

Ligne directe

Un petit supplément de Corsair

Bonjour Les Ailes,

Bravo pour le dernier numéro. Enfin un dossier sur l'aéronautique navale en Indo ! Un vrai régal !

Je possède deux photos en relation avec cet article, achetées à un brocanteur il y a quelque temps. Sur la première, on voit le 12F24 à Bach Mai en 54 (ci-dessous). Sur la seconde (ci-contre), il s'agit du retour de mission sur Diên Biên Phu du 14F9 le 7 mai 1954, c'est en tout cas ce qui est indiqué au dos. Elle est à rapprocher de la photo que vous avez publiée page 51. *Philippe de Kerangueven, par courriel.*



Cher Philippe,

Merci pour votre courrier et votre fidélité. Le cliché du 14F24 (133833) ne nécessite pas de commentaire particulier. S'il a effectivement été pris le 7 mai 1954, celui du 14F9 (133839) est un instantané historiquement important puisqu'il est au retour de l'une des dernières sorties, si ce n'est la dernière, sur le camp retranché. Malheureusement, en l'état actuel des choses, il est impossible de dire quel est le pilote qui est alors aux commandes.



Les fantômes des oubliées de Diên Biên Phu

En lisant l'excellente biographie de Geneviève de Galard publiée dans le dernier numéro des Ailes, je tombe sur ce qui à mon sens est une erreur, mais bien pardonnable. L'auteur de l'article écrit qu'elle était la seule femme présente à Diên Biên Phu lors de sa chute. Cette déclaration est inexacte, car il y en avait en effet une bonne douzaine d'autres, mais elles ne figuraient sur aucun état de personnel, elles ne recevaient ni solde, ni promotion, ni décoration, elles n'avaient en fait aucune existence réglementaire : les filles du bordel militaire de campagne. Il en existait en effet un dans le camp retranché, comme dans toutes les grandes garnisons des colonies, et il avait été aménagé pratiquement dès l'occupation de la cuvette suivie de la remise en état et l'ouverture de la piste d'atterrissage.

Je m'empresse cependant de préciser que, bien qu'étant déjà d'un âge presque vénérable, j'étais malgré tout trop jeune en 1954 pour être présent sur les lieux. Les faits que je rapporte ici m'ont été relatés par des camarades sous-officiers d'active, anciens de Diên Biên Phu, que j'ai fréquentés en Algérie six ans plus tard alors que j'y effectuais mes 28 mois réglementaires de service, comme sergent appelé ou « du contingent », comme on disait à l'époque.

Quand bien même il faut mettre un bémol sur l'exactitude de ces souvenirs contés lors de soirées passablement arrosées, il y avait, dans tous ces récits, une convergence indiscutable, car basée sur des faits réels. Je ne connais pas les détails de l'installation du BMC, la seule chose qui m'avait été dite et dont je me souviens, c'est qu'il se trouvait proche de l'hôpital de campagne.

Lorsque les choses commencèrent à mal tourner et que les combattants eurent d'autres chats à fouetter que de penser à la gaudriole, les filles se muèrent en aides-infirmières et, jusqu'à la reddition, elles assistèrent du mieux qu'elles le purent le personnel médical en place. Souvent elles offrirent aux mourants le réconfort d'une présence féminine lors de leurs derniers instants. D'après ce que m'ont raconté ces

grands anciens, la conduite de ces femmes fut absolument admirable pendant toute la durée du siège.

Que sont-elles devenues après l'arrivée des Viêt-minh ? Il est à craindre qu'elles aient été tout simplement liquidées après avoir probablement été utilisées par les vainqueurs. En tout cas, aucune ne figurera parmi les prisonniers rendus à la France après le cesser le feu. Qui se souvient de ces filles aujourd'hui ? Les rares survivants de cette bataille perdue ont plus de 90 ans et ils auront tous disparu d'ici quelques années. Pour le reste, aucun texte, aucun monument, aucune décoration ne rappelle le sacrifice de ces femmes. C'est normal après tout, car, « réglementairement », elles n'ont jamais existé...

