

La renaissance de l'armée de l'Air

1945 - 1950

par Christian-Jacques Ehrengardt

8 mai 1945, la guerre en Europe est terminée. L'euphorie du moment passée, les Français doivent retrousser les manches pour relever leur pays de cinq années et demie de guerre et quatre années d'occupation. Parmi les secteurs industriels français, c'est sans doute celui de l'aéronautique qui a le plus souffert. Se trouvant dans une situation figée depuis juin 1940, il n'a pas pu bénéficier pleinement de sa restructuration entreprise avec les nationalisations. Pire, la plupart des usines ont été bombardées par les Alliés et les bureaux d'études ont été tenus à l'écart du prodigieux bond technologique qui a marqué cette période. Bien que fondés sur une technologie déjà dépassée, les projets étudiés alors de manière clandestine et les avions fabriqués au profit de l'Allemagne auront pourtant leur utilité comme on le verra plus loin.

En ce qui concerne les avions de combat, l'armée de l'Air est entièrement équipée en matériel étranger : américain, britannique, mais aussi soviétique. Déjà se pose la question du renouvellement. Cependant la grande querelle qui va agiter ministères et états-majors touche surtout à son emploi. Non sans mal et sous la pression des Américains, l'armée de l'Air a arraché son indépendance. Mais, pour combien de temps ?



Sur le plan industriel, les dégâts liés à la guerre ne sont pas aussi importants que l'on aurait pu le craindre. Certes, certaines usines ont été bombardées par les Alliés et quelques-unes ont eu à souffrir des sabotages opérés par les troupes d'occupation avant leur retraite, mais aussi par la Résistance. Pourtant, dans l'ensemble la situation n'est pas catastrophique. Toutefois, une partie non négligeable des machines-outils a été soit transférée en Allemagne, soit détruite ou endommagée par usure, bombardement et même par la Résistance. Le grand souci des troupes d'occupation en Allemagne est de retrouver les quelque 20 000 machines-outils "déportées" entre 1940 et 1944 et de les rapatrier en France. La cueillette est plutôt bonne (environ 20%) et elle s'agrémente même des prises de guerre en provenance des usines allemandes en zone française. Quant au personnel, ses effectifs ont été ramenés de 250 000 personnes en juin 1940 à un peu moins de 50 000 en août 1944.

Les grandes bases aériennes n'ont pas été épargnées non plus, mais les destructions ne touchent que les superstructures. Les Allemands ont laissé derrière eux d'excellentes pistes en béton allant de 1 250 à 2 500 mètres de longueur et les expropriations forcées des terrains alentours permettent d'envisager une extension ultérieure à moindres frais.

Le premier D.520 remis en état à l'usine Morane-Saulnier de Tarbes-Ossun, le n° 548, sera livré au groupe Doret le 23 août 1944.

Photo M. Garel

Courtoisie G. Fruchart

Assemblage et bricolage

Depuis les accords signés fin juillet 1941 avec l'Allemagne, la plupart des usines de construction aéronautique n'ont pas cessé de tourner. Celles de la zone occupée ont livré des Arado Ar 196 (SNCASO St-Nazaire), Dornier Do 24 (SCAN Les Mureaux), Fieseler Fi 156 (Morane-Saulnier Puteaux), Junkers Ju 52 (SECM Colombes), Messerschmitt Bf 108 (SNCAN Les Mureaux) et Siebel Si 204 (SNCAC Bourges). En contrepartie de cette collaboration, les usines de la zone libre ont été autorisées à fournir du matériel neuf à l'armée de l'Air, principalement D.520 (SNCASE Toulouse) et LeO 451 (SNCASE Ambérieu). Après l'invasion de la zone libre, en novembre 1942, la production s'est poursuivie, mais au profit de la Luftwaffe. En outre, les Allemands avaient implanté eux-mêmes des Frontreparatur pour la réparation d'avions de combat (Fw 190A et Ju 88A). Dès le départ des Allemands, les chaînes sont remises en route au bénéfice des combattants français, FFI d'abord, forces aériennes françaises régulières ensuite.



Parmi le matériel de conception française, ce sont surtout les Dewoitine D.520 qui bénéficient de la priorité. Toutefois, leur construction en série ne sera pas reprise, pas davantage que celle des autres appareils de combat de la période 1940-42, tout au moins au profit de l'armée de l'Air. Les D.520 livrés ne sont que des machines reconditionnées ou assemblées à partir d'éléments déjà fabriqués.

