

Avions

**Votre numéro 228
en kiosque le 22 février 2019 !**

Les Farges - 15 rue des Ligures

87110 LE VIGEN. France

Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.

E-mail : contact@avions-bateaux.com

Revue Bimestrielle éditée par les Éditions LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032

RESPONSABLE CLIENTÈLE : Sylvie BROQUET
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION : Michel LEDET
DIRECTEUR DE PUBLICATION : Michel LEDET
COMITÉ DE RÉDACTION : Christophe CONY, Michel LEDET
RÉDACTEUR EN CHEF : Christophe CONY
Tél : 04.93.58.09.53

PRINCIPAUX COLLABORATEURS :

Pierre CORTET (+), Claude ARCHAMBAULT, Jean BARBY, Matthieu COMAS, Jean-Louis COROLLER, Alain COSTE, Jean-Louis COUSTON (+), Pascal FAUCARD, Jean-Luc FOUQUET, Bertrand HUGOT, Serge JOANNE, Jean-Marie KRAUSENER, Jacques MOULIN, François NEVEU, Lionel PERSYN, Alain PIGEARD, Bernard PHILIPPE, Jacques ROBINEAU, Marc ROSTAING, Jacques SACRÉ (+)

COLLABORATEURS ÉTRANGERS :

ALLEMAGNE : P. Heck, H.-W. Neulen, H. Thiele. ARGENTINE : J.F. Nunez Padin, S. Bellomo. AUTRICHE : R. Reisinger, Tom Cooper. Belgique : J.-L. Roba, E. Mombeeck, P. Saintes, P. Taghon. BRÉSIL & PORTUGAL : M. Canongia Lopes, BULGARIE : S. Boshniakov, M. Andreev. CANADA : D. Bernad, G. Beauchamp. CROATIE : D. Frka. ESPAGNE : J. Arraez Cerda, C. O'Donnell Torroba. ÉTATS-UNIS : F.W. Bailey, D.Y. Louie, G. von Rauch. FINLANDE : K. Stenman. GRANDE-BRETAGNE : M. Passingham, P. Jarrett, D. Nicolle, N. Franks, A. Thomas. GRECE : A. Karatzas. ITALIE : G. Alegi, G. Apostolo, G. Garello, R. Gentili, G. Massimello. JAPON : K. Osuo, S. Nohara. NORVÈGE : S. Gulli. PARAGUAY : A.L. Sapienza. PAYS-BAS : K. van den Berg, M. Schep, T. Postma. POLOGNE : W. Luczak. ROUMANIE : I. Robanescu, C. Craciunoiu. RUSSIE : V. Koulikov, SPM/G. Sloutski, V. Kotelnikov, M. Maslov. SLOVÉNIE : M. Marusko. RÉPUBLIQUE TCHÈQUE : B. Kudlicka, J. Rajlich. TURQUIE : B. Rifat. SERBIE ET YOUGOSLAVIE : S. Ostric

ILLUSTRATEURS :

Couverture : Lionel LABEYRIE. Profils couleur : Andreï YOURGENSON, Thierry DEKKER (<http://dekker-artwork.blogspot.com/>), Serge JAMOIS, Michel MARTRAIX, Bogdan PATRASCU, Pierre TILLEY. Dessins techniques : Iulian ROBANESCU, Shigeru NOHARA

PUBLICITÉ à l'adresse de la rédaction

MISE EN PAGE : Jean-Baptiste Delcambre

IMPRESSION : MAQPRINT LIMOGES 87 - FR

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

N° ISSN : 1243-8650

N° Commission Paritaire : 0922 K 88015

Diffusé par MLP

Parc d'Activité de Chesnes - 55 bld de la Noirée - 38070 ST QUENTIN FALLAVIER.
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :

I.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
Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

PRINTED IN FRANCE

Pour en savoir plus
et commander nos produits sur notre site
(paiement sécurisé par WEBFAFAIRE) :
www.avions-bateaux.com
site mis à jour toutes les semaines

La connaissance d'un mythe débuté par celle d'un homme

Lorsque j'avais rencontré l'as Pierre Clostermann en 2004, nous avons beaucoup parlé aviation, Spitfire, Tempest, combat aérien... Mais il m'avait avoué être incapable de répondre précisément à une de mes questions sur ses victoires. « Vous comprenez, m'avait-il dit, pendant la guerre moi je faisais mon boulot de pilote de chasse : je tirais sur des avions. Mais ensuite, ce n'était plus moi qui m'occupais des confirmations. Du coup, je ne connais pas avec certitude le détail de mon palmarès. La seule chose dont je suis sûr, c'est que les Anglais m'ont homologué 23 appareils détruits. Je ne revendique que cela. Rien d'autre ! » C'est pour cela que je pense que « Cloclo » aurait apprécié cette étude dans laquelle je détaille pour la première fois l'intégralité de son tableau de chasse mais aussi sa manière de combattre. J'ai pu l'effectuer en croisant l'ensemble des sources disponibles, en particulier ses deux carnets de vol dans la Royal Air Force et les journaux de marche des cinq Squadrons dans lesquels il a combattu au cours du conflit. Tous sont très évocateurs. J'espère donc que vous aurez autant de plaisir à lire cet article que j'en ai eu à l'écrire, et j'en profite pour vous souhaiter de passer une très bonne année 2019...



