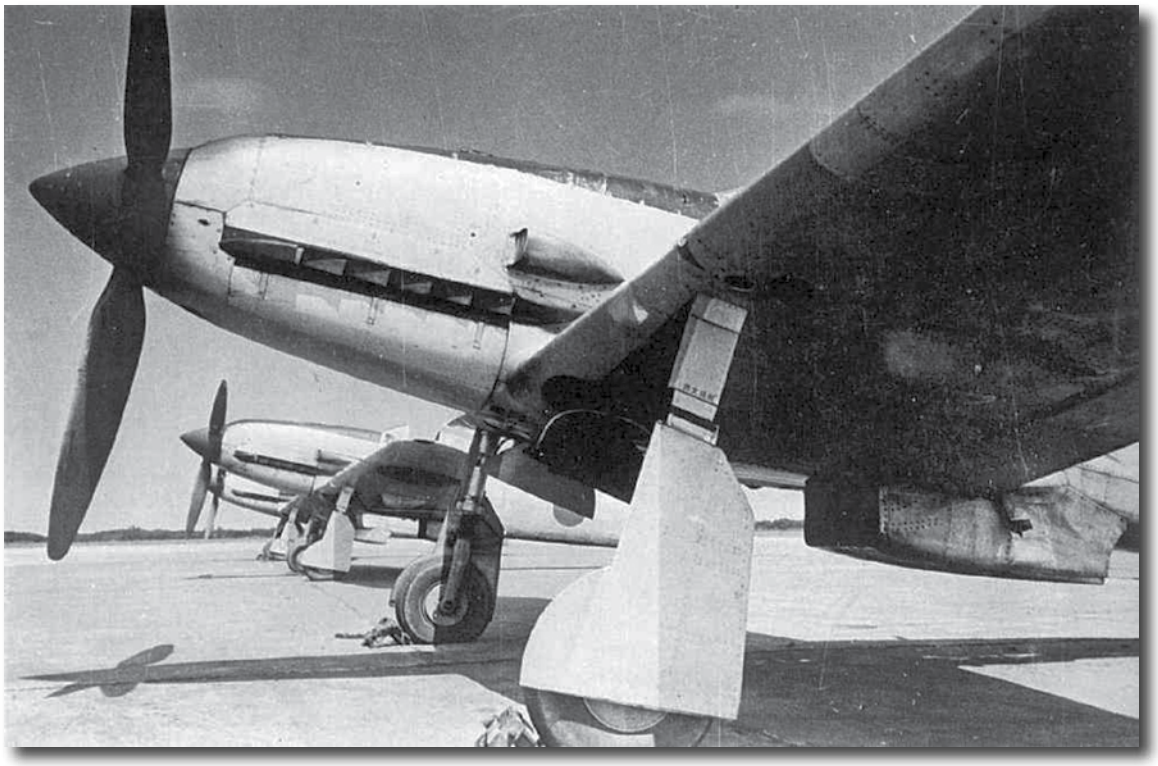
Pêchant par excès de confiance, le commandement « Air » de l'Armée n'avait envisagé aucun système de relève pour les unités du 12e *Hikôdan.* Pris de court, il ordonna en mars 1943 l'envoi en Nouvelle-Guinée des 68e et 78e *Sentaï* qui constituaient (avec une escadrille autonome de reconnaissance) le 14e *Hikôdan*, soit une force de 90 chasseurs. Ces deux groupes étaient en cours de transformation à Akeno sur le tout nouveau Kawasaki Ki.61-I « Hien » (Hirondelle). De forme et de conception très proches du Messerschmitt Bf 109 F Friedrich ou du Macchi C.202 Folgore (d'où son surnom de « Tony » dans la nomenclature alliée), le Kawasaki Ki.61 était une machine résolument moderne, aux performances supérieures à la plupart des chasseurs alliés du moment. Son talon d'Achille était le moteur en ligne, copie du Daimler-Benz DB 601 A. Ce dernier, victime d'une main d'œuvre peu qualifiée et des difficultés croissantes d'approvisionnement en matériaux stratégiques que connaissait le Japon, allait se révéler d'une fragilité désastreuse pour un avion de combat, de surcroît engagé dans des conditions climatiques aussi éprouvantes pour les hommes que pour le matériel.

