

Le B-26G-1-MA Marauder s/n 43-34119 « FW-T » *Off Limits* du 556th BS/387th BG sur le terrain de Clastres (A-71) en avril 1945. (USAF)



B-26 MARAUDER... DANS LA TOURMENTE

« Dans AVIONS n° 228 page 16, photo du bas et page 20 photo du haut, les légendes de ces deux clichés parlent d' « armistice ». En 1945, à la différence de 1918, il s'agit de la capitulation de l'Allemagne.

Je vous signale en outre qu'il y a pas mal de fautes d'orthographe dans l'article. »

Gilles Coureur

Tout cela est de la responsabilité du Rédac'chef, qui a du mal à se mettre en tête la différence entre « armistice de 1918 » et « capitulation de 1945 »... Il a d'ailleurs fait la même erreur en page 41 d'AVIONS 227 !

LE MYSTÉRIEUX HELLCAT BRITANNIQUE REMONTE À LA SURFACE...

« Pour rebondir sur le courrier des lecteurs du n° 226 d'AVIONS, voici quelques précisions sur le F6F-3 JV111 repêché au large de Rosas en novembre 1979 : cet appareil codé E-P appartenait bien au No 800 Sqn FAA embarqué sur le HMS *Emperor* lors du débarquement en Provence ; endommagé par la *Flak*, il effectua un amerrissage forcé le 17 août 1944. Son pilote était un hollandais nommé Charlie Poublon qui prit ensuite part aux attaques sur la Crête, Leros et Rhodes avant de gagner Ceylan avec son porte-avions en janvier 1945. Il fut un temps détaché au No 60 Sqn de la RAF (221 *Group*) sur Hurricane Mk.IIC en Birmanie avant de revenir au No 800 NAS pour l'attaque de Rangoun. Après-guerre, Poublon fit d'abord carrière au sein de la Marine royale néerlandaise puis fut transféré à la force aérienne royale néerlandaise en 1954.

Bravo pour l'article sur les Hellcat de l'US Navy pendant le débarquement de Provence. Il est vrai que les opérations de l'US Navy en dehors du théâtre d'opération Pacifique (Atlantique, opération « Torch », opération « Leader » avec l'USS *Ranger*, etc.) sont très peu documentées, même en langue anglaise. J'attends avec impatience l'article sur les Hellcat de la Fleet Air Arm sur les théâtres d'opérations ETO & MTO.

Dernière petite chose, dans l'édito du Batailles Aériennes n° 72, il était question d'un ouvrage sur la RAF en France 1939-1940, verra-t-il le jour?

J'étais le chef de « Jochen » Marseille



Par Bernard Roland
(profils d'Éric Schwartz)

Avant le transfert de son groupe vers l'Afrique, « Edu » Neumann discute de sa route avec un officier italien le 21 avril 1941. Le commandant du I./JG 27 compte déjà 6 victoires confirmées, plus 2 en Espagne.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Contrairement à ce que l'on croit souvent, l'histoire de la *Jagdgeschwader 27* (la 27^e escadre de chasse de la Luftwaffe) ne peut se résumer en une 832^e biographie de Hans-Joachim Marseille. Cette unité rassembla en effet un grand nombre de pilotes expérimentés comme Schroer, Körner, Stahlschmidt, Franzisket, Homuth, Rödel, Schulz, etc. Cependant, l'un d'eux connut une renommée ambivalente. Si l'on ne manque jamais de le mentionner lorsque l'on évoque la JG 27, peu le connaissent réellement. Et pourtant, le *Kommodore* Eduard « Edu » Neumann fut un personnage à la destinée peu commune et dont la vie fut souvent ballottée au gré des convulsions d'un XX^e siècle très agité...

[1] Appelée également Cernauti ou Tchernivtsi.