Christophe Cony

Vous aimez votre magazine, soutenez-le en vous abonnant !

La rédaction d'Avions recherche documents et photographies concernant **les différentes versions du Potez 63** : photos d'usine (prototypes et avions de série), photos en unités, détails, carnets de vol, etc. Nous recherchons une ou des photographies de l'unique **Potez 63 F-ARIR d'Air Bleu** ainsi que du **Potez 631 F-ARQV**. En plus de cela, nous recherchons également de la documentation technique sur la version de bombardement, le **Potez 633**.

Merci de contacter Michel Ledet (mi.lela.presse@gmail.com) ou Matthieu Comas (mattcom@hotmail.fr) ou appeler le 05.55.31.08.28. Tous les documents prêtés seront bien sûr rendus. Toute aide est bienvenue. Merci d'avance.

SOMMAIRE

- 4** **Courrier des lecteurs**
- 6** **Pierre Clostermann
L'instinct du chasseur
Récit complet, par Christophe Cony**
- 48** **FIAT CR 42 Falco
Dans la bataille d'Angleterre !
3^e partie, par Luigino Caliaro**
- 56** **Les liaisons d'état-major en 1939-1940
Récit complet, par Matthieu Comas**
- 70** **Les escadrilles françaises sur le front de Vénétie
5^e partie : janvier 1918
Par Luigino Caliaro et Roberto Gentili,
avec la collaboration de Christophe Cony**
- 80** **Actualités :
Boeing EA-18G Growler,
un grogneur parmi les frelons
1^{re} partie, par Stéphane Nicolaou**
- 88** **Les Fernaufklärer sur la France
pendant la « Drôle de Guerre »
3^e et dernière partie, par Pierre Brouez**



En couverture :

Pierre Clostermann attaquant à bord de son chasseur Hawker Tempest une hydrobase allemande début mai 1945. (peinture de Lionel Labeyrie)

Courrier des lecteurs

Le Do 17 P-1 « F6+FM » tombé à Moiremont le 23 novembre 1939. L'insigne, encore sur le fuselage, est porteur des mêmes défauts que ceux visibles page 83 d'AVIONS 225.

(archives EC 2/3 via Bertrand Hugot)

Photo de groupe du GC I/5 prise sur le dessus du Dornier « F6+FM ». On reconnaît à gauche Edmond Marin la Meslée et troisième Jean-Mary Accart.

(archives EC 2/3 via Bertrand Hugot)



Deux autres vues du Do 17 P-1 « F6+FM » (W.Nr. 3595) de la 4.(F)/122.

(photos Wenisch via Bernard Philippe)

Notre ami William Nungesser, qui pose ici devant la réplique du Spad XIII du Capt James N. Hall au 103rd Aero Sqn, a fait sensation le 21 septembre dernier sur la base de Wright-Paterson (Ohio) lors de l'inauguration du monument à la mémoire des aviateurs américains en 1914-1918. Resplendissant dans la tenue de l'as Charles Nungesser, il a ensuite fait une conférence remarquée sur la première victoire aérienne remportée par son lointain cousin français !



LES FERNAUFKLÄRER EN 1939-1940

Il est toujours intéressant de traiter des sujets sortants de l'ordinaire et celui sur les *Fernaufklärer* sur la France pendant la « Drôle de Guerre » va dans le bon sens. Néanmoins je souhaite apporter quelques précisions sur certaines photos car le nombre élevé d'avions tombés dans le Grand Est pendant cette période sème un peu le trouble pour parfaitement les légènder.

AVIONS 226 page 79 : il s'agit du Dornier Do 17 P-1 « F6+FM » (W.Nr. 3595) de la 4.(F)/122 tombé juste à l'ouest de Moiremont, village à la limite de la Marne et de la Meuse, nez de l'avion vers le Nord, le 23 novembre 1939. Les pilotes du GC I/5 sont venus de Suippes observer les résultats de l'attaque réussie par le F/O C.D. Palmer du No 1 Sqn comme il est rapporté page 82 d'AVIONS 224. Notons que la distance Suippes – Moiremont n'est que de 30 km. Un reportage cinématographique de cet avion existe dans le Journal de guerre n° 12, semaine du 23 décembre 1939 (à 10' 26«).

