

À JAMAIS LE PREMIER :



ALBERT PREZIOSI LE PREMIER VAINQUEUR DU « NORMANDIE-NIEMEN »

Par Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz)

Le 25 juillet 1915 naît dans le petit village de Vezzani, situé en Haute Corse à une trentaine de kilomètres au sud-est de Corte, Albert, Alexandre Preziosi. Son père Pierre, alors âgé de 43 ans, est gendarme et sa mère Marianne (née Paoli), âgée de 42 ans, est ménagère. C'est dans ce milieu pétrit de valeurs que grandit Albert qui se révèle rapidement être un très bon élève dès le collège. Pour préparer le baccalauréat, ses parents l'envoient étudier au lycée Thiers de Marseille. Sa mère a de très grandes ambitions pour lui et son frère aîné Jean [1]. C'est le 7 juillet 1931 qu'il en obtient la première partie ; un an plus tard, il passe avec succès la seconde partie du baccalauréat de mathématiques.

et donc admissible à l'école de l'Air. Le 4 novembre 1935, les 55 élèves retenus après examen médical, dont Albert, font leur rentrée à la caserne des petites écuries à Versailles et constituent la première promotion de l'école de l'Air.

Tous signent tous le 25 novembre un engagement de six ans dans l'Armée de l'Air à partir de leur nomination au grade de sous-lieutenant. Les élèves sont répartis en trois brigades, Albert faisant partie de la première. La formation comporte trois volets : militaire, scientifique et aéronautique. Au début, l'apprentissage aéronautique suit celui du brevet d'observateur. Les cours se déroulent sur le terrain de Villacoublay et les élèves volent le plus souvent sur Potez 25. Dès la fin du mois de mars 1936, chacun des futurs pilotes a accumulé environ 25 heures de vol dont une de nuit. Entre temps les élèves, qui souhaitent créer les traditions de cette toute nouvelle école de l'Air, décident de choisir leur parrain de promotion. Rapidement c'est l'illustre capitaine Guynemer qui est plébiscité et dans la suite logique ils adoptent comme devise « Faire face » qui reste encore aujourd'hui celle de l'école de l'Air.

UN RÊVE BRISÉ ?

Continuant ses études supérieures afin de préparer les concours aux grandes écoles, Albert apprend que la toute nouvelle école de l'Air, créée par décret en juin 1933, va organiser un concours d'entrée afin de recruter les futurs pilotes militaires. Très attiré par l'aviation, il décide alors de préparer ce concours. En fait, le premier recrutement n'a lieu qu'en 1935, les épreuves écrites se déroulant du 25 au 29 juin. Ayant réussi cette première étape, il passe les épreuves orales fin juillet-début août et a l'immense joie d'apprendre le 14 août par le Journal Officiel qu'il est classé 58^e sur les 273 inscrits

[1] Jean Preziosi (né en 1911) deviendra, des années plus tard, général de gendarmerie.



Photo d'identité de Preziosi à son entrée à la 1^{re} promotion de l'école de l'Air, en novembre 1935. (École de l'Air)

d'heures, puis sur Morane-Saulnier MS 230, avion sur lequel seront passées les épreuves du brevet. Le 1^{er} juin, tous les élèves sont nommés au grade de caporal. Albert commence à maîtriser les techniques de vol lorsqu'un drame survient. Le 7 juin 1936, il est à bord d'une voiture conduite par Pierre Matras (qui terminera sa carrière comme général de brigade aérienne) en compagnie d'un autre élève, Jean Ginestous. Soudain, c'est l'accident. Ginestous est tué sur le coup et Albert est grièvement blessé. Il est immédiatement emmené à l'hôpital où les médecins constatent entre autres une fracture de l'atlas entraînant une quadriplégie.

