

# Villa « Parisis » : les chasseurs de drones de l'armée de l'Air et de l'Espace



Par Claude Archambault (photographies de l'auteur)

Un écusson en tissu a été conçu et l'AS555AN Fennec n° 5490 F-RAVY sélectionné par le « Parisis » pour une décoration spéciale afin de fêter et faire connaître les soixante ans de l'escadron.

Le 17 octobre 2024 restera dans les mémoires ; moins pour un anniversaire fêté sur la base aérienne (BA) 107 de Villacoublay – plus connue dans le milieu militaire sous le nom de Villa – que pour les pluies torrentielles ayant entraîné des inondations qualifiées d'historiques dans la région Auvergne-Rhône-Alpes mais aussi, dans une moindre mesure, dans les Yvelines où se situe la BA 107. Il est vrai que pour avoir été arrosé, l'anniversaire commémorant les soixante ans d'existence de l'Escadron d'hélicoptères EH 03.067 « Parisis » l'a été !

Anecdotique bien sûr, mais, grâce au service d'informations et de relations publiques de l'armée de l'Air et de l'Espace (AEE), cet anniversaire a été l'occasion d'interviewer, adjoint de chef des opérations, tireur embarqué, chef d'atelier, commandant en second et, finalement, commandant de l'escadron. Tous resteront anonymes comme le veut le règlement interne aux armées. Au fil des années, beaucoup de lecteurs ont pu apercevoir dans la moitié nord de la France les hélicoptères du « Parisis » sans pour autant connaître leur raison d'être. Ceux de la moitié sud peuvent également s'interroger sur l'Escadron d'hélicoptères EH 01.065 « Alpilles », stationné

sur la BA 115 d'Orange, dont appareils et missions sont identiques.



À voir la taille de guêpe du AS555AN Fennec qui équipe ces deux unités, on pourrait penser que la mission principale de ces dernières est le transport de passagers, et plus précisément celui de VIP et VVIP pour ce qui est du « Parisis » puisque la base de Villacoublay accueille par ailleurs les Falcon 7X, Falcon 900, Falcon 2000LX, AS332L1, TBM 700 utilisés par ces derniers. Cela a effectivement été le cas à ses débuts et tout particulièrement de 1995 à 2005 quand le président de la République nouvellement élu de

Codé à la 67<sup>e</sup> escadre et portant l'insigne du « Parisis » lors du salon du Bourget en juin 1997, l'AS332L1 n° 2235 « 67-FZ » arbore le « Pégase » blanc de la 2<sup>e</sup> escadrille ; le « Pégase » noir étant alors attribué à la 1<sup>re</sup> escadrille et ses hélicoptères légers. L'affiche « Super Puma 2 » est une indication pour les autorités transportées.





Photographié en juin 2012 avec son magnifique drakkar sous voile comme insigne, le Fennec n° 5559 F-RAWL émargeait à l'EH 05.067 « Alpillès », devenu EH 01.065 le 4 mai 2022 avec la reprise des traditions de la 65<sup>e</sup> escadre d'hélicoptères. Ses deux escadrilles assurent les mêmes missions que le « Parisis » pour le sud de la France. À noter l'avertissement concernant la présence nouvelle d'un enregistreur de vol, communément appelé « boîte noire », suite à la rénovation portant essentiellement sur les équipements d'aide à la navigation des Fennec de l'AEE contractée en 2008 avec une livraison débutant en janvier 2012.

l'époque, Jacques Chirac, a dissous le 19 juillet 1995 le légendaire « GLAM », le Groupe de transport et de liaisons aériennes. Officiellement pour tenter de réduire le train de vie de la présidence et du gouvernement mais est-il besoin de préciser que les appareils ont alors été versés, pour les avions à l'Escadron de transport, d'entraînement et de calibration (ETEC) et pour les hélicoptères au « Parisis », afin d'accomplir... les mêmes tâches, bien sûr. Ces deux unités, basées comme le défunt « GLAM » à Villacoublay, gagnent alors une escadrille chacune.

Pour ce qui est du « Parisis », cette seconde escadrille est composée des trois AS332L1 Super Puma qui vont perdre la livrée blanche du « GLAM » pour le gris que nous connaissons aujourd'hui. Cependant, les vocations des deux escadrilles deviennent progressivement trop distinctes et, dix ans plus tard, la raison reprend ses droits ; les trois machines vont logiquement être bascu-

