



Rédaction en chef
Matthieu Comas
MC.lesailles@avions-bateaux.com
06.60.31.23.67

Contributeurs, auteurs et consultants à la rédaction
Lionel Persyn, Bertrand Hugot, Alain Coste, Jérôme Ribeiro, Franck Roumy, Benoît Colin, Philippe Ricco, Remy Longetti, Jean-Jacques Leclercq, Bernard Palmieri, Sosthène-Warof Billault

Illustrateurs
Yann Le Gal, Éric Schwartz, Kevin Hennuyer
Mise en page, photogravure
Matthieu Comas

Les Ailes est une publication trimestrielle éditée par les ÉDITIONS LELA PRESSE

LIMOGES 387 641 202 00032
Les Farges - 15 rue des Ligures
87110 LE VIGEN, France
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.
E-mail : contact@avions-bateaux.com

DIRECTEUR : Michel Ledet
DIRECTRICE DE PUBLICATION : Sylvie Broquet-Ledet
SUIVI DE CLIENTÈLE : Cécile Haudiquet
SOCIAL MEDIA : Manon Ledet
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Publicité à l'adresse de la rédaction
N° ISSN : en cours
N° CPPAP : 0922 K 94700

IMPRESSION :
IMPRIMATUR - 43 rue Entore Bugatti
87280 LIMOGES
Tel : 05.55.04.14.04
Origine du papier : Autriche
- 100% papier recyclé
- Certificat de traçabilité n° HFA-CoC 0037
avec licence n° PEFC/06-33-144.



Diffusion :
Diffusé par MLP
Parc d'Activité de Chesnes
55 bld de la Noirée
38070 ST QUENTIN FALLAVIER.
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Ventes en messagerie :
L'Press
5 rue du Colonel Fabien
95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Distribué en Belgique par :
Tondeur Diffusion
Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tel : 00.32.02.555.02.18
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs
All contents copyrights LELA PRESSE

L'histoire en marche

Paradoxalement, en matière d'histoire contemporaine, plus nous nous éloignons d'un événement plus nous apprenons à la connaître dans sa réalité. C'est ce qui différencie un traitement historique d'un traitement d'actualité, dont l'objectif est de rapporter des faits immédiats avec le plus d'objectivité possible (en théorie). Au bout de combien de temps peut-on commencer à traiter d'un fait avec une approche historique froide ? La réponse est complexe car plusieurs éléments rentrent en ligne de compte.

Elle tient d'abord à la déclassification ou la découverte de documents officiels le concernant. Avec la mise en perspective du contexte (qui n'est possible qu'avec un peu de recul) c'est un prérequis obligatoire. À cela s'ajoute la question de l'humain et de l'intime. Chaque acteur ou témoin vit un événement avec son propre prisme, sa propre réalité et ses souffrances. Il est parfois difficile d'accepter une réalité opposée à ce ressenti vécu. Ces éléments expliquent par exemple, que l'on connaît aujourd'hui beaucoup mieux la guerre de 14-18 ou la campagne de 1940 que dans les années soixante dix ou quatre vingt, période où, pourtant, nombre d'acteurs étaient encore de ce monde.

Souvent, ces témoins ont peu parlé à leurs enfants et c'est la génération suivante, les petits-enfants, qui fait œuvre de curiosité. Dès lors de nouveaux documents apparaissent et nous apportent de nouveaux axes de compréhension et de découverte. La période actuelle répond à cette réalité, encore accentué par l'évolution des moyens de communication. Chaque jour ou presque nous apporte son lot de découverte qui fait avancer notre perception des faits.

Le journal de Daniel Olajec que nous publions dans ce numéro en collaboration avec le Service historique de la Défense, est un bon exemple de cette situation. Miraculeusement sauvegardé, il nous offre un prisme intime inédit qu'il nous est par ailleurs possible de mettre en perspective. C'est dès lors un regard nouveau sur ce que pouvait être la vie d'un jeune homme de 22 ans durant la guerre d'Indochine.

LES AILES vous réservent encore des dizaines de surprises comme celle-ci dans ses prochains numéros. Évidemment, abonnez-vous pour ne rien manquer !