C'est aussi le cas du Junkers Ju 88A, bombardier dont les forces aériennes françaises ont le plus grand besoin pour libérer le territoire national qui n'est pas sous la juridiction des armées alliées. Seize machines, assemblées de bric et de broc à Toulouse avec des éléments retrouvés sur divers sites, sont livrées avant le 8 mai 1945. En parallèle, le ministère passe le marché 10/44 en date du 2 octobre portant sur la livraison de 67 appareils par les Ateliers aéronautiques de Boulogne (AAB). Ceux-ci sont absorbés par la SNCASE en septembre 1945, date à laquelle le 83ème et dernier Ju 88A est pris en compte par l'armée de l'Air.

Les Allemands ont installé un atelier de Frontreparatur pour Focke-Wulf Fw 190A dans une ancienne carrière à Cravant (Yonne). Après leur départ, les Français y recensent 127 fuselages et 162 voilures en bon état apparent. Il est donc assez tentant de les marier à la bonne centaine de moteurs BMW 801 retrouvés dans des dépôts un peu partout en France, mais surtout dans les grottes de St-Astier (Dordogne). Les Ateliers aéronautiques de Colombes qui prennent en charge la maîtrise d'œuvre, estiment que 125 Fw 190A peuvent être livrés à l'armée de l'Air dans les six mois qui viennent. Les fuselages se présentent en trois versions distinctes, A-4, A-5 et A-8, mais les voilures sont toutes identiques.

L'assemblage commence dès la mi-septembre 1944 sous la dénomination AACr-6 (Ateliers aéronautiques de Cravant), rapidement remplacée par celle de NC-900. Ce n'est pourtant que le 1er mars 1945 que la première machine vole. Les ateliers se heurtent très vite à de nombreuses difficultés. La qualité générale des cellules laisse à désirer. Mani-

Sous l'occupation, le Fieseler Fi 156 est construit par Morane-Saulnier à Puteaux. Après la guerre, sous le nom de Criquet, ce modèle sort en trois versions différentes :

- MS.500 : identique au Fi 156C-7 (moteur Argus As 410) ;
 - MS.501 : moteur en ligne Renault 6Q ;
 - MS.502 : moteur en étoile Salmson 9AB.
- D'autres variantes verront le jour ultérieurement.

En tout, 925 avions neufs sont commandés tant pour l'armée de l'Air que pour l'Aéronautique navale.

Le MS.500 est utilisé pour l'observation et les liaisons. Il reçoit le baptême du feu au-dessus des poches de l'Atlantique et sera par la suite une silhouette familière dans le ciel d'Indochine.

On voit ici un MS.502 du GAEL à Buc, en mars 1946.

Archives Aéro-Journal

festement, ces appareils n'avaient pas été construits pour durer. Il est vrai qu'à l'été 1944, l'espérance de vie moyenne d'un chasseur allemand n'excédait pas trois heures ! Le recyclage hâtif des métaux laisse apparaître des pailles pouvant aller jusqu'à entraîner la rupture d'un longeron sous facteur de charge élevé. Beaucoup de moteurs et de cellules ont été victimes de sabotages de la part des ouvriers français. Très discrets, pour ne pas entraîner de représailles, ces sabotages jouent en fait sur les cotes de tolérance dont l'effet cumulatif peut s'avérer fatal. Ils sont d'ailleurs si discrets que les AACr éprouvent toutes les peines du monde à les déceler.

La lenteur des cadences et le fait que ces appareils soient considérés comme potentiellement dangereux entraînent une réduction de la commande à 65 exemplaires. En octobre, le GC III/5, le célèbre Normandie-Niemen, prend en compte ses six premiers NC-900. L'état-major a en effet prévu de remplacer les Yak-3, qui souffrent du manque de rechanges (et aussi du fait qu'ils n'avaient pas été non plus conçus pour durer), par son ennemi le plus farouche. L'initiative est plutôt mal accueillie par les pilotes du "Neu-Neu" et d'emblée le NC-900 souffre d'un déficit total de sympathie. Il a été d'abord envisagé de créer une quatrième escadrille, mais finalement ce sont les 2ème et 3ème escadrilles qui sont transformées. En tout 14 machines sont livrées au III/5 avant la fin de l'année 1945. Toutefois, dès janvier 1946 survient le premier d'une longue liste d'accidents. Certains sont allés jusqu'à soupçonner les pilotes d'avoir volontairement "crashé" leur appareil pour en être débarrassés plus vite. Quoi qu'il en soit, le NC-900 ne reste que dix-huit mois en service où il accumule les déboires et donne la migraine aux mécanos. Les autres exemplaires sont livrés au CEV de Brétigny. Le NC-900 effectue son dernier vol le 22 juin 1949 à l'occasion d'une prise de vue, d'ailleurs ratée, pour le tournage d'un film.