<http://www.ecpad.fr/journal-de-guerre-12-semaine-du-23-decembre-1939/>

AVIONS 225 p. 82 : la présence d'un Anglais en discussion avec le général Huntziger confirmerait qu'il s'agit de « leur » victoire ; un autre cliché avec le général Huntziger se trouve p. 37 de « Battle of France Then & Now ». Les deux photos supérieures de cette page montrent ce même avion avec un détail intéressant, la couleur claire des casseroles d'hélice non visibles sur le film. La visite du GC I/5 est sans aucun doute postérieure au reportage cinématographique et à la visite conjointe du général Huntziger, d'un général 2 étoiles et d'un supérieur anglais car l'avion a commencé à être dépecé (casserole droite, capot-moteur). Je ne sais pas s'il n'existe une photo de la victoire de Rey – Marin la Meslée du jeudi 11 janvier 1940 à Haucourt-la-Rigole sur le Dornier Do 17 P-1 de la 3.(F)/11. Le JMO du GC I/5 précise que « l'avion a pris feu quelques temps après l'atterrissage. »

Bertrand Hugot



PIERRE CLOSTERMANN



L'instinct du chasseur

Par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Le 18 avril 1945, à l'occasion du retour en opérations du No 3 Sqn après un stage de tir au Royaume-Uni, le célèbre photographe Charles E. Brown est mandaté par la RAF pour immortaliser le plus grand as de l'escadron, un certain Pierre Clostermann... Le voici en vol sur son Tempest Mk V NV994 « JF-E » à proximité de la petite cité de Riesenbeck (au sud-est de Rheine) dont on aperçoit le clocher de l'église. L'Allemagne est déjà à genoux comme le montrent tous les ponts détruits sur le parcours du canal Dortmund – Ems. (RAF Museum)

[1] « Une vie pas comme les autres », éd. Flammarion 2005.

UN SEUL BUT : DEVENIR AVIATEUR

Pierre, Henri, Clostermann est né le 28 février 1921 à Curitiba, petite ville de l'état brésilien du Paraná ; il est le fils unique de Jacques Clostermann, diplomate à São Paulo, et de Madeleine née Carlier. C'est à quatre ans qu'il découvre l'aviation lorsqu'un Breguet 14 de la CGEA – future Aéropostale – vient se poser sur la plage de Guarujá à Santos, au sud-est de São Paulo. *J'accompagnais mon père et, curieux, je m'étais approché de l'avion dont les capots étaient remis en place. L'hélice lancée péniblement à la main, le moteur Renault démarra soudain dans l'énorme pétarade et le vacarme des douze cylindres déchaînés (...). Hurlant de frayeur, je me réfugiai dans les jambes paternelles [1]...* Sanglé dans sa veste de cuir, le pilote Paul Vachet coupe le contact puis s'approche d'eux : *Ah ! Monsieur le consul, je crois bien que vous n'avez rien à craindre, votre fils ne sera jamais pilote !* Vachet ne sait pas encore que près de vingt ans plus tard il devra féliciter Pierre pour ses premières victoires aériennes...

La même année, il est mis en pension en France, le sort classique à l'époque des enfants de diplomates en poste à l'étranger. Étudiant à l'école religieuse Notre-Dame de Boulogne à Auteuil, il profite de ses temps libres pour dévorer les récits sur Guynemer,

Navarre et Fonck, les héros de l'aviation française... Il faut dire que son oncle Robert Aubry, à qui l'ont confié ses parents, est un ancien pilote de la Grande Guerre. Quant aux vacances, elles sont ponctuées par de longues parties de pêche, une passion qui lui a été très tôt transmise par son grand-père maternel. Au cours d'un séjour sur l'étang de Biscarosse,



Pierre ajustant son parachute devant un Bücker Bü 131 Jungmann de l'aéroclub du Brésil à Manguinhos, au nord de Rio.

(toutes les photos : coll. Pierre Clostermann, sauf autre mention)

en 1935, l'adolescent effectue son baptême de l'air à bord de l'hydravion géant Latécoère 521 *Lieutenant de Vaisseau Paris*. Ayant réussi ses deux baccalauréats latin-sciences et sciences-langues à quinze et seize ans avec dispense d'âge, Pierre part rejoindre ses parents à Rio de Janeiro où son père est désormais consul. Au Brésil, tout en passant cette fois un bac de philosophie, il s'inscrit à l'aéroclub local où il obtient dès le 27 novembre 1937 son brevet de pilote. *Mes parents m'ont offert le diplôme. Pour le reste, je gagnais mon argent de poche en écrivant des articles dans différents journaux [2]*. Curieuse ironie de l'histoire pour celui qui deviendra le plus célèbre des pilotes de chasse français libres, son moniteur Arthur « Karl » Benitz et les appareils qu'il pilote – des biplans d'acrobatie Bücker Jungmann et Jungmeister – sont tous allemands !