Débuté alors pour Albert Preziosi une très longue période d'hospitalisation pendant laquelle il doit rester allongé, même si heureusement la quadriplégie s'est résorbée. Il est envoyé le 5 juillet à l'hôpital de Bourges, puis à partir du 17 septembre à l'hôpital du Val-de-Grâce. Pour autant, le 4 novembre, il est nommé sergent. Finalement, après huit longs mois d'altération, il peut enfin se lever et commencer la rééducation. Au cours de cette longue convalescence, Albert fait preuve d'une volonté sans faille et garde toujours un moral d'acier. Il quitte le Val-de-Grâce le 22 juillet 1937 et ce n'est que le 22 octobre qu'il peut rejoindre l'école de l'Air. De cet accident, il garde quelques séquelles, notamment une diminution de la rotation latérale de la tête et une grande cicatrice sur la joue droite. Ses rêves de pilotage vont être refroidis lorsque le 12 novembre, la commission médicale le déclare inapte définitivement à tous les emplois du personnel navigant.

Compte tenu de son excellente tenue et de son implication lors de la première année d'école, l'Armée de l'Air permet à Albert Preziosi d'effectuer sa deuxième année d'école mais avec un programme

adapté, très orienté vers l'administration et la gestion de personnel. Début 1938, il suit les cours de la division des officiers des services administratifs en prévision de son passage dans les cadres sédentaires à partir de sa promotion au grade de sous-lieutenant prévue pour le 15 septembre. Sa forme physique étant complètement revenue, notamment en pratiquant régulièrement du sport, il ne perd pas espoir de devenir pilote et fait une demande de contre-expertise médicale le 9 juin, demande qui lui est refusée. Ses études terminées, il est affecté le 28 novembre 1938 à la 35^e escadre aérienne de Lyon comme adjoint du commandant du bataillon de l'air 105. Bien que ce poste soit très éloigné de ses rêves de pilote, Albert met pourtant un point d'honneur à accomplir toutes les missions qui lui sont confiées, comme en témoignent les appréciations de ses supérieurs hiérarchiques. Le 26 août 1939, il est nommé commandant de la compagnie de munitions 13/105.

ENFIN PILOTE !

En fait, il n'exercera pas longtemps ce commandement, car suite à une nouvelle demande de contre-expertise, la commission médicale de la base de Lyon le déclare le 21 septembre 1939 apte physiquement aux fonctions de personnel navigant. Même si la période est sombre avec la déclaration de guerre à l'Allemagne le 3 septembre, c'est une immense joie pour Albert, et ce d'autant que dès le 31 octobre, il lui est ordonné de se rendre à l'école de l'Air de Versailles qui l'envoie à l'école auxiliaire de pilotage de Melun-Villaroche afin d'y obtenir son brevet de pilote. Il rejoint la base le 13 novembre et commence le lendemain les séances de vols avec moniteur sur Morane-Saulnier MS 315, pour être dès le 20 novembre lâché sur MS 230. Il débute

Un Potez 25 A2 de l'école de l'Air en 1936. (École de l'Air)



Tonnerre sur la Pointe du Hoc : les bombardements préparatoires du Jour-J

Par Hubert Groult, avec la participation de Christophe Cony (profil de Thierry Dekker)

La Pointe du Hoc aujourd'hui, vu du point d'arrivée des péniches des Rangers. Le 6 juin 1944, la partie dans l'ombre doit être escaladée par la *Company D* du 2nd Ranger, mais il en sera tout autrement... (DR/coll. auteur)

Pour préparer l'assaut de la Pointe du Hoc, les Alliés ont déchaîné un bombardement massif. Cette pluie d'explosifs, sur plusieurs mois, a ouvert la voie à l'élite de l'armée américaine...

OBJECTIF POINTE DU HOC

Le 6 juin 1944, la Pointe du Hoc, une position allemande perchée sur des falaises, est l'objectif le plus difficile de tout le Débarquement. Si elle est prise, cela sera considéré comme un miracle. La mission est confiée à l'élite de l'armée américaine, les *Rangers*, chargés de ce que le *Lieutenant General* Bradley décrit comme *la plus dure des missions*. Les *Rangers*, dirigés par le *Lieutenant Colonel* James Rudder, doivent débarquer avec des péniches sur une plage de galets et avancer jusqu'au bas des falaises, qui s'élèvent à

plus de 30 m de haut, avant de les escalader. Une fois arrivés sur les hauteurs, qui consistent en une zone fortement défendue, nos hommes ont pour tâche de réduire au silence la position en détruisant ses six obusiers de 155 mm GPF, car ils peuvent tirer sur les secteurs d'*Omaha* et *Utah Beach* où le *V Corps* de la *First Army* doit débarquer.