Lucien Morareau, par courriel

Très cher Lucien,

Votre courrier corrige effectivement un fait mémoriel important, malgré le tabou qui l'entoure. Ces femmes, vivant dans les conditions que l'on imagine mal, sont pourtant restées comme un souvenir important de la mémoire des anciens du camp et plusieurs témoignages existent à leur sujet. Geneviève de Galard leur a rendu hommage, soulignant leur dévouement avec des mots simples et forts : « *Ce sont ces prostituées, transformées en anges de miséricorde, qui m'ont aidée à soigner les blessés, à supporter leurs misères. Elles les ont fait manger, boire, espérer contre toute espérance...* ». Paul-Henri Grauwil, le médecin - commandant du camp, dira de son côté que le Viêt-minh les a considérées comme un commando et qu'après de multiples sévices, elles furent abattues d'une balle dans la nuque, sans jamais avoir cessé de clamer qu'elles étaient françaises. Même si des recherches ont été effectuées à leur sujet, on ne connaît ni leur nom ni leur nombre et, effectivement, aucun document officiel ne rend hommage à leur mémoire. Merci donc, pour elles, de nous avoir rappelé leur existence.

LE CHOIX DE LA REDAC'

Le Lorraine d'après-guerre

Mathieu Mounicq poursuit son historique du Lorraine avec la période s'étalant cette fois de mai 1945 à nos jours. Si le premier tome nous avait très largement enthousiasmés, il en est de même de cette seconde et dernière partie, mais avec le plaisir de découvrir avec moult détails des périodes historiques nettement moins connues.

Dès les premières pages, on entre dans le vif du sujet. Les chapitres consacrés à l'immédiat après-guerre, alors que *Lorraine* est transformé successivement en unité de reconnaissance puis de chasse de nuit avec les mises en œuvre des *Mosquito* et des *Meteor* britanniques, sont un véritable régal. C'est d'autant plus vrai que l'iconographie est splendide, en grande partie inédite, et nous avons même droit à quelques clichés colorisés absolument remarquables. On pourrait imaginer l'historique de ce groupe, qui n'a pas été envoyé en Indochine, sans intérêt, c'est très loin d'être le cas et c'est tout l'intérêt du travail de l'auteur.

La suite est dans la même veine et couvre la dernière moitié de l'ouvrage avec l'apparition du *Vautour*, puis du Mirage F-1 et enfin du *Rafale*. Saluons le chapitre consacré à la renaissance de l'escadron en 2010 sur la base de Al Dharfa aux Émirats Arabes unis et couvrant les opérations qui s'en sont suivies jusqu'en 2016, en particulier en Syrie, ainsi que les témoignages des équipages. C'est un des grands points forts de ce second volume. Terminons en disant que la mise en page et l'impression sont parfaites. Bravo à Mathieu pour ce travail exemplaire.

L'escadron Lorraine. De la guerre froide au combat de haute intensité. 207 pages. Histoire & Collections. 45 euros.



L'indo vue d'en haut

Philippe Gras est un des grands spécialistes de l'armée de l'Air en Indochine, et nous attendions ce travail avec impatience. Aidé par l'équipe iconographique du service historique de la défense, il nous livre en 144 pages un ouvrage à la fois splendide sur la forme, mais également sur le fond. Il nous propose une vision panoramique et claire des deux dernières années de la guerre qui s'articule principalement autour des batailles de Na San puis de Diên Biên Phu. Outre l'iconographie et la mise en page, riche et superbe, l'intérêt du travail de Philippe Gras est qu'il n'enchaîne pas de manière rébarbative les comptes journaliers de la manœuvre ou de l'aviation d'attaque, mais qu'il met en perspective leurs actions à la fois avec la stratégie d'ensemble française, ce qui se déroule au sol, mais également chez l'ennemi. C'est une approche lisible, d'autant que le style est parfait, mais surtout extrêmement instructive. À titre d'exemple, nous avons particulièrement apprécié le chapitre consacré à Na San et celui d'analyse, très clair, sur Diên Biên Phu.

70 ans après les accords de Genève, cet ouvrage est indispensable à qui souhaite comprendre et avoir une vision d'ensemble des actions de l'armée de l'Air entre 1952 et 1954 en Indochine.

Batailles Aériennes de la guerre d'Indochine. De Na San à Diên Biên Phu. 144 pages. Histoire & Collections. 39,95 euros.