KAWASAKI Ki.61 HIEN
Rikugun San-Shiki Sentô-ki
(chasseur de l'Armée type 3)

En avril 1940, suite à l'achat des droits de construction du moteur allemand Daimler-Benz DB 601 A et au lancement de la chaîne de montage dudit moteur, rebaptisé Ha-40, la société Kawasaki s'attela à la conception de deux avions de combat destinés à le recevoir : le chasseur lourd Ki.60 et le chasseur multi-rôle Ki.61. De ces deux projets, qui constituèrent la seule véritable tentative japonaise de se conformer strictement à la production occidentale, seul le second retint l'attention. Encouragé par les nouvelles de la guerre en Europe, nouvelles qui faisaient apparaître la nette supériorité des avions de combat dotés de moteurs en ligne refroidis par liquide, le *Kôkû-Honbu* approuva l'initiative de Kawasaki.

Réalisé par les ingénieurs Takeô Doï et Shin Owada, le premier prototype du Ki.61 vit le jour en décembre 1941. Il s'agissait d'un avion doté de lignes très élégantes, fort semblables à celles du Macchi C.202 et du Messerschmitt Bf 109 F contemporains. Le choix d'un même moteur impliquait nécessairement l'adoption de nombreuses solutions techniques analogues et, dans une certaine mesure, d'options aérodynamiques identiques. Dès ses premiers essais, en janvier 1942, le Ki.61 fit montre de bonnes performances d'ensemble. Ces dernières furent confirmées au cours de l'été, lors d'une épreuve comparative qui opposa l'avion de Kawasaki à un Nakajima Ki.43-II, un Nakajima Ki.44-I, un Messerschmitt Bf 109 E-7 et un Curtiss P-40E capturé. Le Ki.61 sortit vainqueur de l'épreuve, se révélant le meilleur dans l'absolu. Grande nouveauté pour l'aéronautique nippone, ce résultat fut obtenu sans que soient négligées les protections passives.

En effet, ce monoplace, monoplan à ailes basses, entièrement métallique et à train escamotable, disposait d'un habitacle blindé et de réservoirs autoobturants similaires à ceux de ses modèles européens. Il en résultait un poids à vide de 2210 kg en