Après avoir obtenu une bourse de la Pan American Airways, Pierre gagne les États-Unis à l'été 1938 afin d'y passer les diplômes de pilote commercial et d'ingénieur aéronautique. Il suit à San Diego les cours de la *Ryan School of Aeronautics*, une école de pilotage qui propose également des formations d'ingénieurs et de mécaniciens. Lorsque la guerre éclate en Europe en septembre 1939, Clostermann décide de s'engager bien que n'étant pas encore majeur et demande audience au consul général de France à Los Angeles. Celui-ci le reçoit en lui lançant : « *Alors, vous aussi, vous voulez sauver la France ?* », puis (il) *m'a gentiment renvoyé*. Tant pis ! Il lui faudra donc attendre ses vingt ans révolus, c'est-à-dire mars 1941, pour entrer à l'École de l'Air et enfin piloter les Curtiss H-75 et autres Dewoitine 520 dont il rêve. Pour l'instant et entre deux cours sur la mécanique des fluides, le jeune homme se contente d'effectuer de l'acrobatie sur Ryan ST, ce qui n'est déjà pas si mal. D'autant qu'il peut passer ses loisirs sur les plages de Malibu à regarder défiler les starlettes de Hollywood...

FACE À SON DESTIN

En juin 1940, l'effondrement brutal de la France lui fait l'effet d'un coup de tonnerre. *J'appartenais à la génération des fils de 14-18. Pour nous, l'Armistice était difficile à avaler. Par-dessus le marché, j'étais Alsacien, de mère Lorraine et issue d'une longue lignée militaire !* Quelque temps après, il reçoit de son père une lettre qui lui demande de rechercher tous les articles de presse traitant d'un certain général



« Cloco » est breveté pilote fin 1937, à 16 ans et 1/2...

Le 1^{er} novembre 1939, sensation à Rio de Janeiro avec l'arrivée du quadrimoteur NC 2234 n° 01 *Camille Flammarion* parti à la recherche du cuirassé de poche allemand *Graf Spee* ! De gauche à droite : Jacques Néri, Paul Codos, Henri Guillaumet et un jeune étudiant nommé Pierre Clostermann qui écrit sous un pseudonyme ses premiers articles en portugais pour le *Correio da Manhã*...



[2] Interview de Pierre Clostermann (1994) parue dans *Air Actualités* n° 552 en juin 2002.

Portant sur sa poitrine l'insigne de l'aéroclub du Brésil, Pierre s'appuie sur un North American NA-46 (BT-9), un des prédécesseurs à train fixe du fameux T-6 Texan d'entraînement.

FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Troisième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

Le Ten. Giulio Cesare Giuntella fait chauffer le moteur de son FIAT CR 42 « 85-7 » (MM56xx) à Ursel en novembre 1940.

(toutes les photos : coll. Giorgio Apostolo, sauf autre mention)

[1] Chef d'état-major.

DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE !

Quelques mois après la fin de la campagne de France, Mussolini, pensant que la Grande-Bretagne était désormais « dans les cordes », estima que pour des raisons de prestige il était nécessaire que l'Italie apporte sa contribution au combat que l'Allemagne livrait alors au-dessus de l'Angleterre. Malgré l'avis contraire du *Capo di Stato Maggiore* [1] de la *Regia Aeronautica*, le *Generale Pricolo*, il décida de déployer un corps aérien pour opérer aux côtés de

la Luftwaffe sur la Manche. Le 10 septembre 1940 fut donc formé le CAI (*Corpo Aereo Italiano*) sous le commandement du *Generale Rino Corso Fougier*. Celui-ci venait tout juste d'achever une mission d'étude sur ce front, au terme de laquelle il avait proposé que l'on envoie seulement du personnel italien car les Allemands disposaient de matériels mieux adaptés à ce théâtre d'opérations.

Mais sa suggestion ne fut pas retenue et le 27 septembre furent dévoilées les unités composant

Les CR 42 du 18° Gruppo prêts à quitter l'aéroport de Turin-Mirafiori pour gagner la Belgique, le 6 octobre 1940.





Le Magg. Ferruccio Vosilla, commandant du 18° Gruppo, lors du vol de transfert vers le front de la Manche. Son MM4462 porte un fanion de commandant de groupe sous l'habitacle ainsi qu'une large bande blanche non réglementaire sur le fuselage.
(coll. Jean-Louis Roba)

le contingent : le 56° Stormo CT (*caccia terrestre*), créé en regroupant le 18° Gruppo de l'ex 3° Stormo avec cinquante biplans CR 42 Falco et le 20° Gruppo du 51° Stormo, équipé de monoplans FIAT G 50bis Freccia. La force de bombardement se composait des bimoteurs FIAT BR 20M Cicogna des 13° et 43° Stormo BT (*Bombardamento Terrestre*) ainsi que des trimoteurs CANT Z 1007bis Alcione de la 172^a Squadriglia RST (*Ricognizione Strategica Terrestre*). Les liaisons et le support logistique étaient réservés à quelques Caproni Ca 164 et Ca 133, l'effectif total du CAI se montant à plus de 4500 hommes. Pour le vol de transfert d'Italie vers la Manche, tous les CR 42 reçurent un réservoir supplémentaire [2] placé derrière le siège du pilote et l'une des deux mitrailleuses de 12,7 mm fut remplacée par une arme de 7,7 mm pour gagner du poids. Quelques appareils furent équipés d'un récepteur radio IMCA, les ma-

chines des commandants d'escadrille étant pour leur part pourvues d'un poste émetteur-récepteur.