Bloch buster

Frrom, Bloch 210 1/72ème

Avec son Douglas DB-7, Frrom avait déjà fait très fort, mais voilà qu'il enchaîne avec un extraordinaire Bloch 210, toujours au 1/72^{ème}. Voir apparaître cet appareil traité de manière moderne est un plaisir fantastique. Le travail réalisé par Frrom est à saluer à tout point de vue et il ne fait aucun doute que le master comme les moules ont bénéficié d'une attention toute particulière. Le luxe de détail est assez étonnant pour un modèle entièrement en plastique injecté et certaines pièces sont d'une finesse rare. Les moteurs Gnome & Rhône sont superbes et l'intérieur est détaillé avec un nombre assez impressionnant de pièces, dont certaines en photodécoupe, mais surtout parfaitement conformes à ce que l'on connaît de ce bombardier. Tout au plus, les sièges méritent un petit affinage. Il en est de même du train (les pneus ont même des marques en très léger relief) et de la structure en général, qui est traitée avec énormément de soins. Les parties transparentes, nombreuses et importantes, sont de leur côté parfaitement limpides et pensées intelligemment à l'image du nez en trois parties. À noter que Special Hobby vient d'ailleurs de sortir un set de masquage qui devrait grandement faciliter le travail des plus impatientes. Dans l'ensemble, les dimensions et l'allure de l'avion semblent parfaitement respectés et nous bénéficions en complément de deux types de capot moteur : entièrement lisse ou équipé de pare-flammes Gal. Les trois décorations proposées dans cette première boîte sont toutes d'avant-guerre, mais il ne fait aucun doute que d'autres vont apparaître avec des versions camouflées et étrangères. Une fois de plus, grand bravo à Frrom à la fois pour son originalité et la qualité de son travail. Maintenant, comment ne pas rêver à un Bloch 131 ?



L'ALAT fête ses 70 ans



En septembre, l'aviation légère de l'armée de Terre a célébré ses 70 ans. Forte de son histoire, elle a toujours été en première ligne lors des opérations menées par la France. Comme l'a exprimé le général Schill, chef d'état-major de l'armée de Terre, elle doit aujourd'hui une nouvelle fois s'adapter à la lumière des enseignements du conflit ukrainien.

Benoit
Colin

L'ALAT (aviation légère de l'armée de Terre) était au grand complet le 19 septembre 2024 sur l'aérodrome de Pau-Pyrénées, afin de fêter ses 70 années d'existence. Pour l'occasion avaient été réunies toutes les unités de l'ALAT, représentées par leurs drapeaux, un détachement et parfois l'un de leurs aéronefs. Ainsi, autour du général d'Armée, Pierre Schill, chef d'état-major de l'armée de Terre, on comptait les drapeaux du 1^{er} RHC (régiment d'hélicoptères de combat) de Phalsbourg (Moselle), du 2^{ème} RHC dont les traditions sont désormais rattachées à la base-école du Cannet-

des-Maures (Var), du 3^{ème} RHC d'Étain (Meuse), du 4^{ème} RHFS (régiment d'hélicoptères des forces spéciales) de Pau (Pyrénées-Atlantiques), du 5^{ème} RHC également de Pau, du 6^{ème} RHC dont les traditions sont désormais rattachées à la base-école de Dax (Landes), de l'EFA (école franco-allemande, rattachée à la base-école du Cannet-des-Maures (Var), du GAMSTAT (groupement aéromobile de la section technique de l'armée de Terre) de Chaubeil (Drôme), du 9^{ème} RSAM (régiment de soutien aéromobile) de Montauban (Tarn-et-Garonne) et du détachement avions à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Depuis sa naissance, le poser d'assaut est l'un des savoir-faire majeurs et indispensables de l'ALAT. Il s'exprime ici avec ces deux images qui ont pourtant plus de cinquante ans de différence, avec à gauche un Sikorsky H-34 en Algérie et ci-dessous un NH90 TTH Caïman. (DR et © Colin)

Since its inception, the assault lander has been one of the ALAT's major and indispensable areas of expertise, and this is reflected in these two images, which are more than fifty years apart, with a Sikorsky H-34 in Algeria on the left and an NH90 TTH Caiman below.



Retour en vol



En septembre, l'association Repl'Air a remis en route, après une longue immobilisation, sa réplique de Morane-Saulnier Type G, avec comme objectif qu'il soit en état de vol à l'été 2025. C'est cet avion qui a donné naissance à l'association en 2011 et avec lequel a été célébré, en 2013, le centenaire de la traversée de la Méditerranée par Roland-Garros. Ce redémarrage est l'occasion de découvrir comment il est aujourd'hui possible de réaliser une réplique d'un appareil datant du début du siècle dernier.

Matthieu Comas
avec
Repl'Air

Le 23 septembre 2013, Baptiste Salis s'envole de la base de Fréjus à bord d'une réplique de Morane-Saulnier Type G en direction de la Tunisie. Après huit heures de vol, non sans quelques aléas, le frêle appareil, dont la conception remonte à 1911, se pose sans problème à Bizerte. Le pari des membres de l'association Repl'Air, lancé à peine deux ans plus tôt, est réussi. L'avion a ensuite volé pendant deux ans, participant à plusieurs meetings avant d'être exposé au musée Aéroscopia de Toulouse. L'année passée, Repl'Air peut enfin rapatrier l'avion dans ses locaux de Graulhet, où il peut être mis à l'abri et une remise en état de vol envisagée.