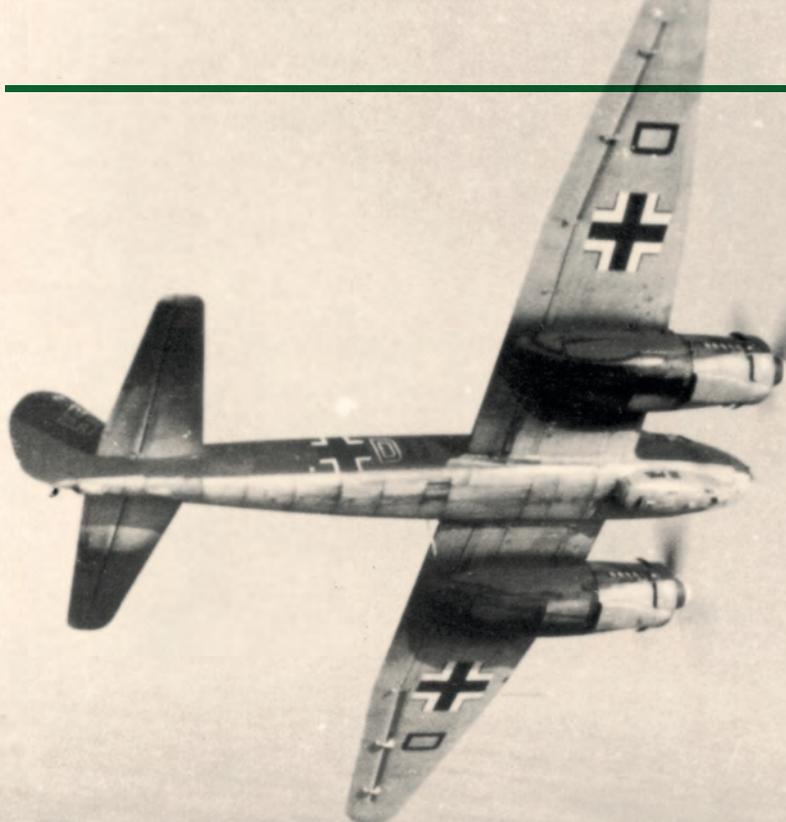
lées vers l'ETEC. Le « Parisis » n'affiche plus alors qu'une escadrille de Fennec et les missions VIP sont aujourd'hui devenues exceptionnelles, tout comme celles de convoyage de matériels sensibles qui l'ont toujours été.

Mais rien n'étant définitif en ce bas monde, le « Parisis » regagne le 1<sup>er</sup> octobre 2024 une seconde escadrille... sans moyens aériens supplémentaires ! La dotation reste toujours de douze appareils, dont quatre immobilisés en visite périodique chez l'industriel. Cette évolution est pourtant d'importance et s'inscrit dans une volonté de rapprocher les mécaniciens de l'opérationnel en général, de la trentaine de pilotes en particulier, et inversement. Nous avons déjà observé cette démarche dans d'autres unités [1]. Les Falcon de la flotte présidentielle étant entretenus par Dassault Aviation en partenariat avec Dassault Falcon Service et Sabena Technics, l'Escadron de soutien technique aéronautique (ESTA)

[1] Cf. « Traditions pour un futur », AVIONS n° 242, septembre-octobre 2021.



Les visites intermédiaires, intervenant après 150 heures de vol ou six mois maximum, sont maintenant effectuées dans les locaux de l'escadron. Il y a trois visites intermédiaires locales avant transfert chez un industriel pour une grande visite dite périodique.



Un chasseur Ju 88 C-6 du V./KG 40 s'en revient vers sa base après une longue patrouille au-dessus du golfe de Gascogne.  
(toutes les photos : coll. Chris Goss, sauf autre mention)

# Ces loups de l'Atlantique : histoire inédite de deux « experts » de la KG 40

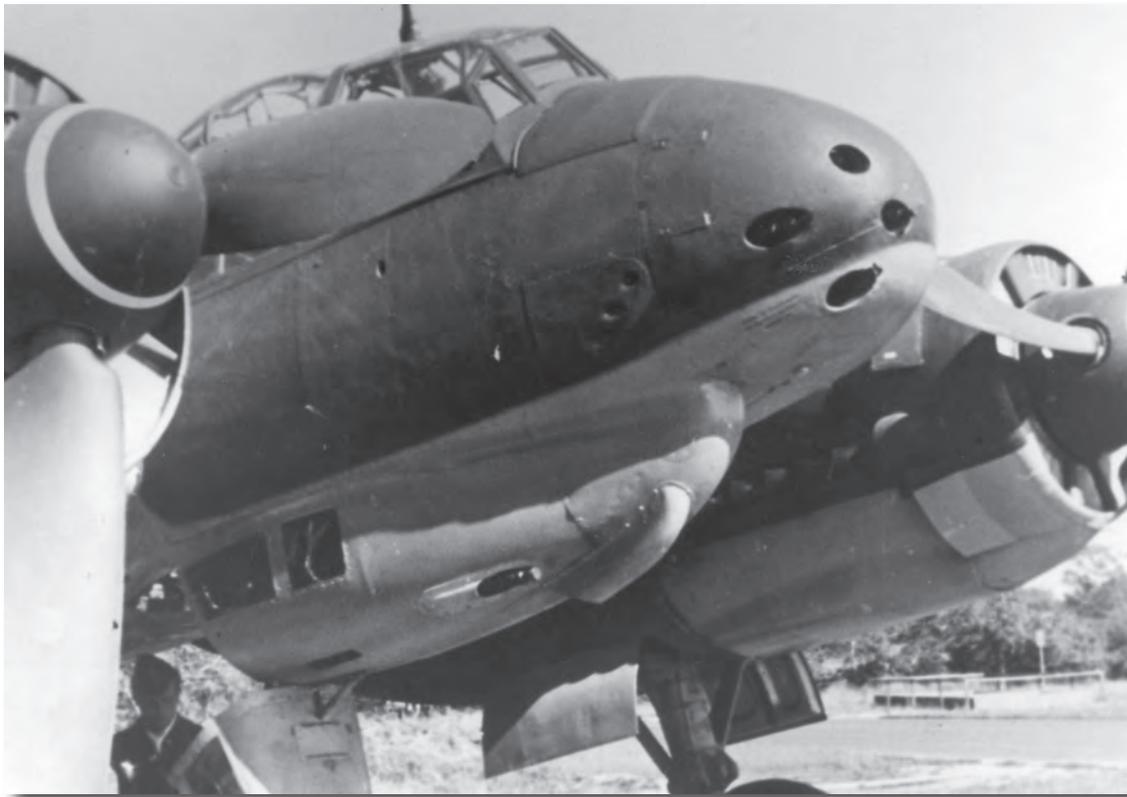
Par Chris Goss (traduction et adaptation de Christophe Cony ; profils de Thierry Dekker)