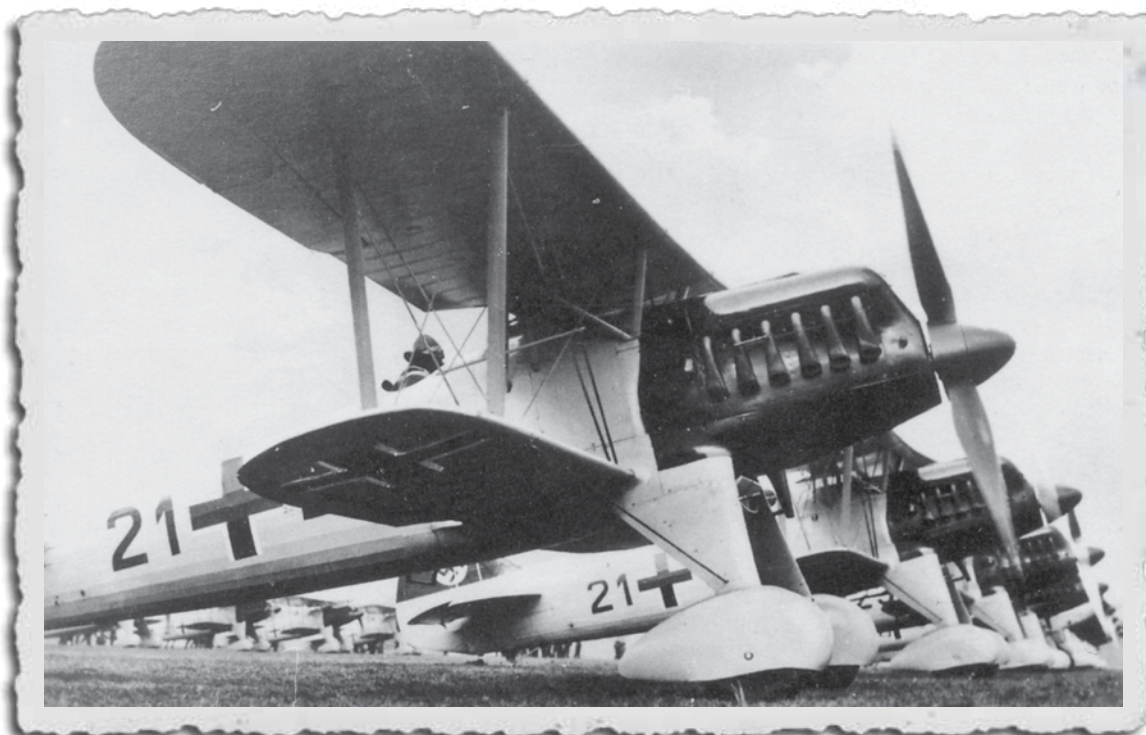
Schleissheim 1934. Des instructeurs de la future Luftwaffe toujours en civil. Il s'agirait du groupe « K 31 ». On identifie, de gauche à droite : Hannes Trautloft, Wolfgang Falck, Günther Radusch, Max Collmann (?) et Hans-Jürgen Aschmann. Certains vont être des moniteurs de Neumann dans cette école de pilotage.



LES DÉBUTS

Eduard Neumann voit le jour le 5 juin 1911 à Molodia, dans une Bucovine alors encore austro-hongroise. *Je suis né Autrichien. Mon père était professeur et notre famille était implantée en Bucovine depuis 1830. Quant j'eus trois ans, ma mère décéda de maladie et je fus confié avec ma sœur à nos grands-parents car notre père fut mobilisé peu après. Il allait être tué en décembre 1914 au cours d'un combat avec les troupes russes.* L'Autriche-Hongrie se retrouve en novembre 1918 dans le camp des vaincus. Usant du « droit des peuples à disposer d'eux-mêmes », les politiciens tels Wilson, Clemenceau et Lloyd George démembrent cet empire d'Europe centrale, en septembre 1919 lors du Traité de Saint-Germain-en-Laye qui déstabilise toute la *Mittleuropa* et génère des rivalités et des conflits sanglants qui vont se prolonger jusqu'à nos jours. La Bucovine austro-hongroise est donnée avec ses habitants à la Roumanie. *J'ai ainsi appris à parler couramment allemand et roumain. Jusqu'en 1928, j'ai été élève à la « Realschule » de Czernowitz [1]. Je voulais suivre un enseignement technique et pensais initialement étudier à l'université de Prague plus abordable financièrement. Mais, finalement, j'ai étudié un an à Dresde puis à l'université de Berlin.*

« Edu » Neumann, un as méconnu



Le Lt. Eduard Neumann
début 1938.

Les He 51 du II./JG 132
« Richthofen » alignés à
Jüterbog-Damm
au printemps 1935.

J'ai fait partie d'une amicale d'étudiants passionnés par l'aviation car j'étais moi-même un fêru du vol moteur.