Les appareils du contingent italien entamèrent leur transfert dès le 27 septembre mais en raison des conditions météorologiques les trois escadrilles du 18° Gruppo (83^a, 85^a et 95^a Sq.) ne purent partir que le 6 octobre, suivies par une partie du personnel au sol dans les trois Ca 133 assignés au groupe tandis que le restant voyageait en train. La première partie du trajet amena les biplans à Munich, où de nouveau le mauvais temps les bloqua jusqu'au 17. Après une escale à Bruxelles le 18 octobre, les FIAT arrivèrent le lendemain à leur destination : Ursel, en Belgique. Lors de l'ultime partie du voyage, un officier de la Luftwaffe était présent pour guider les pilotes italiens qui furent extrêmement surpris à leur arrivée de constater que le terrain avait été parfaitement

[2] Devant être démonté à leur arrivée.

Ci-dessous à gauche : le FIAT « 95-4 » peu après son arrivée sur le sol belge.
(coll. Jean-Louis Roba)

Le CR 42 « 85-12 » du Serg. Cavallar a terminé sur le nez son vol de reconnaissance du secteur en octobre 1940 !



LES LIAISONS

D'ÉTAT-MAJOR

Par Matthieu Comas (profils de Yann Le Gall)

L'histoire du Maillet 201, développée par Philippe Ricco dans AVIONS n° 222, 223 et 226, nous permet de lever un coin de voile sur les unités volantes rattachées aux grands états-majors.

C'est totalement par hasard que nous avons pu trouver ces magnifiques esquisses représentant le Maillet 201 n° 12 et un Caudron C.635 Simoun dans leur environnement d'opération au groupe aérien du GQG. Leur auteur est Charles Kiffer (1902-1892), affichiste de renom travaillant dans les années 30 pour Maurice Chevalier mais aussi pour Georges Guétary, Charles Trénet, Édith Piaf, etc. Selon sa biographie, il a été mobilisé dans un service ayant pour mission de repeindre et camoufler les avions à Rouen. A l'aune de ces croquis, il est plus probable que cela a été au Bourget ou à Orly ou ces dessins ont sans doute été réalisés. (coll. M. Comas)

À la mobilisation apparaissent, comme prévu par les plans, une centaine de sections d'avions estafette au sein de l'Armée de l'air [1]. Plusieurs sont directement rattachées aux grands états-majors et disposent d'effectifs spécifiques. Deux d'entre elles nous intéressent particulièrement : la section 1/104, rattachée au GQG (Grand quartier général) Air du commandant Pélissier, et la section 2/104, rattachée au GQG Terre du capitaine Gaible.

Ces deux unités touchent à la mobilisation dix Caudron Simoun, mais ceux-ci ne s'avèrent pas totalement adaptés à la tâche demandée. En conséquence, le 9 septembre 1939, le général Vuillemin demande au ministre de l'Air la mise à sa disposition des douze Maillet 201 jusque-là réceptionnés par le Centre de réception des avions de série (puis des dix-huit à venir) afin d'en équiper les sections GQG pour remplacer *les avions Simoun actuellement en service, dont la visibilité, nulle vers l'arrière est particulièrement dangereuse pour les vols à proximité des lignes*. Cette demande engage une modification des tableaux d'effectifs de guerre et officiellement,

les deux sections vont être équipées de six Maillet et six Simoun. La requête est acceptée et les livraisons débutent depuis Orly et l'EAA 301, mais pas avant novembre 1939. C'est au sein de ces deux unités que les Maillet vont principalement servir [2]. Voici leur histoire, reconstituée avec les quelques pièces historiques que nous avons pu rassembler.

Insigne de l'État-Major de l'Armée de l'air. (DR)



[1] Ce sujet sera prochainement traité dans son ensemble et en détail dans AVIONS.

[2] Contrairement à ce qui a pu être régulièrement écrit jusqu'à aujourd'hui, aucun Maillet 201 ne sert donc au sein des écoles en 1940.



Le Lt Georges Bonnet, pilote à l'AR 14, devant le Dorand « 9 » portant l'insigne de son escadrille (une chimère noire tenant un écusson à croix de Lorraine) à San Pietro in Gu début 1918. (coll. MAE)