Alignement de NC-900 du GC III/5 Normandie-Niemen à Toussus-le-Noble vers 1947.
Collection J. Bresson

Du neuf avec du vieux

Pour le gouvernement, il est urgent de relancer la construction aéronautique pour plusieurs raisons. D'abord, cette activité a toujours constitué un secteur de pointe, porteur de progrès. Ensuite il faut rapidement et à tout prix fournir du travail aux 50 000 cadres, techniciens et ouvriers de cette branche pour éviter des licenciements et maintenir la paix sociale à un moment où le Parti communiste et sa centrale syndicale reviennent sur le devant de la scène politique.

Le 2 septembre 1944 est créé le commissariat à l'Air, confié à M. Fernand Grenier, chapeauté une semaine plus tard par un nouveau ministre de l'Air, dont le portefeuille est attribué à un autre communiste, M. Charles Tillon. Aussitôt, ce dernier passe d'importantes commandes aux industriels portant sur un total de 4 926 avions et 8 828 moteurs. Ce plan, dit "plan 1944-1945", n'est pas seulement ambitieux, il est irréaliste : comment imaginer livrer en dix-huit mois une quantité double de celle livrée pendant le même laps de temps entre 1938 et 1940,



L'AAB-1 n° 7 a été livré au GB 1/31 Aunis le 8 mai 1945. Les AAB-1 montés à Boulogne se distinguent des Ju 88A montés à la SNCASE de Toulouse par l'abandon du camouflage de type Luftwaffe et l'application d'une couche uniforme de vert foncé. Comme l'indique son code tactique, il est le 22e et dernier Ju 88 livré au GB 1/31, ce groupe ayant numéroté ses avions dans leur ordre d'affectation.

Collection J. Mutin

avec une main d'œuvre cinq fois inférieure et 15% de surfaces couvertes en moins ?

Les crédits sont alors affectés à deux secteurs diamétralement opposés : la relance de la production commencée sous l'occupation en faveur de la Luftwaffe et le financement de prototypes entièrement nouveaux. Ces deux mesures ne sont pas mieux accueillies l'une que l'autre. Le gouvernement se voit reprocher de gaspiller son budget en faisant fabriquer des avions périmés dont le retard technologique ne fait qu'accentuer celui de nos constructeurs en ne leur permettant pas de progresser. Mais, il se voit aussi reprocher sa politique des prototypes, dont les effets pervers d'une précédente politique identique sont encore bien présents à l'esprit. Dans les années trente, certains avionneurs ont touché beaucoup d'argent pour présenter des prototypes à l'avenir douteux, dont certains n'ont jamais pu être mis au point et dont très peu ont été honorés d'une commande de série. Cette pratique avait incité les constructeurs à privilégier le court terme au détriment des investissements et c'est à nouveau cette crainte qui ressurgit.



En ce qui concerne la production des ex-modèles allemands, la préoccupation du gouvernement est de fournir du travail à une France à genoux. De toute façon, ce ne sont pas des avions de combat et pour le transport, les liaisons ou l'entraînement, il n'est pas indispensable de fabriquer des avions de haute technologie. C'est ainsi que les Arado 396, Fieseler Fi 156, Junkers Ju 52/3m, Messerschmitt Bf 108, Messerschmitt Me 208 et Siebel Si 204 vont trouver leur place au sein de l'armée de l'Air sous la dénomination respective de SIPA S-10, Morane-Saulnier 500 Criquet, AAC-1 Toucan, Nord N-1000 Pingouin, Nord N-1100 Noralpha (puis Ramier) et NC-700 Martinet. D'autres appareils de conception nationale sont également relancés, comme les Bloch 175T (Aéronautique navale), Caudron Goéland et MS.315.