Matthieu Comas
MC.lesailles@avions-bateaux.com

SOMMAIRE

- 4 Ligne directe
- 7 Le Curtiss FAFL de Marcel Milan
- 9 Le choix de la redac'
- 12 Arsenal V.G. 33 : Renaissance du mythe
- 20 Marques et peintures de l'armée de l'Air. Épisode 6
- 38 EROM 80, le carnet de Daniel Olajec
- 68 Les drapeaux de l'armée de l'AIR
- 74 Le Transall C 160 F18 sur Kolwezi



Abonnement, vente et librairie en ligne :
www.avions-bateaux.com

Cécile Haudiquet, E-mail : contact@avions-bateaux.com
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28
le lundi, mardi & jeudi de 8h00 à 12h30 / 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00.

Renaissance du mythe

Depuis 2016, l'association Arsenal Sud Restauration s'est mise en tête de reconstruire une réplique volante de l'Arsenal V.G.33. Le travail déployé jusque-là et le sujet choisi, légendaire, font que les AILES ne pouvait que s'intéresser à ce magnifique et ambitieux projet.

Matthieu Comas

Sauf mention contraire, toutes les photos © Arsenal Sud Restauration

Ci-dessous, fabrication d'une des poutres latérales du fuselage sur gabarit. À droite, la poutre gauche terminée et assemblée avec le premier cadre. L'ensemble sera par la suite habillé.

Below, one of the fuselage side beams is made on a template. On the right, the left beam is finished and assembled with the first frame. The whole assembly will be dressed later.

En 2014, Jean vient de terminer la restauration d'un De Havilland DH.82A *Tiger Moth* dont il peut maintenant largement profiter. Baptiste, son fils, n'a rien manqué de ce travail durant son enfance et son adolescence et commence à pousser son père vers un nouveau projet qu'ils pourraient réaliser à deux. Après quelques recherches, ils tombent sur le site internet de Franck Devillers¹ consacré à un étrange chasseur, qu'ils découvrent alors, l'Arsenal V.G.33. Après avoir évoqué la possibilité de réaliser un Jurca MJ100 (réplique du Spitfire) ou un chasseur Caudron, l'Arsenal répond en totalité aux critères qu'ils se sont fixés : c'est un appareil au parfum historique et militaire indéniable dont aucun exemplaire n'a subsisté jusqu'à aujourd'hui, son esthétique est séduisante et enfin sa conception entièrement en bois (ou presque) le rend accessible à la construction amateur.

1 - Franck Devillers est à l'origine de l'association Antique Aéro Doc et restaure actuellement avec la plus grande rigueur un Potez 60 de 1935 dont nous reparlerons bientôt. <http://arsenalvg33.free.fr>

V.G.33, du mythe à la réalité

Sans rentrer dans les détails de la genèse et de la carrière de l'Arsenal V.G.33, rappelons en quelques mots l'historique de cet appareil.

À partir de 1934, l'ingénieur général Vernisse (qui dirige l'Arsenal de l'aéronautique, société appartenant en totalité à l'État) et l'ingénieur Galtier travaillent sur plusieurs projets innovants que ce soit d'un point de vue aérodynamique que technique. Ces travaux aboutissent à la réalisation d'un premier prototype, l'Arsenal V.G.30, qui est présenté en 1938. Il va donner naissance au V.G.33 dont l'État commande auprès de la SNCAN 220 exemplaires (rapidement complétés de 500) le 17 septembre 1939 et ce même si le prototype n'a pas encore terminé ses essais.

Pour le ministère de l'Air, et dans l'urgence qui suit la déclaration de guerre, le petit chasseur présente l'avantage d'être construit entièrement en bois² et 2- Bénéfice en trompe-l'œil, la France n'ayant en réalité qu'un stock limité et sous-évalué de spruce. Il faudra donc se tourner en catastrophe vers l'étranger.

ARSENAL V.G.33



Moins bien motorisé, le V.G.33 dépasse les performances du Dewoitine 520

d'être équipé de l'Hispano-Suiza 12Y47, version légèrement évoluée du 12Y31, qui va devenir disponible facilement à la suite de l'arrêt de la production du Morane-Saulnier 406.