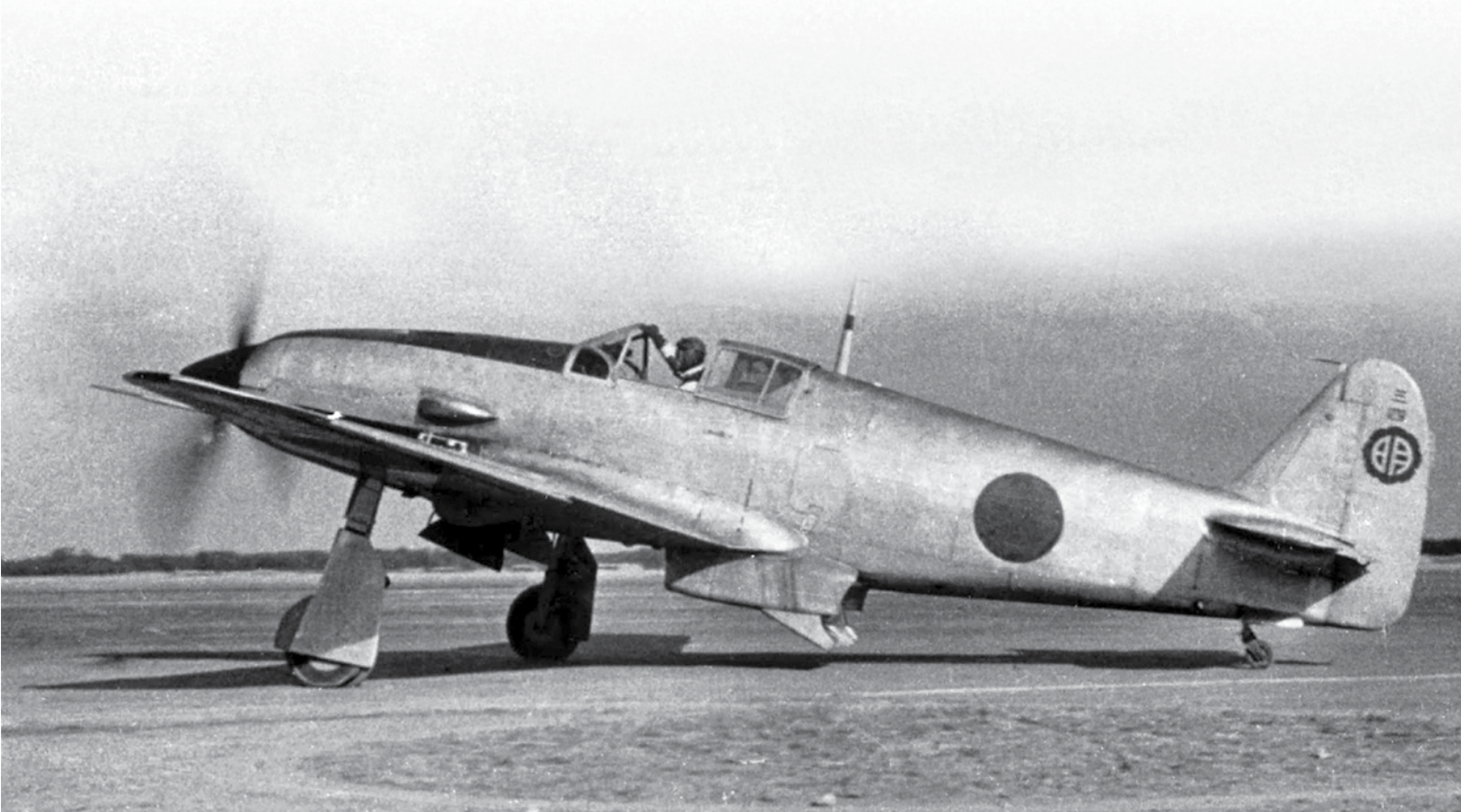


Gros plan de l'avant d'un Kawasaki Ki.61-I, ou Hien modèle 1, de l'école de chasse d'Akeno. Ce chasseur multirôle, révolutionnaire pour l'époque au Japon, disposait comme on le voit ici d'un propulseur Daimler-Benz DB 601 A.Malheureusement pour lui, il ne s'agissait que d'une copie produite sous licence dans les usines nippones et dont la fiabilité n'était pas la qualité première...
(Archives auteur/DR)

dépit duquel le moteur Ha-40 de 1100 ch propulsait l'ensemble à 591 km/h à 4260 m, lui permettant de monter à 10 000 m et de parcourir 600 km en configuration normale. La seule à pâtir du rapport poids-puissance était la vitesse ascensionnelle avec un temps de montée à 5000 m supérieur à 6 minutes et 30 secondes.

Après les essais d'une présérie de 12 exemplaires (y compris le prototype), l'avion baptisé Hien (Hirondelle) fit l'objet de quelques améliorations pour devenir, en janvier 1943, le chasseur de l'Armée type 3 ou Ki.61-I *Kô*. Armé de deux mitrailleuses lourdes Ho-103 type 1 dans le capot moteur et de deux armes de 7,7 mm type 89 dans la voilure (2 x 300 coups), ce modèle 1A fut très vite suivi du Ki.61-I *Otsu* (modèle 1B) doté de quatre mitrailleuses lourdes (4 x 250 coups). En août 1943, la livraison par l'Allemagne de 800 canons Mauser MG 151/20 de 20 mm, permit à Kawasaki d'alourdir l'armement de voilure du Hien. Pour cela, des améliorations visant au renforcement structural de l'avion durent être apportées par les ingénieurs et l'avion devint une redoutable plate-forme de tir avec deux mitrailleuses Ho-103 type 1 dans le capot-moteur (2 x 250 coups) et à deux canons Mauser MG 151/20 (2 x 120 obus) dans la voilure renforcée. Dans cette nouvelle version, désignée Ki.61-I *Heï* (modèle 1C), extérieurement identique aux précédentes, le Hien pouvait emporter deux bombes de 250 kg. Mais le renforcement de structure et le nouvel armement de voilure se traduisirent par une augmentation de poids non négligeable qui eut pour effet de nuire aux performances.