Remise en route

S'il n'a plus volé depuis de longs mois, le petit Morane n'a subi aucune dégradation, étant stocké à l'abri et surtout entretenu régulièrement (dépoussiérage, brassage de l'hélice, vérification de la pression des pneus, etc.) et l'objectif est maintenant de pouvoir le voir voler durant l'été 2025. En septembre 2024, une première étape est franchie puisque le moteur est redémarré après un léger nettoyage, sans le moindre problème, avant une révision générale qui est programmée au printemps. Il sera ensuite maintenu en état de vol à Graulhet et pourra par-

En septembre 2024, lors de la remise en route du moteur Rotec à Graulhet après un simple nettoyage et quelques vérifications. Une première étape vers la reprise des vols cet été. Au premier plan, Jérémy Caussade vient de lancer l'hélice. (© Florent Peraudeau)

In September 2024, when the Rotec engine is restarted in Graulhet after a simple cleaning and a few checks. A first step towards the resumption of flights this summer. In the foreground, Jérémy Caussade has just launched the propeller.



L'ALOA

DE

LA JUNGLE



En septembre 1950, durant la bataille de la route coloniale 4 (RC 4) qui aboutit à un désastre, un MS. 500 (probablement du 3^{ème} GAOA) atterrit sur le terrain du bastion de Lang Son, à proximité immédiate de la frontière chinoise, et qui est évacué le 16 octobre. Outre son intérêt historique, cette image illustre bien le travail quotidien de GAOA en Indochine : des paysages de rêve qui sont en réalité un danger permanent, des vols à basse altitude, des terrains sommaires, un ennemi invisible et une proximité permanente avec les troupes au sol. À défaut de performances modernes, la rusticité du MS.500, alias *Storch*, et ses capacités d'atterrissage et de décollage courts s'avèrent plus que précieuses. (Coll. Longetti)

In September 1950, during the RC4 battle that ended in disaster, an MS. 500 (probably from the 3rd GAOA) landed on the Lang Son stronghold, right next to the Chinese border, and was evacuated on 16 October.

Entre 1947 et 1954, l'aviation d'observation d'artillerie tient un rôle aussi important qu'inconnu sur le territoire Indochinois. Principalement équipée de MS. 500 *Criquet*, délaissée matériellement et cinquième roue du carrosse pour l'armée de l'Air dont elle dépend, ses équipages vont tenir leur place, souvent bien au-delà de ce que l'on pensait imaginable. L'expérience indochinoise aboutit finalement à la création à l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT), et donc une forme d'indépendance, dès novembre 1954.

Composante méconnue et délaissée de l'aviation française, l'aviation d'artillerie mène en Indochine un double combat.

Le premier se déroule bien sûr contre l'adversaire Viêt-minh, avec des avions inadaptés, en mauvais état, dans des conditions matérielles et environnementales difficiles. Le second prend place dans les couloirs des ministères et des états-majors pour s'affranchir de la tutelle de l'armée de l'Air qui lui a été imposée lors de sa mise sur pied.

La reddition des troupes japonaises présentes en Indochine française, en août 1945, laisse cette lointaine colonie sous le contrôle du Viêt-minh, un mouvement indépendantiste d'obédience communiste créé en 1941. Hô Chi Minh, son chef, proclame le 2 septembre l'indépendance de la République Démocratique du Vietnam.

La France souhaite vite reprendre le contrôle de sa colonie, occupée pour l'instant par les troupes chinoises nationalistes au nord et britanniques au sud, et décide d'envoyer un corps expéditionnaire pour remettre l'Indochine au pas.

Des Piper pour commencer

Au sein du Corps expéditionnaire français en Extrême-Orient (CEFEO), dont la composition et l'emploi se décident à l'été 1945, la 9^{ème} division d'infanterie coloniale (DIC) peut compter sur son peloton organique d'observation d'artillerie, soit cinq sections de deux *Piper L-4*¹, formées pendant la Deuxième Guerre mondiale. Bien sûr, ces dix malheureux *Piper Cub* sont bien insuffisants pour couvrir l'ensemble du futur théâtre d'opérations, aussi est-il prévu de mettre sur pied deux groupes de douze avions (des « *squadron de type anglais* ») pour couvrir les besoins. Or l'artillerie n'a pas les ressources pour fournir elle-même les personnels spécialisés, pilotes et mécaniciens, nécessaires et une demande part donc à l'état-major général de l'armée de l'Air en juin 1945.

