



## BULLETIN D'INFORMATION

Septembre 2016 N°70

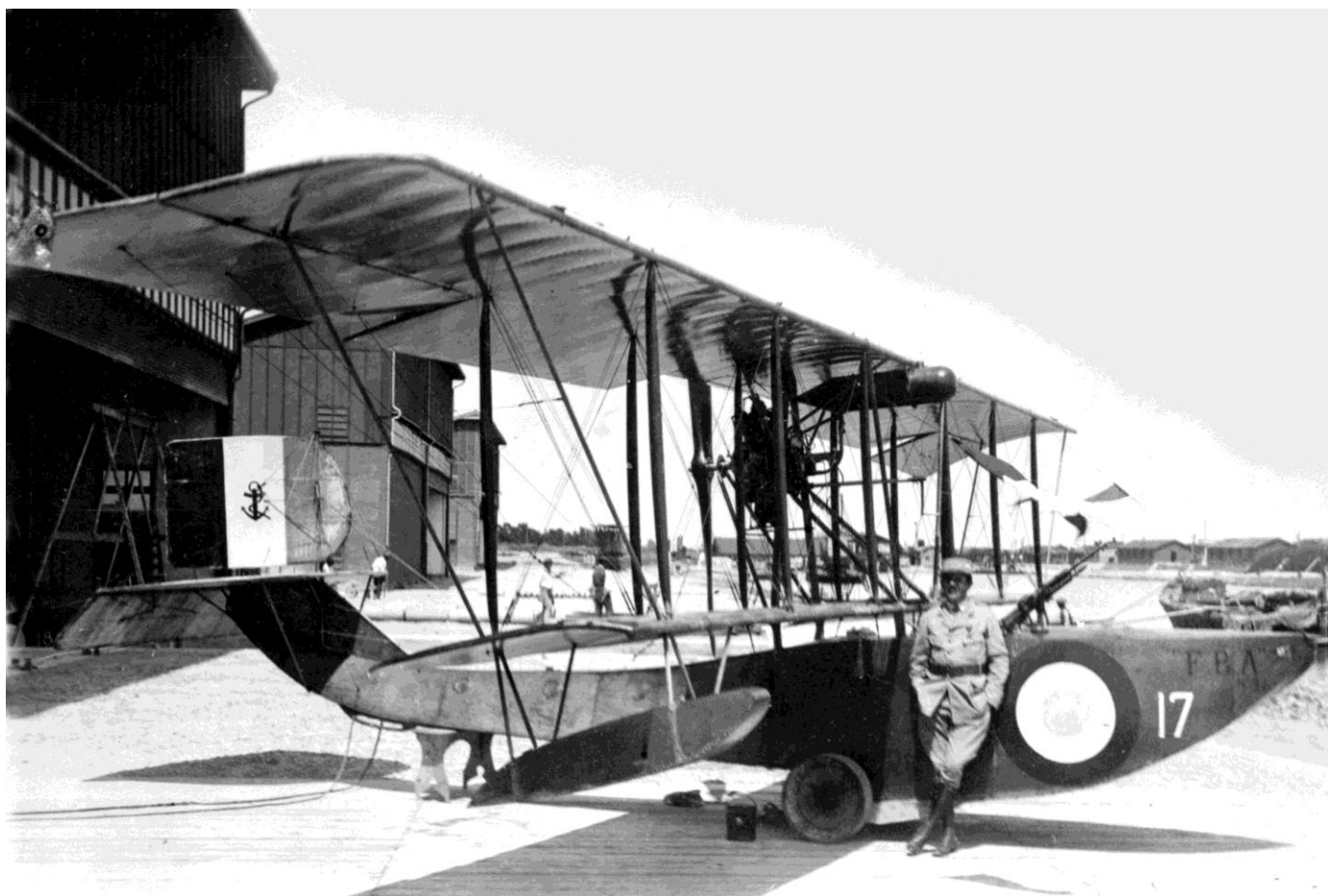
### SOMMAIRE

- L'Aviation Française à Venise (1915-1918) p. 1 à 23
- Vie du CAF p. 24 à 27
- Francesco de Pinedo p. 28 à 31
- Chronique aérophilatélique p. 32



#### **Venise - septembre 1916.**

Personnel du Centre d'Aviation Marine (CAM) et de l'escadrille N392  
De gauche à droite : EV1 Hemery, EV1 E. Hariat, EV1 A. Woltz, LV A. Reynaud,  
S/Lt G.Trouvé, S/Lt Espanet, SM P. Poggi



Venise 1916 - FBA 100 ch « 17 » du Centre d'Aviation Marine (CAM)

# L'AVIATION MILITAIRE FRANÇAISE EN ITALIE PENDANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Par **Fiorenzo LONGHI**  
et **Rinaldo D'AMI**  
(Traduit de l'italien par Yann Jubier)

A mesure que la participation italienne à la Première Guerre Mondiale devenait, au gré des vicissitudes politiques, de plus en plus manifeste, Venise, malgré ses trésors artistiques inestimables, devint la plus importante place forte et la base la plus avancée de notre marine de guerre dans le nord de l'Adriatique. La situation dans laquelle se retrouva cette ville unique au monde fut aussi ambiguë que dangereuse : si d'un côté ses œuvres d'art pouvaient lui éviter les foudres ennemies, de l'autre les bâtiments militaires, les navires rassemblés dans son port, les hangars et les dépôts l'exposaient aussi bien aux attaques provenant de la mer qu'aux bombardements aériens. L'Etat-major de la Marine, en charge de la défense de la ville, était parfaitement conscient du risque énorme auquel s'exposait la ville de Saint-Marc, extrêmement vulnérable à tout point de vue, mais plus particulièrement à d'éventuelles attaques d'avions ennemis contre lesquelles on ne savait comment réagir. Paris, en cette période, était protégée non seulement par une artillerie importante et des mitrailleuses (dont certaines jusque sur la Tour Eiffel), mais également par plusieurs escadrilles d'aéroplanes. Mais que pouvaient faire nos hydravions pour lutter contre les assaillants venus par les airs ?

## AU SECOURS DE VENISE, LA PERLE DE L'ADRIATIQUE

Notre Aviation maritime consistait en effet en un groupe hétéroclite d'appareils. L'escadrille de Venise, qui disposait des meilleurs, alignait trois hydravions de type Borel 1913, deux Curtiss Flying Boat à coque, un Breguet HU3, deux planeurs construits par la Direction des Chantiers Navals de l'Arsenal Maritime, un hydravion trimoteur BR (du nom de son concepteur Bresciani), et enfin quatre Albatros WDD 1914, les plus performant de tous.

Mais aucune de ces machines volantes n'aurait pu, en cas d'alerte, rejoindre les adversaires en altitude. C'est pourquoi l'unique « parapluie défensif » mis en place en toute hâte consista en quelques unités de tireurs d'élite de la Marine armés de fusils M'91 qui, postés sur les terrasses de Venise, devaient s'opposer aux aviateurs habsbourgeois en joignant leur feu à celui des dix batteries d'artillerie adaptées à la défense antiaérienne et déplacées dans les anciens forts et les casernes de la ville. Cependant, ce modeste déploiement de forces « aéronavales », dont les unités de snipers étaient des plus inefficaces, était bien incapable de défendre la place forte de Venise, et encore moins le chantier de dirigeables que la Marine avait construit dès 1911 à Campalto, près de Mestre.

Pour protéger les deux hangars, dont la masse isolée sur la plaine était aussi repérable depuis le ciel que deux cathédrales gothiques dans le désert, la Marine obtint de la part du Regio Esercito (l'Armée Royale, ndt) une escadrille Blériot, la 4<sup>ème</sup>, qui avec ses 5 monoplans biplaces de type XI fut déplacée à Bazzera, non loin de Campalto. Mais les Blériot n'étaient pas en mesure de mener à bien leurs missions défensives car, comme les hydravions, en plus d'un armement inadapté (l'observateur-tireur était armé d'un pistolet automatique Mauser et d'un fusil M '91), ils étaient extrêmement lents : il leur fallait plus de 20 minutes pour atteindre une altitude de 1000 mètres. De surcroît, si les avions autrichiens avaient par malheur décidé de venir bombarder la Reine de l'Adriatique, les seuls avions en mesure de mener des actions de représailles étaient les quatre Albatros, pas assez nombreux pour remplir toutes les tâches qui leur étaient assignées. Qui plus est, le Commandement Suprême italien, quoiqu'il considérât légitime une action de représailles, hésitait à donner son feu vert à une telle entreprise craignant qu'un bombardement de notre part ne touche les populations istriodalmates. Sans parler que l'Autriche aurait sans nul doute utilisé à des fins politiques et comme justification de ses attaques contre Venise la moindre « agression » aérienne italienne.

Notre adversaire dans le ciel, la Marine de guerre impériale et Royale Austro-hongroise, disposait fin mai 1915 de 64 hydravions : 18 à la base de Pola, 4 à Fiume, et 6 à Kumbor (Cattaro) étaient opérationnels ; 16 appareils étaient désarmés ou en réparation ; 20 autres étaient en construction ou en phase d'essai. Trieste n'était pas encore dotée de sa *Seeflugstation*, mais on s'activait pour achever son aménagement. Pour remédier à nos

faiblesses et sauvegarder Venise, le gouvernement italien, par le biais du traité naval secret conclu avec la France en avril 1915, obtint de cette dernière que 3 escadrilles soient envoyées en Italie pour opérer sous les ordres de notre Marine de Guerre.

## L'AVIATION MARITIME FRANCAISE

La première unité française d'aviation maritime composée de trois hydravions biplaces FBA<sup>1</sup> (n° 39, 40, 43) à moteur Gnome 110 ch en provenance de Dunkerque rejoignit Venise le 25 mai 1915 quelques jours avant notre déclaration de guerre. L'unité était placée sous le commandement du lieutenant de vaisseau Antoine Reynaud. Parmi les pilotes figurait l'enseigne de vaisseau Jean-Louis Conneau, bien connu sous le pseudonyme d'André Beaumont des passionnés d'aviation italiens qui se souvenaient de sa victoire dans le raid aérien Paris-Rome en 1911. Ces trois hydravions envoyés par les Français représentaient ce que notre sœur latine avait pu nous envoyer de mieux en cette période dramatique pour elle. Il n'en reste pas moins qu'avec ces appareils, les pilotes français n'étaient pas en mesure d'intercepter d'éventuels adversaires rencontrés en vol. Cependant, les FBA attestaient de la présence française pour protéger Venise, facteur politique, militaire et psychologique de première importance. Heureusement les Autrichiens n'avaient guère mieux à opposer ni à nos hydravions, ni aux *petits moustiques* (sic), surnom donné par les pilotes transalpins aux minuscules hydravions français.

En mai 1915, au début des opérations militaires, les courageux marins aviateurs français volèrent immédiatement avec les nôtres dans une fraternité d'intention non pas rare, mais unique. L'escadrille amie avait établi sa base au fort Sant'Andrea où s'était également installée l'escadrille de l'aviation de Marine italienne. Pour renforcer la maigre « garnison aérienne » de Venise, la Marine française envoya début juin, un second détachement dirigé par l'enseigne de vaisseau Jean Roulier (major de l'Ecole Navale en 1908) avec trois hydravions FBA neufs (n° 54, 55, 56 codés 10, 11, 12) et des pilotes en provenance du centre de Fréjus-Saint Raphaël (EV1 Roulier, SM Paul Poggi et Charles Perron).

Contrairement à l'opinion largement répandue dans la bourgeoisie bien-pensante et dans certains milieux militaires, où régnait l'étrange conviction que contrairement à l'Allemagne, pays protestant, l'Autriche, nation catholique, épargnerait à Venise les horreurs de la guerre, à l'aube du 24 mai trois hydravions ennemis de la base de Pola (les E45, L44, L48) lâchèrent 11 bombes sur la cité lagunaire.

Pour minimiser l'agression, notre presse affirma que les hydravions n'étaient que deux en indiquant, preuve de son ignorance en matière aéronautique, que c'étaient des *Taube*. La leçon qui nous avait été infligée, qui avait certainement laissé de marbre nos braves provinciaux, se répéta dans la nuit du 27 au 28 mai, où trois autres hydravions larguèrent sur Venise une nouvelle cargaison de bombes, effectuant ainsi le premier bombardement aérien nocturne du conflit italo-autrichien. Les Français sur leurs *petits moustiques* (sic) ainsi que les nôtres sur leurs Albatros poursuivirent les avions ennemis, mais leurs efforts furent vains : le combat aérien sur notre théâtre de guerre en était encore à l'âge de pierre.

Le 8 juin, le chantier de Campalto fut attaqué par deux hydravions Lohner. L'un d'eux, le L47, était piloté par le *Linienschiffleutnant* Gottfried von Banfield (qui deviendra l'as de la Marine de guerre impériale et royale Austro-hongroise : 9 victoires homologuées et 11 probables). Les bombes explosèrent à quelques mètres du hangar qui abritait le dirigeable P.4, commandé par le capitaine Giuseppe Valle (futur Chef d'Etat-major de l'Aéronautique Royale), et il s'en fallut de peu pour que notre modeste aérostat ne parte en fumée. Cette fois encore, les aviateurs de « Cecco Beppe » accomplirent leur mission sans souci.

À la fin du mois, les FBA dont les fuselages en acajou arboraient leurs numéros de code peints en blanc entrèrent en action. Le 1<sup>er</sup> juillet 1915, l'EV1 J. Roulier à bord du FBA « 10 » avec le quartier-maître observateur Pierre Giorzo repéra un sous-marin ennemi, piqua jusqu'à une

---

<sup>1</sup> La société F.B.A. (Franco-British Aviation) fondée en 1914 par l'ingénieur français Louis Schreck fut le plus important constructeur d'hydravions durant la première guerre mondiale. Le Lohner L autrichien était une copie du FBA type C. La société F.B.A disparut en 1934.

quinzaine de mètres des flots et largua deux bombes à proximité de sa tourelle. L'U-Boot U-11 endommagé put s'échapper en plongeant précipitamment.

Début août, deux appareils français furent transférés à Grado qui formait, avec l'îlot de Gorgo, l'avant-poste de notre aviation. La Marine de guerre impériale et royale Austro-hongroise et la nôtre se trouvaient alors si proches l'une de l'autre, que par temps clair les adversaires pouvaient s'observer mutuellement à la longue-vue : ils n'étaient séparés que d'une dizaine de minutes de vol !