Ce Ki.61-I Kô de l'école de chasse d'Akeno vu au roulage montre bien sa ressemblance avec le Messerschmitt Bf 109 F et plus encore avec le Macchi C.202, d'où l'attribution du surnom à consonance italienne de « Tony ».
(Archives auteur/DR)



Très concerné par les développements techniques en matière d'aviation de chasse, Richthofen teste régulièrement les nouveaux modèles des constructeurs. On le voit ici aux commandes d'un prototype Roland D.III à Adlershof, dans la banlieue de Berlin, entre le 16 et le 18 mai 1917. L'as ne va pas être impressionné par ce monoplace, qui ne sera finalement construit qu'à quelques exemplaires dont la plupart finiront en Bulgarie.
(toutes les photos : coll. Greg VanWyngarden, sauf autre mention)

Manfred von Richthofen,

l'as des as de la Première Guerre mondiale

Première partie : avant le Baron Rouge

Par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony (profils de David Méchin)

De même que son chasseur triplan rouge personnifie à lui seul l'aviation de la Grande Guerre, la simple évocation du nom de Manfred von Richthofen signifie pour le grand public un pilote virtuose et chevaleresque... Comme pour beaucoup d'icônes, cette vision n'est pas tout à fait conforme à la réalité historique que nous allons examiner dans cette courte biographie.

Une jeunesse dans les écoles militaires prussiennes

Manfred, Albert von Richthofen voit le jour le 2 mai 1892 dans le quartier de Kleinburg à Breslau (aujourd'hui Wrocław en Pologne), en Silésie allemande, second enfant d'une fratrie de quatre. Il vient au monde après sa sœur Elisabeth, dite « Ilse » (1890-1963), et avant ses frères Lothar (1894-1922) et Bolko (1903-1971). Si les von Richthofen forment une grande famille de la petite aristocratie, qui remonte au 16e siècle et comporte plusieurs personnages illustres (dont le ministre des affaires étrangères de Prusse, au début du 20e siècle), la branche dont est issu le futur « as des as » est bien loin d'être la plus prestigieuse. En effet, ses ancêtres immédiats ne sont que de simples propriétaires terriens de Silésie.

Blason de la famille von Richthofen.
(Wikipedia Commons)

Son père, Albrecht von Richthofen (1859-1920) est le premier de la lignée à avoir embrassé une carrière militaire au sein du 1er régiment de cuirassiers de la Garde, d'ailleurs écourtée prématurément à la suite d'une grave infection aux oreilles. Devenu presque sourd, il est mis sur la touche de l'armée avec le grade de *Major* et n'exerce plus que des fonctions administratives. Pour faire vivre sa famille il n'a que sa solde d'officier, ce qui lui permet d'atteindre un niveau de vie de la classe moyenne-supérieure, sans plus. Une situation qui est loin de satisfaire son épouse Kunigunde, née von Schickfuss und Neudorff (1868-1962) ; issue de la haute aristocratie, elle vit cette situation comme un déclassement social. Elle reprochera toujours à son mari, qu'elle considère plus ou moins comme un raté, son manque d'intérêt pour les questions pécuniaires et réclamera même un soutien financier à son propre père, qui ne le lui accordera pas.

Trois futurs as ! De droite à gauche : Manfred von Richthofen, son frère Lothar et leur cousin Wolfram. Né en 1895, ce dernier remportera 8 victoires à la *Jasta* 11 en 1918 et poursuivra une carrière militaire après-guerre. Commandant en chef de la Légion Condor en Espagne, Wolfram von Richthofen deviendra en février 1943 le plus jeune *Generalfeldmarschall* de l'histoire militaire allemande, mais il mourra d'un cancer du cerveau en 1945.
(coll. Jean-Louis Roba)

Les trois frères von Richthofen en 1907 : Manfred, au centre en uniforme de cadet, avec à sa gauche Lothar et, assis sur la luge, le petit Bolko âgé de 4 ans.
(DR)

La famille von Richthofen ne connaît donc pas la vie de château, sinon durant les vacances au château familial de Romberg que possède le grand-père paternel de Manfred. Le jeune garçon grandit dans un appartement de la ville de Breslau jusqu'en 1901. Après la mise à la retraite anticipée de son père, il déménage avec sa famille à Schweidnitz (Świdnica), une petite ville de 30 000 habitants distante de 50 km de la précédente, où ses parents achèteront deux ans plus tard une maison grâce à un héritage touché par sa mère. Pour la première fois, Manfred qui n'a jusqu'alors pris que des leçons particulières passe une année à l'école… Albrecht von Richthofen, qui a maintenant beaucoup de temps libre, se consacre entièrement à ses deux seules véritables passions : la chasse et l'équitation. Il y entraîne ses fils, dont son aîné Manfred sur lequel il va projeter ses ambitions de carrière militaire. Le jeune garçon tire ainsi au fusil dès son plus jeune âge et achève ses proies à l'arme blanche.