BOMBARDER POUR FACILITER L'ASSAUT

Parce que la prise de cette position est périlleuse, il est nécessaire de faciliter l'attaque américaine en la bombardant puissamment au préalable. Le bombardement de la position s'inscrit également dans le plan plus global d'élimination de l'artillerie sur le littoral français avant le Jour-J. Sur la Pointe du Hoc, les raids aériens visent à détruire les canons, neutraliser les garnisons et leurs installations. Il est essentiel de bombarder au préalable, par l'aviation et la marine, les fortifications adverses. Il est évident que les péniches américaines seront repérées en approchant la côte ; il faut donc à tout prix annihiler les forces de résistance pour museler toute contre-attaque lors de l'arrivée sur la plage. Le *Colonel* Richardson, lors de la phase d'élaboration des plans d'attaque de la Pointe, suggère d'utiliser une section de parachutistes pour empêcher l'ennemi d'intervenir. Mais le *General* Leonard Gerow refuse cette idée. On opte donc pour la marine et les forces aériennes. Afin d'éviter de révéler les intentions du débarquement allié, chaque fois que la Pointe du Hoc est bombardée, d'autres positions reçoivent le même traitement en Normandie et dans le Pas-de-Calais. Tandis que les *Rangers* s'entraînent, les forces alliées ne vont pas lésiner sur les opérations aériennes et la Pointe du Hoc va connaître une succession d'importants raids aériens du

À l'ouest de la Pointe du Hoc, les Allemands ont installé une batterie factice. Elle se trouve entre la Pointe du Hoc, le Wn 75 (Batterie du Hoc) et le Wn 76 sur la commune de Criqueville-en-Bessin. On en voit une partie sur cette photographie aérienne. (National Archives/NA)



Le Douglas A-20G s/n 43-9182 « 5H-B » du 416th BG/668th BS photographié sur la base de Weathersfield en avril 1944. (USAF)

25 avril au matin jusqu'au 6 juin 1944. Au total, si l'on prend en compte les bombardements aériens et les tirs de l'*US Navy*, ce sont plus de 1000 tonnes d'explosifs qui s'abatront sur ce bout de falaise. À titre de comparaison, ce chiffre impressionnant équivaut à 1/12^e du tonnage de la bombe *Little Boy* larguée sur Hiroshima le 6 août 1945.

LES PREMIERS BOMBARDEMENTS

Les premiers bombardements sur la Pointe débutent le 15 avril 1944 et se poursuivent les jours suivants. Après ce pilonnage, dans la période de Pâques, par des Douglas A-20 de la 9th *US Air Force*, la position est sévèrement touchée. L'aviation fait même des victimes et les forces allemandes décident que le PC de la Pointe doit être déplacé vers un poste d'observation plus sûr. Mais c'est surtout à partir du 25 avril que débute la campagne intensive de bombardements sur le point d'appui. En cette fraîche journée printanière, à 16h59, trente-cinq bimoteurs Douglas A-20 appartenant au 416th BG larguent 33,75 tonnes de charges. Trente-deux minutes plus tard, alors que les hommes de la Wehrmacht, sur la Pointe, viennent juste de retrouver leurs esprits, seize nouveaux A-20 du 409th BG larguent 16 tonnes de bombes sur la position. À ce moment, de nombreux artilleurs et fantassins allemands font la queue dans une cantine située sur la position, dans une ferme de la famille Guelinlet. Ces deux vagues de bombardements détruisent deux des six emplacements de tir et l'un des six canons de 155 mm.

Il est à noter que lors des raids sur la Pointe du Hoc, il s'agit de A-20 des variantes G et H. Le A-20 Havoc est un appareil difficile à intercepter en raison de sa vitesse, bien qu'il puisse transporter une cargaison de bombes très conséquente. Ce bombardier moyen va avoir d'autres missions en Normandie que la Pointe du Hoc. Toujours dans le cadre du débarquement, il sera entre autres utilisé par les forces françaises du No 342 Sqn « Lorraine » de la RAF. Lorsqu'il sera nécessaire, dans le cadre de la préparation du débarquement américain sur *Utah Beach*, de disperser un épais rideau de fumée des îles de Saint-Marcouf à la Pointe de Barfleur, ce bimoteur sera également présent.