Avec l'escalade de la guerre aérienne au-dessus de l'Atlantique Est à la fin de l'année 1941, il devient évident pour la Luftwaffe qu'une forme de couverture par des chasseurs à long rayon d'action est nécessaire. Aucune solution ne peut être trouvée dans l'immédiat mais au début de l'année 1942, la dernière version du chasseur lourd de Junkers, le Ju 88 C-6 qui dispose d'un armement offensif et défensif accru, sort des chaînes de production. Le 23 juin 1942, la Luftwaffe promet quatre Ju 88 C-6 pour protéger les *U-boote* qui entrent et sortent du golfe de Gascogne. Trois jours plus tard, quatre Ju 88 C-6 neufs sont attribués sur la base de Bordeaux-Mérignac à la Zerst.St./Küstenfliegergruppe 106 [1] subordonnée au III./KG 40, un groupe de Fw 200 Condor. Le 2 juillet 1942, il est annoncé que ces quatre appareils seront complétés par 24 autres. Cet apport permet de créer le V<sup>e</sup> Gruppe de la Kampfgeschwader 40 (V./KG 40), qui verra au cours des deux années suivantes un certain nombre d'as émerger en son sein. Voici l'histoire de deux d'entre eux.

[1] En abrégé Zerst.St./Kü.Fl.Gr. 106. Cette unité fut aussi désignée Zerst.St./KG 6 à son apparition.

Le premier combat d'Albrecht Bellstedt, le 10 avril 1943, se déroule avec un Handley Page Halifax du No 58 Sqn piloté par le Flt Lt James Hoather.



Le mufle menaçant d'un Ju 88 C-6 du V./KG 40.

## ALBRECHT BELLSTEDT : LES PREMIÈRES VICTOIRES

Albrecht Bellstedt est né à Brême, dans le nord-ouest de l'Allemagne, le 18 février 1922. Il rejoint la Luftwaffe en novembre 1939, suivant d'abord une formation de sous-officier technicien avant d'être affecté en avril 1940 à une unité de Messerschmitt Bf 110, le I./ZG 76 à Jever, dans le nord de l'Allemagne. Trois mois plus tard, il part à la *Luftkriegsschule* 5 puis, en avril 1941, commence son entraînement au pilotage à la *Flugzeugführerschule* (C) 4 de Sprottau. En octobre 1941, il débute les cours de vol « à l'aveugle » (aux instruments) et en janvier 1942, il est sélectionné pour devenir pilote de chasse lourde, d'abord au III./*Zerstörerschule* 2, puis en janvier 1943 au II./*Schlachtgeschwader* 101 avant de finalement gagner la 14./KG 40 basée à Bordeaux-Mérignac, le 15 février 1943.

Le V<sup>e</sup> groupe de la KG 40 est commandé par le Hptm. Alfred Hemm, la 14./KG 40 étant depuis peu

dirigée par l'Oblt. Kurt Necessary suite au décès en combat du Hptm. Hans-William Reicke le 30 janvier 1943. Les missions du V./KG 40 consistent à intercepter les avions alliés qui tentent d'attaquer les sous-marins opérant dans les ports français de l'Atlantique, mais aussi les avions alliés qui transitent par le golfe de Gascogne, tout en escortant les sous-marins et les avions de reconnaissance maritime de la Luftwaffe, grands et vulnérables, et en effectuant une reconnaissance générale pour le *Fliegerführer Atlantik*, l'état-major commandant les ressources aériennes de la Luftwaffe au-dessus du golfe de Gascogne et de l'Atlantique.

Le Lt. Albrecht Bellstedt effectue sa première sortie de guerre, une reconnaissance armée, le 28 février 1943 mais ce n'est qu'au cours de son cinquième vol qu'il affronte pour la première fois un appareil de la RAF. Le 10 avril suivant, Albrecht et un autre Ju 88 décollent pour protéger le briseur de blocus italien *Himalaya* et son escorte de trois destroyers et cinq torpilleurs. Or le Flt Sgt James Hoather, aux



Le jeune Lt. Albrecht Bellstedt.