Le 7 août 1915, le *Tenente dei Lancieri di Novara* Gabriele D'Annunzio, observateur pour l'occasion sur l'hydravion Albatros piloté par le *Tenente di Vascello* Giuseppe Miraglia lança sur Trieste des messages destinés à la population italienne. Le poète-soldat entama avec ce vol sa féconde activité de « facteur patriote ». Il était accompagné par l'Albatros piloté par le *Tenente di Vascello* Luigi Bologna avec comme observateur-mitrailleur le matelot torpilleur 2<sup>ème</sup> classe Paolicchi. Sur les deux appareils, le nouveau moteur Isotta Fraschini de 150 ch avait depuis peu remplacé le Mercedes 100 ch d'origine. Les FBA « 10 » de l'EV1 Roulier et « 12 » du SM Perron escortèrent les deux Albatros.



1916 - FBA 100 ch n°54 codé 10 du Centre d'Aviation Marine (SM Jules Duclos debout)

Le 16 août, un FBA capota et fut détruit lors de l'amerrissage. Le 16 octobre, un deuxième accident réduisit à quatre le nombre d'appareils du petit contingent allié. Mais les aviateurs continuèrent à parcourir les cieux de l'Adriatique. Le SM Perron effectua de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardement sur les côtes istrio-dalmates : le 22 octobre, avec l'autre FBA de Grado, il escorta trois Albatros italiens au-dessus de Trieste ; le 24 il effectua une mission similaire avec les Albatros en direction de Miramare ; et le 25 il sillonna encore le ciel de Trieste, attisant la fureur de la défense anti-aérienne adverse qui toucha sa coque en plusieurs points, heureusement non vitaux.

Le 26 octobre, les appareils autrichiens bombardèrent à nouveau Venise. Les mois les plus froids et venteux arrivèrent, la mer agitée ne permettait plus aux hydravions de décoller ; mais à la moindre éclaircie et dès que les vagues se calmaient, le ronflement des moteurs annonçait une nouvelle mission des intrépides *matelots*. L'aviation ennemie continuait à bombarder nos villes sans répit : Brescia, Vérone et Vicence subirent des dommages considérables et on dénombra de nombreuses victimes. Mais aucune mesure de représailles ne fut prise. Le 18 janvier 1916, le SM Perron, parti de Grado pour un vol de reconnaissance, aperçut au large trois dragueurs de mines ennemis, fondit sur eux et les mitrilla à une centaine de mètres de hauteur. À son retour, on ne dénombra pas moins de 16 impacts de balles autrichiennes dans

les ailes et sur le fuselage de son FBA. Vers la fin du mois, alors que le commandement de la base de Gorgo était sur le point d'être assuré par le *Tenente di Vascello* Bologna, il y avait sur l'île trois hydravions italiens Lohner-Macchi « L »1 (copies italiennes du Lohner autrichien). A peine l'officier venait-il de descendre de son appareil que soudain, volant à très basse altitude, surgirent des hydravions autrichiens. Leurs bombes, larguées sur l'unique hangar, détruisirent les trois aéroplanes n'épargnant que celui de Bologna. Par bonheur, les deux FBA de Grado et le « L »1 restant purent assurer le fonctionnement de la base et exécuter les missions ordonnées par le Commandement en Chef de la place.

En mars arriva à Venise un nouvel officier de la Marine Française, l'enseigne de vaisseau André Vaugeois qui se révéla très vite un pilote habile et courageux. Le 17 avril, lors d'une reconnaissance dans le golfe de Trieste, Vaugeois essuya les attaques de cinq hydravions ennemis. Pris au piège, le Français résista comme il put jusqu'à ce que son réservoir touché, il soit contraint d'amerrir. Les Autrichiens se précipitèrent pour mitrailler son FBA immobilisé et ballotté par les flots. L'officier, qui était blessé, et son observateur, furent sauvés par l'intervention d'un contre-torpilleur italien. Durement éprouvé, le Centre d'Aviation Marine (CAM) reçut en renfort de la base aérienne de Corfou deux hydravions Donnet-Denhaut à moteur Canton-Unné de 160 ch.

Le 6 (ou le 4 ?) mai, les hangars de la station de Venise, un dépôt de matériel et un appareil *DD* furent détruits par un incendie. La capacité du détachement allié se trouva réduite à deux avions à Grado et trois à Venise.

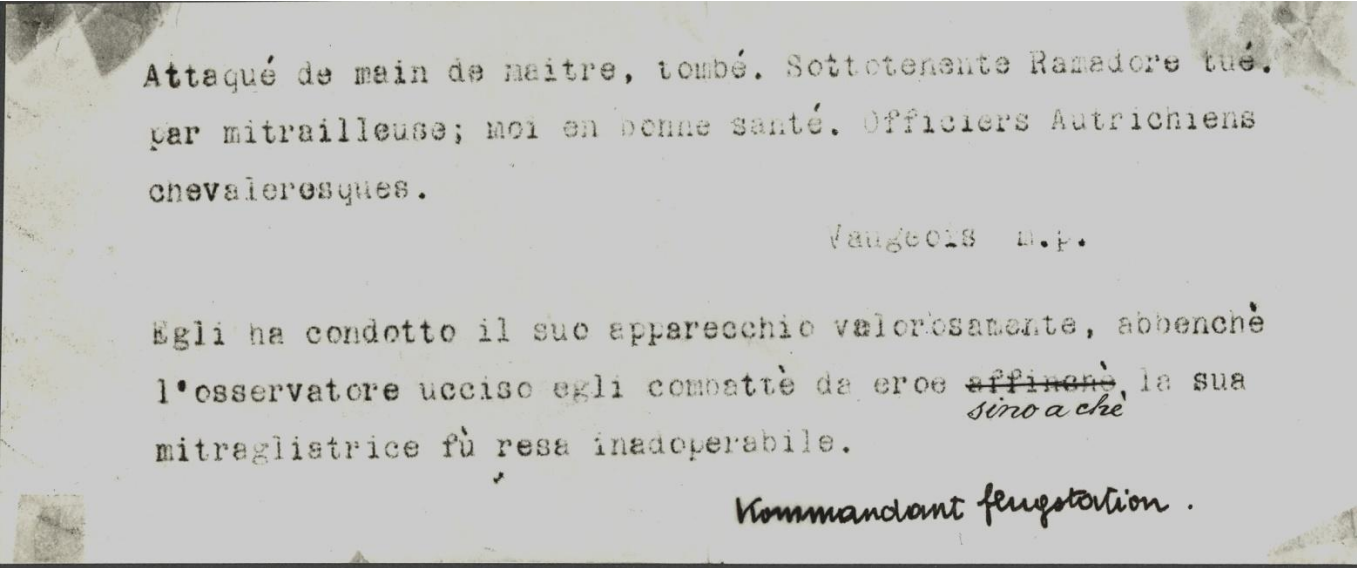
Le 23 juillet 1916, l'EV1 Vaugeois fit partie du groupe d'appareils italiens et français qui bombardèrent la *Seeflugstation* de Parenzo. L'après-midi du même jour, il fut chargé d'une mission de reconnaissance sur Pirano et Capodistria. De longues heures plus tard, celui-ci n'étant pas rentré à la base, on lança des recherches nocturnes. Contre-torpilleurs, vedettes et canots se déployèrent dans le golfe de Trieste. Le 24 à l'aube, on envoya en reconnaissance depuis Gorgo le Lohner-Macchi L140 du *Guardiamarina* pilote Silvio Montanarella et du *Volontario Motonauta* observateur Romano Manzutto. Banfield, arrivé de bonne heure sur son Lohner L16 pour lancer sur nos lignes un message annonçant le sort de Vaugeois et Ramadore, ne laissa pas échapper cette proie facile. La première rafale de la *Schwarzlose* manqua de peu les deux italiens, mais entailla l'hélice, endommagea le moteur et les empennages de queue de leur hydravion.



L'hydravion Lohner L 16 du *Linienschiffleutnant* Gottfried von Banfield

Harcelé par les tirs ennemis, qui avaient perforé le radiateur et enfoncé un cylindre, Montanarella vira en direction de Grado pour échapper aux rafales meurtrières. Tant bien que mal, le L140 put se rapprocher suffisamment de la base pour dissuader Banfield de poursuivre son attaque. Lors

de l'amerrissage forcé, le biplan criblé de balles fut pratiquement détruit, mais les deux aviateurs se sortirent sains et saufs de cette aventure dramatique<sup>2</sup>. Quelques heures plus tard, on trouva à Corbatta un message du commandant de la base d'hydravions de Trieste, le *Linienschiffleutnant* G. von Banfield adressé au commandant de l'escadrille de Grado :



Attaqué de main de maître, tombé. Sottotenente Ramadore tué.  
par mitrailleuse; moi en bonne santé. Officiers Autrichiens  
chevaleresques.

Vaugeois M.P.

Egli ha condotto il suo apparecchio valorosamente, abbenché  
l'osservatore ucciso egli combattè da eroe ~~affinon~~ <sup>sino a che</sup> la sua  
mitragliatrice fù resa inadoperabile.

Commandant Flugstation .

Message de G. von Banfield, lancé sur la station d'hydravions de Grado. Il était contenu dans un long sac de toile blanche lesté par un tube rempli de sable (Coll. F.L.)

Traduction du texte en italien : « *Il a courageusement piloté son appareil, malgré la mort de son observateur, il a combattu en héros jusqu'à ce que sa mitrailleuse soit mise hors d'état* ».

Le courageux Vaugeois, décoré de l'ordre des «SS. Maurizio e Lazzaro » pour cette action, indiquait par les mots « *main de maître* » que son assaillant était l'as Banfield. Mais le message contenait également la nouvelle tragique de la mort du *Sottotenente* Ramadore. Celui-ci était en réalité un jeune « irrédent »<sup>2</sup> (dissident) natif de Capodistria, Ernesto Gramaticopulo qui avait rejoint l'Italie lorsque la guerre avait éclaté. Gramaticopulo avait été promu au grade de *Volontario Motonauta* pour sa connaissance des côtes istriennes et fut toujours d'une grande utilité à bord des canots et comme observateur à bord des aéroplanes. Le compagnon de vol de Vaugeois avait été touché à la tête alors qu'il rechargeait la mitrailleuse du FBA « 12 ». Le pilote français n'avait pas eu d'autre choix que d'amerrir et de se rendre.

Le *Tenente di Vascello* Bologna répondit immédiatement en ces termes au commandant de la station d'hydravions de Trieste : « *Je remercie votre Excellence pour sa communication chevaleresque concernant le sort de nos valeureux aviateurs. Commandant Escadrille Hydravions* ». Au lieu de s'en tenir à l'habituelle sobriété de langage des militaires en ces circonstances, le texte de Bologna surprend par sa déférence. Qualifier de « *chevaleresque* » la conduite de Banfield, qui avec un appareil techniquement supérieur venait de nous infliger deux pertes, et avec la complaisance du vainqueur se permettait de confirmer par sa fameuse « *main de maître* » combien il était imbu de sa supériorité, était parfaitement ridicule. Comment se fait-il qu'un baron autrichien aussi « *chevaleresque* » que lui ne jugea pas utile d'envoyer un message d'excuses lorsque ses aviateurs, au lieu de toucher l'Arsenal le port de Venise et les casernes, détruisirent les habitations civiles provoquant d'importantes pertes parmi les civils innocents, ou quand ils bombardèrent basiliques et hôpitaux ? Mais il est bien difficile de trouver, parmi les militaires, quelqu'un qui soit au moins doté du sens de l'humour... Il reste pour nous consoler, que cet épisode qui fut suivi de bien d'autres, donna lieu à un véritable échange de courrier par avion entre les deux belligérants. Entretemps, la Marine Française envoya un

---

2- Cet épisode a été raconté par le Général d'Aviation Romano Manzutto, qui fut l'aide de camp de Gabriele d'Annunzio jusqu'en 1936. Manzutto faisait alors partie de la 1<sup>ère</sup> escadrille d'hydravions de Grado (Gorgo) avec le grade de *Volontario Motonauta*. Le Général Manzutto, de même que le pauvre Ramadore, était un « irrédent » (dissident), étant né en Istrie occupée par l'Autriche. Si ces italiens de naissance, mais citoyens autrichiens de fait, étaient capturés, ils risquaient d'être condamnés à la pendaison car, engagés dans l'armée italienne, ils étaient considérés comme des traîtres à l'Empire habsbourgeois.

nouveau contingent d'appareils, six hydravions FBA type H équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 150 ch. Ces appareils, de dimensions plus importantes que les précédents, avaient trois places : une pour le mitrailleur à la proue et, juste derrière, deux places côte à côte pour le pilote et l'observateur. La mitrailleuse installée à l'avant avait un rayon de tir de 180°. Les H furent les meilleurs hydravions du CAM. Ils furent toujours utilisés en opération par un équipage à deux seulement, pilote et observateur.



**Venise 1916 FBA n°319 2.H 150 ch du CAM - QM M.Coste & Mt P.Poggi**

Le 15 août 1916, le commandement italien lança un raid de bombardement sur Trieste. Cinq Lohner-Macchi L1 et deux FBA H français décollèrent de Grado sous la protection de quatre Nieuport 11 « *Bébé* » de l'escadrille française du Lido. Arrivé sur l'objectif, le FBA H n°310 du second maître pilote Jules Duclos et du quartier-maître observateur Le Mée venait de larguer ses bombes quand il fut mitraillé par l'inévitable Banfield sur son Lohner L16, et obligé d'amerrir. L'appareil fut récupéré et remorqué par un de nos torpilleurs jusqu'au port de Grado. Quelques instants plus tard, Banfield piqua sur le FBA H n°308 de l'EV1 Jean Roulier et du quartier-maître mécanicien Auguste Costerousse qui observaient les effets de leurs bombes. S'étant approché par l'arrière à moins de 50 mètres, l'autrichien fit feu : Roulier mortellement touché, l'hydravion descendit en vrille et s'abîma en mer. Un torpilleur de la Regia Marina se rendit malgré les tirs de l'artillerie côtière à l'endroit où le FBA avait coulé et récupéra le corps de Roulier qui flottait à la surface, mais celui de Costerousse avait disparu.

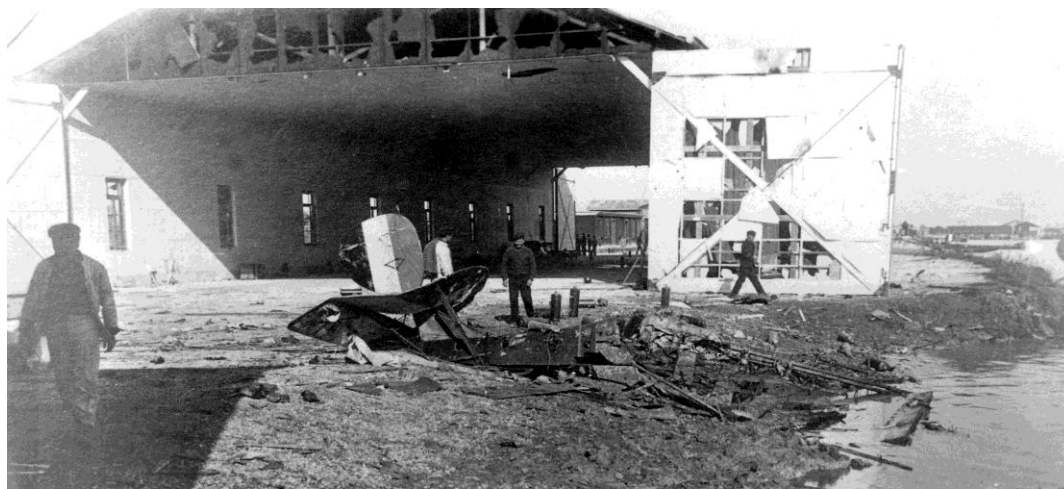


15 août 1916 : A gauche l'EV1 Jean Roulier inspecte son FBA 150 ch n°308 avant son dernier vol. A droite le FBA n° 308 de Roulier et Costerousse abattu.