Entre-temps, le ministère de l'Air est supprimé le 21 novembre 1945. L'armée de l'Air dépend désormais de trois ministères distincts : celui des armées, de l'armement (portefeuille confié à M. Tillon) et des travaux publics et des transports.

La crise industrielle

Une véritable manne financière semble promise aux constructeurs qui se lancent dans l'étude et la réalisation de prototypes. L'état passe d'importantes commandes dans le cadre du plan de juillet 1946. Toutefois, celui-ci s'avère trop optimiste et il doit être révisé par deux fois, d'autant que les coûts ne cessent d'augmenter et que l'état-major tergiverse sur le choix de ses programmes. En fait, il n'a pas encore tranché sur la forme que prendra la guerre dans le futur et si les avions de police et de sécurité ont un avenir sûr, celui de l'avion d'attaque au sol SE.2400 Grogard et du bombardier NC.470 reste en balance. En fait, sur les 986 avions en commande en mai 1947, seuls les Dassault Flamant seront construits et livrés.

Cependant, l'industrie aéronautique ne peut survivre sur la seule étude de prototypes. Les embauches massives après la fin de la guerre, les

Pour donner un peu plus de volume aux unités de l'armée de l'Air, les chaînes travaillant sous l'occupation sont remises en route.

C'est ainsi que sous la dénomination d'AAC-1 Toucan, au moins 416 exemplaires du Junkers Ju52/3m sont produits en France.

Ils équipent six groupes de transport et un grand nombre de sections de liaisons tant en métropole qu'outre-mer. Le Ju 52 constituera l'épine dorsale de l'aviation de transport pendant les premières années du conflit indochinois.

On voit ici le n° 21 du GT 1/62 Algérie à Boufarik en 1949.

Archives Aéro-Journal

réalisations de prestige ¹, les trop petites séries, le prix de revient disproportionné des séries d'avions allemands obèrent la rentabilité des sociétés nationales.

Une grave crise menace d'éclater d'autant que les finances de la France sont à sec et que le conflit qui s'intensifie en Indochine pèse sur les maigres crédits de l'armée de l'Air. Au milieu de l'année 1947, la situation devient si grave que le général Piollet, chef d'état-major de l'armée de l'Air, informe son ministre que le stock des rechanges est si bas (il n'existe plus aucune pièce pour les moteurs Rolls-Royce Merlin) qu'il faut s'attendre à un arrêt des vols dans un futur proche. Pour maintenir les Toucan existants en état de vol, le ministre fait arrêter l'assemblage des avions neufs et fait livrer les éléments comme rechanges aux ateliers.

De son côté, le gouvernement envisage de manière très sérieuse la cessation des fabrications d'armement. Les répercussions d'une telle décision seraient si catastrophiques, notamment en matière d'emploi, que le gouvernement change ses plans et pousse l'industrie aéronautique à diversifier sa production dans le domaine civil. La SNCASO se met à fabriquer des réfrigérateurs, des maisons démontables, la SNECMA des bicyclettes, la SNCAN des cuisinières, entre autres... Cette mesure n'est pas une grande réussite et en tout cas insuffisante pour remédier à la crise financière.

Ce sera la Guerre froide qui volera au secours de l'industrie aéronautique française.



Dix Fairey Baracuda III furent livrés à l'armée de l'Air en mars 1948. Ils furent versés à l'escadrille " de liaisons " 56 Vaucluse, qui était en fait une unité dépendant directement du SDECE et chargée des missions " spéciales ". Les qualités ADAC de cet appareil y furent particulièrement appréciées. Les derniers appareils seront retirés du service en août 1954.

Collection Bresson

Le rêve d'indépendance

Il est évident au sortir de la Seconde Guerre mondiale que Hiroshima a changé la donne. Le bombardier stratégique doté de l'arme nucléaire semble désormais en mesure de réaliser le rêve de Douhet : gagner la guerre à lui seul.

L'armée de l'Air émerge du conflit avec seulement deux groupes de bombardiers lourds, déjà anciens et fatigués. Sur le plan financier, il apparaît illusoire de penser à les remplacer par des modèles récents en nombre suffisant pour rendre cette force crédible. Par ailleurs, la France ne possède pas la bombe atomique et elle devra encore l'attendre quelques années. La sagesse veut donc qu'elle se range sous le " parapluie aérien " que les Américains déploient en Europe occidentale, alors que s'accroît la tension entre les États-Unis et l'Union Soviétique.