La deuxième victime d'Albrecht : un Armstrong Whitworth Whitley abattu le 17 mai 1943.

### Fiche technique : Junkers Ju 88 C-6

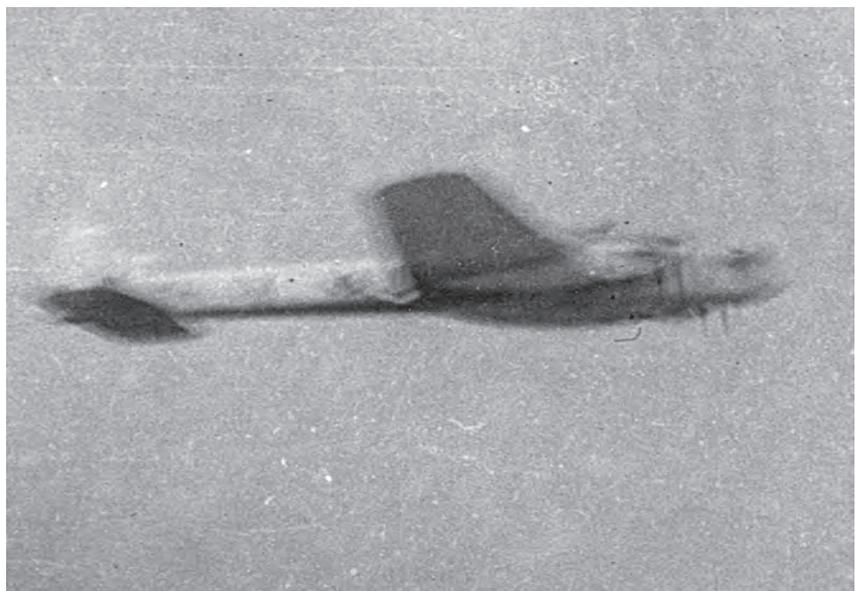
**Moteurs** : 2 Junkers Jumo 211 J de 12 cylindres en V refroidis par liquide, développant chacun 1420 ch au niveau du sol.

**Dimensions** : envergure 20,08 m. Longueur 14,36 m. Hauteur 5,07 m. Surface alaire 54,70 m<sup>2</sup>.

**Poids** : 8480 kg à vide. 12 332 kg en charge.

**Performances** : Vitesse maximum 512 km/h. Plafond pratique 8850 m (théorique 9900 m). Autonomie 3020 km maximum avec réservoirs supplémentaires.

**Armement**. Offensif : 1 canon MG-FF/M (puis MG-151) de 20 mm et 3 mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm dans le nez + 2 canons MG-FF/M (puis MG-151) de 20 mm en gondole ventrale + 500 kg de bombes en soute (en option). Défensif : 2 mitrailleuses MG 81 de 7,92 mm en tourelles arrières.





Par Marc Chassard (profil d'Éric Schwartz)

Le Nieuport XVII N1177 photographié à Issy-les-Moulineaux le 17 mai 1916. Cet avion pourrait être le prototype de la série. Le diable est dans les détails, en l'occurrence dans la fenêtre transparente en acétate de cellulose située au centre des plans supérieurs... (coll. Philippe Guillermin)

**Si les prototypes du Nieuport XI-BB ont été clairement identifiés, il n'en est pas de même pour le type XVII, dont l'origine reste mal connue. La découverte de nouvelles photographies pourrait nous aider à y voir plus clair...**

Durant le premier semestre 1915, le concept d'aviation de chasse fait son apparition mais toutes les victoires aériennes sont alors remportées par des avions biplaces. La notion de monoplace de chasse voit le jour durant l'été 1915, quand de premiers succès

sont obtenus par des pilotes volant sur des biplaces convertis en monoplaces et équipés d'une mitrailleuse fixe sur l'aile supérieure. Il apparaît toutefois nécessaire de concevoir des avions spécifiquement adaptés à cette nouvelle idée. C'est ainsi que le Nieuport XI-BB

L'un des prototypes (N402) du Nieuport XI-BB, vu ici à Breuil-le-Sec à l'automne 1915 en compagnie du mécanicien Pierre Roehr. On remarquera notamment les ailes plates et le mât de cabane postérieur en forme d'arc, une disposition reprise du Nieuport type X. Ces éléments ne seront pas retenus sur les exemplaires de série. (coll. Christophe Cony)



# À LA RECHERCHE DU PROTOTYPE



voit le jour en août 1915. Conçu par l'ingénieur Paul Gustave Delage, ce petit sesquiplan est équipé d'un moteur rotatif Le Rhône 9 C de 80 HP. Plusieurs prototypes sont essayés avant de choisir le modèle définitif, dont l'un (N402) est testé sur le front par le capitaine Antonin Brocard, commandant de l'escadrille MS 3 puis N 3, à l'automne 1915.