L'enseigne de vaisseau André Woltz arriva mi-août à Sant'Andrea. Le 13 septembre 1916, il participa à bord du FBA n°310 piloté par Duclos et aux cotés de 11 hydravions italiens des bases de Gorgo et Sant'Andrea au bombardement de la *Seeflugstation* de Parenzo. Woltz, une fois encore avec Duclos et accompagné de deux FBA et de trois hydravions de notre Marine, bombarda Pola le 16 octobre. Au cours de cette opération, l'appareil de Woltz fut attaqué par un avion de type nouveau, avec une mâture semblable à celle des SVA, peut-être le fameux A11, un hydravion de chasse construit spécialement pour l'as Banfield et souvent utilisé par ce dernier pour intercepter nos bombardiers. Les actions du CAM se succédaient avec une intensité toujours croissante.

Le 31 octobre 1916, un drame endeuilla l'escadrille : une bombe se détacha du FBA H n°321 que l'on préparait pour une mission sur la jetée. La terrible déflagration qui s'ensuivit fit 19 morts, dont quatre marins italiens. Parmi les victimes se trouvaient deux officiers français, le commandant du CAM, le LV Antoine Reynaud et l'EV Emile Hariat. Le commandant français connut ainsi le même sort que son homologue italien et ami personnel, le *Tenente di Vascello* Miraglia, mort accidentellement en novembre 1915.



Le bombardement des hangars ennemis de Parenzo se répéta le 17 novembre : Woltz, dont l'appareil était accompagné de celui piloté par le second maître mécanicien Eugène Le Guennec, affronta un hydravion ennemi qui, après un combat acharné, tomba en mer. Il s'agit très probablement du Lohner L115 de la station de Parenzo, piloté par l'enseigne Franz Hrazdira avec à son bord comme observateur le sous-lieutenant de vaisseau Theodor Poll, si l'on en croit les documents autrichiens de l'époque. Désormais, les marins français pouvaient aussi se targuer d'une victoire aérienne.

L'hiver arriva et il ne restait à Sant'Andrea que cinq hydravions français : quatre FBA H et un vétuste Donnet-Denhaut. Le 30 novembre, l'EV Woltz conduisit deux FBA H bombardier Pola. Le lendemain, avec les mêmes moyens, il survola Trieste. Les « *matelots de l'air* » touchèrent le port en dépit du feu nourri des batteries antiaériennes.

Le nouvel an arriva et la combativité des aviateurs de la Marine française était intacte. Le 11 janvier 1917, deux FBA et quatre Lohner-Macchi italiens bombardèrent Pola. Au retour, les FBA aperçurent et mitraillèrent un contre-torpilleur ennemi. Le 11 février 1917, le commandant italien de la base de Venise, le *Tenente di Vascello* Giuseppe Garassini-Garbarino fut mortellement blessé au cours du combat aérien opposant des hydravions italiens et autrichiens.

Promu au grade de lieutenant de vaisseau, Woltz assura le commandement de l'escadrille qui se composait de sept pilotes et d'autant d'observateurs. Les deux FBA de la section de Grado vinrent s'ajouter aux deux appareils de Sant'Andrea vers la fin février. Pour redonner du sang neuf à ce détachement durement éprouvé, d'autres FBA H furent envoyés de France et les opérations reprirent avec encore plus d'ardeur.

Désormais, en plus des rubans de la campagne en cours et des décorations de leur pays sur la poitrine, la quasi-totalité des « *matelots du ciel* » portaient également les rubans bleus des décorations italiennes de la Valeur Militaire. Certains d'entre eux portaient aussi sur le haut de la manche droite l'insigne attestant d'une blessure de guerre.

Les événements dramatiques survenus au cours de la journée du 17 avril 1917 (cf. page 14) ne trouvent que peu de comparaisons dans les annales de la guerre aérienne qui s'est déroulée dans le secteur du Haut Adriatique. C'est par la reconstitution des événements en question, fondée sur des documents incontestables publiés en 1925 par le Bureau du Chef d'État-Major de la Regia Marina et grâce à des informations supplémentaires fournies par des sources officielles françaises que l'on a pu connaître les circonstances de la triste fin du lieutenant de vaisseau Woltz - promu à ce grade un mois avant sa disparition tragique - et du quartier-maître Maurice Coste, tous deux disparus en mer pendant un orage aussi terrible que soudain alors qu'ils volaient à bord du FBA n°384 codé H.4. Les deux aviateurs furent les deux derniers morts pour la patrie du *Centre Aviation Marine* (CAM) de Venise. Quelques jours plus tard, le dernier Donnet-Denhaut de l'escadrille fut détruit à la suite d'un amerrissage d'urgence sur un banc de sable de la lagune. Le pilote et l'observateur furent sérieusement blessés dans l'accident et ne furent pas remplacés.

En deux années de guerre, le CAM avait été saigné à blanc : tous les officiers étaient morts, à deux exceptions près, l'effectif du détachement était tombé à seulement quatre pilotes et quatre observateurs. Le Commandement en Chef de la Marine française décida la dissolution de l'unité car désormais l'Aviation de Marine italienne – dont le développement quantitatif et qualitatif lui permettait de faire front toute seule aux forces adverses – n'avait plus besoin de l'aide française. Avant de faire leurs adieux à Venise, les marins-aviateurs de la République effectuèrent un dernier baroud d'honneur contre leurs vieux ennemis dans la nuit du 3 au 4 juin après une énième attaque aérienne nocturne contre nos côtes. Ils reçurent l'ordre du Commandement de la place-forte d'effectuer une mission de représailles sur Trieste en compagnie de deux de nos hydravions.

Les noms des équipages qui s'envolèrent par cette nuit d'été, le second-maître mécanicien pilote Jules Duclos avec le quartier-maître mécanicien observateur Jaouen sur le FBA H.3, le second maître pilote Eugène Le Guennec avec le quartier-maître mécanicien observateur Lescut sur le FBA H.7, et enfin le quartier-maître pilote Giorzo associé au quartier-maître mécanicien observateur Barat mériteraient d'être écrits en lettre d'or.

Une heure avait à peine sonné quand les trois appareils arrivèrent dans le ciel de Trieste. Aussitôt pris dans les faisceaux des projecteurs et soumis au terrible feu de l'artillerie anti-aérienne Le Guennec descendit de 1500 à 300 mètres d'altitude et, ignorant les explosions, se dirigea vers le chantier des Lloyds sur lequel il déversa six bombes. Descendu à 50 mètres seulement dans la rade de Trieste, Le Guennec exécuta un bref tour au large, remonta à 100 mètres et fonda à pleins gaz sur les réflecteurs placés sur la pointe méridionale de Trieste en les mitraillant à plusieurs reprises. Les deux autres FBA touchèrent les chantiers navals de Muggia avec leurs bombes, provoquant un incendie. La mission du CAM prit fin cette nuit-là.

Les marins français quittèrent Venise le 27 juin 1917 en laissant au cimetière San Michèle 18 de leurs hommes dont leur commandant et 3 disparus dans l'Adriatique.

## **LES ESCADRILLES FRANÇAISES DE CHASSE DU LIDO A VENISE**

L'efficacité du Centre Aviation Maritime de Venise (désigné sous le nom de « Stazione Navale Francese di Venezia » dans la documentation historique officielle) s'améliora avec l'arrivée des premiers avions de chasse terrestres destinés à ce secteur de notre front.

Les appareils, trois Nieuport 10 biplaces (également appelés 18 mètres, comme la superficie des ailes en m<sup>2</sup>), équipés d'un moteur *Le Rhône* de 80 ch pouvaient atteindre une vitesse de 140 km/h. Ces avions constituèrent l'embryon de la nouvelle escadrille N 92/I (I pour Italie).

Un hangar de type Bessoneau érigé dans la zone herbeuse de San Nicolò al Lido de Venise, quelques baraquements en bois pour les mécaniciens, les pièces de rechange et le dépôt de carburant formèrent la base des chasseurs. Le commandant de l'escadrille, le capitaine Marcel de Chalonge, et ses officiers prirent leurs quartiers à l'hôtel Excelsior sur le Lido, les sous-officiers étant hébergés dans un hôtel plus modeste. L'un des trois pilotes était le sous-lieutenant Georges Marcel Lachmann qui resta à Venise jusqu'à fin février 1916 avant d'être transféré sur le front occidental où il remporta neuf victoires, ce qui lui valut le titre d'As.

Gabriele d'Annunzio, répondant comme toujours présent, fut un des premiers personnages italiens à rendre hommage au groupe d'officiers alliés qui tombèrent immédiatement sous le charme de sa conversation brillante et de sa personnalité fascinante.

Pour redonner du courage à la population vénitienne et la convaincre de la ferme intention des Français de protéger Venise, les trois Nieuport furent immédiatement remontés, et le 8 juillet, deux jours seulement après leur arrivée, deux d'entre eux (le troisième n'ayant pas pu décoller par suite de pannes de moteur) survolèrent la ville pour lancer des tracts exhortant à l'*Entente*.

Les vénitiens, qui avaient appris la nouvelle de l'arrivée des « puissants avions » en lisant les affiches collées sur les murs par la municipalité, lancèrent en direction des ailes graciles sur lesquelles étaient peintes les cocardes bleu-blanc-rouge leurs canotiers, leurs chapeaux mous, leurs bonnets et leurs mouchoirs en signe de bienvenue aux cris de « Vive la France ! ». Mais il est probable que le soir même, à l'heure du black-out et du couvre-feu, nombre d'entre eux se laissèrent gagner - avec cette inévitable peur de nouvelles attaques ennemies - par cet habituel scepticisme tellement constitutif de ce pays. « *M'étonnerait qu'ils changent grand-chose, ces coucous-là !* » ont-ils dû se dire, en secouant la tête et en faisant le signe de croix avant de se coucher. Et sur ce commentaire goldonien, avec un sourire incrédule et goguenard, ils s'endormirent.

Mais le scepticisme naturel des citoyens de la Sérénissime aurait été encore plus fort, s'ils avaient pu imaginer l'ampleur des difficultés que les aviateurs de chasse devaient affronter pour abattre en vol les avions ennemis. Ils considéraient que les combats aériens ne différaient en rien des tableaux en couleurs de l'hebdomadaire « *La Domenica del Corriere* » où les intrépides pilotes moustachus, fièrement représentés debout dans leur carlingue par ce brave Beltrame (*illustrateur de la couverture du magazine, ndt*) une main énergiquement accrochée au pare-brise, brandissaient l'autre armée d'un revolver en direction de l'infâme Aviatik avant de le descendre en flammes...

Les Nieuport étaient de deux types : le premier avec le mitrailleur assis devant le pilote, le deuxième avec le mitrailleur assis à l'arrière. Dans les deux cas, se porter à l'altitude de l'adversaire, manœuvrer pour se rapprocher de lui, trouver l'angle le plus efficace pour viser, se mettre à moins de cent mètres de distance, viser, tirer avec les vibrations et les soubresauts imprimés au petit avion par le moteur rotatif - sans parler des secousses et des soubresauts provoqués par les courants aériens et les remous de l'hélice de l'avion ennemi - constituait un exploit digne, et c'est peu dire, d'un héros tout droit sorti de l'imagination de Salgari. Et c'est pourtant ainsi que la plupart des grands chasseurs de la Première Guerre Mondiale firent leurs premières armes. C'est sans doute un Nieuport de Venise qui se lança le 12 juillet, dans le ciel de Duino à la poursuite du Lohner autrichien L57 piloté par Banfield, secondé par le sous-lieutenant Seebauer : le combat n'eut ni vainqueur ni vaincu, mais les deux aviateurs de la monarchie danubienne ont dû être très impressionnés de se voir attaqués par un avion d'un type nouveau, très rapide et tirant avec une mitrailleuse lourde.

Le 15 août, l'escadrille N 92/I, désormais au complet tant au niveau de l'effectif que des moyens, divisa ses forces en deux : deux sections (6 avions) furent affectées à la défense permanente de la ville, les deux autres furent transférées à Bazzera (Mestre) dans le même camp que la 4<sup>ème</sup> escadrille de Blériot XI. Le Commandement en chef du Département de la Regia Marina, dont la responsabilité s'étendait à toutes les forces aéronavales de la place forte, était obsédé par le problème de la défense du Chantier Dirigeables, un des objectifs déjà pris pour cible par l'aviation maritime ennemie. Il est possible que le transfert de six chasseurs français à proximité du Chantier ait au moins servi à tranquilliser nos amiraux aux abois, même si cela n'avait pas fait disparaître la menace de raids nocturnes.

Le 8 septembre, les douze Nieuport du Lido passèrent sous les ordres du Commandement en chef de la place forte de Venise. Cette affectation à Bazzera ne plut guère aux aviateurs français qui se plaignaient des moustiques « il y a trop de moustiques, ici... », mais aussi des logements de Mestre, pas à la hauteur de ceux du Lido, mais « *c'était la guerre* ».

Suite à un ordre du Commandement Suprême italien selon lequel toutes les escadrilles de Blériot XI devaient être dissoutes, la 4<sup>ème</sup> quitta le camp de Bazzera. Dépassés, les Blériot ne pouvaient plus accomplir les tâches qui leur étaient confiées au début de la guerre et furent

éloignés du théâtre des opérations. On renvoya les équipages de ces unités sur les bancs de l'école pour suivre des cours de remise à niveau sur les nouveaux types d'avions et c'est ainsi que la plupart des vieux pilotes obtinrent leur brevet sur les trimoteurs Caproni.