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

Ordre de bataille au 1^{er} janvier 1918

Commandement de l'Aéronautique d'Armée

Aéronautique d'Armée		Castelfranco-Veneto	CdE Houdemon
Spa 69		San Pietro in Gu	Cne Malavialle
N 82		San Pietro in Gu	Cne Échard
Aéronautique du 31 ^e CA		Castello di Godego	Cne de Lavergne
AR 44	31 ^e CA	Castello di Godego	Cne Kuentz
Sop 36	47 ^e DI	Castello di Godego	Cne Contal
Sop 206	109 ^e RAL	Castello di Godego	Cne Janet
Sop 221	101 ^e RAL	Nove	Lt de Dartein
38 ^e Cie d'aérostiers	31 ^e CA	Casa Barco	Lt Maquet
25 ^e Cie d'aérostiers	47 ^e DI	Asolo	Cne Verneuil
60 ^e Cie d'aérostiers	64 ^e DI	Conco (Fontanelle)	Lt Dorange
Le ballon de la 60 ^e Cie d'aérostiers assure depuis le 30 décembre les missions du groupement d'artillerie de Bassano, ascensionnant sur le plateau au nord de Marostica à Fontanelle.			
Aéronautique de la 46 ^e DI			
AR 14	46 ^e DI	San Pietro in Gu	Lt Chardennot
19 ^e Cie d'aérostiers	46 ^e DI	Bolzano	Lt Vénard [1]
Aéronautique du 12 ^e CA		Castelgomberto	Cne Massol
AR 22	12 ^e CA	Castelgomberto	Cne Aron
AR 254	12 ^e CA	Castelgomberto	Lt Monchalain
Sop 214	120 ^e RAL	Castelgomberto	Lt Le Sueur
40 ^e Cie d'aérostiers	12 ^e CA	Sovizzo	Lt Jeannin [1]

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

ACTIVITÉS EN 1918

Au cours des mois de décembre 1917 et janvier 1918, les troupes du 12^e CA s'installent en deuxième ligne et continuent leur entraînement. Le 6 janvier, la 64^e DI est mise à la disposition du 31^e CA où elle remplace la 47^e DI dans la région du mont Tomba, ce qui permet de mettre au repos presque complet l'escadrille Sop 36. Pendant la même période, les Allemands retirent quatre divisions et leur corps alpin d'Italie, ne laissant sur place que deux divisions. Dès le 19 janvier, le général Pétain a demandé à Clemenceau, président du Conseil, de faire retourner en France les 12^e et 18^e CA et de ne plus envoyer de renforts aux armées d'Italie et d'Orient. Clemenceau lui donne raison mais répond qu'il devra patienter car l'Italie envoie en France nombre de travailleurs... Le 15 janvier, le commandement de la 10^e Armée est transféré de Padoue à Vicence. Ce même jour, les troupes italiennes attaquent le mont Asolone, essayant de reproduire le succès des Français au mont Tomba, mais ils n'obtiennent pas les mêmes résultats.

[1] Orthographiés par erreur « Vencer » et « Janin » dans AVIONS 226.



Deux aviateurs italiens prennent la pose devant un Dorand de l'AR 44 sur le terrain de Castello di Godego (à l'ouest de Trévise) début 1918. (coll. Roberto Gentilli)

En janvier 1918, les escadrilles d'Armée continuent les missions de reconnaissance photographique, en collaboration avec des Italiens, sur le massif du mont Grappa et le bassin de l'Asiago. L'aviation du 31^e CA a repris contact avec l'ennemi qui s'est retiré de plusieurs kilomètres après la prise du mont Tomba, attaquant les batteries d'artillerie et procédant au relevé photographique des zones conquises. L'AR 14, escadrille de la 46^e DI, et la Sop 206 qui travaille pour les groupes d'artillerie déployés à Bassano et à Breganza au profit des troupes italiennes, vont soutenir leurs attaques en continuant les relevés photographiques du plateau, de la vallée de Brenta et de la Grappa, qui seront ensuite fournis aux Italiens. L'aviation du 12^e CA (AR 22, AR 254 et Sop 214) va assurer la surveillance face au plateau et participer à l'instruction des troupes italiennes et françaises. Les ballons français vont eux aussi être très actifs, réglant les tirs des batteries de siège italiennes et ceux des canons français. Le 12^e CA a jusqu'alors été en instruction en deuxième ligne mais, à la fin du mois de janvier, il relèvera le 31^e CA en première ligne. La 23^e DI va quitter Malo pour le secteur de la Piave où elle remplacera la 65^e DI se repliant sur Peschiera, tandis que la 2^e DI quittera Sommacampagna pour se positionner dans la région de Malo. Entre les 26 janvier et le 1^{er} février, l'AR 22 déménagera de Castelgomberto pour Castello di Godego, le terrain le plus proche de la Piave et, le 2 février, la 40^e compagnie d'aérostiers s'installera près de Montebelluna.

Mais revenons-en au début du mois... Le 1^{er} janvier 1918, l'Aéronautique d'Armée lance 20 missions dont une de reconnaissance photographique, conduisant à un engagement dans l'après-midi. Vers 14h00, le sergent Ercole Balzac de la Spa 69 s'en prend à un biplace ennemi à 4200 m au-dessus de la région d'Alano di Piave. Il l'attaque à nouveau à 2800 m et le voit tomber désespéré, probablement

au nord d'Alano. Cette victoire, d'abord considérée comme probable, va finalement être homologuée par le Bulletin de la guerre italien [2]. Un Sopwith 1 A2 de la Sop 221, en panne de moteur, est le même jour contraint à un atterrissage forcé à San Vito, près de Bassano.