Petit à petit, le programme va prendre une ampleur inattendue et donner naissance à une grande famille malheureusement tuée dans l'œuf par la défaite de 1940. À partir du 340^{ème} exemplaire, la SNCAN doit passer aux V.G.35/36 équipés de l'Hispano 12Y51 et ce jusqu'à 1 000 exemplaires avant de faire place en 1941 au V.G.39, équipé lui de l'Hispano 12Z. 400 exemplaires du V.G.32, équipé d'un moteur américain Allison V-1710-C-15, sont aussi commandés et auraient dû sortir de l'usine Michelin de Clermont-Ferrand à partir de décembre 1940.

Malheureusement, les prévisions de production vont rapidement s'avérer beaucoup trop optimistes et les premiers appareils de série ne sortent pas avant mai 1940, beaucoup trop tard pour doter le groupe de chasse 1/2 qui aurait dû être la première unité équipée.

Outre le prototype, seule une poignée d'exemplaires (le n° 11 étant le numéro le plus élevé relevé en service) est évacuée de Villacoublay et pris en compte par le groupe de chasse 1/55 qui l'utilise de manière parcimonieuse jusqu'à l'Armistice de juin 1940. Tous les autres sont abandonnés à différents stades de construction à Sartrouville et à Villacoublay. Des réelles qualités de vol des appareils de série, on

ne sait en réalité pas grand-chose³ si ce n'est par les éléments évoqués par la notice descriptive et d'utilisation provisoire établie en juin 1940 et les conditions de réception du CRAS. Tout au plus peut-on dire qu'avec un moteur de puissance inférieure⁴, ses performances étaient marginalement supérieures au D.520 tout en restant inférieures à celles du Bf-3 - Seules les performances des prototypes sont connues avec précision.

4 - Environ 860 CV pour le 12 Y47, 930 pour le 12Y45 du D.520 et 990 pour le DB 601 du Bf 109 E1.

Arsenal V.G.33 n° 7 juste avant son stockage durant l'été 1940 à Châteauroux. Complet et bon de guerre, il est utilisé en juin par le groupe de chasse 1/55 avant d'être replié à Toulouse-Francazal par le sergent-chef Lespinasse. (Coll. Comas.)

Arsenal V.G.33 no 7 just before its storage during summer 1940 at Châteauroux. Complete and good for war it was used in June by the 1/55 fighter group before being withdrawn to Toulouse-Francazal by Staff Sergeant Lespinasse.

Une partie de l'équipe de l'association devant le moteur Hispano-Suiza 12Y en cours de restauration. De gauche à droite, Baptiste, Jean son père, Franck et Jean-Pierre.

Part of the association's team in front of the Hispano-Suiza 12Y engine being restored. From left to right, Baptiste, Jean his father, Franck and Jean-Pierre.



MARQUES DE NATIONALITÉ

1936-1940

Peintures & marques de l'armée de l'Air

Épisode 6

Matthieu Comas

Bloch 200 n° 128 (E-925) du groupe de bombardement I/23 et codé A-12 et portant tous les atours des années trente : appareil peint en usine à la Norme 2003 et insigne sur le fuselage (scarabée de la Br 128). Les marques de nationalité se résument aux cocardes d'ailes et au drapeau de dérive.

(Coll. Longetti)

Bloch 200 No. 128 (E-925) of the I/23 bomber group and coded A-12 with all the trappings of the 1930s: factory-painted 2003 Standard and fuselage badge (Br 128 scarab). The nationality markings are limited to the wing patches and the vertical stabilizer flag.

Si les marques de nationalité française ne changent pas sur leur forme, la cocarde et le drapeau de dérive, les règlements qui régissent leurs applications vont eux largement évoluer durant la période de guerre avec comme souvent des applications hétérogènes donnant une impression générale de désordre.