¹ - Les dix L-4 les moins usagés de la 1^{ère} armée sont sélectionnés. Arrivés en Indochine dans les dernières semaines de 1945, ils réalisent leur première mission de guerre le 22 décembre. Ce maigre potentiel, fatigué et sans rechanges s'éteint de lui-même après quelques mois de service.

Indochine L'aviation d'artillerie en Indochine

Fabrice
Saint-Arroman

1^{ère} partie
1947 à 1952



Les images des premiers mois de la guerre d'Indochine sont rares et nous avons ici l'un des premiers MS.500 arrivés sur place et photographié en Cochinchine (sud de l'Indochine) en 1946. Il s'agit donc, très probablement, d'un appareil du 2^{ème} GAOA. (DR)

Un départ sur le mauvais pied

Le 23 août, une décision interministérielle acte que c'est bien à l'armée de l'Air de fournir les pilotes, les mécaniciens et les avions à l'artillerie (en Indochine, mais aussi en France, en Allemagne occupée et en AFN) qui garde la main sur son organisation et ses modalités d'emploi. Décision sensée en apparence, mais qui, dans les faits, complique singulièrement la mise sur pied et le fonctionnement des unités en partance pour l'Extrême-Orient. Un exemple : l'armée de l'Air, qui veut bien sûr conserver ses éléments les plus aguerris pour ses propres unités, fait affecter à l'AO des pilotes n'ayant que peu ou pas volé depuis l'obtention leur brevet en 1940 ! À l'inverse, certains observateurs de l'artillerie, également qualifiés pilotes sur Piper, et vétérans des campagnes d'Italie, de France ou d'Allemagne, n'ont pas le droit d'être affectés en Extrême-Orient en tant que pilotes, mais seulement en qualité d'observateurs... L'aviation d'artillerie est victime d'un manque d'intérêt manifeste de la part de l'état-major général de l'armée de l'Air, et, dès le début de la campagne, est le parent pauvre de l'aviation en Indochine, déjà plus que chichement lotie.

Images from the early months of the Indochina War are rare, and here we have one of the first MS.500s to arrive and be photographed in Cochinchina (southern Indochina) in 1946. It is therefore very probably an aircraft of the 2nd GAOA. Below, the flight log of a French secret service officer who carried out counter-insurgency operations in 1946 using an MS.500 of the 1st GAOA, when the war had not yet really begun.

Durant les premiers mois de la reprise en main française de l'Indochine, les moyens aériens sont dérisoires et les Criquet sont mis à toutes les sauces, comme le prouve le carnet de vol ci-dessous. Pièce exceptionnelle, il appartient à un membre du 11^{ème} bataillon de parachutistes de choc, qui n'est autre que le service action du Service de documentation extérieure et de contre-espionnage (SDEC) et dont les hommes mènent alors des opérations de contre-insurrection, le conflit ne s'étant pas encore à proprement parlé déclenché. En avril 1946, notre homme vole avec la 2^{ème} escadrille du 1^{er} GAOA (stationnée à Séno au Laos) pour des missions pour le moins offensives. Le 20 avril, ils se font tirer dessus, et, le 25, ils réalisent un mitraillage sur le Mékong, inévitablement avec un armement monté de manière improvisée sur le Criquet n° 93. Pour l'anecdote, le MS.500 n° 118, est victime quelques mois plus tard d'une rupture de bâti moteur. Preuve de l'aspect spécifique de ces missions, ce carnet est directement signé à l'état-major par le colonel dirigeant l'artillerie du corps expéditionnaire. (Coll. particulière)

DATE	PERSONNEL	GRADE, DONC NOM DU PILOTE MEMBRE DU PERSONNEL DE SON CORPS	TYPE DE MOTEUR EN UTILISATION	HEURE DE PART	HEURE DE RETOUR	HEURE DE VOL	HAUTEUR MÈTRES	OBJET
16.4.46		J. BOIS	DC 3					
20.4.46		S/Lt. Pierre Stringer	553					
25.4.46		Commandant P. de Vincent	MS 500	08.05	09.40	01.35	1500	Mitragillage sur le Mékong
25.4.46		"	"	08.30	09.30	01.00	1500	"
25.4.46		Lt. BOURBEOIS	"	08.30	09.30	01.00	1500	"
26.4.46		A/C Hennequet	MS 500	08.05	09.40	01.35	1500	Mitragillage sur le Mékong
26.4.46		A/C VINCENT	MS 500	08.05	09.40	01.35	1500	Mitragillage sur le Mékong
26.4.46		"	"	08.30	09.30	01.00	1500	"
27.4.46		A/C HENNEQUET	MS 500	08.05	09.40	01.35	1500	Mitragillage sur le Mékong
30.4.46		"	"	08.30	09.30	01.00	1500	"
30.4.46		A/C VINCENT	MS 500	08.05	09.40	01.35	1500	Mitragillage sur le Mékong
								TOTAL 25.35