Les chasseurs français volaient tous les jours depuis Bazzera au-dessus de Venise et ses alentours. Parfois, toute une section était envoyée pour escorter nos Albatros et les FBA français se dirigeant vers les côtes istriennes ; mais des ordres parvinrent qui n'autorisaient plus les Nieuport à s'éloigner en mer au-delà d'un rayon de 45 km de la base par crainte de perdre un appareil en mer. C'est pourquoi il y eut très peu de missions d'escorte en 1915. Les alertes, en revanche, ne faiblirent pas et les Nieuport de Bazzera comme de Venise décollèrent souvent pour barrer la route aux intrus. Le 18 novembre 1915, un FBA français et deux chasseurs du Lido s'envolèrent pour s'opposer à l'arrivée de six hydravions signalés par radiotélégraphie par un de nos navires au large des côtes. Ce jour-là, les Nieuport ne purent se mesurer aux Lohner autrichiens dont l'objectif était Grado, au-delà de leur rayon d'action autorisé. Mais les vols des chasseurs ne furent infructueux qu'en apparence car leur présence conduisit le Commandement de l'Aviation de Marine autrichienne à réduire son activité aérienne au-dessus de Venise et à l'intensifier en revanche au-dessus des autres villes voisines sur la côte.

A la grande joie des équipages français, l'escadrille N 92/I fut contrainte de rappeler au Lido la section de Bazzera en décembre 1915 en raison des pluies hivernales qui rendaient le terrain impraticable. Les conditions atmosphériques de la saison - bancs de brouillard, brumes épaisses - se chargeaient de protéger la ville de Saint-Marc contre les attaques aériennes. De plus, les aviateurs autrichiens, à cause de la « bora » (vent de la mer Adriatique, ndt), subirent plusieurs accidents, et pendant des semaines leur activité fut pratiquement nulle. A San Nicolò durant l'hiver 1915-1916, les français furent actifs : comme en France, les Nieuport 10 biplaces furent transformés en monoplaces, une importante amélioration technique qui permit aux pilotes de tirer frontalement avec la mitrailleuse placée sur l'aile supérieure, mais loin du plan de rotation de l'hélice. On remplaça le vieux moteur *Le Rhône* sur la plupart des *Nieuport 10* par un *Clerget* 110 ch plus puissant qui leur permit d'atteindre 150 km/h. Dès que le temps le permettait, les chasseurs s'entraînaient au tir à la mitrailleuse sur des cibles disséminées sur les plages du littoral. Les chasseurs se livrèrent à des exercices de duels pour améliorer leurs techniques de combat. L'escadrille N 92/I se transforma en une véritable machine de guerre.

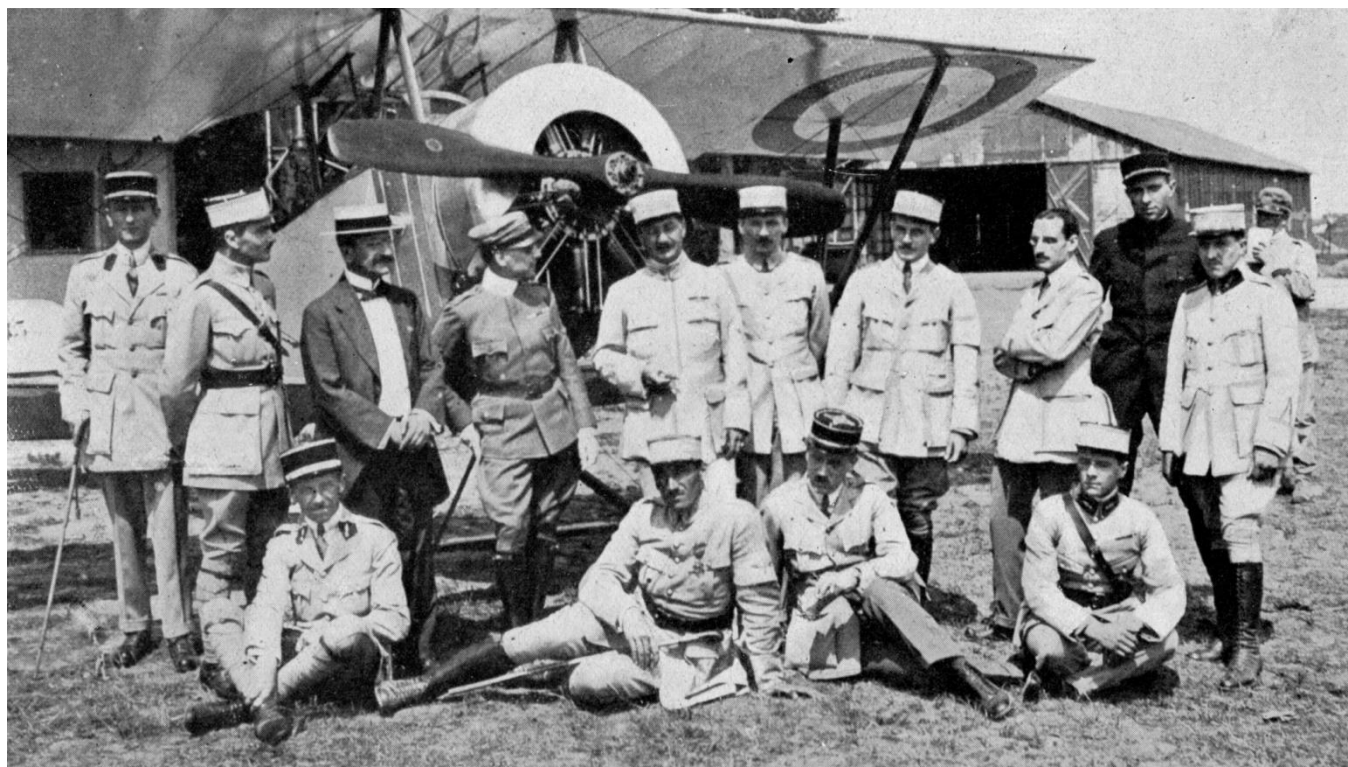
L'activité ennemie reprit avec le retour de la belle saison et le capitaine de Chalonge usa de toute son influence pour lever l'interdiction qui limitait l'action de ses pilotes. Début mars, les Nieuport furent autorisés à voler plus loin au dessus de la mer, suivant des routes préétablies, surveillant la côte et participant aux missions de reconnaissance et de bombardement des FBA et des rares Lohner-Macchi de la base de Sant'Andrea.

En juin 1916, après 10 mois de guerre, l'escadrille prit le nom d'escadrille N 392. Le commandant de la nouvelle unité, le capitaine de Chalonge célébra l'événement par un cocktail auquel fut convié tout le personnel de l'escadrille, y compris les simples soldats. Les pilotes du CAM furent invités, ainsi que des officiers italiens de l'aviation de Marine. Le Consul de France à Venise prononça un bref discours appelant à la fraternité franco-italienne.

Quelque temps avant le changement de numéro de l'escadrille, de nouveaux avions avaient été livrés de France : des monoplaces de chasse Nieuport 11 BB, plus connus sous le nom de « Bébé » en raison de leurs dimensions réduites.

L'ordre du jour de l'Armée Française mentionna pour la première fois les chasseurs du Lido pour une action accomplie le 23 juin 1916 : un traquenard tendu au *linienschiffleutnant* Gottfried von Banfield qui terrorisait le ciel de Trieste sur son hydravion de chasse Lohner L16. Le Lohner-Macchi L1 N°190, piloté par le Sottocapo Minciotti accompagné du Motonauta Manzutto (observateur) volant près du rivage, servit d'appât. Quand Banfield chercha à l'intercepter, l'italien fit demi-tour vers le large : des vedettes rapides firent un barrage de DCA, et plusieurs Nieuport lui tombèrent dessus : l'un piloté par le lieutenant Chambrière, l'autre un biplace piloté par le lieutenant René Robert avec le lieutenant Jean-Pierre Romeyer comme observateur. Banfield pourchassé par les deux Nieuport parvint à s'enfuir, tandis que d'autres

hydravions autrichiens venus à son secours étaient contrés par un troisième Nieuport piloté par le médecin-major Gabriel Espanet.



Été 1916 : les personnels navigants de l'escadrille N 392. De gauche à droite, debout : Ltt Jean Romeyer (observateur), Ltt René Robert, le consul de France à Venise, Gabriele d'Annunzio, Cne Marcel de Chalonge (chef d'escadrille), Cne Charles Laurent (son adjoint administratif), Ltt Daniel Chambarière, Médecin aide major Gabriel Espanet (pilote), Slt Jean Bignon, X . Assis : Slt Xavier Garros, Slt Jean Jacques Darbos, Slt Jacques Pierron (observateur), Slt Gabriel Trouvé

A l'occasion du vol sur Trieste du 15 août, au cours duquel l'enseigne de vaisseau Roulier et son observateur Costerousse furent abattus par Banfield, la formation d'hydravions français et italiens était escortée par quatre Nieuport qui ne purent contrer son attaque éclair.

Les onze Lohner-Macchi et l'unique FBA H qui bombardèrent la Seeflugstation de Parenzo le 13 septembre 1916 étaient accompagnés par quatre Nieuport dont l'un, piloté par le lieutenant Daniel Chambarière mitrilla et contraignit l'hydravion autrichien K 163 à amerrir. Chambarière fut décoré de la Médaille d'Argent *al Valore Militare*.

Le 23 octobre, le sous-lieutenant Xavier Garros (à ne pas confondre avec le pionnier Roland Garros) remporta la première victoire homologuée de l'escadrille en abattant l'hydravion autrichien Lohner L 138 dont l'équipage composé du pilote Virany et de l'observateur Hoch fut fait prisonnier. Garros fut décoré de la Médaille d'Argent *al Valore Militare*.

En 1916, les pilotes de la N 392 étaient au nombre de 16, puis 18 l'année suivante. Début 1917 l'escadrille du Lido était encore équipée des « Bébés », mais au printemps des Nieuport 17 à moteur Le Rhône de 120 ch pouvant atteindre une vitesse de 160 km/h, puis son évolution Nieuport 23 furent livrés de France. A l'été 1917, tous les pilotes de l'unité disposaient de Nieuport 17 ou 23. Le détachement disposait également d'un chasseur SPAD VII ainsi que d'un avion de reconnaissance Sopwith 1A2 [1½ Strutter]. Le nombre, la qualité des aéroplanes, l'habileté des pilotes plaçaient l'escadrille N 392 parmi les unités les plus aguerries et les plus combattives du théâtre des opérations italien.

Suivant la mode lancée sur le front oriental, les chasseurs du Lido couvrirent leurs appareils de « peintures de guerre » : des représentations symboliques de dragons, de chevaliers, de personnages humoristiques, de devises, de bons mots et de répliques qui personnalisèrent leurs avions et étaient très utiles pour se faire reconnaître par ses collègues en vol.

L'action la plus remarquable de l'année 1917 fut l'œuvre de trois « Bébés » qui mirent en déroute une formation de trois hydravions ennemis venus bombarder la base de Grado. Ces mêmes

aviateurs escortèrent, une demi-heure plus tard, une patrouille des nôtres composée de quatre Lohner-Macchi envoyés bombarder en représailles les hangars de Lloyd à Trieste. Les chasseurs français avaient décollé du terrain de Cascina Farello, près de Monfalcone, où l'on envoyait de temps en temps des avions de la N 392 pour défendre les hydravions de Grado et de l'île de Gorgo. En juillet 1917, une section de quatre Nieuport fut transférée vers ce terrain et y resta jusqu'en septembre.



Nieuport 23 n° 3363 du maréchal des logis Edouard Corniglion.  
 Son avion porte le juron vénitien qui est sa marque de reconnaissance :  
 "Ocio ! Fiol d'un can"  
 (Attention ! Fils de chien.)

Le premier grave accident survenu à San Nicolò, où les capotages et les sorties de piste ont toujours été rares, eut lieu le 3 avril quand le lieutenant Marcel Virolet se blessa sérieusement en s'écrasant à l'atterrissage.

Le 17 avril, on signala cinq hydravions ennemis volant en direction de Venise et cinq Nieuport décollèrent aussitôt de San Nicolò. Quelques minutes plus tard, deux autres appareils venant d'une autre direction furent repérés se dirigeant vers « *la Sérénissime* ». Immédiatement, deux autres chasseurs s'envolèrent pour les intercepter. L'alerte mobilisa toutes nos forces aériennes : quatre hydravions italiens de la 252<sup>ème</sup> escadrille quittèrent Sant'Andrea et quatre autres décollèrent de la base de Grado. Un quart d'heure plus tard, les machines volantes tournoyaient dans le ciel du littoral. Isolé de ses compagnons, l'hydravion K192 (pilote Plachner, observateur Szecheny), mitraillé sans relâche par les lieutenants Robert et Garros, dévia de sa route et tenta d'amerrir mais endommagea sa coque dans la manœuvre. Très rapidement, le FBA italien piloté par le *Torpediniere* Bonsembiante, avec son observateur le *Tenente* Avogadro, amerrit à son tour pour venir au secours des autrichiens, mais notre appareil n'eut pas plus de chance : son aile toucha la surface de l'eau, l'avion piqua du nez dans la mer, avant d'en ressortir par miracle. Malheureusement, l'aile était tordue. Un deuxième FBA qui survolait la zone remit un message indiquant la position précise des naufragés au pigeon voyageur de bord (tous les avions italiens étaient munis d'une petite cage contenant un ou deux pigeons, et le recours aux volatiles se révéla souvent très utile au point de perdurer même après l'installation d'appareils radiotélégraphiques), et continua à tourner au-dessus des naufragés pendant un quart d'heure avant de filer droit vers la côte. Entretemps, l'inquiétude avait gagné le commandement de la *Seeflugstation* de Trieste, qui constatant que le K192 n'était pas rentré décida d'envoyer le K188 en observation, (pilote Huber, observateur lieutenant von Koubik).

Mais sa mission fut de courte durée. Le FBA n°5 piloté par le *Torpediniere* Spada assisté du *SottoTenente* mécanicien observateur Viner intercepta l'autrichien, et d'une rafale bien placée l'obligea à se poser sur l'eau, moteur arrêté. Par suite d'ennuis de moteur, notre FBA ne parvint pas à amerrir près de sa victime et essaya sans succès de rejoindre la côte : après une quinzaine de milles, Spada n'eut d'autre choix que d'amerrir. Ayant indiqué leur position par un message envoyé par un pigeon, les deux marins aviateurs furent secourus par un torpilleur qui remorqua notre appareil. Au même moment, le SM J. Duclos, envoyé de Venise pour venir en aide aux naufragés arriva au-dessus des deux hydravions endommagés à bord du FBA H n°3

du CAM. Le pilote français plana au-dessus de la mer et alors qu'il allait poser sa coque sur l'eau, il heurta une vague par le côté, fit un écart, endommagea l'extrémité d'une aile ainsi que l'aileron de celle-ci et perdit un flotteur. Ne souhaitant pas rester à flotter sur l'eau comme un bouchon, Duclos mit plein gaz et réussit à s'envoler malgré les avaries. Vingt minutes plus tard, il atteignit le phare à l'embouchure du Piave et transmit à Venise les résultats de sa mission.