De conception à la fois simple, soignée et robuste, l'avion est également bon grimpeur (2000 m en 8 min 30 s), facile à piloter et extrêmement manœuvrable. Le « Bébé » s'impose en quelques mois pour devenir le fer de lance de l'aviation de chasse française au début de l'année 1916. Il permet au commandant Charles Tricornot de Rose d'obtenir la supériorité aérienne au-dessus du champ de bataille de Verdun. Mais les choses vont très vite en temps de guerre et un successeur au Nieuport XI est envisagé dès la mise en service de ce dernier ; il s'agit d'un

appareil plus puissant équipé du nouveau Rhône 9 J de 110 HP. Le retard de mise au point de ce moteur, qui n'est pas encore jugé fiable début février 1916, diffère la sortie d'un nouvel avion.

L'urgence de la bataille de Verdun oblige d'abord les ingénieurs de la firme Nieuport à monter le 9 J sur la cellule du type XI, donnant naissance au Nieuport XVI. Si l'avion gagne en performances, il est aussi plus lourd et moins agile. D'autre part, la faiblesse du Bébé réside dans la vitesse qu'il peut atteindre en piqué, ce qui génère des efforts qui peuvent dépasser sa résistance structurale lors de la ressource avec pour conséquence un arrachement de l'aile inférieure gauche, vrillée positivement pour contrer le couple moteur. Le moteur Le Rhône 110 HP étant plus puissant, ce phénomène est encore aggravé sur le type XVI.

Deux Nieuport XVI 110 HP sur le terrain de Lemmes pendant la bataille de Verdun. Au premier plan, le N823 (produit fin février 1916) est certainement l'un des premiers à arriver sur le front. De couleur gris bleue et baptisé *Pilou Pilou VI*, ce monoplace est alors celui du S/Lt Georges Pelletier Doisy. Derrière lui, le N950 (produit pour sa part en avril 1916 et camouflé en vert et marron) est l'avion du Lt Gilles de Chivré. Les deux pilotes sont affectés à l'escadrille N 69. (BDIC)



Le défaut principal des sesquiplans Nieuport (voir texte) ne sera jamais complètement corrigé. On voit ici le Sgt Andrew Campbell de la N 124 « Lafayette », qui pose devant son Nieuport XXIII N3578 dont l'aile inférieure gauche a été arrachée lors d'une ressource trop brutale le 7 juillet 1917. Il a toutefois réussi l'exploit de se poser en campagne. Le fait que le hauban porteur avant soit maintenant fixé à l'avant du fuselage (flèche rouge) lui a peut-être sauvé la vie, évitant la dislocation complète de l'avion. (Smithsonian Institution)

# D'UN PORT DE LA MANCHE AU MANCHE D'UN NIEUPOINT :



Par Christophe Cony et Philippe Guillermin

Devant le Rocher de Monaco, en avril 1914, Julien Levasseur (de dos au premier plan) s'apprête à embarquer sur son surpuissant monoplan Nieuport VIH équipé d'un double cylindre Gnome de 160 HP. Des problèmes de moteur l'empêcheront de terminer la Coupe Schneider, qui sera remportée par le concurrent britannique sur un Sopwith Tabloid.

(toutes les photos : coll. Philippe Guillermin, sauf autre mention)

[1] Il ne le passera jamais.



Julien Levasseur à l'époque de ses premiers exploits, en 1913. (L'Aérophile)

Natifs de Fécamp tous deux, Adrien Levasseur et son aîné Julien auraient dû en toute logique avoir une carrière maritime, puisque leur père Édouard était un ancien maître de pêche puis armateur de Fécamp, connu pour avoir réalisé de nombreux sauvetages en mer. Et pourtant il n'en a rien été, du moins pour le cadet Adrien qui deviendra aviateur. C'est son frère aîné Julien qui va parvenir à joindre le monde de l'air à celui de la mer...

## JULIEN LEVASSEUR

Né le 17 octobre 1887, second fils d'Édouard et Julie (née Palfray) Levasseur, Julien effectue à partir d'octobre 1908 son service militaire comme matelot mécanicien dans la Marine Nationale à Madagascar. Fasciné par l'écho qu'il reçoit là-bas des performances de Latham, Blériot et tant d'autres, il entre comme mécanicien à la maison Nieuport dès son retour en France fin 1910. Entraîné à partir de novembre 1911 par le chef-pilote de l'aérodrome Nieuport de Pau, Armand Gobé, il passe son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France (AéCF n° 743) le 19 février 1912. Sa qualité d'ancien marin lui inspirant un attachement particulier pour les appareils nautiques, il se spécialise au cours de l'été dans les essais des hydravions monoplans à flotteurs Nieuport qui ont lieu à l'époque sur la Seine, entre Meudon et Issy-les-Moulineaux. Blessé accidentellement à la tête par une hélice le 3 janvier 1913 à Fécamp, lors d'un capotage en mer qui coûte la vie à son mécanicien Mallet, il fait son retour quatre mois plus tard en s'exhibant à Mantes, Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Cannes, Nice et Monaco.