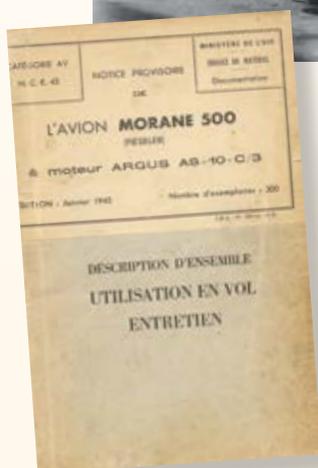
Morane-Saulnier MS.500

LA GUERRE DE TROP



Quelques MS.500 S (pour Sanitaire), sont affectés en GAOA. Celui-ci, qui semble être le n° 347, appartient probablement à l'escadrille de liaison aérienne 53 (ELA). À gauche, une notice technique d'origine, datant de 1945, où le nom Fieseler et la référence au moteur Argus figurent encore. (Coll. SHD et Comas)

Some MS.500 S (for Sanitaire), were assigned to GAOA. This one, which appears to be no. 347, probably belonged to Air Liaison Flight 53 (ELA). On the left, the original technical manual, dating from 1945, where the name Fieseler and the reference to the Argus engine still appear.



Durant la période d'occupation allemande, les usines aéronautiques françaises doivent s'acquitter de la fabrication d'avions à destination de la Luftwaffe. À la fin de la guerre, ces productions se poursuivent, dans le double but de rééquiper nos forces armées et de maintenir une charge de travail pour l'industrie.

À Puteaux, Morane-Saulnier fabrique depuis 1942 le Fieseler Fi-156 Storch et en poursuit la production dès septembre 1944 jusqu'en 1947 sous le nom de MS.500 Crique. Les principales autres versions sont le MS.502 à moteur Salmson en étoile et le MS.500 S à vocation sanitaire.

Au total, toutes versions confondues et en intégrant les appareils reconditionnés cédés par les Anglais, ce sont 989 appareils qui sortent de l'usine. Si les premiers exemplaires sont strictement identiques aux appareils allemands, quelques détails vont évoluer au fil du temps : sens d'ouverture différent de la verrière, suppression du poste de tir dorsal, entrées d'air supplémentaires sur le capot, hélice sans cône ou encore moyeux de roues différents. À la suite des problèmes de collage, l'évolution la plus importante, mais invisible, est la réalisation d'ailerons métalliques qui peuvent être montés rétroactivement. Quelques appareils en seront effectivement équipés en Indochine, mais tardivement. En sortant d'usine dès septembre 1944, les MS.500 participent à quelques-uns des derniers combats de la Libération puis

traversent ensuite toute la guerre d'Indochine et sont encore employés opérationnellement au début de la guerre d'Algérie. Les derniers, utilisés comme avions de servitudes ou pour remorquer des planeurs, quittent discrètement le service actif au milieu des années soixante.

Un choix par défaut

Pour l'aviation d'artillerie, le Morane est l'avion du non-choix. Au moment de la constitution des premiers GAOA devant partir pour l'Extrême-Orient, fin 1945, les artilleurs souhaitent être équipés d'avions britanniques Auster, dont la simplicité et la facilité de mise en œuvre sont proches de celles des Piper L-4 utilisés depuis 1943. Malheureusement et pour d'évidentes raisons économiques, le choix du ministère de l'Air se porte en octobre 1945 sur les Crique. Les artilleurs n'auront qu'à faire contre mauvaise fortune bon cœur.

Dès le début de la campagne, le MS.500 est jugé inadapté aux missions de l'aviation d'artillerie et sa conception datant de 1935 se fait cruellement sentir. Ses réelles qualités (solidité, facilité de pilotage, bonne plate-forme d'observation, capacité à opérer depuis des surfaces courtes et mal préparées) ne compensent malheureusement pas des défauts dont certains apparaissent rétroactifs.

Le premier reproche qui lui est fait est la lourdeur de son entretien : il est gourmand en heures de maintenance, et nécessite des mécaniciens qualifiés et nombreux. Cet aspect est encore plus vrai pour les premiers appareils qui arrivent en mauvais état, mais, même quand des avions considérés comme sains seront déployés, la disponibilité peinera toujours, semble-t-il, à dépasser les 50%.