L'aviation de corps d'Armée effectue ses nombreuses missions habituelles. Dans les rapports quotidiens apparaît la désignation « Groupement Robin – Sop. 221 », du nom du général commandant la 64^e DI, à laquelle est également rattachée la 60^e Cie d'aérostiers. Ce nom sera utilisé jusqu'à la fin du mois de février. L'activité aérienne des Français est tout aussi intense dans les jours qui suivent. C'est à cette période qu'entrent en action, avec des résultats dévastateurs, les bombardiers allemands AEG G.IV de la *Bogohl* 4. Dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier, ces bimoteurs attaquent méthodiquement Castel Franco où se trouve le Quartier général français, causant avec plus d'une centaine de bombes la mort de vingt personnes ; ils lâchent aussi une vingtaine de projectiles sur le terrain de Castello di Godego, endommageant cinq appareils de la Sop 36 et de l'AR 44. Par contre, l'activité des avions de reconnaissance et des chasseurs ennemis est jugée *en décroissance très nette*.



Le 3 janvier, l'AR 22 effectue trois missions avec des observateurs de la Sop 214 dont les avions sont tous indisponibles (le dernier d'entre eux, perdu dans la brume, s'est brisé en se posant en campagne) et dix-sept missions diverses sont réalisées par les deux escadrilles de chasse. Le 4 janvier, en se posant à contre-sens à Castello di Godego, le Pomilio PE n° 3981 de la 139^a *Squadriglia* venu de San Pietro entre en collision avec le Dorand n° 349 de l'AR 14. L'avion français est détruit mais l'équipage italien, composé du *sergente* pilote Tremolada et du *tenente* observateur Guido Aldi, s'en tire

pagne) et dix-sept missions diverses sont réalisées par les deux escadrilles de chasse. Le 4 janvier, en se posant à contre-sens à Castello di Godego, le Pomilio PE n° 3981 de la 139^a *Squadriglia* venu de San Pietro entre en collision avec le Dorand n° 349 de l'AR 14. L'avion français est détruit mais l'équipage italien, composé du *sergente* pilote Tremolada et du *tenente* observateur Guido Aldi, s'en tire



En voilà un qu'il valait mieux ne pas embêter, en l'air comme au sol ! Le Sgt Ercole Balzac, de la Spa 69, va remporter en Italie deux victoires homologuées (plus un avion détruit au sol) ; il en ajoutera une troisième sur le front français le 25 juin 1918. Boxeur professionnel dans le civil – il a déjà disputé 24 combats avant la guerre –, ce talentueux poids moyen sera plusieurs fois champion de France et accèdera au titre de champion d'Europe en 1920... (coll. Christophe Cony)

Fanion original de la Sop 221 en Italie. (coll. Rémy Longetti)

[2] À juste raison puisque l'appareil abattu est sans doute un Rumpler C.IV de la FA(A) 219 (équipage : Uffz. P. Hildebrandt, blessé et Lt.n.d.R. Johannes Weckert, tué) tombé vers Moriago à 12h30 ou bien un biplace de la RHBZ 1 (équipage tué : Lt.n.d.R. Karl Koelschitzky et Lt.n.d.R. Robert Wiegard) tombé sur les Alpes vénitienes.

BOEING EA-18G GROWLER

UN GROGNEUR PARMIS LES FRELONS

Dépourvu de l'équipement électronique offensif, le Growler BuNo 166642 a servi aux essais de transport de charge. Il est ici photographié le 12 août 2018 au-dessus du polygone de combat électronique de China Lake, en Californie. À l'extrémité des ailes on distingue sur cette vue de face les deux nacelles de réception ALQ-218, puis en allant vers l'intérieur deux missiles antiradiations AGM-88D HARM, deux nacelles de brouillage ALQ-99, deux bidons de 1810 litres, deux missiles air-air AIM-120C AMRAAM plus une nacelle ALQ-99 sous le fuselage. L'ensemble constitue sa charge maximale.

(toutes les photos : US Navy)

Le premier FA-18F (BuNo 165166) a servi d'appareil d'essais mais aussi à la promotion du Growler dont il a exhibé faussement le nom. En (1) et (2), il porte une livrée stylisée de la VAQ-129 ; en (3) celle de la VAQ-209.

Première partie, par Stéphane Nicolaou

Dès 1993, McDonnell Douglas s'est penché sur le remplacement des brouilleurs électroniques Grumman EA-6B Prowler dont la longévité exceptionnelle ne pouvait durer éternellement. Certes, l'ultime version de son électronique, l'*Advanced Capability (ADVCAP)*, n'a pas encore vu le jour mais néanmoins le vieillissement des cellules condamne le Prowler à longue échéance. En fait l'ADVCAP, financé par Northrop Grumman et McDonnell, doit dans une seule nacelle furtive de 900 kg remplacer les trois ou quatre nacelles du EA-6B. D'abord désigné F-18C2W, l'avion projeté devient le F/A-18G et reçoit le surnom de « Growler » (Grogneur) qui est officialisé le 12 octobre 2003. L'US Navy refusant de financer l'ADVCAP dont le coût est prohibitif, les constructeurs se rabattent sur les équipements de l'*Improved Capability III (ICAP III)* destinée aussi à la dernière version du Prowler.