À cette époque, l'Europe est frappée de plein fouet par une importante crise économique – dite de « 29/33 » – et la vie est particulièrement dure en Allemagne qui, depuis 1919, est plongée dans une misère endémique. « Edu » Neumann, comme ses camarades, mange de la vache enragée mais la passion va permettre de tout surmonter. *Lors de mes temps libres, je travaillais sur l'aérodrome de Berlin. Pendant six mois, j'ai fait office de mécanicien avant de pouvoir voler. Pour ménager mes fonds, je dormais régulièrement dans les hangars. En 1932, j'ai obtenu mon brevet de pilote et ai parfois effectué des vols publicitaires (BP, Olix...) pour couvrir mes cours de perfectionnement. On m'a proposé de devenir moniteur mais j'ai refusé car je désirais auparavant décrocher un diplôme. Finalement, j'ai été approché par les militaires. La nouvelle Luftwaffe devant être mise rapidement sur pied, l'aventure était tentante. J'ai donc demandé et obtenu assez vite la nationalité allemande, étant issu d'une minorité germanophone, ce qui m'a permis de passer en 1934 par l'école de Cottbus (brevet B2) puis par la DVS, la deutsche Verkehrsfliegerschule, cette formation semi-secrète créée pour contourner les interdits imposés en 1919 par le Traité de Versailles. J'ai ensuite suivi un entraînement militaire de trois mois dans une unité d'infanterie à Rendsburg avant de gagner Schleissheim en 1935 (écolage comme pilote de chasse). Trautloft, Lützow, Schlichting... étaient quelques-uns des instructeurs à cette époque.*

Son écolage de base terminé, Neumann gagne sa première unité « de ligne ». *J'ai été versé au II./JG 132 dont les cadres étaient formés d'anciens aviateurs de l'aviation impériale. Le Kommandeur était le Major (commandant) Johann Raithel tandis que le Kapitän de ma 5./132 était le Hauptmann (capitaine) von Schönebeck [2]. Le jeune Adolf Galland était alors attaché à la Stabskompanie et nous volions*

sur Heinkel 51. En 1935, je suis revenu dans l'infanterie pour une formation d'officiers à Leipzig. En automne 1936, j'ai été affecté à Bernburg et jusqu'au début de 1937, j'ai servi comme moniteur. Bien que seulement Oberfähnrich (aspirant), j'instruisais des officiers ! C'est là-bas que j'ai appris à connaître Schellmann et Scholz.