Du 2 juillet au 13 août 1913, Julien Levasseur réussit sur un biplace Nieuport VIH à moteur Gnome 100 HP le Circuit des Mers du Nord (2500 km) en reliant par étapes Paris à Londres, Dunkerque, Rotterdam, Amsterdam et Emden avant de rentrer

à Paris via Ostende et Rouen. Il réalise au départ de ce raid la première traversée de la Manche avec passager sur un hydravion. Les autorités britanniques considérant qu'il a survolé des zones militaires interdites, son exploit lui vaut huit jours de garde à vue à Londres, 1000 francs de caution et 130 francs de frais de procédure ! Fin août, il prend part à la course Paris - Deauville, puis au concours maritime de Deauville destiné à éprouver les appareils intéressants la Marine nationale française. Bien qu'il n'ait pas le brevet de pilote militaire [1], celle-ci fait appel à lui pour effectuer les essais de Nieuport sur le croiseur porte-hydravions *Foudre*.

En avril 1914, Julien fait partie des concurrents engagés dans la Coupe Schneider à Monaco, qu'il termine à la troisième place sur un monoplan Nieuport 160 HP Gnome, derrière l'Anglais Howard Pixton sur un biplan à flotteurs Sopwith Tabloid et le Suisse Ernest Burri sur un biplan à coque FBA type A. Du 14 au 30 mai 1914, basé à Bizerte, il participe sur le Nieuport VIH « N4 » aux manœuvres de la flotte française en Méditerranée ; il part ensuite livrer des hydravions Nieuport en Turquie où il reste pour former les pilotes locaux à l'école navale de San Stefano (aujourd'hui Yeşilköy), dans la banlieue de Constantinople (Istanbul). L'entraînement n'est pas de tout repos : il rapportera en 1925 à la revue *L'Aérophile* que lors d'un voyage qu'il fait

# LES FRÈRES ADRIEN ET JULIEN LEVASSEUR

avec son supérieur le capitaine de Goÿs, détaché sur place comme conseiller par l'état-major français [2], une partie de la toile de leur Nieuport se déchire et c'est en maintenant les lambeaux avec les mains que leur sortie peut s'achever sans catastrophe...

Mobilisé le 21 août 1914 comme matelot de 1<sup>re</sup> classe pilote à Saint-Raphaël, Levasseur embarque le 17 septembre à Bizerte (Tunisie) sur la *Foudre*, au sein de l'escadrille de l'Adriatique commandée par le lieutenant de vaisseau Henry de l'Escaille. Le bâtiment se rend d'abord à Malte où il est stoppé une quinzaine de jours par les Britanniques, puis il détache le 17 octobre les Nieuport « N6 » du lieutenant de vaisseau Destrem et « N7 » de Levasseur au Monténégro, un petit royaume allié de la Serbie et de la France. Le lendemain, un hydravion autrichien étant venu survoler le port d'Antivari (aujourd'hui Bar) où sont déployés les Nieuport, Julien le prend en chasse bien qu'il ne soit armé que d'un pistolet ! L'appareil ennemi ne demande pas son reste et s'enfuit vers sa base de Kumbor, ce qui arrange bien le Français qui vient de griller son moteur... Par crainte d'être détruit au mouillage, le détachement se replie le 21 sur le lac Scutari où Destrem détruit son appareil à l'amerrissage. Le 24, Levasseur et le lieutenant de vaisseau Alfred Cintré tentent de partir en reconnaissance sur le « N7 » dont le moteur a été remis en état, mais l'hydravion s'avère incapable de déjauger sur l'eau douce du lac.

L'état-major français, constatant l'impossibilité pour ses hydravions d'emporter la moindre bombe au départ de ce site, consent à mettre les Nieuport à la disposition de l'état-major anglais en Égypte. L'escadrille de Port-Saïd, toujours commandée par de l'Escaille, est donc mise en place par la *Foudre* le 30 novembre 1914. Elle est chargée de surveiller les éléments de l'armée turque susceptibles de vouloir attaquer la zone du canal de Suez. Des Nieuport sont également