PROTÉGER LES CANONS

Afin d'éviter davantage de dégâts aux cinq autres canons restants, les Allemands les déplacent dans des champs de pommiers à 1300 mètres plus au sud de la position dans la nuit du 25 au 26 avril. Ils recouvrent les pièces d'artillerie de filets de camouflage tendus jusqu'aux arbres. Ils choisissent aussi de berner l'adversaire en construisant des pièces factices sur les anciens emplacements de canons, désormais à l'écart des bombardiers alliés. Pour donner l'illusion du canon, on utilise des poteaux télégraphiques fixés sur des supports de bois que l'on recouvre de filets de camouflage. Le dispositif fonctionne bien. Il faut dire que la Wehrmacht est passée maître dans l'art de créer des leurres lorsque nécessaire ! Dans les unités stationnées sur le Mur de l'Atlantique, on a déjà beaucoup mis en œuvre pour camoufler et protéger le littoral, surtout depuis que Rommel l'a ordonné ; mais cela se fait au détriment des exercices militaires. En plus du canon



La voute d'une salle de stockage s'est effondrée sous l'intensité des bombardements. (NA)

MICHEL COIFFARD

Deuxième partie, par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

LE « BRÛLEUR DE SAUCISSES » NANTAIS



Valentine

Spad XIII S4930 *Valentine* du Lt Michel Coiffard, commandant de la Spa 154, Francheville (Marne) octobre 1918.

Cet appareil produit par Levasseur arbore le dernier insigne de l'escadrille : une grue noire et blanche tournant la tête. Utilisé à partir du 24 septembre 1918, il sera détruit le 28 octobre suivant.

Les pilotes de la Spa 154 photographiés le 4 août 1918 devant un Spad XIII à capot rouge, sans doute le S6708 *Mado* de leur chef. De gauche à droite, au premier plan : Adj Claude Chevallier, X, Sgt Wainwright Abbott (USAS), S/Lt Paul Barbreau, Lt Michel Coiffard, MdL Jacques Ehrlich, 1/Lt Victor Picard (USAS), Adj Paul Petit, S/Lt Robert Waddington, 1/Lt Alvin Treadwell (USAS), Brig Fernand Pommier, X, X, X. Au second plan sur l'aile, tenant une maquette d'Albatros D.V, le Brig Émile Brune dont la carrière à la 154 sera très courte : arrivé le jour même, il sera tué dès le 13 par des pilotes de la *Jasta 69*... Les quatre pilotes qui n'ont pas pu être identifiés sont le Sgt Louis Hubert, le Sgt Raoul Le Roy, le Cal Robert Cuvelier et le Cal Édouard Duroux. (coll. Jon Guttman, origine Wainwright Abbott)



[11] Dixit le JMO du GC 11... Les Allemands baptisent d'ailleurs leurs propres ballons « Nulle », ce qui signifie exactement la même chose !

À LA TÊTE DE LA SPA 154

Si elle a permis aux pilotes de la Spa 154 de détruire quatre ballons ennemis, la journée du 15 juillet 1918 est également marquée par la perte du capitaine Lahoulle, gravement blessé en reportant sa onzième victoire. Le lieutenant Michel Coiffard est logiquement désigné pour le remplacer à la tête de l'escadrille. L'offensive « Friedensturm » que vient de lancer le général Ludendorff, ultime tentative allemande pour couper l'armée française en deux, va fournir à ses pilotes l'occasion d'aveugler l'artillerie ennemie en brûlant un maximum de ballons d'observation. Ainsi, le 17 juillet, plusieurs patrouilles sont engagées. Le nantais, dès l'aube, repère sur le S8454 deux *drachen* à l'est de Moronvilliers et les fait flamber avec ses équipiers Ehrlich et Hubert tandis qu'une autre patrouille de la 154 en incendie un troisième. Au retour, l'as attaque une dernière « couille » [11] en arrière de Ville-en-Tardenois, mais il est gêné par l'intervention de deux biplaces allemands et doit finalement rentrer à court de cartouches ; l'observateur s'est parachuté. Le lendemain 18 juillet, alors que l'armée française contre-attaque sur le saillant de la Marne, Coiffard conduit une patrouille de huit Spad au nord de Moronvilliers et repère à 1800 m deux biplaces de reconnaissance Rumpler. Il effectue deux passes de tir sur l'un d'eux avec les sous-lieutenants Gros et Waddington. Leur adversaire cherche d'abord à s'échapper en piquant sur la droite, mais il finit par s'écraser au sol à 09h15 à l'est du bois de Beine, au bord de la route de Nauroy à Pont-Faverger, près d'une « saucisse » qui a été ramenée au sol. Les Français sont alors attaqués par une patrouille de monoplaces ennemis qui mitraillent de très près le S8454 de Michel sans que celui-ci ne puisse répliquer, ses deux mitrailleuses s'étant enrayerées comme celles de ses deux équipiers. En fin d'après-midi, une nouvelle