Fi-156 devenu MS.500 en 1944. Il porte les bandes d'identification obligatoire jusqu'en janvier 1945 et son intrados et ses jambes de train sont, cas rare, toujours en RLM 65 Hellblau allemand. (Coll. Saint-Arroman)

Fi-156 became MS.500 in 1944. It bears the obligatory identification stripes until January 1945 and its underside and landing gear legs are, in a rare case, still in German RLM 65 Hellblau.



Les Farman de la 15^{ème} escadre de bombardement

Délaissés avant-guerre par la stratégie défensive voulue par la France, les groupes de bombardement I/15 et II/15 constituent avec quelques antiques quadrimoteurs lourds Farman, le seul vecteur stratégique de l'armée de l'Air en septembre 1939. Outil incompris, mal préparé et mal appréhendé par l'état-major, il est utilisé en dépit du bon sens en mai 1940 avant que sa vocation ne soit redécouverte, bien trop tard, en juin. Il ne lui restait alors plus qu'une poignée de bombardiers.

Avec ces lignes, vous allez découvrir l'histoire de l'une des unités aériennes les plus délaissées et les plus incomprises de l'armée de l'Air entre septembre 1939 et juin 1940. Et pourtant la compétition est rude dans ce domaine.

En simplifiant, à partir de 1937, la 15^{ème} escadre (qui devient en avril 1940 le groupement de bombardement n° 15) et ses deux groupes I et II/15, forment avec leurs Farman quadrimoteurs une force de bombardement lourd non négligeable. Là où le bât blesse, c'est qu'ils ont bien du mal à trouver leur place dans une stratégie à la fois défensive et toute entière dédiée à l'armée de Terre. Parallèlement, ils ont également un rôle politique non négligeable, puisqu'ils sont une force réservées à l'Air, mais surtout un bel outil de propagande, démonstration magnifique, mais en trompe-l'œil de la puissance française.

En quelques années, cet outil vieillit à une vitesse accélérée et rien n'est prévu pour le moderniser, que ce soit en termes de doctrine que de matériel. Enfin presque, et cela tient en deux lignes :

- Huit Farman 2233 commandés depuis 1938, mais ne sortent pas, faute de moteur.
- Si l'Allemagne bombarde les infrastructures d'une métropole française, un ou des raids de représailles

seront lancés sur Berlin ou Munich. Vaste programme.

À partir de septembre 1939, les erreurs vont s'enchaîner avec une régularité de métronome. Plutôt que de laisser les lourds et fatigués Farman à Avord (où ils bénéficient d'une logistique adaptée), ils sont transférés sur une base impraticable, Romilly, puis à Reims pour les missions de lancement de tracts

LES LOURDS DANS L'IMPASSE

Doté de Farman 221 et 222 démodés en 1939 et 1940, le bombardement dit de représailles, loin d'être une priorité, n'avait au moment de la défaite française qu'un avenir limité. Même si les appareils en gestation étaient prometteurs, leur nombre n'aurait été que très que limité à moyenne échéance.

Aborder de manière positive l'histoire du bombardement lourd français entre 1939 et 1940 est loin d'être une chose simple, car, pour son malheur, il cristallise bon nombre des errements de l'armée française depuis le milieu des années trente.

En septembre 1939, il n'existe en tout et pour tout que deux groupes de bombardement lourd, les GB I/15 et II/15 qui sont rassemblés à Avord sous l'égide de la 15^{ème} escadre, qui devient en avril 1940 le groupement de bombardement n° 15.

Théoriquement, elle devrait être dotée de 24 bombardiers lourds (12 par groupe et donc 6 par escadrille) de type B.5. Comme nous le verrons, le potentiel est quasiment inférieur de moitié, mais surtout les avions, des Farman 221, 222.1 et 222.2, sont à la fois dépassés et à bout de force. Quelques modernisations de façade ont bien eu lieu (installation plus ou moins complète d'un pilote automatique, remplacement des échappements Gnome et Rhône par des Gal, etc.) mais cela ne change absolument pas leurs performances.

La réalité derrière cette situation s'explique par l'attentisme de l'état-major sur le sujet de l'aviation dite de représailles.