En 1903, à l'âge de 11 ans, Manfred doit obéir à l'injonction paternelle qui veut qu'il soit officier ; il est envoyé en internat à l'école militaire préparatoire de Walhstatt (Legnickie Pole), en Silésie, à la discipline toute prussienne, destinée aux enfants de l'aristocratie et voie royale pour entrer à l'équivalent prussien de Saint-Cyr, la *Hauptkadettenanstalt* de Gross-Lichterfelde, près de Berlin, qu'il intègre effectivement en 1909 à 17 ans. Dans cette école comme en école militaire préparatoire, la tête des cadets sert surtout à porter une casquette, beaucoup moins à intégrer des connaissances scientifiques et humaines dont l'enseignement est très limité comparativement aux autres écoles militaires européennes. Si dans sa correspondance Manfred indique pleinement s'épanouir dans les matières sportives comme la gymnastique, le tir et l'équitation, il n'a que peu d'intérêt pour le reste de l'enseignement et confesse s'être cantonné au travail strictement nécessaire pour passer en classe supérieure. Il ne manifeste aucune attirance pour la vie sociale de Berlin, pourtant assez riche, et s'empresse de revenir à Schweidnitz durant ses vacances scolaires pour y chasser avec son père et ses frères. D'après le témoignage de son jeune frère Bolko, Manfred lui aurait confié détester la discipline militaire de ces écoles et conseillé de tout faire pour ne pas intégrer l'école des cadets.

Après une scolarité sans histoire, le jeune cadet est nommé au grade d'aspirant en 1911 et affecté en stage au 1er régiment de Uhlans stationnant à Militsch (Milicz), en Silésie, à la frontière avec la Russie. Manfred est posté dans un détachement encore plus proche de la frontière, à Ostrowo (Ostrów), où il apprécie les patrouilles à cheval dans les bois et où il peut s'adonner à sa passion de chasse. Revenu à Berlin pour achever sa scolarité militaire, il quitte l'école le 19 novembre 1912 avec le grade de *Leutnant*, la récompense de neuf années de souffrance : *Enfin, j'ai obtenu les épaulettes ! J'ai éprouvé ma plus grande fierté quand on s'est adressé à moi en tant que Herr Leutnant.*

La seule passion véritable de Manfred : la chasse, transmise par son père qui dès son plus jeune âge l'emmène tirer le gibier. Devenu célèbre, il aura le privilège de chasser dans les plus prestigieux domaines d'Allemagne, invité par les propriétaires issus des plus grandes familles aristocratiques.
(DR)

IKARUS IK-2,

L'Ikarus IK-2 n° 2104 de la 107e escadrille de chasse en 1941.

LA MOUETTE YOUGOSLAVE

Seconde et dernière partie, par Ognjan M. Petrović et Aleksandar M. Ognjević (traduction de Michel Ledet et profils couleurs d'Ognjan M. Petrović)

La guerre d'avril 1941

En avril 1941, à la veille de l'attaque allemande, les IK-2 faisaient donc toujours partie du 4e RC, commandé par le Lt/Col Radoslav « Žorž » (Georges) Đorđević. Ce régiment disposait alors de deux groupes, soit le 33e Groupe dirigé par le Cdt Nikola Nikolić avec les 105e (Cne Aleksandar Radičević) et 106e Escadrilles (Cne Dragiša Milijević) et le 34e Groupe, commandé par le Cdt Arsenije Boljević avec les 107e (Cne Žarko Vukajlović) et 108e (Cne Mladen Milovčević) Escadrilles. Le régiment était intégré à la 2e Brigade Aérienne Mixte (Col Jakov Đorđević) comprenant également le 8e Régiment de Bombardement (Bristol Blenheim Mk.I) ; le quartier-général de la brigade se trouvait dans le village de Nova Topola, sur la route entre Banja Luka et Gradiška.

Carte du royaume de Yougoslavie en avril 1941 (voir gros plan page suivante).