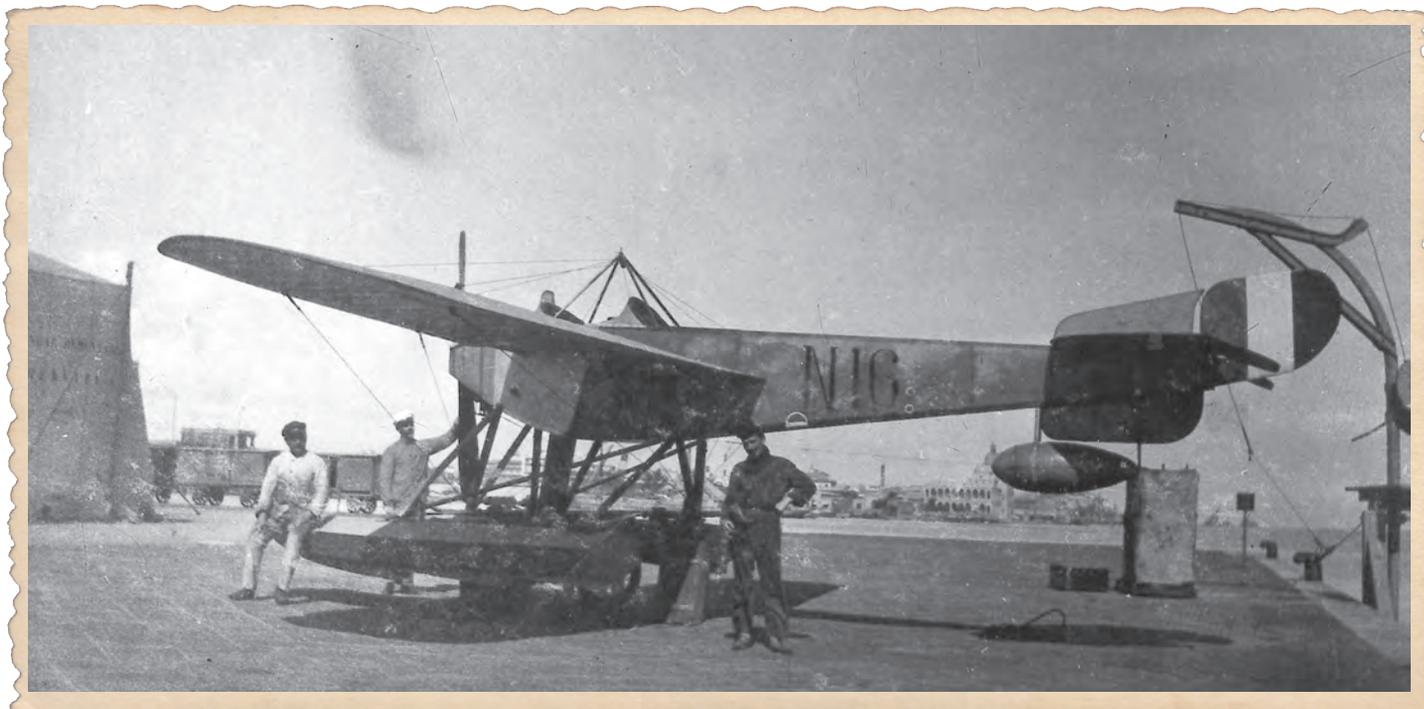


embarqués par les croiseurs de la Royal Navy *Doris* et *Minerva*, des officiers britanniques spécialistes de la zone désertique du Sinaï étant adjoints aux pilotes français. Le 15 décembre, le HMS *Minerva* qui opère en Mer Rouge largue le Nieuport de Levasseur et du *Captain* Ross pour une reconnaissance sur la ville de Maan. Les deux hommes doivent renoncer en cours de mission à franchir une crête située à 2200 m d'altitude, leur moteur Le Rhône ayant calé... Cette mission, associée à d'autres menées jusqu'à 350 km à l'intérieur des terres, vaudra à Julien une citation à l'ordre de l'armée le 2 novembre 1915, avec le motif suivant : *A participé à de nombreuses et périlleuses reconnaissances sous le feu de l'ennemi. S'est particulièrement distingué dans la tentative hardie de franchir une montagne de 2.200 mètres en hydravion.* Le 13 janvier 1915, au cours d'une reconnaissance vers El-Arish, Levasseur est pris pour cible alors qu'il survole un grand rassemblement ennemi. Une balle brise son hélice, l'obligeant à faire

**Un des hydravions Nieuport livré par Julien Levasseur à la Turquie. Le 5 septembre 1914, le Lt Fazil Bey effectuera aux commandes de l'un d'eux la première mission aérienne de la campagne des Dardanelles.**  
(DR via Géraud Guillerez)

[2] Louis de Goÿs de Mézeyrac prendra en novembre 1914 la direction du GB 1, premier groupe de bombardement formé en France.

**Le « N16 », un hydravion à moteur Clerget 80 HP, est l'un des Nieuport XH de l'escadrille de Port-Saïd en mars 1915.**  
(coll. Christophe Cony)



# LES DÉBUTS DU TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE



**Le Breguet 14 A2 F-MAPL (n° 2103) de la Compagnie des Messageries Aériennes sur l'aérodrome de Londres-Hounslow le 16 septembre 1919, à l'occasion de l'ouverture du service aérien régulier Paris – Londres. À peine visible au fond à gauche, l'Avro 504K G-EAHX (E3366) de la Cie Handley Page Ltd. Si les premières immatriculations françaises ont été officiellement délivrées début novembre 1919, des immatriculations « officieuses » sont apparues dès l'été à l'imitation des immatriculations britanniques devenues obligatoires fin avril 1919. MA signifie ici « Messageries Aériennes » et PL « Paris – Londres ». (toutes les photos : coll. Stéphane Nicolaou, sauf autre mention)**

*Première partie, par Stéphane Nicolaou et Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)*

Quelques mois à peine après l'armistice, les débuts de l'aviation civile en France sont marqués par quatre dates symboliques :

- le 8 février 1919, un Farman F.60 Goliath effectue un vol Paris – Londres avec à son bord douze passagers, tous en tenue militaire bien que certains soient redevenus civils ;
- le 10 février 1919, un Caudron C.23 transporte six journalistes de Paris à Bruxelles ;
- le 22 mars 1919, un Farman F.60 Goliath réalise le premier vol commercial payant sur le parcours Paris – Bruxelles, qui sera assuré hebdomadairement par Farman ;
- le 18 avril 1919, un Breguet 14 A2 inaugure la première ligne aérienne quotidienne (poste et fret) sur Paris – Lille. Il appartient à la Compagnie des Messageries Aériennes (CMA).