C'est le 26 juillet 1912¹ qu'apparaît réglementairement l'application des marques de nationalité française sur les appareils de l'Aéronautique militaire. L'objectif étant avant tout une reconnaissance depuis le sol, elles se résument alors à deux cocardes d'un mètre de diamètre aux intrados et à la peinture du gouvernail en tricolore². Durant le premier conflit mondial, la France se limite réglementairement à l'application de nou-

1 - *Instruction sur l'immatriculation des avions militaires.*

2 - Il comprend en complément les indications techniques, sujet que nous traiterons dans un prochain numéro.

velles cocardes d'extrados mais refuse le texte de la convention de Genève qui préconise l'application des marques de nationalité sur le fuselage. Il y aura bien entendu des exceptions, mais celles-ci seront le seul fait des unités.

Cette situation perdure durant l'entre-deux-guerres, si ce n'est que le temps de paix laisse beaucoup moins de liberté aux unités et que les exceptions deviennent inexistantes, les fuselages étant systématiquement réservés à l'application des insignes. Durant cette période et à la différence du camouflage dont les normes dépendent du STRS, les consignes concernant l'application des marques de



Le lieutenant Vinçotte devant son Curtiss H-75A2 n° 193 (U-093) à Marignane en mars 1940. La cocarde a été appliquée en unité. (Photo de la Fléchère, coll. Coste)

Lieutenant Vinçotte in front of his Curtiss H-75A2 No 193 (U-093) at Marignane in March 1940.

nationalité proviennent de l'Aéronautique militaire puis de l'armée de l'Air. Elles sont aussi appliquées contractuellement et de manière normée par les constructeurs. On trouve donc par la suite le même principe que pour les camouflages : intégration aux contrats passés auprès des constructeurs et dans le même temps déploiement des règles, lorsqu'elles

changent, sur les avions déjà en service. Le règlement est porté au *Bulletin officiel de l'armée de l'Air* avec les détails suivants :
- Sur le gouvernail, répartition des couleurs avec le bleu vers l'avant, les couleurs sont réparties par tiers (un tiers chacune), la référence étant la partie la plus large du gouvernail ;

Ce Nieuport-Delage 622 en mauvaise posture (numéro inconnu) de la 3^{ème} escadrille (Spa 103) 2^{ème} régiment d'aviation de chasse (RAC) porte les marques classiques et unifiées de l'entre-deux-guerres. Il est peint selon la norme 2003 avec les grandes cocardes d'intrados et d'extrados et sans cocarde de fuselage en contradiction avec la convention de Genève. L'insigne est classiquement porté sur le fuselage et le numéro tactique sur la dérive avec report à l'extrados. (Coll. Comas)

This badly damaged Nieuport-Delage 622 (number unknown) of the 3rd squadron (Spa 103) 2nd Fighter Aviation Regiment (RAC) bears the classic and unified markings of the inter-war period. It is painted according to the 2003 standard with the large lower and upper surface roundels and without the fuselage roundel in contradiction with the Geneva Convention. The insignia is classically worn on the fuselage and the tactical number on the vertical stabilizer with a transfer to the upper surface.



22 ANS EN EROM 80

De janvier 1952 à août 1953, le sergent armurier Daniel Olajec tient un journal illustré auquel il confie son quotidien en Indochine au sein de l'Escadrille de reconnaissance d'outre-mer (Erom) 80. Sauvegardé par la division des archives iconographiques du Service historique de la Défense, son témoignage nous offre une lecture intime rare du conflit indochinois.

On ne sait que peu de choses de Daniel Olajec. Né le 10 mai 1930 dans le XIV^{ème} arrondissement de Paris, il est décédé le 5 novembre 1995 dans le Val d'Oise. Formé à l'école des mécaniciens de Rochefort (troisième promotion stagiaire d'août 1949 à mars 1951), il semble d'abord rejoindre la 2^{ème} escadre de Dijon avant de se porter volontaire pour l'Indochine à la fin de l'année 1951 et d'y effectuer au moins deux séjours. À l'issue du conflit, il a reçu la Croix du combattant, la médaille commémorative Indochine, la médaille coloniale Indochine et la Croix du combattant volontaire avec une barrette Indochine.

À partir de son embarquement à Marseille et jusqu'à la fin de son premier séjour en août 1953, il tient

son journal, l'illustrant de photos et de souvenirs. Au total, un peu moins de deux cents pages dactylographiées dans un style direct et touchant - remarquable pour un jeune homme de 22 ans - et une centaine de photos où se mélangent la vie locale et son travail quotidien.