L'ESPAGNE

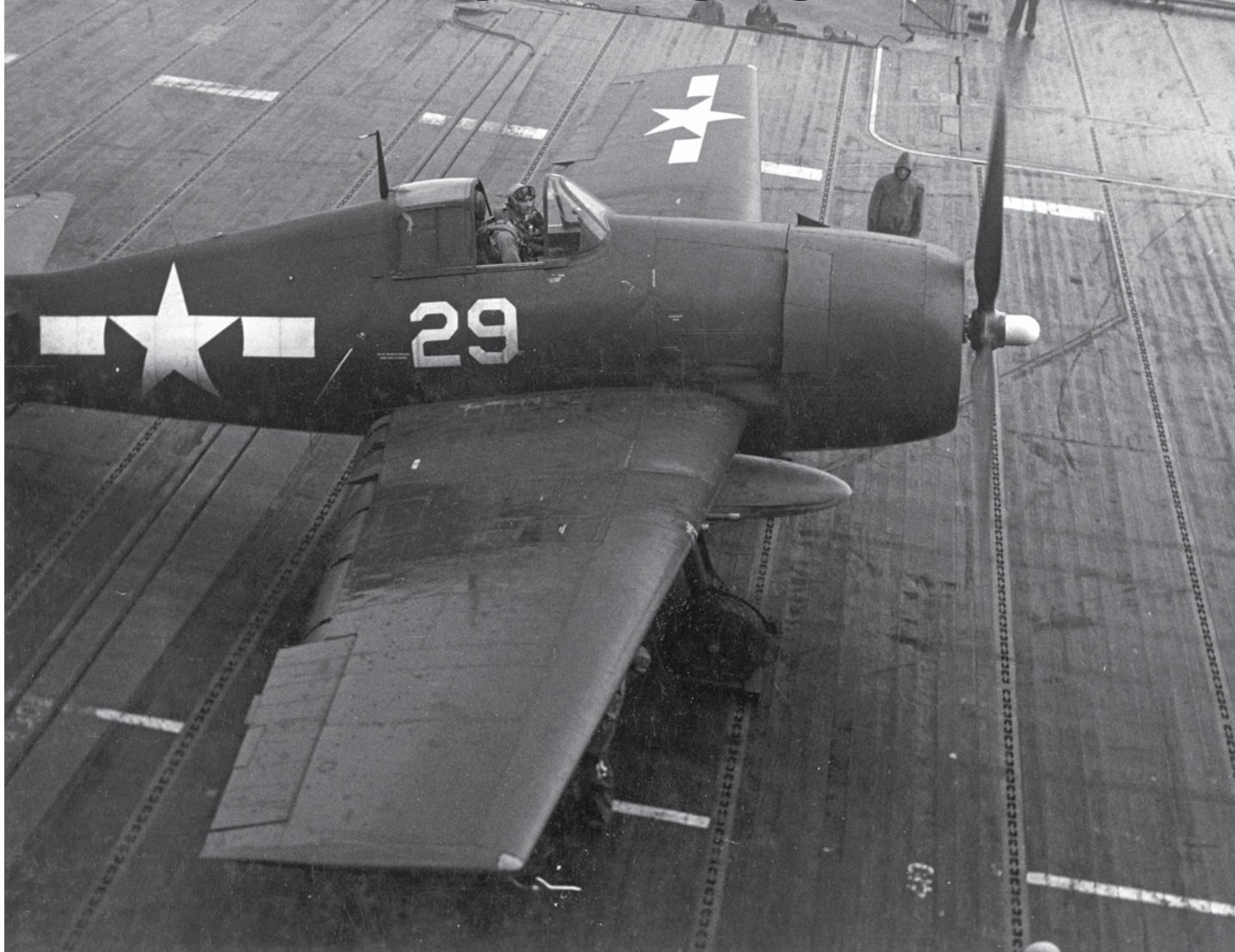
Depuis plusieurs mois, la guerre civile fait rage en Espagne. Neumann, promu *Leutnant* (sous-lieutenant), voit peu à peu bien des camarades « disparaître », leur présence outre Pyrénées n'étant néanmoins qu'un secret de polichinelle. *Un dimanche, j'étais officier de service. On m'a demandé de me rendre à Berlin où l'on m'a proposé de rejoindre la Legion Condor. J'étais jeune et toujours célibataire. La prime de danger était alléchante. J'ai donc embarqué peu après à Hambourg pour gagner la péninsule ibérique. Je fus affecté à la 3^e escadrille de la J/88 qui venait depuis peu d'être cédée par l'Oblt. Pitcairn à mon camarade d'unité Adolf Galland.*

[2] Carl-August von Schönebeck, titulaire de 8 victoires aériennes durant la Grande Guerre et ancien commandant de la Jasta 33 en 1918.

En Espagne, le *Teniente* Neumann est versé à la 2. J/88, l'escadrille des « Mickey » menée par son camarade Adolf Galland dont on voit ici le Heinkel 51 codé « 2-78 ».



LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1944-1945



Le F6F-5 « 19 » de l'as James S. Swope, du VF-11, sur le pont du *Hornet* le 5 novembre 1944.

(Toutes les photos : US Navy)

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Après leur irrémédiable défaite de Leyte, les Japonais n'ont guère que deux options : capituler ou poursuivre la lutte jusqu'à l'anéantissement total. C'est, on le sait, la seconde solution que choisissent les militaires nippons. Jusqu'à la capitulation en août 1945, ils vont emmener le Japon dans une guerre totale, très meurtrière, en fanatisant et sacrifiant son peuple. C'est à cette véritable furie que vont faire face les pilotes de Hellcat durant les dix mois de guerre restant !

FAIRE FACE AUX KAMIKAZES

Pour les Américains, les premières attaques kamikazes constituent une amère surprise. Malgré leurs puissants moyens, ils semblent totalement désarmés face à une telle détermination. Après les lourdes pertes subies autour des Philippines, trois des *task groups* de la TF 38 (les 1, 3 et 4) retournent à Ulithi pour s'y ravitailler et compléter effectifs et matériel ; seul le TG 38.2, quoique affaibli, demeure au large de Leyte pour couvrir les opérations.