La première alerte avait été donnée à 11h10 du matin. A 14h, le chef mécanicien Le Guennec reçut l'ordre de prendre le relais de Duclos et quitta la base du Centre. Alors qu'il se dirigeait vers la zone du naufrage, Le Guennec aperçut notre contre-torpilleur remorquant le FBA n°5 et descendit vers le vaisseau. Depuis le bord, il reçut par signaux lumineux l'ordre d'amerrir. Après avoir fait monter à bord l'observateur français, le *SottoTenente* Viner prit place à côté de Le Guennec, et le FBA mit le cap vers l'endroit où le K188 abattu avait amerri peu avant midi. Durant le trajet, le FBA remarqua deux torpilleurs. Il descendit à basse altitude pour les identifier et essuya un tir antiaérien nourri. L'équipage allié monta à 600 mètres d'altitude puis descendit en piqué et mitrailla le navire ennemi. Après avoir repris sa route, Viner envoya un message radio à Venise pour fournir la position précise des deux navires austro-hongrois. Deux hydravions français et quatre italiens chargés de bombes décollèrent de Sant'Andrea tandis que trois contre-torpilleurs et deux MAS (*Motoscafi Anti Sommergeibili*) quittaient le port en poussant leurs machines à fond. C'est précisément à ce moment-là que les conditions météorologiques se dégradèrent : la pluie, la grêle et les fortes rafales de vent dispersèrent la formation d'avions franco-italiens. Tous les hydravions, à l'exception de celui de l'EV Woltz et de son observateur Coste rentrèrent à la base. Les deux « matelots de l'air » obtinrent la médaille d'argent *al Valore Militare* à titre posthume.

Le même jour à 14h, un de nos Lohner-Macchi L3 de retour d'une mission de reconnaissance aperçut deux sous-marins ennemis au large de Chioggia et prévint le commandement de la place forte. Après avoir été chargés de bombes en toute hâte, deux FBA H français et trois hydravions italiens décollèrent pour contrecarrer cette nouvelle menace.

Toujours depuis Sant'Andrea et malgré les terribles conditions atmosphériques, un autre hydravion italien décolla avec à son bord le *Motonauta* pilote Gandola, et le *SottoTenente* observateur Brunetta. Volant au milieu des averses, luttant contre un vent furieux, Gandola rejoignit les deux hydravions ballottés par les flots. Obéissant aux ordres, le courageux équipage se préparait à amerrir quand la proue du FBA se cassa en deux en heurtant une vague qui faillit engloutir l'appareil. Heureusement, une dizaine de minutes plus tard, un contre-torpilleur autrichien se chargea du sauvetage des six naufragés. Les Habsbourgeois parvinrent également à remorquer leur K 192 et à couler les deux avions italiens.

À 16h, les aventures entre ciel et mer n'étaient pas encore terminées : deux avions ennemis se dirigeant vers Venise par le sud-ouest furent repérés. On lança à leurs trousses trois Nieuport : celui piloté par le maréchal des logis Edouard Corniglion rattrapa et mis en fuite les intrus.

C'est avec cette dernière brève contre-offensive aérienne que se conclut la journée du 17 avril 1917, dont le bilan fut de deux aviateurs perdus côté autrichien, quatre de notre côté et deux du CAM. On ne retrouva jamais les deux membres de l'équipage du K 188 ; ils furent très probablement emportés par la mer en furie et se noyèrent. Les restes de l'hydravion ennemi furent retrouvés au large d'Ancône le 28 avril, onze jours après avoir été abattu.

L'activité des chasseurs de la N 392 ne faiblit pas. Le 11 mai, le lieutenant Garros mena une patrouille de trois Nieuport pour escorter 6 Lohner-Macchi L3 qui bombardèrent Parenzo.

Le 13 mai, parti du terrain du Lido pour intercepter deux hydravions ennemis qui survolaient la lagune au sud de Chioggia, le MdL Corniglion rejoignit l'un d'entre eux et tira 150 balles. L'avion ennemi bascula sur le côté et piqua droit vers la mer. Corniglion ne parvint pas à suivre dans sa chute l'hydravion qui disparut dans la brume.

Le 1<sup>er</sup> juin 1917, l'escadrille N 392 avait été rebaptisée N 561, nouveau numéro sous lequel *l'Aviation de l'Armée* désigna les défenseurs de la Lagune.

Aux premiers jours de juin arriva en Italie une nouvelle unité aérienne, l'escadrille *de l'Espinasse* (du nom de son commandant), composée de six avions de reconnaissance Sopwith 1A2 dont les équipages étaient spécialisés dans le réglage des tirs d'artillerie à longue portée. Ces appareils, employés par notre Commandement Suprême lors de l'offensive malheureuse

de l'Ortigara - une opération militaire qui coûta 60 000 morts sans apporter le moindre bénéfice sur le plan opérationnel – furent escortés par quatre Nieuport 17 de la N 392 pendant leurs difficiles reconnaissances. Deux autres chasseurs vinrent très rapidement s'ajouter à ces quatre chasseurs français, presque aussitôt rejoints par deux autres appareils. Bien que sillonnant le ciel des Alpes pour la première fois, les pilotes des « coucou » s'en tirèrent avec les honneurs. Tous les avions en état de vol du Lido décollèrent le 29 juin 1917 pour repousser une importante formation d'hydravions habsbourgeois qui, à peine les eurent-ils aperçus, prirent la fuite plein gaz en se délestant de leurs bombes en pleine mer.

Le 14 août 1917 les autorités aéronavales ennemies lancèrent une offensive aérienne massive contre Venise : vingt hydravions et vingt avions terrestres participèrent à ce raid qui causa d'important dégâts à l'arsenal. Tous les Nieuport disponibles décollèrent. Le sous-lieutenant Geoffre de Chabrignac, parti du terrain de Cascina Farello, fondit sur le K 203 et l'abattit. A quelques centaines de mètres de l'eau, le pilote ennemi réussit cependant à reprendre le contrôle de son appareil endommagé et à le poser. Deux torpilleurs autrichiens de l'escorte navale se dirigèrent à toute vapeur vers l'hydravion, mais avant qu'ils ne l'atteignent, de Chabrignac fit plusieurs passages à basse altitude pour mitrailler l'appareil dont le pilote, le sous-officier Trost, fut sérieusement blessé. Avant de quitter la zone, les navires ennemis coulèrent le K 203 trop endommagé pour qu'il vaille la peine d'être remorqué.

Le 28 août, les hydravions de l'escadrille de reconnaissance du Groupe « G. Miraglia » de Sant'Andrea aperçurent plusieurs navires de guerre ennemis de gros tonnage pénétrant dans le Golfe de Trieste. La 1<sup>ère</sup> escadrille d'hydravions de Grado (Gorgo) envoya deux Lohner-Macchi L.3 pour les bombarder. L'escorte fut confiée à trois Nieuport sous le commandement du maréchal des logis André Loyseau de Grandmaison. Six bombes furent lâchées sur les cibles, mais aucune ne fit mouche. Au retour de leur mission, les deux L.3 italiens furent attaqués par l'hydravion de chasse Hansa Brandenburg CC A14, piloté par l'enseigne de vaisseau autrichien, Bruno von Stransky-Stanograd. Mais au-dessus d'eux veillait le maréchal des logis Loyseau. Au moment où l'autrichien renouvelait son attaque, le français le foudroya d'une longue rafale.

Deux Nieuport de l'escadrille N 561 et deux hydravions chasseurs Macchi M.5 escortèrent une patrouille de quatre L.3, qui le 30 août larguèrent leurs bombes sur des cuirassés au mouillage. Ce jour-là, les mêmes Nieuport de Cascina Farello, firent bonne garde pour trois Caproni CA3 (450 ch) de l'Armée Royale envoyés pour un second bombardement.

Le 1<sup>er</sup> septembre, neuf hydravions italiens tentèrent de frapper les grands navires de guerre ennemis. Les « chiens de garde » qui les accompagnaient étaient les habituels Nieuport de Cascina Farello assistés d'un biplace Pomilio. Ils engagèrent le combat contre quatre hydravions *Hansa Brandenburg CC* venus affronter nos bombardiers.

Le 4 septembre 1917, le Sopwith 1A2 de l'escadrille N 561 fut envoyé en mission photographique au-dessus du canal de la Morlacca sur la cote istrienne aux environs de Fiume. Deux Nieuport et deux hydravions chasseurs Macchi M.5 accompagnaient l'avion de reconnaissance qui rentra à la base avec sa précieuse série de photos. Tout à coup, ils se rendirent compte que le Nieuport piloté par le maréchal des logis Jean Tétard de Morcellier avait disparu. Il avait été abattu par la DCA à Punta Salvore et reçut à titre posthume la médaille de bronze de la Marine Italienne.

Les chasseurs de Cascina Farello effectuèrent d'autres missions d'escorte les 5 et 9 septembre et à la mi-septembre, la section basée sur ce terrain rentra à la base de San Nicolò.

Vint la terrible bataille de Caporetto (24 octobre - 9 novembre 1917). Le 25 octobre, juste au début de l'offensive ennemie qui allait déloger nos troupes des positions si durement conquises, le sous-lieutenant Marcel Robert, qui patrouillait aux alentours de Duino, intercepta et descendit en flammes l'hydravion K 221. L'équipage austro-hongrois (Gerszetics et Ottinger) périt dans la chute de l'appareil.

L'escadrille N 561 se battit généreusement pendant les terribles semaines qui suivirent la débâcle de notre armée et la retraite des bases aériennes de la Regia Marina. Les Français affrontèrent non seulement les avions autrichiens mais aussi ceux que les allemands avaient envoyés en renfort de l'offensive des Empires Centraux. Ils escortèrent nos hydravions



contraints d'abandonner Grado aux mains de l'ennemi et affrontèrent les ballons d'observation qui dirigeaient les tirs de l'artillerie avançant vers la rivière Piave.

Le 16 novembre, le sergent André Lévy et le maréchal des logis Edouard Corniglion parvinrent à descendre l'hydravion K 374 obligé d'amerrir. Les pilotes français s'acharnèrent sur l'appareil et leurs rafales « scièrent » littéralement une aile de celui-ci ! Les deux aviateurs ennemis moururent sous la pluie de balles.

Le lendemain 17 novembre, le sous-lieutenant Jean Bignon et le sergent Etienne Robert, aidés par deux hydravions italiens Macchi M5 (pilotes par le *guardiamarina* Paolo Morterra et le 2° *Capo Timoniere* Arturo Zanetti) abattirent le K 211 qui faisait partie d'une patrouille de trois hydravions autrichiens en mission photographique au-dessus de Venise. Moteur détruit, l'autrichien dut amerrir. Son équipage fut secouru par les hydravions italiens.

Plusieurs sources indiquent qu'au moins cinq chasseurs de type SPAD VII sont arrivés en renfort à la N 561 à la fin du mois de novembre 1917. Le 1<sup>er</sup> janvier 1918, l'escadrille du Lido fut mise à la disposition de la X<sup>ème</sup> Armée Française déployée sur le front italien à partir novembre 1917. Le secteur qui lui fut assigné était la zone du Bas-Piave, que les défenseurs de Venise connaissaient bien. Certains pilotes français se spécialisèrent dans la chasse aux ballons captifs (Drachen) qui s'élevaient et redescendaient grâce à de puissants treuils électriques. Le 21 mars, le sergent Yvan Marcou, bravant les nids de mitrailleuses disposés autour du treuil, parvint à faire tomber sans l'enflammer un Drachen dont les compartiments de gaz avaient été en grande partie dégonflés par les rafales du Nieuport. Le 27 avril, lors d'une nouvelle tentative pour abattre un Drachen, Marcou fut blessé au pied par un éclat d'obus antiaérien mais réussit à ramener son appareil à sa base.

Ce n'est que le 21 juin que le Sgt André Lévy et le MdL Corniglion parvinrent à détruire le premier Drachen de l'escadrille. Lévy se spécialisa avec succès dans ce sport puisqu'il en détruisit deux autres le 20 juillet, et encore un le 5 août avec le maréchal des logis Charles Autissier. Le 16 septembre 1918, il abattit son 5<sup>ème</sup> Drachen à l'ouest de Ceggia mais touché par la DCA dut poser son SPAD XIII dans les lignes ennemies.



SPAD XIII n° 4764 du Sgt André Lévy, l'As (6 victoires) de l'escadrille N 561 abattu à Grasago le 16/09/18. Cet avion équipé d'une installation photo est le seul modèle XIII livré à la N 561. On remarquera le bouledogue peint sur le fuselage des avions du Sgt Lévy

Capturé par les Autrichiens, Levy s'évada deux fois du camp de prisonniers et réussit à sa troisième tentative à rentrer en Italie en franchissant les Alpes à travers des zones où la neige atteignait par endroits les 60 centimètres. Ses compagnons de Venise le virent réapparaître le 6 novembre 1918 en piteux état : habits en lambeaux, barbe de vingt jours, joues creuses.

L'escadrille N 561 fut endeuillée le 12 octobre par la mort accidentelle du maréchal des logis Charles Autissier tué sur son Nieuport à la suite d'une collision avec un Macchi M.5 de la 261a Squadriglia qu'ils s'entraînaient au combat aérien au-dessus de la base de Sant'Andrea (*Sottocapo cannoniere* Giulio Macchia qui survécut à l'accident).

L'armistice fut signé sur ce front le 1<sup>er</sup> novembre 1918 et la N 561 dissoute en décembre 1918.

## LE COURRIER DES ESCADRILLES FRANÇAISES

Les cachets décrits ci-dessus utilisés par l'Aviation Maritime ou les escadrilles de chasse françaises étaient apposés en violet, plus rarement en marron.

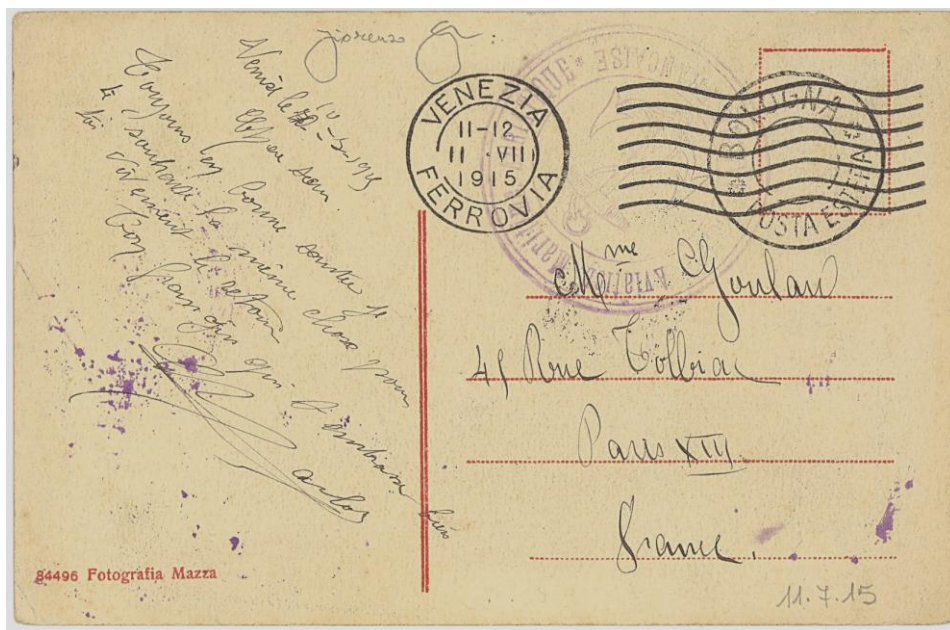
Pour apprécier leur rareté relative, on pourra s'appuyer sur l'analyse d'un échantillon de 76 pièces : chiffres entre [ ].