**Exemple d'ancien appareil militaire utilisé pour les baptêmes de l'air : le Farman F.40 F-ABAU (n° 4308) de M. Gustave Minier au meeting d'Aulnat en juillet 1921. (CRI)**



Les « Dorand » servent essentiellement aux baptêmes de l'air, comme l'AR 1 F-CAFN (n° 545) immatriculé le 2 mai 1921 pour la Compagnie Aérienne Française. Pour mémoire, les AR 1 de la CAF transporteront en 1920 sept passagers payants sur la ligne Nîmes – Nice (320 km), puis vingt-deux en 1921... (coll. Christophe Cony)

À la fin de l'année, la France compte sept compagnies de transport aérien dont quatre seulement ont effectué des services réguliers de passagers : la CMA, Farman, les Lignes Aériennes Latécoère [1] et la Compagnie Aéro-Transport du Midi et du Sud-Ouest (ATMSO). En 1920 il faudra ajouter la Compagnie des Grands Express (CGE), la Compagnie Franco-Roumaine et les Aéro-Transports Ernoul qui se substituent à l'ATMSO. Mis à part les appareils présentés dans les pages qui suivent, les sociétés

françaises disposent d'une série d'avions datant de la guerre qui sont employés sans modification importante : les Farman F.40/41, Nieuport 28, Sopwith 2 A2 et Dorand [2] AR 1/AR 2. Leur carrière civile demeure un épiphénomène comparé à leur activité militaire et leur nombre reste très réduit dans le rôle de transporteur de passagers. Ils servent beaucoup plus à l'acheminement du fret et aux baptêmes de l'air, qui ont une vertu pédagogique importante auprès du public.

[1] Qui deviendront en avril 1921 la Compagnie générale d'entreprises aéronautiques (CGEA).

[2] Du nom de leur concepteur, le Lt-Col Émile Dorand.



**Nieuport 28 F-CGTA de la Compagnie générale Transaérienne affecté au transport de courrier sur la ligne Paris – Londres en mars 1920.**

Les monoplaces Nieuport 28 de la CGTAé serviront à transporter le courrier sur la ligne Paris – Londres de février à mai 1920, lors de la grève des cheminots du PLM. Sur ce cliché, le F-CGTA voisine au Bourget avec le Farman F.60 Goliath F-HMFU des lignes Farman (à gauche) et un Farman F.46E à l'arrière-plan.



# Corinthe et Crète :



## les planeurs allemands dans les Balkans

Par Philippe Saintes et Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony

Un des DFS 230 remontés en avril 1941 sur le terrain bulgare de Krumovo, situé à 12 km au sud-est de Plovdiv. À noter la présence d'une croix de fuselage.

(toutes les photos : coll. des auteurs)

L'impact de l'emploi des planeurs au Canal Albert (cf. AVIONS n° 261) ne peut que pousser la Luftwaffe à organiser et renforcer cette arme nouvelle. Il faut cependant attendre la fin de juillet 1940 pour que la Luftlandegeschwader 1 (LLG 1) soit levée sous le commandement de l'Obstlt. Gustav Wilke. Dans le but de constituer une « réelle » unité aéroportée, la 15./KGzBV 5 est scindée en deux groupes pour former le I./LLG 1 à Hildesheim et le II./LLG 1 à Halberstadt. Bien qu'ayant un statut propre, ces deux groupes sont initialement soumis à la 7. Fliegerdivision du général Kurt Student. Le III./LLG 1 voit le jour en août 1940 à Waggum, l'aérodrome de Braunschweig (Brunswick). Les opérations « Seelöwe » (invasion de la Grande-Bretagne) et « Felix » (invasion de l'île de Gibraltar) étant reportées puis annulées, l'automne 1940 et l'hiver 1940-1941 sont donc consacrés à former de nouveaux pilotes de planeurs, pour le plus grand bien des troupes aéroportées car pareilles invasions auraient généré de nombreux messages aisément décryptés par *Ultra* [1] et les parachutistes allemands auraient été attendus de pied ferme...

[1] Depuis la fin du mois de mai 1940, les responsables de l'armée britannique disposent pour la première fois de rapports d'*Ultra* qui décryptent en vingt-quatre heures les messages de la Luftwaffe envoyés par la machine *Enigma*.

Les équipages de planeurs à Krumovo.





« Un petit dernier avant la route. » Moment de détente avant de gagner Larissa.



Photo du Canal de Corinthe prise par un appareil de la 1.(F)/121 deux jours avant le déclenchement de « Marita ».