Le 30 octobre à Ulithi, le vice-amiral (VA) John S. McCain relève le VA Marc Mitscher à la tête de la TF 38 ; le TG 38.1 passe alors sous le commandement du contre-amiral (CA) Montgomery. McCain met aussitôt son état-major à l'œuvre pour contrer les kami-

kazes. Bien que ne disposant que de peu de recul, les Américains ont constaté que les groupes d'avions ennemis proviennent très souvent de la base terrestre la plus proche ; un petit groupe (cinq ou six avions) précède en général un groupe d'attaque plus important. Dans l'immédiat, la seule solution est de restaurer les unités sur Hellcat à leur plein effectif de 54 (grands porte-avions) ou 24 (porte-avions légers) chasseurs. McCain décide également qu'il faudra envoyer moins de Hellcat pour escorter les groupes d'attaque afin de pouvoir renforcer la couverture aérienne de la flotte. La tendance générale consiste de toute façon à augmenter le nombre de Hellcat au détriment notamment des Helldiver ; le « chat des enfers », surtout dans sa version F6F-5, peut en effet emporter une charge de bombes conséquente et après largage, reprendre sa mission de chasseur. En



Très joli cliché du Sopwith 1 A2 n° 5110 « 1 » de la Sop 206 à Castello di Godego en 1918. L'appareil est peut-être celui du commandant de l'escadrille, le Cne André Janet. (coll. AUSSMA)

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

Sixième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentili, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau et profil d'Éric Schwartz)

MARS 1918

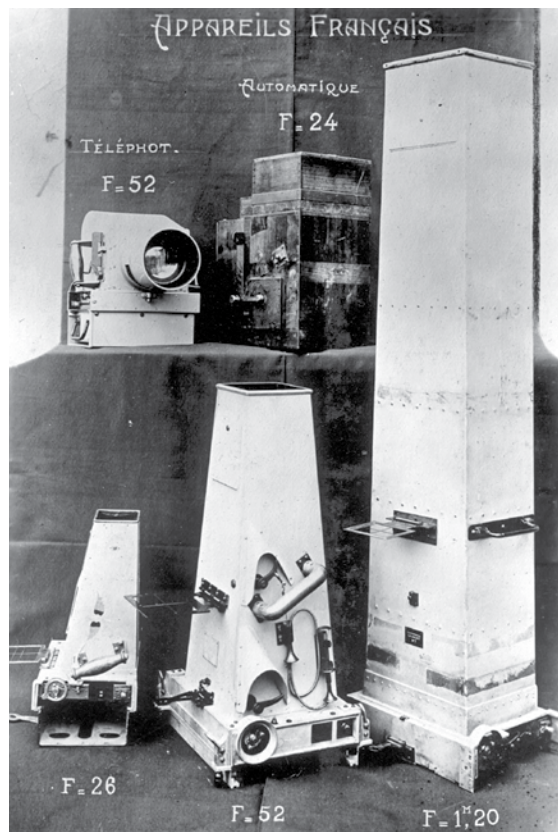
Depuis le début de l'année, l'ensemble du front italien est calme. L'activité des troupes françaises consiste surtout en patrouilles dans les lignes ennemies, toujours avec succès ; si les pertes sont légères, par contre de nombreux soldats sont victimes de gelures. Le 1^{er} mars, la IV^e Armée italienne, placée sous le commandement du général Montuori, couvre la zone des plateaux. Le 12^e corps d'armée (CA) français, maintenant constitué des 24^e et 47^e divisions d'infanterie (DI), lui est rattaché tout en maintenant l'autonomie de commandement du général Maistre. Le corps d'armée français s'est installé sur le plateau d'Asiago pour occuper sur sa ligne de front le secteur de Lusiana auparavant confié au XXV^e CA italien [1] ; les escadrilles AR 22 et AR 254 qui lui sont affectées vont gagner le terrain de Nove vers le milieu du mois.

La 24^e DI se retrouve donc en première ligne, à Campo Rossignolo où elle restera jusqu'en avril. La 46^e DI qui dépend directement de l'Armée conserve le sous-secteur de la Tomba. La 23^e DI, placée sous les ordres directs de la 10^e Armée, s'installe dans une zone de repos à Barbarano. Pour fournir une réserve d'artillerie d'armée, les Français créent trois régiments d'artillerie : les 309^e, 313^e et 320^e à partir de groupes provenant respectivement des 109^e, 113^e et 120^e RAL. Le 31^e CA et ses 64^e et 65^e DI, regroupés

[1] En échange, celui-ci remplace le 12^e CA devant Tomba al Piave.