Or, le bombardement stratégique a toujours été jusqu'ici le cheval de bataille des " indépendantistes ". Puisqu'il lui est dénié par les dures réalités économiques du moment, l'état-major Air redéploie sa stratégie vers la maîtrise de l'air pour affirmer son indépendance vis-à-vis des autres armées. Cette profession de foi fait fi d'un certain nombre de considérations. Ses appareils de combat sont tous de type ancien et d'origine étrangère. Le " Lend-Lease " s'achevant prématurément sur

¹ Le premier avion à réaction français, le SO. Triton, vole le 11 novembre 1946, mais ce n'est qu'un appareil expérimental sans avenir direct.

ordre de Truman, les Français doivent choisir entre payer les avions qu'ils possèdent ou les rendre. Même si Américains et Britanniques font cadeau d'un certain nombre d'appareils, parce qu'ils les considèrent comme périmés, ils présenteront la facture pour les rechanges et les moteurs – une autre coupe dans un budget déjà serré. L'aviation française se trouve donc totalement dépendante de ses alliés qui peuvent à tout moment couper le robinet des rechanges et réduire le potentiel de l'armée de l'Air à néant. Il est manifeste que l'industrie aéronautique française ne sera pas en mesure de proposer des avions de combat performants avant plusieurs années et qu'il faudra à court terme se résoudre à acheter les avions et les licences de construction que nos alliés voudront bien nous vendre. Sur le plan politique, la France est intégrée au dispositif allié, dominé économiquement et militairement par les États-Unis. Bien que les Français aient la mauvaise manie de jouer aux francs-tireurs, leur marge de manœuvre est faible.

C'est dans ce contexte très particulier que le général Bouscat, qui retrouve son poste de chef d'état-major fin février 1946, doit affronter l'hostilité du général Juin. Leur conflit ne date pas d'hier, puisqu'il remonte à l'été 1944, quand Juin, qui venait d'être nommé chef d'état-major de la Défense nationale, avait manifesté sa volonté de remettre en cause l'indépendance des forces aériennes françaises que la Terre avait dû concéder sous la vive pression des Américains. L'armée de Terre avait fait le gros dos jusqu'à la fin des hostilités, mais la situation nouvelle créée par le retour à la paix voit les vieux antagonismes remonter à la surface. Aux exigences de la Terre qui réclame que l'aviation soit mise au service des troupes terrestres, Bouscat réplique qu'en cas de nouveau conflit la France aura à se battre seule le temps que les renforts américains arrivent et que la supériorité aérienne doit être sa principale mission. De manière optimiste, il déclare que les P-47 Thunderbolt peuvent tout aussi bien être employés comme chasseurs-bombardiers et comme avions de supériorité aérienne². C'est faire peu de cas du fait que l'USAAF a renoncé depuis plus d'un an à faire endosser ce rôle au P-47, désormais relégué en seconde ligne et bientôt proposé à l'export aux nations les moins fortunées. C'est aussi occulter le fait que la RAF, l'USAAF et l'US Navy ont déployé d'importants effectifs tant en Europe occidentale qu'en Méditerranée pour parer dans les plus brefs délais à toute menace. De toute évidence, la position de Bouscat est intenable.



Les unités ayant reçu un code tactique allié en 1945 continuèrent à le porter quelque temps, comme on le voit ici.

Alignement du GC 2/4 Lafayette à Coblenz vers 1947.

Collection J. Mutin

Un rapport en forme de guillotine

Ce conflit débouche sur la création d'une commission présidée par le général Guyot qui commence ses consultations en avril 1946. Ce sont deux dogmes qui s'affrontent, mais celui de l'Air ne résiste pas aux réalités économiques et géopolitiques du moment. Le 2 juillet, les conclusions du rapport tombent comme un couperet. L'armée de l'Air n'a pas les moyens de ses ambitions et ne les aura pas avant au moins une décennie. Elle doit donc faire porter son effort de rééquipement sur une force aérienne adaptée aux besoins de la Terre et à ceux du main-

² Paradoxalement aucune unité sur P-47 n'est alors affectée à la défense aérienne du territoire !

tien de l'ordre dans les colonies et doit développer une flotte permettant de transporter rapidement hommes et matériel au gré des besoins. La commission épouse donc les thèses du général Juin et recommande que la protection des territoires d'outre-mer constitue la mission principale de l'Air, ce qui lui permet de balayer la question de la supériorité aérienne et d'occulter celle de l'aviation stratégique.