### 1- Cachets administratifs employés par l'Aviation Maritime Française:

**MF/1** Cachet à cercle triple de diamètre 42 mm : « Centre Aviation Maritime ADRIATIQUE - MARINE FRANÇAISE » avec ancre au centre. Les mots « Marine Française » sont flanqués de deux astérisques.

Période d'utilisation connue : juin - novembre 1915.

On peut trouver ce cachet en combinaison avec MF/3.

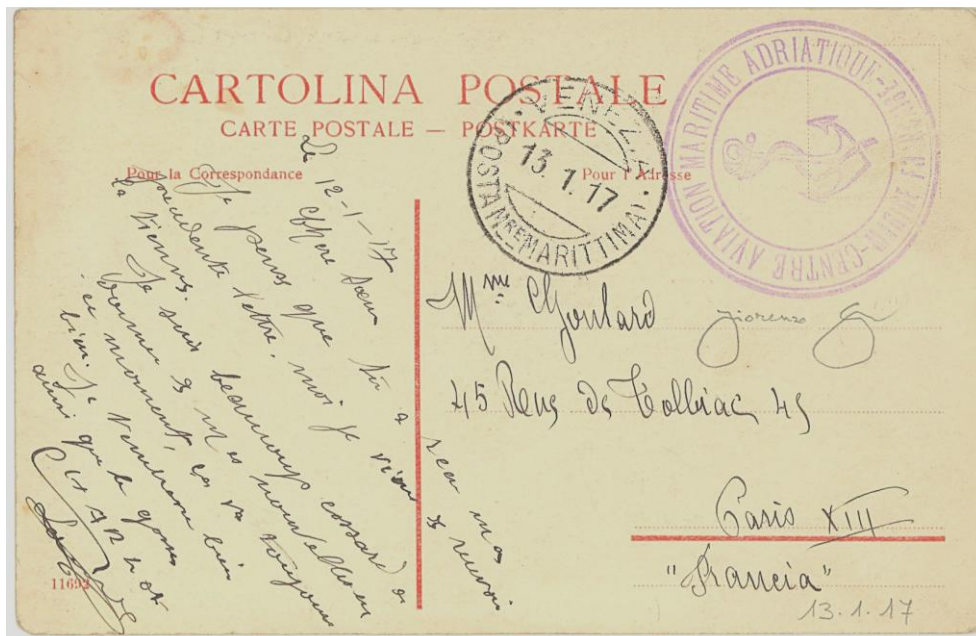


Carte postale avec cachets MF/1, VENEZIA FERROVIA du 11/07/1915, et Bologne. En novembre 1915 on trouve le cachet VENEZIA (POSTA M<sup>RE</sup> MARITTIMA). (Coll. F.L.) Rareté [10/76]

**MF/2** Cachet à triple cercle de diamètre 40 mm : « CENTRE AVIATION MARITIME ADRIATIQUE - MARINE FRANÇAISE », au centre une ancre plus petite que sur MF/1. Les mots « Marine Française » sont flanqués de deux tirets.

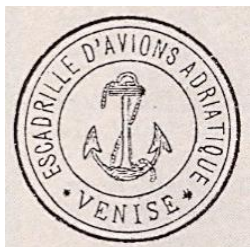
Période d'utilisation connue: mars 1916 - janvier 1917.

On peut trouver ce cachet en combinaison avec MF/3.

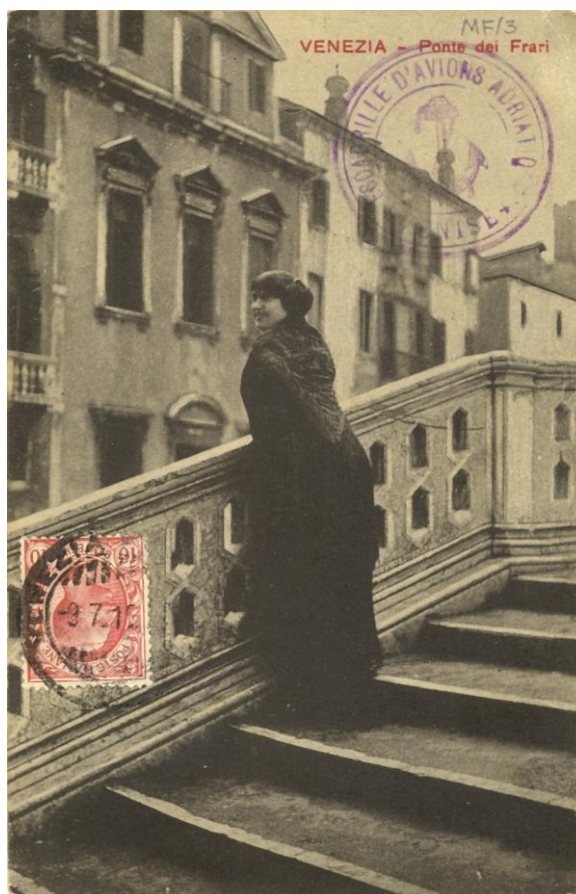


Carte postale avec cachet MF/2 et le rare cachet VENEZIA / (POSTA M<sup>RE</sup> MARITTIMA) daté du 13/1/17. (Coll. F.L.) Rareté [6/76]

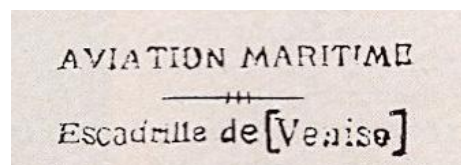
**MF/3** Cachet à triple cercle de diamètre 34 mm :  
 « ESCADRILLE D'AVIONS ADRIATIQUE – VENISE » avec une ancre au centre.  
 Le mot « Venise » est flanqué de deux astérisques.  
 Période d'utilisation connue : juillet 1915 - septembre 1917.  
 Rareté [2/76].



Carte postale portant les cachets MF/3 et Venezia-Ferrovia du 9/7/15 (Coll. F.L.)



**MF/4** Cachet linéaire sur deux lignes :  
 « AVIATION MARITIME/Escadrille de [Venise] ».  
 Rareté [1/76]



## 2- Cachets administratifs employés par les escadrilles de chasse de Venise

**AF/1** Cachet à double cercle de diamètre 37 mm avec Marianne assise au centre, et en petites lettres : « RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ». Les inscriptions « AVIATION FRANÇAISE VENISE » et « LE COMMANDANT » entre les deux cercles sont séparées par deux astérisques.  
 Période d'utilisation connue : septembre 1915 - janvier 1917.  
 On peut trouver ce cachet en combinaison avec AF/2; AF/4+AF/6; AF/5.  
 Rareté [24/76]



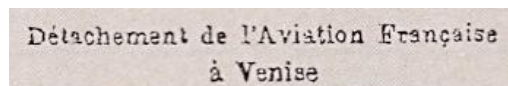
**AF/2** Cachet de diamètre 37 mm similaire à AF/1 avec les inscriptions « AVIATION FRANÇAISE D'ITALIE » et « LE COMMANDANT » entre les deux cercles séparées par deux astérisques.  
 Période d'utilisation connue : août 1915-juin 1917.  
 On peut trouver ce cachet en combinaison avec AF/1; AF/4; AF/4+AF/6; AF/4+AF/6+AF/7; AF/4+AF/8; AF/8; AF/4+AF/9.  
 Rareté [12/76]



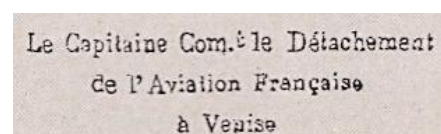
**AF/3** Cachet à double cercle de diamètre 38 mm similaire à AF/2. Les inscriptions « AVIATION FRANÇAISE D'ITALIE » et « LE COMMANDANT » entre les deux cercles sont séparées par deux petites étoiles.  
Période d'utilisation connue : octobre 1917- janvier 1918.  
Rareté [2/76]. Un exemplaire connu en combinaison avec AF/5.



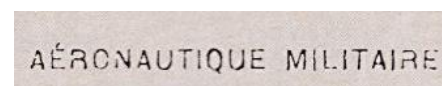
**AF/4** Cachet linéaire sur deux lignes :  
« Détachement de l'Armée Française / à Venise »  
On peut trouver ce cachet en combinaison avec AF/2; AF/2 + AF/6; AF/2 + AF/4 + AF/6; AF/2 + AF/8.  
Rareté [7/76].



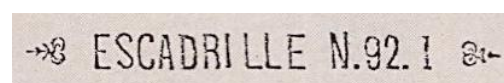
**AF/5** Cachet linéaire sur trois lignes : « Le Capitaine Com.<sup>†</sup> le Détachement / de l'Aviation Française / à Venise ».  
Rareté [1/76]. Un exemplaire connu à ce jour en combinaison avec AF/3



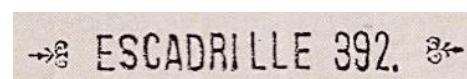
**AF/6** Cachet linéaire : « AÉRONAUTIQUE MILITAIRE »  
On peut trouver ce cachet en combinaison en combinaison avec AF/2 + AF/4.  
Rareté [2/76].



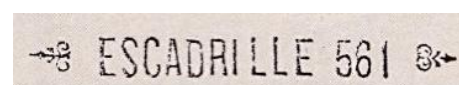
**AF/7** Cachet linéaire « ESCADRILLE N.92.I. »  
Rareté [1/76]. Un exemplaire connu à ce jour en combinaison avec avec AF/2 + AF/4 + AF/6.



**AF/8** Cachet linéaire « ESCADRILLE 392 »  
On peut trouver ce cachet en combinaison en combinaison avec AF/2 + AF/4.  
Rareté [4/76].



**AF/9** Cachet linéaire « ESCADRILLE 561 »  
On peut trouver ce cachet en combinaison en combinaison avec AF/2; AF/2 + AF/4.  
Rareté [4/76].



Les personnes qui auront eu la patience de lire cet article auront compris que les indications que l'on peut trouver dans certains catalogues (par exemple le catalogue « Muller ») à propos de prétendus transports "Par Avion" du courrier du personnel des escadrilles françaises entre Venise et la France sont sans fondement. En effet, si l'on suit attentivement les déplacements des escadrilles maritime et terrestre françaises, on comprend pourquoi les cartes postales portent les cachets à date :

- a) VENEZIA - (POSTA M<sup>RE</sup> MARITTIMA)
- b) MESTRE - (VENEZIA)
- c) S. ELISABETTA LIDO - (VENEZIA)
- d) MESTRE (67-28)
- e) VENEZIA - FERROVIA [oblitération mécanique]
- f) VENEZIA – FERROVIA

Outre les cachets administratifs français, le courrier ne comporte parfois aucune oblitération italienne au départ ou comporte la mention manuscrite « F.M. » (Franchise Militaire). Dans ces cas également nous excluons le transport « par avion » pour les raisons suivantes : obstacles techniques pour de tels vols (autonomie de carburant insuffisante, distance considérable de la frontière française, absence d'escale intermédiaire que la Marine ou l'Armée de Terre française aurait dû organiser), dépendance des Français vis-à-vis des Commandements italiens. L'acheminement du courrier aurait en outre détourné un personnel entraîné, peu nombreux et précieux de sa tâche principale : la défense de Venise.



Carte postale en franchise du 15/9/15 portant les cachets administratifs AF/1 AF/4 et AF/6 (Coll. F.L.).

Carte postale expédiée de Paris le 04/10/17, et réexpédiée de Venise vers la France. Elle porte le cachet administratif AF/3 et le tampon « POSTE AUX ARMÉES » (Coll. F.L.).





Carte postale expédiée de Venise le 23/4/16, oblitérée avec les cachets administratifs AF/2, AF/4 et AF/6. Elle porte également le cachet linéaire AF/7 de la 92<sup>ème</sup> escadrille (Coll. F.L.)



Carte postale expédiée de Venise le 20/8/16, oblitérée avec le cachet administratif type A/2 et le cachet linéaire type A/8 de la 392<sup>ème</sup> escadrille. (Coll. F.L.)



Carte postale expédiée de Venise le 1/06/17, oblitérée avec les cachets administratifs type AF/2 et AF/4. Elle porte également le cachet linéaire AF/9 de la 561<sup>ème</sup> escadrille, apposé le jour même du changement de numéro (Coll. F.L.).

## Bibliographie

Les événements, les actes et les noms cités dans cet article sont tirés d'une étude historique et technique réalisée par Rinaldo D'Ami et Fiorenzo Longhi et font partie d'une contribution en langue anglaise à la revue « CROSS & COCKADE », *The Society of World War One Aero Historians – 10443 S. Memphis Ave., Whittier, California 90604, USA.*

Nous remercions vivement MM. Lucien MORAREAU (ARDHAN), Albin DENIS et David MECHIN qui nous ont fourni les documents photographiques ayant permis d'illustrer cet article.

Les sources bibliographiques et la documentation utilisées pour cet article font partie des Archives Aéronautiques de M. D'Ami et du Dott. Longhi. Toute demande d'information complémentaire concernant les escadrilles françaises ayant opéré sur le front italien au cours de la Première Guerre mondiale – onze ont été envoyées entre mai 1915 et novembre 1918 à Venise mais également à Otranto, Gallipoli, Vicenza, Marsala – peut être adressée au président du CAF qui fera suivre au Dott. Fiorenzo Longhi.

Nous vous signalons l'ouvrage publié aux éditions **Vaccari** en 2015 par **Fiorenzo Longhi** et récompensé par une médaille d'Or à l'exposition nationale PARIS-PHILEX 2016:

### AEROFILIA ITALIANA

dai pionieri dell'aviazione agli "assi" della grande guerra 1884-1920.

Catalogo dei timbri di reparto dell'aviazione. Periodo pionieristico, Guerra italo-turca, Prima guerra mondiale.