patrouille incendie deux autres ballons d'observation dans la forêt de Ris. L'un d'eux est victime à 19h05 de Coiffard et d'Ehrlich à hauteur du Charmel, mais la défense antiaérienne allemande est toujours aussi précise et Michel rentre avec une balle dans le moteur de son Spad XIII S8454...

Coiffard termine le mois de juillet en attaquant le 21, sur le S8454, un biplace dans la région de Champlat ; ce dernier pique fortement dans ses

Les as de la Spa 154 posent avec un Spad XIII à leur arrivée sur le terrain de Trécon (Marne) le 24 juillet 1918. De gauche à droite : S/Lt Louis Gros, MdL Jacques Ehrlich, S/Lt Michel Coiffard et Adj Paul Petit. (association Aéroscopie Atlantique via Daniel Château)



LES POLIKARPOV



DANS L'AVIATION FINLANDAISE

Le I-15bis « 173 jaune » (n/c 4616) de la 4^e escadrille du 147^e IAP s'égara le 20 décembre 1939 et fit un atterrissage forcé sur le lac gelé Oulunjärvi, terminant intact dans les mains finlandaises. Deux mois plus tard, il volait dans la force aérienne finlandaise avec le nouveau matricule VH-11. (Force Aérienne Finlandaise)

Par Kari Stenman (traduction de Jacques Druel, adaptation de Christophe Cony et profils d'Éric Schwartz)

POLIKARPOV I-15BIS

Lorsque l'Union Soviétique attaqua la Finlande le 30 novembre 1939, son aviation se composait de 2318 appareils déployés tout le long du front finlandais, qui s'étendait alors de la Mer Baltique en passant par le Lac Ladoga, puis de l'est du Lac Onega et de la Mer Blanche jusqu'à l'Océan Arctique, soit une distance totale de 1600 kilomètres. On dénombrait un total de 364 monoplaces Polikarpov I-15bis répartis dans différents régiments de chasse sur presque tous les secteurs du front.

Parmi les nombreux avions capturés figurèrent cinq I-15bis qui furent réparés par l'Usine d'Aviation d'État, les deux premiers entrant en service avec l'escadron d'entraînement avancé LeLv 29 dès la Guerre d'Hiver. Leurs immatriculations étaient VH-10 et VH-11 suivant le recensement du 12 février 1940. Le préfixe VH vient du mot finlandais *Venäläinen Hävittäjä*, que l'on peut traduire par « chasseur ennemi ». Les trois autres, des appareils du 147^e IAP (régiment de chasse) qui s'étaient posés par erreur dans le nord de la Finlande le 14 janvier 1940, furent immatriculés VH-3, VH-4 et VH-5. Fin 1940, les VH-10 et 11 furent

Le I-15bis VH-11 après son reconditionnement par l'Usine d'Aviation d'État, vu ici à Tampere en février 1940. La remise en condition fut complétée par l'application d'un camouflage aux standards du moment de l'aviation finlandaise, à savoir extrados vert olive et intrados gris clair. (Usine d'Aviation d'État)



Le premier I-15bis capturé par les Finlandais fut d'abord immatriculé VH-10, puis VH-1 comme on peut le voir sur ce cliché pris à la 2/T-LeLv 35 fin septembre 1941. (Force Aérienne Finlandaise)