Les différents appareils photographiques équipant l'aviation française. Sur le front italien, les F-26 et F-50/52 seront les plus utilisés bien que quelques F-24 ont probablement été installés sur des Spad pour les missions de reconnaissance.

(coll. SHD-Air)



FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Les CR 42 du 4^e Stormo en vol au-dessus du désert libyen à la fin de l'été 1940. Au premier plan, le MM4393 du magg. Ernesto Botto (commandant du 9^e Gruppo et as de la guerre d'Espagne) porte le code de la 73^e Sq. et le célèbre « Cavallino rampante » ; il est suivi par les Falco de la 96^e Sq. qui arborent en plus l'insigne de la « Gamba di ferro » sur la dérive.

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

Cinquième partie, par Luigino Caliaro

(traduction et adaptation de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

LES OPÉRATIONS EN AFRIQUE DU NORD

À l'entrée en guerre, 77 FIAT CR 42 étaient présents en Afrique du Nord italienne (*Africa Settentrionale Italiana*), répartis entre les formations du 2^e Stormo : les 92^a, 93^a et 94^a Squadriglie du 8^e Gruppo à Tobrouk T2 et les 77^a, 78^a et 82^a Squadriglie du 13^e Gruppo à Castelbenito, ainsi que celles du 4^e Stormo : les 84^a, 90^a et 91^a Squadriglie du 10^e Gruppo, elles aussi basées sur le terrain de Tobrouk T2. Dès les premiers combats, les Falco se trouvèrent

confrontés à leurs équivalents britanniques, les Gloster Gladiator auxquels ils se mesurèrent sur un pied d'égalité, voire avec une légère supériorité lorsque les pilotes italiens apprirent à exploiter les limitations du biplan de la RAF [1]. Mais lorsque les Hawker Hurricane commencèrent à apparaître en nombre dans les cieux africains, l'histoire s'avéra bien différente... La première victoire du CR 42 sur ce théâtre d'opérations fut remportée sur un Gladiator, le 14 juin, par une patrouille de la 90^e Squadriglia pendant l'offensive britannique sur les postes-frontière de Fort Capuzzo et Fort Maddalena.

[1] Voir à ce sujet « Premiers combats dans le désert » dans AVIONS n° 209.



FIAT CR 42 « 96-5 » de la 96^e Squadriglia du 9^e Gruppo (4^e Stormo CT), El Adem T3 septembre 1940.

LES AÉROSTIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN 1939-1940



Les centres d'instruction d'aérostation d'armée, comme celui de la II^e Armée à Manre, forment toutes les spécialités, y compris les pilotes de motoballons ; celui de la CAO 275 vient de prendre l'air durant le rude hiver 39-40, survolant les Ardennes enneigées.
(coll. M. Comas)

Par Bernard Palmieri (dessins de Patrice Gaubert)

Lorsque l'armée de l'Air rassemble et renforce ses moyens fin août 1939, elle ne met pas sur le pied de guerre qu'une aviation de combat. À sa création en 1934, elle a hérité d'une seconde composante aérienne non négligeable : l'aérostation, une arme à part entière qui va mobiliser plus de 10 000 militaires. Les aérostiers ont la charge d'animer deux types d'unités, aux missions totalement différentes. Dans l'aérostation d'observation, 49 compagnies d'aérostation d'observation (CAO) placées sous la coupe de 25 bataillons (BAO) sont mises à la disposition des grandes unités terrestres.

L'AÉROSTATION DURANT LA « DRÔLE DE GUERRE »