Ce témoignage, original à plus d'un titre, a pu être sauvegardé par la division des archives iconographiques du Service historique de la Défense qui en a fait l'acquisition auprès d'un particulier l'ayant découvert dans un vide-grenier il y a quelques années et c'est en partenariat avec son équipe que nous vous le présentons aujourd'hui.

D'un point de vue historique, le journal de Daniel Olajec présente l'intérêt de nous offrir un angle in-

Photo emblématique de l'Erom 80 en Indochine. Un F8F-1B, équipé d'un bidon modifié pour les prises de vues photographique, au point fixe à Bach Mai. Le serial, à peine visible sous la queue, semble désigner le 95 039 codé L entre juillet 1952 et décembre 1953. (Coll. SHD)

Emblematic photo of Erom 80 in Indochina. An F8F-1B, equipped with a modified belly tank for photographic shots, at the starting point at Bach Mai. The serial, barely visible under the tail, seems to designate 95 039 coded L between July 1952 and December 1953.



INDOCHINE

Le journal de Daniel Olajec

Adaptation
Matthieu
Comas

habituel et intime sur la vie au quotidien d'un mécanicien en Indochine. Son style, simple, nous fait rapidement imaginer, dans la moiteur étouffante de la base de Bach Mai, son auteur penché, seul, la plume à la main sur son cahier, avant de rejoindre les copains ou de repartir au boulot. Sans la moindre censure, ce cahier n'ayant à l'origine pas vocation à être publié, et donc avec une honnêteté rare, il nous décrit les difficultés du travail au quotidien : l'importance de la météo qui rythme les journées, ses états-d'âme et sautes d'humeur, les relations avec les supérieurs, la fatigue, mais aussi sa vie sentimentale, les copains, l'argent et bien entendu la guerre, dont il perçoit toute l'horreur et l'absurdité avec un fatalisme non feint.

Daniel Olajec n'enjolive en rien la situation et ne cherche pas à se mettre en valeur, bien au contraire, et c'est en cela que son récit est aussi touchant qu'instructif près de 70 ans après les faits. À sa lecture, nous sommes loin des récits hagiographiques faits de combats, de virilité et de gloire mais au contraire en plein cœur d'une guerre dure et oubliée, vécue par un jeune homme de 22 ans, loin d'une France indifférente quand elle n'est pas hostile.

De l'Erom 80, on découvre aussi que ses missions de reconnaissance ne furent qu'une partie de son travail. Les vols de destructions aussi nombreux que dangereux sont marqués par une utilisation intensive du napalm. La guerre décrite n'est pas belle (si tant est que cela existe), et c'est ainsi que la vit Daniel Olajec.



À bord du Pasteur, en direction de l'Indochine, le sergent-chef Daniel Olajec s'amuse en faisant les oreilles de lapin à son camarade le sergent-chef Millat. Il n'a alors pas encore 22 ans. (Coll. SHD)

On board the Pasteur, bound for Indochina, Staff Sergeant Daniel Olajec has fun making rabbit ears at his comrade Staff Sergeant Millat. He was not yet 22 years old.

Pour des raisons de lisibilité et de fluidité, nous avons très légèrement adapté le texte de Daniel Olajec en ne trahissant en rien sa pensée ou son écriture. Nous avons aussi effectué quelques coupes pour des raisons d'équilibre et de rythme, en gardant aussi dans la mesure du possible l'ordonnement des photos. Là encore, nous avons veillé à ce que cela n'entache en rien son récit.

Merci pour leurs apports documentaires à Bertrand Hugot, Cyril Defever et Remy Longetti. Les éléments techniques concernant les Bearcat de l'Erom 80 sont issus des recherches de Bernard Chenel, publiées en 1997 : Les chasseurs Grumman de l'armée de l'Air, Hellcat et Bearcat, éditions LELA Presse (ouvrage épuisé) et de Patrick Ehrhard, Les chevaliers de l'ombre, 1994, éditions EDIPOL (ouvrage épuisé).