Le VH-4 de la 2/T-LeLv 35 à Vesivehmaa début juin 1942, juste avant qu'il ne soit ré-immatriculé III-4. Son utilisation comme avion d'entraînement avancé se poursuivit jusqu'en septembre, puis les trois appareils encore opérationnels servirent comme remorqueurs de cibles pour les autres escadrons. Accidenté à trois reprises et remis en service à chaque fois, ce Polikarpov I-15bis accumula le total record de 144 h de vol dans l'aviation finlandaise. (coll. Erkki Jaakkola)



Trois I-15bis de la 2/T-LeLv 35 pendant une inspection à Vesivehmaa en mai 1942. L'avion le plus proche est le VH-4, dont l'immatriculation changea le 4 juin 1942 pour III-4. Les biplans capturés avaient l'intrados des saumons d'ailes supérieures peint en jaune. (coll. Olli Riekkii)



PATRIMOINE AÉRONAUTIQUE DU PAYS VANNETAIS

Par Philippe Guillermin



Le Noratlas n° 160, retiré du service en septembre 1984, à son arrivée à Vannes. (toutes les photos sont de l'auteur, sauf autre mention)

Les alentours du golfe du Morbihan n'accueillent pas que des mégalithes et des vieux gréments, mais aussi quelques belles pièces de notre histoire aéronautique...

MORBIHAN AÉRO MUSÉE

Prenez d'abord la direction de l'aérodrome de Vannes-Meucon, situé sur le territoire de la commune de Monterblanc. Au début des années 80, Jean Frelaut, Jean-Claude Guillermin et Paul Hautpois décident de créer l'antenne bretonne de l'associa-

tion Ailes Anciennes, qu'ils nomment Ailes Anciennes Armorique, AAA pour faire bref. Jean Frelaut amène son Seafire Mk III ex-aéronavale, Jean-Claude Guillermin le planeur SG 38 n° 35 et plusieurs appareils rejoignent alors le parc d'AAA : un Noratlas, un T-33, un SMB2, plus – Bretagne oblige – quelques avions de l'Aéronautique Navale : un Crusader, un



Le Transall C-160 n° R202, arrivé en vol le 1^{er} juin 2022.



L'Étendard IV M n° 14 de la 59 S a toujours fière allure ! Il a pourtant été retiré du service en 1991, après avoir effectué 4521 heures de vol depuis 1963...

Étendard IV M et surtout le Nord 2200, seul exemplaire de ce prototype de chasseur embarqué qui fit son premier vol le 16 décembre 1949. La liste n'est pas exhaustive.

Ailes Anciennes Armorique organise même un meeting aérien le 13 juillet 1986 mais ce qui devait être un événement festif devint une tragédie avec la mort du commandant Christian Bove aux commandes du seul Dewoitine D.520 en état de vol au monde. Jean-Claude Guillermin en 1998, puis Jean Frelaut en 2001, s'envolent vers d'autres cieux. En 2004, AAA devient le MAVAMO, Musée Aéronautique de Vannes-Monterblanc. L'aventure dure dix ans avant de s'achever dans le chaos. Dispersion du parc, du moins ce qu'il en reste, évaporation de documents et pièces diverses (pas perdus pour tout le monde), ferrailage du Nord 2200 qui même en mauvais état aurait mérité sans doute un sursis, etc.

Fort heureusement, évitant l'anéantissement total de trente ans d'efforts, Denis le Fur, colonel de l'armée de l'Air en retraite et ex-pilote de Mirage IV, réussit à fédérer autour de lui quelques passionnés pour raviver le feu aéronautique et patrimonial. Des cendres du MAVAMO naît le MAM, le MORBIHAN AÉRO MUSÉE. Cela fait donc dix ans que le MAM redresse de manière efficace la barre ! Voici ses objectifs majeurs :

-La préservation et la conservation du Nord 2501 (propriété de la ville de Vannes), du T-33 Shooting Star, d'aéronefs, d'aérostats, de planeurs ou de tout accessoire aéronautique présentant un intérêt historique.

Poste de pilotage de l'Étendard IV M.