Selon le plan de guerre R-41, la tâche du 4e RC était de contrer les incursions ennemies provenant de l'Autriche et de la Hongrie, dirigées contre la Slovénie, la Croatie et la Bosnie ; ses avions devaient également soutenir les missions des Blenheim du 8e RB [1]. La zone à couvrir était limitée à l'Est par la ligne Donji Miholjac – Đakovo – Bosanski Šamac – Tuzla – Vlasenica et au Sud par la ligne Rogatica – Sarajevo – Bugojno – Drvar – Otočac – Senj. Comme nous l'avons écrit plus haut, la base de temps de paix du régiment était Borongaj, près de Zagreb ; le régiment fit mouvement sur le terrain auxiliaire de Bosanski Aleksandrovac, au nord de Banja Luka, dès la mi-mars 1941. L'équipement du régiment consistait principalement en seize Hawker Hurricane construits en Grande-Bretagne et armant les 105e, 106e et 108e Escadrilles tandis que la 107e Escadrille alignait huit IK-2. Chaque escadrille disposait également pour l'entraînement d'un Bücker Bü 131 D-2 Jungmann et d'un Rogožarski PVT. L'effectif de la 107e Escadrille comprenait neuf pilotes : Cne Žarko Vukajlović, Lt Đorđe Supić, S/Lt Radomir Milačić, S/Lt Lazar Vukobratović, Sgt Radivoje Stikić, Lt Spasen Zarević, Sgt Janko Lakić, Sgt Branko Jovanović et Cne de réserve IIk Milan Zemljić.

Ci-dessus
et page suivante en haut : le Maillet 20 n° 1 à sa sortie d'atelier. Ce triplace en tandem doté d'un moteur Régnier de 180 ch fut construit en cinq mois seulement dans les ateliers Blériot de Suresnes.

Les avions Maillet

Deuxième partie, par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard et profils de Yann Le Gal)

SFCA : les Maillet 20 et 21

La toute jeune SFCA présenta pour la première fois ses réalisations à l'occasion du Salon de l'Aéronautique, au Grand Palais, en novembre 1934. Le stand situé au premier étage, au-dessus de l'exposition italienne, à côté de la rotonde Hutchinson (Balcon Z, Stand 17 B), exposait deux magnifiques maquettes, l'une du Maillet-Nennig MN-A désigné « Maillet 01 », l'autre du nouveau prototype Maillet 20 alors en cours de construction.

La construction du premier des trois nouveaux avions Maillet type 20, version triplace en tandem, avait démarré dans les ateliers Blériot de Suresnes le 1er novembre 1934. Il en sortit seulement cinq mois plus tard, en mars 1935, pour être acheminé vers le terrain de Buc. Louis Massotte lui fit prendre l'air pour la première fois le dimanche 24 mars. Les observateurs décrivirent un décollage franc et rapide grâce aux 180 ch de son moteur six cylindres Régnier. Ce vol inaugural fut suivi le jour même par deux autres, au cours desquels un passage sur base avec un vent légèrement de travers permit d'atteindre la vitesse de 287 km/h. Ces premiers essais montraient que l'avion se comportait comme attendu, sans nécessiter d'apporter la moindre modification, comme l'indique le magazine *Les Ailes* : *Dès sa sortie du hangar, après quelques essais au sol, le pilote l'a décollé en 200 mètres. Quelques moments après il se posait, sans ses volets, d'une façon parfaite. L'après-midi, nouvel essai : atterrissage aux volets à 70 km/h et enfin, à la nuit tombante, nouvel essai à 285 km/h. Tel l'avion est sorti de l'usine, tel il sera présenté au service technique*. Avant de passer dans les mains du CEMA pour les épreuves officielles destinées à obtenir son certificat de navigabilité (en abrégé CdN), il fit l'objet d'une présentation à la presse sur le terrain de Buc le 29 mars.