Les trésors du Service historique de la Défense

Cet article est le fruit d'une collaboration entre LES AILES et le Service historique de la Défense, et en particulier sa division des archives iconographiques, afin de faire vivre et de vous faire découvrir certains fonds photographiques qui contiennent de véritables trésors. Le carnet de Daniel Olajec, est le premier chapitre ce travail commun passionnant. Nous tenons à remercier Nathalie Genet-Rouffiac ainsi que Benjamin Doizelet et l'ensemble de l'équipe de la division des archives iconographiques pour leur confiance.

« ... le drapeau tricolore a fait le tour du monde, avec le nom, la gloire et la liberté de la patrie. »

A. de Lamartine, 1848

LES DRAPEAUX TRICOLORES DE L'AIR

Bernard Palmieri

Apport iconographique
Remy Longetti



Placés au sommet de la symbolique de l'Air, les drapeaux tricolores des unités ont une histoire mouvementée qui s'étend de 1912 à nos jours. D'une valeur morale et emblématique inestimable, ils sont toujours au centre des cérémonies actuelles et il semble qu'aucun d'entre eux ne soit jamais tombé au mains des ennemis de la République.

L'inspection de l'aéronautique militaire est officiellement créée par une loi du 29 mars 1912 et rapidement cette nouvelle arme autonome est dotée d'un emblème, à l'instar des autres corps du Ministère de la Guerre. Le tout premier drapeau rassemblant les aviateurs militaires est remis le 14 juillet 1912 à Longchamp, à l'occasion de la fête nationale, au 1^{er} Groupe d'aéronautique par le ministre Alexandre Millerand¹.

Ce premier drapeau regroupe les engagements historiques des aérostatiers et aviateurs militaires, à savoir la bataille de Fleurus en 1794, les campagnes d'Extrême-Orient (1884-1885) et du Maroc (1912). Le développement exponentiel de l'aviation militaire avec le début du premier conflit mondial conduit l'état-major à séparer l'aérostation et l'aviation militaire avec deux drapeaux en propre. Ils sont remis aux troupes le 14 novembre 1915 à Malzéville, par le Président de la République Raymond Poincaré, futur Président de République, de 1920 à 1924.

caré. Quant au premier drapeau, il est remis aux Invalides où il se trouve toujours. L'aéronautique militaire est profondément restructurée le 1^{er} août 1920 avec la création des régiments d'aviation qui vont demeurer en activité plus de dix ans, jusqu'à la création de l'armée de l'Air en 1934.

Le 15 juillet 1923, deux jours après avoir été décorés de la Légion d'honneur, les deux drapeaux de l'aviation et de l'aérostation partent à leur tour pour les Invalides et sont remplacés par quinze nouveaux remis aux régiments. Un an plus tard, les 38^{ème} et 39^{ème} régiments d'aviation, qui viennent de naître, reçoivent également leur emblème, ainsi que l'École militaire et d'application de l'Aéronautique de Versailles, en 1927. À l'image des tout premiers drapeaux et afin de rappeler que ces

Ci-dessous et ci-dessus, le tout premier drapeau de l'Aéronautique militaire. Le terme étendard, réservé à la cavalerie, est inapproprié. (DR)

Below and above, the very first tricolour flag of the Aéronautique militaire.



Ci-dessous, devant un Breguet 19 et durant les années vingt, la garde au drapeau d'un régiment d'aviation. (SHD Air)

Below, in front of a Breguet 19 and during the 1920s, the colour guard of an aviation regiment.



Garde au drapeau à la 52^{ème} escadre en mars 1937 devant l'un des Potez 540 de l'unité. (Coll. Alvarez)

En haut, merveilleuse aquarelle de Maurice Toussaint illustrant la garde au drapeau dans une escadre de chasse au milieu des années trente. Le drapeau est rendu anonyme par le remplacement du numéro d'escadre par les initiales RF. (DR, Maurice Toussaint)

Flag guard at 52 escadre in March 1937 in front of one of the unit's Potez 540s. Above, a wonderful watercolour illustrating the flag guard in a fighter squadron in the mid-1930s. The escadre number is replaced by the initials RF.