Al Comando Stazione Idrovolanti - TRIESTE -

Sono riconoscente alla S.V. per la cavalleresca comunicazione riguardante la sorte dei nostri bravi aviatori.

Bernardini Squadrighi  
Idrovolanti

Réponse du commandant de la base d'hydravions de Grado, le *Tenente di Vascello* (Lieutenant de Vaisseau) Luigi Bologna, lancée sur la base d'hydravions de Trieste à l'attention du commandant de la base d'hydravions de Trieste, le *Linienschiffleutnant* G. von Banfield.

Traduction du texte en italien : « *Je remercie votre Excellence pour sa communication chevaleresque concernant le sort de nos valeureux aviateurs.*

*Commandant Escadrille Hydravions* ».

Un rare exemple d'échange postal « par avion » entre les belligérants ! (Coll. F.L.)

# LA VIE DU CAF

## Le mot du Président

J'espère que vous avez tous passé d'excellentes et reposantes vacances estivales. Je remercie vivement les auteurs des articles originaux publiés dans ce bulletin de rentrée à consonance italienne.

L'article sur l'Aviation Française à Venise permettra de lever les ambiguïtés concernant les courriers des escadrilles françaises à Venise : sont-ils des plis aérophilatéliques au sens strict du terme, c'est-à-dire transportés par avion, ou non ? La réponse est non. Ces documents philatéliques restent néanmoins des documents rares et particulièrement intéressants.

Un indicateur de la vitalité du Cercle Aérophilatélique Français est la qualité et l'originalité des articles rédigés par nos membres et publiés dans notre bulletin. Cette qualité a été reconnue et récompensée lorsqu'il a été présenté en compétition dans des expositions (voir ci-dessous). La prochaine étape sera de le présenter en exposition nationale en 2017.

→ Un sujet aérophilatélique vous intéresse particulièrement. Vous souhaitez l'approfondir et le partager avec les autres membres du CAF. N'hésitez pas à prendre contact avec le président du CAF. Nous discuterons ensemble de la meilleure façon pour transformer vos connaissances, documents et informations en un article qui sera publié dans notre bulletin.

Je vous mettrai en relation avec d'autres membres du CAF partageant les mêmes sujets d'intérêt et de recherche. Ce travail en commun est la base de la méthode qui nous a permis de produire des articles originaux, riches au plan information et iconographie, aussi exacts et pertinents que possible.

## Nouvelles adhésions

Depuis avril 2016, nous avons eu le plaisir d'accueillir 3 nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 973 : M. Maurice HEIN (Pays de Loire)

N° 974 : M. Raymond BLANCHIER (Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes)

N° 975 : M. John PARMENTER (UK)

## Au palmarès des expositions philatéliques

### Exposition interrégionale Grand Est Belfort (1 - 3 avril 2016):

- 77 GV : Marcel BOUEYGUET (CAF 967) : Le courrier aérien en Indochine de 1939 à 1954.
- 77 GV : Patrice TRZECIAK (CAF 697) : Les liaisons aériennes transatlantiques pendant la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale.
- 78 GV : Michel NEMPON (CAF 847) : Correspondances aériennes transportées au tarif réduit du nouvel an.
- 78 GV - Bulletin du CAF (Classe littérature)

### Exposition régionale "Velizy 2016 - Regards d'Enfants" à Velizy-Villacoublay (2 - 3 avril 2016) :

- Ahmed BENZINE (CAF)

### Exposition championnat de France de Philatélie dans le cadre de l'exposition nationale PARIS-PHILEX 2016 (19 - 22 mai 2016 ; Juré : Jacques Renaud - CAF 518)

#### Classe Aérophilatélie :

- 88 GV : Daniel BLANGUERIN (CAF 881) : Les lignes postales d'Air Afrique ou liaison France - Madagascar sur le continent africain (1925-1939).
- 85 GV : Michel NEMPON (CAF 847) : Courriers aériens en Indochine (1923-1940).
- 80 V : Patrice TRZECIAK (CAF 697) : Les liaisons aériennes transatlantiques pendant la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale.



- 90 OR : René MARECHAL : La poste aérienne vers l'Afrique du Sud par Imperial Airways (1925-1937).
- 85 GV + PS : René MARECHAL : La poste aérienne en mer Egée (1929-1947).
- 86 GV : Jean-Claude CAYLA : Les ballons du siège de Paris (1870-1871).
- 72 AG : Sandro PROIETTI : Voli da e per l'Italia (1917-1940).

Classe Erinnophilie (démonstration en 2016) :

- 78 : Pascal HOUE (CAF 848) : Souvenirs des premiers meetings aériens français (1909-1914).

Classe Histoire Postale :

- 86 GV : Marcel BOUEYGUET (CAF 967) : La Grèce face aux forces de l'Axe de 1940 à 1945.

Classe Littérature :

- 90 OR : Fiorenzo LONGHI (CAF 817) : Aerofilia italiana. Dai Pionieri dell'aviazione agli "assi" della Grande Guerra (1884-1920).
- 80 V : David LU (CAF 937) : China Airmails and Forerunners. The "Diamond" collection formed by May and David LU.

Journée Mermoz à Aubenton 29 mai 2016

- Gabriel GREPIER (CAF 380) : Jean Mermoz et la ligne France - Amérique du Sud.

New York World Stamp Show 2016 (28 mai - 4 juin 2016) :

- 86 GV : Jean-Daniel AYACHE (CAF 759) : Airmail from and to New-Caledonia (La poste aérienne de et vers la Nouvelle Calédonie) 1929 à 1949.
- 91 OR : Lucien TOUTOUNJI (CAF 893) : Lebanon Air Mail 1919-1950.
- 85 GV : Derrick PILLAGE (CAF 950) : The French influence on Airmail development in South America.
- 91 OR : Robert MARION (CAF 955) : Life & conditions in Mauritius 1680-1870, illustrated by its Postal History.

Westfila 2016 Roselare exposition nationale belge (10 au 12 juin 2016) : une belle réussite

L'exposition nationale belge Westfila 2016 s'est déroulée à Roeselare (Roulers). Le niveau s'est avéré excellent car sur 103 collections (dont 5 en aéro), 5 ont obtenu une médaille de Grand Or et 22 une médaille d'or. Le maître d'œuvre, notre collègue Filip van der Haegen a eu la bonne idée d'associer à cette compétition, une exposition de propagande pour l'aérophilatélie à laquelle il avait convié les sociétés belges, néerlandaises et françaises. 35 collections d'aérophilatélie ont ainsi été exposées dont 9 par des membres du CAF. Guy Vandebulcke, Jean-Daniel Ayache et Michel Nempon avaient fait le déplacement et ont pu rencontrer les collègues belges et néerlandais. Ils ont ainsi pu apprécier outre le haut niveau de la compétition et l'organisation sans faille, l'accueil chaleureux que Filip leur avait réservé.

- 95 GO : Filip VAN DER HAEGEN (CAF 583) : L'évolution de la poste Aérienne en A.E.F. (1925-1936).
- Hors compétition :
  - Jean-Daniel AYACHE : Les aérogrammes de Nouvelle-Calédonie.
  - Dominique TALLET : Canada les courriers aériens 1924- 1934.
  - Fabien FERNBACH : La poste du Graf Zeppelin, les plis étrangers.
  - Gérard COLLOT : Aux temps des hélices.
  - Guy VANDENBULCKE : Espagne 1936-1939 Le courrier par avion zone républicaine.
  - Michel NEMPON : Courrier aériens en Indochine 1923-1940.
  - Charly MEERT : 3 collections sur la Sabena.

## Calendrier des expositions à venir

- **21 au 26 octobre 2016** : exposition internationale **PHILATAIPEI 2016 World Stamp Championship Exhibition**. <http://taipei2016.post.gov.tw/post/taipei2016/en/index.jsp>
- **28 avril au 1<sup>er</sup> mai 2017** : exposition **Phila-France 2017 et Championnat de France de Philatélie à Cholet** Parc des expositions La Meilleraie [philafrance2017@orange.fr](mailto:philafrance2017@orange.fr)
- **21 au 23 octobre 2016** : **Timbre Passion Toul 2016**. Championnat de France Jeunesse, championnat de France de Thématique, championnat de France de Philatélie Polaire. [http://www.ffap.net/Evenements/TOUL\\_2016.php](http://www.ffap.net/Evenements/TOUL_2016.php)

## Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

- Congrès FFAP Paris 21 mai 2016 : Michel Nempon.
  - ✓ Cotisation inchangée.
  - ✓ Prochain congrès : 28 avril au 1<sup>er</sup> mai 2017 à Cholet.

## Parutions

- Aux éditions Phébus : **Mémoires de Roland Garros** ; une lecture très intéressante que nous recommandons aux amateurs du CAF (Prix : 23€).  
<http://www.editionsphebus.fr/memoires-roland-garros-9782752910516>
- Aux Editions Latérales : **MERMOZ SES VOLS LA VERITE** par **Bernard Bacquié** ; un ouvrage de 192 pages sur papier couché fruit, de ses recherches sur ce pilote emblématique des lignes Latécoère - Aéropostale et de la compagnie Air France.  
[www.editionslaterales.com](http://www.editionslaterales.com) (Prix : 30€ franco de port).
- **L'exploitation commerciale des Latécoère 631** par **Pascal Parpaite**. Un livre de référence (368 pages avec de nombreuses photos, des plans d'hydrobases, des témoignages) fruit de nombreuses années de recherches. Ce livre remarquable et passionnant publié en partenariat avec la DGAC est diffusé de façon non commerciale. Il est disponible auprès de l'association Mémoires de l'hydraviation.  
Tel : 0490792405 ; [memoireshydraviation@free.fr](mailto:memoireshydraviation@free.fr) (Prix : 40€ franco de port).
- Revue **ICARE** n°237 consacré au **Douglas DC-4 à Air France (1946-1973)**. Les articles de ce numéro ont été rédigés par notre collègue **Vital FERRY**.

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- L'Écho de la Timbrologie mai 2016 N° 1906 : « *Le première grande guerre des aviateurs* » par Laurent Albaret.
- London Philatelist mai 2016 : Chili 1930 : vol de Mermoz Amérique du Sud- Afrique. Le très rare cachet commémoratif de la seconde tentative postale de Mermoz d'Amérique du Sud vers l'Afrique par Eduardo Madsen.

## Petites annonces

701 - Recherche pli signé par Antoine de Saint-Exupéry.

Contact : D. TALLET 6 Chemin du petit BUSCON 47310 ESTILLAC [dominique.tallet@orange.fr](mailto:dominique.tallet@orange.fr)

## Service cessions

- La cession septembre 2016 est jointe au bulletin. Elle comprend 55 lots de 10 à 290 €.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de décembre 2016. Si vous souhaitez nous confier certains lots, merci de contacter directement Michel Nempon ([michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19).  
Les lots seront reçus jusqu'au 19 novembre 2016. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.

## Réunions mensuelles amicales

Nos réunions mensuelles s'organisent autour d'une présentation ou conférence sur un thème communiqué à l'avance et des présentations de plis. Elles sont également l'occasion d'échanges amicaux et de cession de plis.

## CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

**Siège social : 32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES**

Tel: 01 39 63 33 48 / 06 08 41 46 97. Email: [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

Site internet: [www.aerophilatelie.fr](http://www.aerophilatelie.fr) & Twitter  : <https://twitter.com/aerophilatelie>

Membre de

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques),

FIP (Fédération internationale de Philatélie),

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques),

GAPS (Groupement des Association Philatéliques Spécialisées).

### COMITE D'ADMINISTRATION

#### **Président :**

Dominique PETIT, webmaster, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

#### **Président d'honneur :**

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Événements.

25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ [gerard.collot@sfr.fr](mailto:gerard.collot@sfr.fr)

#### **Vice-président :**

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques,

15 rue du Bocage - 92310 SEVRES. Tel : 06 66 26 23 96

#### **Secrétaire :**

Michel NEMPON, rédacteur du bulletin, responsable du service cessions.

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. [michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19

#### **Trésorier :**

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux - 95470 SAINT-WITZ

[guy.vandenbulcke@orange.fr](mailto:guy.vandenbulcke@orange.fr) Tel: 01 34 68 62 52 / 06 75 06 64 75

#### **Communication :**

Laurent ALBARET, 223 avenue Daumesnil - 75012 PARIS [laurent.albaret@gmail.com](mailto:laurent.albaret@gmail.com)

#### **Service documentation :**

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE [jean.houdre@neuf.fr](mailto:jean.houdre@neuf.fr)

#### **Service petites annonces :**

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC [dominique.tallet@orange.fr](mailto:dominique.tallet@orange.fr)

#### **Autres membres :**

Armand AGABABIAN, Jean-Pierre ARAGNETTI, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

---

#### **Vérificateur aux comptes :**

Pascal HOUE.

---

### **REUNIONS MENSUELLES**

**Restaurant "Au Pied de Cochon", 6 rue Coquillière, 75001 PARIS**

**Prochaines dates de réunions : 17 septembre, 22 octobre, 19 novembre, 17 décembre.**

***Un moment d'échange et de convivialité. Venez nombreux !***

## Francesco de Pinedo : Mauvais sort

Par Jean-Claude VASSEUR  
FRPSL, AEP, CAF



Né en 1896 à Naples dans une famille noble aisée, le marquis **Francesco de Pinedo** s'engage dans la Marine Nationale italienne en 1908. Après avoir fait ses études à l'Académie Navale de Livourne, il embarque sur un contre-torpilleur. Il participe ainsi à la guerre italo-turque de 1911 durant laquelle il assiste à la première utilisation offensive de l'aviation en temps de guerre (grenadage des troupes turques par Giulio Gavotti le 1<sup>er</sup> novembre 1911). Il entre alors au Service Aéronautique de la Marine Royale et participera à la Première Guerre Mondiale, dont il sortira décoré.

Il obtient son brevet de pilote en 1923 et devient rapidement Chef d'Etat-major avec le grade de lieutenant-colonel.

Alors que l'aviation est perçue par le régime fasciste comme un moyen de propagande, il est nommé « Messenger des Italiens » par le Duce, et en 1925, avec son mécanicien Ernesto Campanelli, il entreprend une croisière au long cours vers l'Australie. Au cours de cette croisière, il va parcourir près de 55.000 km sur un

hydravion SIAI S 16ter nommé « Generalio » (d'après le saint protecteur de Naples). Grand succès en Italie à son retour en novembre...mais pas de courrier associé à ce long voyage.