Le 9 septembre, ce dispositif est en place : les armées terrestres disposent de forces aériennes de coopération (FA) dédiées, chacune étant divisée en forces aériennes de corps d'armée (FACA) mises pour emploi à un corps d'armée ou une grande entité équivalente. À l'intérieur de ces FA, un officier aérostier dirige l'aérostation constituée par un BAO et un parc d'aérostation ; ce bataillon, placé sous l'autorité d'un autre officier supérieur et armé par un officier, un sous-officier et 8 hommes du rang, a sous sa coupe une ou plusieurs CAO, le soutien technique étant assuré par les sections de parc. Chaque CAO, commandée par un capitaine ou un lieutenant, est forte d'environ 170 hommes (8 officiers, 17 sous-officiers, le reste formé par les caporaux et la troupe), dont une dizaine seulement relève du personnel d'active. Côté spécialités, une compagnie comprend 5 à 6 observateurs, 67 manœuvriers du ballon, 29 hommes pour sa défense au sol, 18 téléphonistes et opérateurs radio. Ces compagnies ont pour outil de travail un ballon captif de 30 m de long contenant entre 820 (type BD) et 1000 m³ (type MBZ 31), qui

peut être motorisé par l'accrochage d'une nacelle bi-place ailée pourvue d'un moteur Salmson de 60 ch, pour ses déplacements du point de campement au point d'ascension. Ces ballons constituent les « yeux permanents » des grandes unités terrestres, comme le précise notamment le « manuel du gradé de l'armée de l'Air » de 1940 : *seules les missions que*

Deux des trois drapeaux de l'aérostation sont actuellement à la garde de formations d'active : la Base aérienne 204 de Bordeaux-Mérignac (51^e DBA) et le 25^e RGA d'Istres (52^e DBA) ; celui de la 53^e DBA, qui a été modifié pour obtenir l'emblème du 2^e Régiment d'artillerie de l'air après-guerre, est conservé par le Service historique de la Défense.
(coll. B. Palmieri)



SO 8000 Narval



Le dernier chasseur à pistons français

Le Narval n° 02 semble changer un peu d'allure lorsque ses deux hélices sont dans la même position au lieu d'être décalées comme on le voit habituellement sur la plupart des photos. La configuration vue ici est celle des essais en vol.

(coll. L. Gruz)

Seconde et dernière partie, par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard)

MISE AU POINT

Le onzième vol du Narval est consacré à l'étude de refroidissement du moteur en montée, en plus de la poursuite de l'étude de la stabilité longitudinale. Lors du vol suivant, tout en complétant ces essais, Guignard commence aussi à rechercher les vitesses de décrochage en configuration d'atterrissage, trains et volets sortis. Il poursuit ces mêmes essais le 21 juillet, puis le 23, vol au cours duquel il constate des oscillations de la pression d'admission du moteur à partir de 3000 m d'altitude. Le Narval totalise alors huit heures et demie de vol.

Une étape importante semble se jouer, alors que les essais progressent enfin de manière plus significative en ce mois de juillet 1949. Le CEV organise une réunion technique à laquelle assistent le lieutenant-colonel Accard, l'ingénieur en chef Quenin, les commandants Cabaret, Thabaud et Chatel, le lieutenant de vaisseau Mauban, le capitaine Carpentier et les ingénieurs Begny, Servanty et Girard. Une décision importante y est prise : celle de renoncer dans l'immédiat aux essais systématiques d'étude des caractéristiques générales de l'avion (décollage, vitesse ascensionnelle, vitesse maximum et autonomie) et de mettre la priorité sur le comportement à l'appontage. Pour cela, il faut rechercher la vitesse de décrochage en configuration d'appontage sans la crosse, puis caractériser les qualités de vol de l'appareil dans cette configuration à une vitesse 15 nœuds supérieure à cette dernière : stabilité longitudinale, action des gouvernes, contrôle du roulis et étude du décrochage. L'étude du comportement sur réduction brutale et remise des gaz rapide est également demandée. Par ailleurs, la détermination de la vitesse d'appontage nécessite un étalonnage

des antennes anémométriques à basse vitesse. Pour cela, deux techniques peuvent être employées : le passage à la tour ou la comparaison avec un avion d'accompagnement. Enfin, le CEV demande également un contrôle du refroidissement du moteur à basse vitesse. Comme la base de Brétigny va bientôt fermer pour les vacances d'été, ces essais seront réalisés sur la base de Bricy où la SNCASO dispose de ses installations.

Le 27 juillet, Guignard profite de la longueur du jour pour réaliser deux vols consécutifs. Le second, le seizième de l'avion, débute à 20h05 pour s'achever à 20h40. À l'approche, Guignard constate que l'avion répond très bien aux commandes. Il n'a pas la lourdeur habituelle et les efforts à la profondeur sont quasiment inexistantes. L'explication apparaît aussitôt : le pilote a simplement oublié de rentrer les volets de courbure ! Guignard enchaîne encore les vols d'essais : 45 minutes le 28 juillet pour l'étude de la stabilité longitudinale et de son amortissement, ainsi que l'exploration de la configuration d'approche pour l'appontage ; 40 minutes le lendemain consacrées à l'étude du décrochage, accompagné du petit monomoteur de tourisme SO 3050, comme c'est le cas de nouveau le 30 juillet.