Le deuxième exemplaire construit à Suresnes fit également son premier vol à Buc en mars 1935, aux mains de Louis Massotte, peu de temps après le premier. Sa cabine avait été repensée de manière très différente. Contrairement à ses deux prédécesseurs, il était prévu pour voler en biplace, avec des vitrages surbaissés sur la partie avant du fuselage, et un poste de pilotage étroit et surélevé situé à l'arrière. Dans cette configuration, il pouvait emporter 350 litres d'essence, mais pouvait éventuellement emmener un troisième passager en réduisant son carburant à 240 litres. L'allure très particulière de ce second Maillet ne passait pas inaperçue. Mais une certaine confusion règne sur sa désignation. Il semblerait qu'il ait été alors appelé Maillet 21 n° 1. C'est ainsi qu'il apparaît parfois dans la presse de l'époque et c'est également ainsi que

SOUKHOÏ SU-33 : LE DERNIER INTERCEPTEUR EMBARQUÉ

Par Stéphane Nicolaou

Dans les années cinquante, l'expansion de la Marine Soviétique s'était faite avec pour objectif de défendre le territoire et de le protéger de la menace nucléaire que faisaient peser les sous-marins américains. Les dépenses engagées excluaient l'idée même de construire des porte-avions, malgré les souhaits de l'amiral Nikolaï Kouznetsov. La doctrine évolua et on accepta en haut-lieu la réalisation de croiseurs anti-sous-marins porte-hélicoptères, et ce d'autant plus facilement que Nikita Khrouchtchev, très hostile aux porte-avions d'attaque, fut limogé en 1964. Ainsi naquirent le *Moskva* qui effectua son premier déploiement en 1969 et le *Leningrad*. Il fallut attendre le *Kiev* pour avoir un véritable porte-avions doté d'appareils ADAV à voilure fixe ; il réalisa sa première croisière en 1976, précédant le *Minsk* et le *Novorossiisk* de la même classe ainsi que *l'Amiral Gorchkov* très modifié.

Après avoir renoncé à un bâtiment à propulsion nucléaire comparable à l'USS *Nimitz*, l'URSS finit par se résoudre à construire une nouvelle classe de porte-avions beaucoup plus modeste, dont le premier sur trois est mis en chantier le 1er avril 1982 sous le nom de *Riga*. Mis à l'eau le 6 décembre 1985, il devient le *Tbilissi* et le 20 octobre 1987 il quitte le chantier de Nikolayev (Ukraine) pour commencer, au large de Sébastopol, des essais embarqués avec un Soukhoï Su-27K, un MiG-29K et un Soukhoï Su-25UTG. Le 4 octobre 1990, le *Tbilissi* est rebaptisé *Amiral Nikolaï G. Kouznetsov* en l'honneur du plus ardent défenseur de l'aviation embarquée dans les années cinquante.

Le vilain petit canard

L'arrivée des excellents F-14A et F-15A américains contraint les constructeurs soviétiques à réaliser un programme de chasseur lourd, baptisé PFI (*Perspectivny Frontovovoy Istrebitel*), avec pour obligation d'offrir des performances de 10% supérieures à celles du F-15A. Cinq projets sont présentés, un par MiG, deux par Yakovlev et deux par Soukhoï. En 1972, l'idée d'une solution mixte chasseur lourd – chasseur léger décide MiG à lancer le MiG-29 et Soukhoï le T10-1, les projets de Yakovlev étant rapidement écartés. Après de très longues études, le T10-1 effectue son premier vol le 20 mai 1977, piloté par Vladimir Ilouchine. Pas moins de onze exemplaires, dont deux statiques, sont utilisés en 1982. Reste que ces appareils à voilure ogivale sont des « veaux » qui, loin de surclasser le F-15A, présentent des performances franchement inférieures comme les calculs l'ont prévu...

LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)

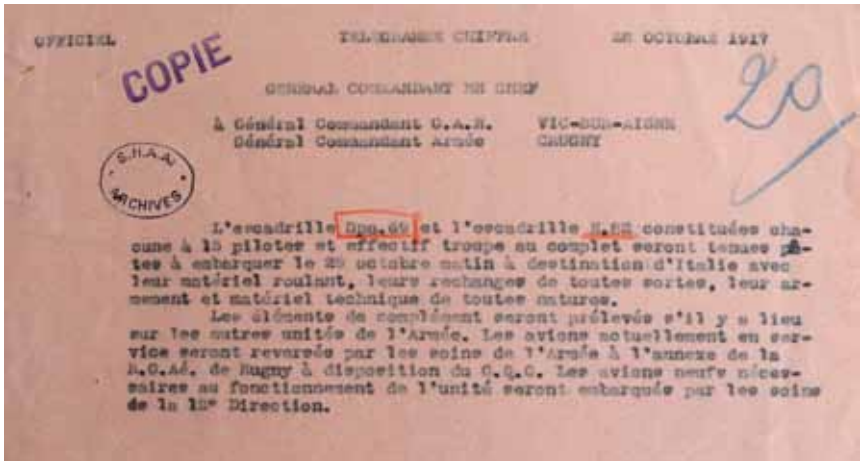
Un officier français devant un « Dorand » AR 1 (n° 341) de l'escadrille AR 44 à Vérone fin novembre 1917. L'insigne de l'unité, un sanglier assis, est bien visible sur l'avion de droite.
(coll. SHD-Air)