Deux ans plus tard, il s'attaque à l'Atlantique, et entreprend un autre long voyage, le « raid des deux Amériques », qui doit le conduire en Amérique Latine puis autour des Etats-Unis. Parti de Cagliari en Sardaigne sur un hydravion Savoia-Marchetti S 55 baptisé « Santa Maria », il suit les côtes africaines avant de traverser l'Atlantique Sud jusqu'à l'île



de Fernando de Noronha. Il suit ensuite la côte jusqu'à Buenos-Aires avant de se diriger vers le nord. Il atteint les Etats-Unis à la Nouvelle Orléans le 29 mars. De là, il vole vers l'Ouest pour atteindre la côte californienne ... qu'il ne verra jamais. Lors d'une escale en Arizona, alors qu'il refait le plein, l'avion prend feu et est totalement détruit... suite à un jet de cigarette d'un employé. L'Italie lui

construit un second appareil, le « Santa Maria II » - prestement expédié par bateau à New-York - et le vol reprendra depuis la Nouvelle Orléans vers New York et Terre-Neuve ... mais toujours pas de courrier transporté.

De fait le personnage est particulier. On le décrit comme sombre, secret. Bien qu'ayant participé à la seconde croisière méditerranéenne avec Italo Balbo, les deux hommes échangent peu, tout juste s'ils s'apprécient. Ses relations avec Mussolini sont, semble-t-il, pour le moins aussi ternes. De plus il a quelques marottes. Ainsi, il ne veut pas transporter de courrier, prétendant que cela porte malheur.

Malgré tout, sa renommée est grande, et le Ministère des Postes et Télégraphes de Terre-neuve ne saurait laisser partir cet aviateur, en route pour l'Europe, sans lui confier l'un de ces courriers transatlantiques, dont la Poste de Terre-Neuve a le secret.

Francesco de Pinedo atteignit Terre-neuve à Trepassey Bay, le 21 mai 1927 ... jour de l'arrivée de Charles Lindbergh à Paris.

## 1- LE TIMBRE SURCHARGE

Après négociation avec son entourage, il accepte de transporter un courrier d'un poids maximum de 4 livres. L'annonce en fut faite dans les journaux le 18 mai, le courrier devant être déposé à la Poste de St John's avant le 20 mai 5 h, affranchi du timbre à 60 cents de la série « John Cabot » surchargé.

Contrairement aux timbres précédemment surchargés par la Poste de Terre-neuve, il semble qu'ici la surcharge portant le nom de l'aviateur soit une demande de celui-ci. Dans une lettre du 21 mai adressée à l'aviateur par le Ministre des Postes, W. J. Walford, on peut lire : « ... *The fact that we prepared and dispatched letter mail bearing stamps overprinted with your name to await your arrival at Trepassey will indicate that we also have adopted your faith motto " Post Fata Resurgo "...* » (Le fait d'avoir préparé un courrier affranchi avec des timbres portant votre nom, indique que nous avons fait nôtre votre devise " La Poste Ranime le (mauvais) Sort").

Autre demande de l'aviateur, les timbres devaient être apposés la tête en bas – toujours pour conjurer le sort ! Un nombre significatif de lettres sont ainsi affranchies.

Trois feuilles de cents timbres seront coupées en deux et surchargées avec les marges, formant six blocs de 50 unités avec des marges sur trois côtés.

Tous les timbres surchargés sont identifiables. L'examen de l'unique feuille d'essai de la surcharge montre que toutes les surcharges présentent des défauts uniques parfaitement reproduits sur les timbres.

L'auteur et Peter Motson – qui avait montré cette feuille à Londres en 2010 – ont décrit toutes les variantes<sup>3</sup> permettant l'identification de la position de tous les timbres.

A droite, le timbre surchargé.

Ci-dessous, l'unique essai de la surcharge.



Par ailleurs, Cyril H. C. Harmer<sup>4</sup> a décrit les six différentes positions de la surcharge sur les six blocs de cinquante timbres, complétant l'identification des trois cents timbres.

Le timbre fut mis en vente le 18 mai (jour de l'annonce du vol dans les journaux), et « tous les timbres disponibles au comptoir » - présumés 225 - auraient été vendus dès le lendemain matin. Comme souvent, les chiffres rapportés prêtent à discussion. En effet 46 timbres - dont 20 à de Pinedo - furent gracieusement donnés

<sup>3</sup> Voir ouvrage de l'auteur « Newfoundland Air Mails 1919/1939 ».

<sup>4</sup> « Newfoundland Air Mails » Joseph L. Eisendrath Ed. (1984).

à des personnalités. Il manquerait donc 29 timbres pour faire le compte.

Note : L'auteur pense que 225 est le nombre de lettres comptabilisées à la Poste de St John's et que le nombre de timbres vendus fut supérieur, incluant les timbres manquant. En conséquence, le nombre de timbres surchargés neufs devait être voisin de 70. Des confusions similaires ont été constatées autour du courrier du « Hawker » en 1919 ayant lui laissé une petite centaine de timbres neufs.

## 2- PREPARATION DU COURRIER

Le 20 mai, au matin, le courrier fut pesé et compté. En l'absence de mention de quantité de lettres sur le bordereau d'envoi, il faut s'en remettre aux témoignages mentionnant 225 lettres - le même chiffre que ci-dessus (!?) -, affranchies avec le timbre surchargé, oblitération « **MAY 20 10-AM** » à St John's GPO.

L'absence de décompte du courrier sur le bordereau est certainement liée à l'existence d'environ 60 / 70 lettres excédentaires, par ailleurs généralement affranchies avec le même timbre à 60 cents sans surcharge. Ce courrier ne fut pas oblitéré à St John's.

Le 21 mai, Francesco de Pinedo amerrit à Trepassey Bay, au sud de la presqu'île d'Avalon. Le même jour, W. J. O'Neill, Secrétaire du Ministre de la Poste, se rendit à Trepassey avec le sac de courrier, les lettres excédentaires et quelques lettres particulières. S'en suit une discussion avec l'aviateur qui finalement accepta tout le courrier comme l'atteste les différentes marques postales.

A noter que tout le courrier recevra un cachet de transit du bureau de Trepassey et que le courrier excédentaire ne sera pas oblitéré... sauf erreur ! Ce courrier arrivera ainsi à Rome tel quel ... et l'affranchissement oblitéré sur place.

Le courrier « normal » recevra le cachet de transit de Trepassey et un cachet de réception à Rome au dos. Dans les deux cas le cachet de transit est frappé à côté du timbre contrairement à l'habituelle frappe au verso. Ceci implique que le sac de courrier de St John's ait été ouvert, et l'auteur pense que ce cachet de transit fut utilisé pour compter le courrier avant que de Pinedo n'endosse le tout en signant le bordereau d'envoi ... toujours vierge de la quantité de courrier expédié !

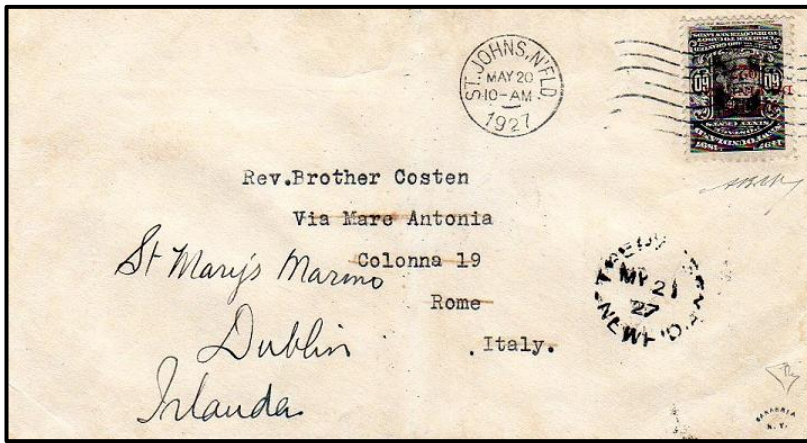
## 3- VOL ET TRAITEMENT DU COURRIER A ROME

Le 22 mai, le décollage dut être annulé, le remorqueur étant tombé en panne. Le 23, alors que les conditions météorologiques étaient moins favorables, il décolla vers 15 heures, passant au-dessus de St John's 14 minutes plus tard avant de prendre la direction des Açores. Des vents contraires firent que l'avion dut amerrir à 323 miles d'Horta, au voisinage d'un schooner, faute de carburant. Le schooner remorqua l'avion pendant trois jours - on crut de Pinedo perdu - avant qu'un navire italien, le S.S. Superga, prenne la relève et l'amène à l'île d'Horta où il arriva le 30 mai, soit une semaine plus tard.

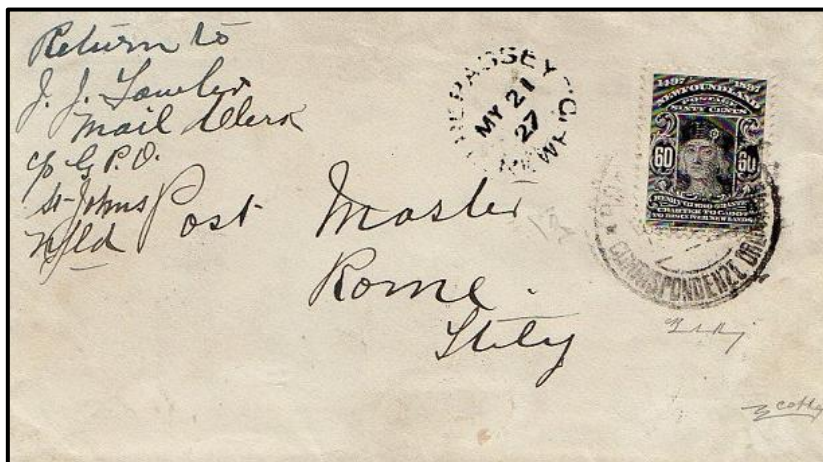
L'avion ne redécolla que le 10 juin. Il se dirigea d'abord vers le point où il avait été pris en remorque par le schooner avant de reprendre sa route vers Ponte Delgada et Lisbonne, afin de pouvoir revendiquer la traversée de l'Atlantique Nord. Il atteignit Lisbonne le 11 juin et Ostie le 16, mais le courrier n'atteignit Rome que le 22 juin, date à laquelle le courrier de Trepassey non oblitéré reçut l'oblitération manuelle « **ROMA CENTRO 22.5.27.19 CORRISPONDENZE ORDINARIE** ». Le même tampon est répété au dos, quelquefois en date du 16 juin.

Tout comme le courrier supplémentaire, le sac postal n'arriva à Rome que le 22 Juin et reçut un traitement différent sous la forme d'un cachet d'arrivée au verso « **ROMA CENTRO 19-20 22 VI 1927** » accompagné d'une flamme vantant les thermes de Rome. Voir ci-dessous.

## 4- LE COURRIER

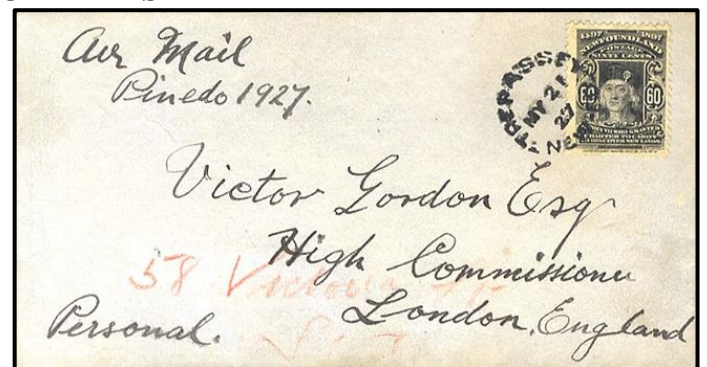
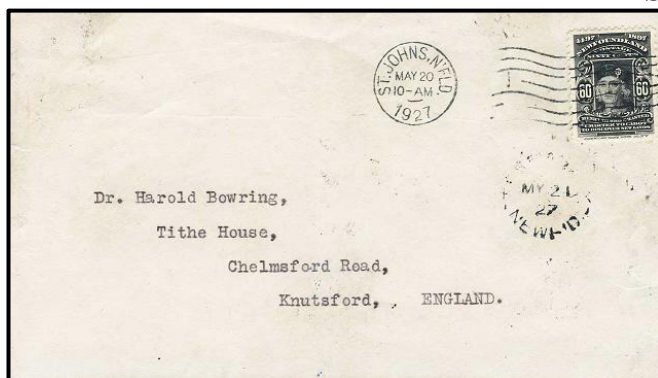


Lettre pour Rome affranchie 60¢ surchargé, « tête en bas », oblitération du 20 mai à St John's. Au recto cachet du bureau de Trepassey du 21 mai. Au verso, habituel cachet « ROMA CENTRO » du 22 juin avec flamme «LE PIU BELLE TERME DEL MONDO» et cachet au point de distribution.



Lettre supplémentaire affranchie 60¢ non surchargé, adressée au Post Master Rome avec requête de retour. Cachet de Trepassey du 21 mai et oblitération «ROMA CENTRO 22.5.27.19 CORRISPONDENZE ORDINARIE» au recto. Au verso deux cachets «ROMA CENTRO» du 16 juin.

## LETTRES ANORMALES



Lettre au départ de St John's affranchie du timbre non surchargé (seule lettre connue de l'auteur)

Lettre supplémentaire avec le cachet de Trepassey oblitérant le timbre sans surcharge. En conséquence non oblitérée à Rome (seule lettre connue de l'auteur)

## 5- LE MAUVAIS SORT ?

Le 2 septembre 1933, alors qu'Italo Balbo triomphe après avoir emmené son « Armada » à Chicago, Francesco de Pinedo entreprend un vol New-York / Bagdad, sans escale, sur un Bellanca. Il transporte un petit courrier.

L'avion, probablement trop lourd, rate son décollage, devient incontrôlable, percute un camion et prend feu. De Pinedo meurt dans l'accident.

1934 - BEYROUTH - MARSEILLE - PARIS - BARRANQUILLA - CALI  
AIR France + SCADTA

Les spécialistes des courriers transportés par la SCADTA (société colombo-allemande de transport aérien ; en espagnol : Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos) ne connaissaient pas à ce jour de plis en provenance du Liban.  
Pourtant, un tel pli vient de faire son apparition sur eBay.



BARRANQUILLA T. II



CALI T. II



Ce pli pour Cali (Colombie) a été posté à Hammama le 10 août 1934. Il a été pris en charge à Beyrouth par Air France et acheminé par avion jusqu'à Marseille puis Paris (cachet de transit du 13 août 1934).

Il emprunta ensuite la voie maritime (via New York ?) jusqu'à Barranquilla sur la côte caraïbe colombienne, où il fut remis à la SCADTA (cachet du 27 août 1934) pour effectuer la dernière étape de son périple jusqu'à Cali (cachet d'arrivée du 28 août 1934).

Lettre affranchie à 40 piastres (37,5 piastres au recto + 2,5 piastres au verso) correspondant à 7,5 piastres de tarif de base + 32,5 piastres de surtaxe aérienne pour la Colombie.