Le 6 août, le 20^e vol consacré à une montée à régime constant jusqu'à 7000 mètres est interrompu par un nouveau problème d'hélice, dont le régulateur ne fonctionne pas correctement. Du coup, le 02 entre en chantier pour subir diverses améliorations, notamment au niveau des volets de courbure et du train d'atterrissage, ainsi que de l'équipement moteur. Il ne reprend l'air que le 30 août pour un court vol de contrôle. Le 31, le Narval redécollé en compagnie du SO 3050 pour des essais de décrochage



Jacques Guignard
(18 juin 1920 – 12 octobre 1988).
(toutes les photos :
coll. Ph. Ricco, sauf autre mention)

GEORGES GALLEY,



ou la réalisation d'un rêve

Deuxième partie, par Emmanuel Coris (suite d'AVIONS 226)

Photo-souvenir devant le MD-450 Ouragan n° 231 « 2-SC » Cdt Mouchotte du GC 3/2.

(coll. Alain Duvernoy)

LE 3/2 « ALSACE »

Ce groupe de chasse n'a pas de traditions remontant à la Première Guerre mondiale. Il apparaît à l'issue d'une décision prise par le général de Gaulle de regrouper les pilotes français évoluant dans les *squadrons* de la RAF le 27 août 1941. Et c'est le 15 septembre 1941 sur le terrain de Rayack, au Levant, que ce GC 1 est créé avec deux escadrilles, la première « Strasbourg » et la seconde « Mulhouse ». C'est en NC 701 que « Jo » débarque le 11 octobre 1954 à l'escadrille « Mulhouse » du 3/2, commandée par

le commandant de Royer auquel le capitaine Faure succédera bientôt. L'avion utilisé à cette époque est le Dassault MD-450 Ouragan, le premier chasseur à réaction de fabrication française. Cet avion est « aussi performant que le moteur le peut », ce qui veut en dire beaucoup... Le réacteur Hispano-Suiza Nene est une production sous licence du Rolls-Royce conçu en 1944 et ne délivre que 2270 kg de poussée. Cet avion ne va pas laisser un souvenir impérissable à ses utilisateurs et il y aura de nombreux accidents, avec fréquemment des pertes humaines.

Les Ouragan du 3/2 alignés à Dijon.

(coll. Alain Duvernoy)





BOEING EA-18G GROWLER UN GROGNEUR PARMIS LES FRELONS

Lors de la participation de la VAQ-133 aux manœuvres « Red Flag Alaska », le Growler BuNo 168379 (NG503) décolle d'Eielson AFB en octobre 2014.

Troisième partie, par Stéphane Nicolaou

VAQ-133 « WIZARDS »

Alors que les *Wizards* s'apprêtent à se former sur le Growler, une croisière imprévue à bord de l'USS *Stennis* (CVN-74) oblige la VAQ-133 à conserver ses EA-6B pour participer à l'opération « Inherent Resolve » lancée par le Président Obama contre les troupes du Khalifa auto-proclamé. Commencée le 27

août 2012, la croisière s'achève le 3 mai 2013. Durant l'été 2013, la VAQ-133 des *Wizards* commence sa transition sur EF-18G laquelle va durer un an. À la fin de cette période la flottille est de nouveau rattachée au CVW-9 affecté au CVN-74 USS *John C. Stennis* puis participe aux manœuvres « Red Flag Alaska » en octobre et novembre. Ensuite la VAQ-133 va effectuer deux croisières dans le Pacifique.

VAQ-133 WIZARDS	Appareils
CVN-74 15 janvier – 14 août 2016 (PACo)	NG500 BuNo 168376, NG501 168263, NG502 168378, NG503 168379 et NG504 168380
CVN-74 15 octobre 2018 – 2019 (PACo)	NG500 BuNo 168376, NG501 168263, NG502 168378, NG503 168379 et NG504 168380



Le 168378 (NG502) au catapultage sur l'USS *Stennis* croisant en mer de Chine en avril 2016.