Lourds mais peu nombreux

À quoi sert un appareil quadrimoteur ? Pour faire simple, à avoir de l'allonge et pouvoir frapper loin avec une masse offensive significative. Au moment de l'adoption des Farman, ces aspects sont intéressants, car ils peuvent être envoyés dans les colonies et mener de longues croisières largement relayées dans les médias. C'est une démonstration de force, théoriquement dissuasive, car l'armée de l'Air est quasi la seule au monde à mettre en ligne de tels appareils avec l'Union soviétique.

Malheureusement au delà de cette façade, leur rôle est plus complexe à appréhender dans une stratégie d'ensemble très clairement défensive. En réalité, ils sont définis comme étant un outil de *représailles*, donc de riposte, et non comme une arme offensive. Par essence, ils n'ont donc pas besoin d'être nombreux. Cela s'est traduit par le volume de commande, passée de manière erratique, qui tient de l'artisanat : 10 Farman 221, puis 37 Farman 222 (prototype inclus) livrés jusqu'en août 1937 et sans suite et c'est là que la bât blesse. En 1935, un programme est pourtant rédigé pour un quadrimoteur cinq places, capable de franchir 2 400 kilomètres à

ARME DE PROPAGANDE

Septembre 1939
Mai 1940



La stratégie française d'attentisme à partir de septembre 1939 laisse la 15^{ème} escadre relativement tranquille, même si elle se tient prête à porter le feu en Allemagne en cas d'attaque. En décembre, elle devient le vecteur de la guerre psychologique menée en territoire ennemi en assurant le lancement de tracts sur différentes agglomérations, ce qui la mène jusqu'à Prague. Son rendement est malheureusement freiné par la météo.

En septembre 1939, la 15^{ème} escadre de bombardement, constituée par les groupes I/15 et II/15, n'est de retour en France que depuis quelques semaines, puisqu'elle est arrivée d'Algérie à la fin du mois de juin 1939. Constituée en 1935, à partir de groupes de la 22^{ème} (I/15) et de la 12^{ème} (II/15) escadre de Reims, elle travaille d'abord sur LeO 206 et Bloch 200. À partir de la fin 1936, elle reçoit les nouveaux bombardiers lourds français que sont les Farman 221, avant de toucher les versions plus modernes, à train rentrant, les Farman 222.1 et 222.2.

Jusqu'en 1939, ces appareils, qui symbolisent la puissance française, sillonnent différents territoires (Indochine, Afrique) et participent à de nombreuses manœuvres. L'escadre rentre finalement à Avord au printemps 1939 avec des quadrimoteurs qui ont pris un sérieux coup de vieux, mais qui sont les uniques bombardiers lourds en service alors que les hostilités approchent. C'est là que son ordre d'alerte tombe le 22 août 1939, suivi de celui de mobilisation faisant suite à la déclaration de guerre du 3 septembre.

Sous la responsabilité du colonel Jean-Baptiste Morraglia (il est nommé à ce grade le 4 septembre), l'escadre est mise aux ordres de la 6^{ème} division aérienne et fait partie des forces réservées au GQGA. Elle reste stationnée à Avord durant les premières semaines de conflit, ce qui permet aux GB I/15 et

Rare photo de groupe de la 1^{ère} escadrille I/15, probablement à la fin 1938. Au centre le capitaine Terrassier qui passe ensuite à l'état-major de l'escadre. (Deneux via Ledet)

Rare group photo of the 1st escadrille of GB I/15, probably at the end of 1938. In the centre is Captain Terrassier, who later moved to the squadron staff.

Bomber pilot in 14-18, Jean-Baptiste Morraglia distinguished himself during the African campaigns of the 1930s before leading the 15th Escadre into battle in 1939 and 1940. He protected his men by only launching flights with a minimum of safety, even if it meant putting himself at odds with his superiors.



II/15, qui sont respectivement commandés par les commandants Raymond Quérat et Marcel Guitteny, de se préparer avec une certaine sérénité. Ces journées sont avant tout consacrées à une mise en ordre des ressources humaines, avec en particulier l'arrivée des réservistes et la constitution des échelons B.

Ce n'est pas une mince affaire, car chaque groupe rassemble théoriquement pas moins de 304 hommes, dont 17 officiers et 16 pilotes, 36 mitrail-

Pilote de bombardier en 14-18, Jean-Baptiste Morraglia s'illustre durant les campagnes africaines des années trente avant de mener la 15^{ème} escadre au combat en 1939 et 1940. Il deviendra par la suite général de brigade FFI. Même si ce n'est pas explicite, il est évident qu'après les ordres catastrophiques de la nuit du 17 au 18 mai, il protège ses hommes en ne lançant que des vols avec un minimum de sécurité, quitte à se mettre en opposition avec sa hiérarchie. (Deneux via Ledet)