Troisième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentilli, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau et profils de David Méchin)

Arrivée de l'aviation

Les unités suivantes ont reçu l'ordre de partir en soutien à la 10e Armée :

Unités	Stationnement	Rattachement
Spa 69	Rosnay (Marne)	10e Armée
N 82	Bonne Maison (Marne)	10e Armée
Parc Aéronautique n° 3	Ippécourt (Meuse)	10e Armée
AR 44	Linthelles (Marne)	31e CA
Sop 36	RGAé Dugny (Seine)	RG 47e DI
Sop 221	RGAé Dugny (Seine)	RG 90e RAL
AR 14	Corcieux (Vosges)	46e DI
Sop 206	déjà en Italie	109e RAL
38e Cie d'Aérostiers	4e Armée	31e CA
19e Cie d'Aérostiers	4e Armée	10e Armée
25e Cie d'Aérostiers	8e Armée	10e Armée


OFFICIEL TÉLÉGRAMME CHIFFRÉ 28 OCTOBRE 1917

COPIE

20

GÉNÉRAL COMMANDANT EN CHEF

A Général Commandant G.A.N. Général Commandant Armée — VIC-SUR-AISNE CHUGNY

S.H.A.A. ARCHIVES

L'escadrille Spa.69 et l'escadrille N.82 constituées chacune à 15 pilotes et effectif troupe au complet seront tenues prêtes à embarquer le 29 octobre matin à destination d'Italie avec leur matériel roulant, leurs rechanges de toutes sortes, leur armement et matériel technique de toutes natures.

Les éléments de complément seront prélevés s'il y a lieu sur les autres unités de l'Armée. Les avions actuellement en service seront remarqués par les soins de l'Armée à l'annexe de la A.G.Ad. de Dugny à disposition du G.Q.G. Les avions neufs nécessaires au fonctionnement de l'unité seront embarqués par les soins de la 12e Direction.

Le retrait des escadrilles du front français débute le 28 octobre 1917 ; leur transport vers l'Italie nécessite 40 trains quotidiens. Les premières à partir sont les Sop 36 et 221, revenues en France depuis seulement quelques jours mais dont les appareils sont encore théoriquement en Italie – même si la plupart ont été perdus entretemps. Le personnel des Sop 36 et Sop 221, composées chacune de dix pilotes, dix observateurs, quatre mitrailleurs et d'hommes de troupe, reçoit du commandant du service aéronautique du GQG l'ordre de retourner en Italie et embarque le 29 octobre. Le Sop 36 est affectée à la 47e division d'infanterie (DI) et la Sop 221 au 90e régiment d'artillerie lourde (RAL), deux unités de première ligne. Le commandement suprême italien a insisté pour l'envoi de deux escadrilles de chasse. Cette demande est motivée par l'activité accrue de la chasse ennemie sur le front, où trois *Jagdstaffel* allemandes sont maintenant actives. Le contingent aéronautique français est donc composé de deux escadrilles de chasse, les Spa 69 et N 82, une escadrille de corps d'armée, l'AR 44 à 15 avions (affectée au 31e CA), deux escadrilles affectées aux divisions d'infanterie, les AR 14 et Sop 36, et enfin les Sop 221 et Sop 206 (déjà en Italie à Campoformido), à dix appareils chacune, affectées à l'artillerie. Chaque transport d'escadrille nécessite un train d'environ 32 wagons, dont quatre pour les passagers.

Télégramme en date du 28 octobre 1917, informant du départ immédiat pour l'Italie des escadrilles de chasse Spa 69 et N 82.
(coll. SHD-Air)