Cette vassalisation de l'armée de l'Air aux forces terrestres est mal vécue par les principaux responsables de l'Air. Non seulement ce rapport consacre un véritable retour en arrière, mais il place l'Air dans une situation d'assujettissement encore plus étroite qu'en 1939. Le général Bouscat refuse d'entériner ce rapport. Sentant sans doute le coup venir, il a dès avril 1946 lancé ses propres travaux sur une nouvelle doctrine. Remplacé en septembre 1946 par le général Gérardot, il n'en voit pas les conclusions qui sont déposées deux mois plus tard.

Elles n'ont rien de révolutionnaire, l'Air s'entêtant à affirmer que son rôle est à la fois la recherche et le maintien de la supériorité aérienne et la destruction des centres vitaux de l'ennemi, une sorte de doctrine douhetienne remise au goût du jour. Pour accomplir cette mission, l'Air demande une forte croissance de l'industrie aéronautique française, soutenue par une politique énergétique permettant de l'affranchir de la dépendance à ses sources actuelles d'approvisionnement. Cette conception brille par son absurdité, la France ne disposant pas des moyens budgétaires de recréer une 8th Air Force, ni de la technologie pour se doter de l'arme atomique et de son vecteur avant au moins deux décennies. De la guerre qui vient de s'achever, l'Air a tiré comme enseignement que les forces terrestres doivent assumer le rôle primordial et que la victoire ne peut être obtenue que par une totale interdépendance de toutes les armes. Ce qui ne l'empêche pas de refuser de consacrer la majorité de ses forces à la coopération avec les troupes terrestres ni de réclamer un budget à la hauteur de ses visées stratégiques. Si l'éventualité d'une nouvelle guerre mondiale semble écartée pour un moment – bien qu'en la matière, il n'y ait aucune certitude, le rapport estime que les forces armées françaises peuvent être impliquées dans des conflits limités et que, dans ce cas, la recherche de la maîtrise de l'air deviendra une nécessité absolue.



Un Mosquito FB.6 (TE794) du GC 2/6 Normandie-Niemen à Rabat-Salé en 1948. Cette unité prestigieuse ne sera décidément pas gâtée côté matériel...
SHAA

Ce ne sera qu'un combat d'arrière-garde. La démobilisation entreprise après que l'état de guerre a officiellement cessé d'exister en date du 1er juillet 1946, fait chuter les effectifs de manière spectaculaire (de 115 000 à 59 000 en un an). Passe ainsi à la trappe le plan démesuré de 170 000 hommes pour 108 groupes, dont 6 de bombardement lourd, proposé aux Américains par le général De Gaulle et, fait étrange, entériné par eux en 1945. À la mi-46, l'armée de l'Air dispose tout juste du personnel suffisant pour entretenir 26 groupes.

L'année 1946 est donc celle de la cruelle désillusion des dirigeants de l'Air qui, enfermés dans leur tour d'ivoire, n'ont su lire ni le présent ni l'avenir et n'ont rien compris aux réalités économiques d'un pays exsangue, frappé par le rationnement des produits de première nécessité, et qui a plus besoin de lait que de bombardiers stratégiques. Ils n'ont

pas compris non plus que la France, en tant que puissance militaire, n'existe plus face à l'hégémonie américaine, que leur pathétique agitation n'est qu'une tempête dans un verre d'eau et que la place de la France dans le concert des grandes nations n'est qu'un simple strapon-tin arraché de haute lutte par la seule stature du général De Gaulle.

Mais, déjà, dans cet univers instable apparaissent les premières fractures : l'Indochine, puis Madagascar.



AAB-1 (Ju 88A) n°50
EPS 1/81
Sidi-Ahmed, début 1946
Copyright P-A. Tilley

Avec l'aimable autorisation d'Aéro-Éditions International



De Havilland Vampire FB. 5 (VZ 197)
EC 3/4 Flandre
Friedrichshafen, 1950
Copyright P-A. Tilley

Avec l'aimable autorisation d'Aéro-Éditions International



Cet article est extrait du dossier
" **La renaissance de l'armée de l'Air 1945-1950** "
figurant dans Aéro-Journal N° 31 de juin-juillet 2003..