UN PROGRAMME TRÈS COMPLEXE

Même si les différences aérodynamiques semblent de peu d'importance, Boeing s'attache à démontrer qu'une cellule de Super Hornet peut supporter trois nacelles ALQ-99 sans difficulté. Du 15 novembre 2001 à août 2002, le premier FA-18F (BuNo 165166) réalise des essais positifs avec les nacelles, plus deux bidons, jusqu'à Mach 0,9. Pain béni pour les communicants qui diffusent à l'envie des photos en vol d'un appareil pas encore commandé ! De quoi leurrer n'importe quel sénateur ou parlementaire peu au fait des sujets militaires, soit la majorité d'entre eux... Trois Super Hornet, portés plus ou moins au standard aérodynamique du Growler, sont affectés à la flottille d'essais VX-23 des « Salty Dogs » (Chiens Salés) stationnée au NATC de Patuxent River.

Le premier, le FA-18F BuNo 165875 (F35) codé SD120 effectue le premier vol de son programme d'essais des qualités de vol et de performances le

17 mai 2005, dépourvu des nacelles fixes ALQ-218 dont il disposera fin mars 2006. Il est rejoint par le FA-18E BuNo 165779 codé SD101 spécialisé dans les essais de flottement et par le FA-18E BuNo 165167 SD213 qui réalise au sol les essais de catapultage et d'appontage avec de multiples charges, même asymétriques, le Growler devant opérer à des masses dépassant largement celles des Super Hornet. Pour les premiers essais de largage un quatrième appareil est utilisé, le FA-18E BuNo 165537 SD100 qui effectue 14 vols avant que le programme ne s'achève en juin 2007. Le domaine aérodynamique a été très largement ouvert en 346 vols sans employer des EA-18G...

Le premier Growler, BuNo 166641, sort d'usine le 3 août 2006 ; il effectue son premier vol le 15 août, réalisant quelques vols de contrôle avant d'être livré à la VX-23 le 22 septembre 2006. Il dispose de la plupart des équipements électroniques qu'il faut maintenant évaluer.

Réalisé à partir d'une cellule de FA-18F (F-134), le prototype du EA-18G BuNo 166641 (EA-1) décolle pour son premier vol devant les usines de Saint Louis, le 15 août 2006.



LES FERNAUFKLÄRER SUR LA FRANCE PENDANT LA « DRÔLE DE GUERRE »



Troisième et dernière partie,
par Pierre Brouez

Un « crayon volant » (Do 17 P-1 W.Nr. 4013) vu de profil à la fin de l'hiver 1939-1940.

AVRIL 1940

Le 1^{er} avril est une nouvelle journée néfaste pour les *Fernaufklärer*.

A/ Un rare Do 215 de la 2./Aufkl.Gr. ObdL est attaqué sur Longwy par les S/Lt Georges Lefol et Sgt Jean Girou du GC I/5. Bien qu'endommagé, il peut revenir se « vomir » à Wiesbaden. Deux aviateurs sont blessés mais le bimoteur pourra être réparé. Normalement, les escadrilles du haut commande-

ment de la Luftwaffe (*Oberkommando der Luftwaffe*, ou ObdL) opèrent sur la Grande-Bretagne mais « nécessité fait loi » et de plus en plus d'appareils de ces unités attachées au commandement de la Luftwaffe volent désormais sur la France, les Pays-Bas et la Belgique.

B/ L'Armée de l'Air se distingue de nouveau lorsque deux bimoteurs Potez 631 de l'ECMJ I/16, une escadrille de chasse multiplace de jour, mitraillent le Do 17 P W.Nr. 4033 de la 4.(F)/11 qui opère sur Rocroi. Le bimoteur peut s'échapper mais il tombe sur les A/C Marcel Renaudie et Sgt de la Gasnerie du GC II/2. Le « 6M+EM » est pris en tenaille par les deux Morane et, désarmé, pique. Les deux chasseurs français le perdent de vue mais un équipage de Potez va signaler l'avoir vu raser le sol pour se poser. Des recherches sont lancées et, après plusieurs jours, l'épave sera retrouvée en pleine forêt près de Mézières, au lieu-dit « La Fourche-aux-Bouleaux ». L'équipage du Dornier gît toujours à proximité. Il y a malgré tout un survivant, le Fw. Helmut Altmann, qui déclarera aux autorités allemandes après sa libération en juin 1940 : *J'avais décollé avec mes camarades de Kirchgöns près de Giessen pour mener un vol de reconnaissance. Sur Charleville, nous fûmes pris en chasse par des appareils de type Morane. Notre machine fut abattue. Le pilote fut blessé alors que nous évoluions à huit mille mètres. Je pris les commandes et tentai l'atterrissage sur le ventre.*

L'épave du Do 17 P « 6M+EM » de la 4.(F)/11 opérant sur Rocroi, abattu près de Mézières le 1^{er} avril 1940.

