

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALOA (VOLUME 3)

Piper Cub O-59/L-4 Grasshopper

en service dans l'ALOA



Piper L-4, surnommé Mektoub, portant le code MB, de la 58^e SOAA, du 1^{er} groupe du 62^e RAA, et arborant l'insigne du RAC AOF peint sur la dérive. A noter, sur le fuselage, les marques correspondant certainement au nombre d'opérations effectuées avec cet appareil (photo Gilbert Doumeng).



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le troisième d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALOA. Imprimez-le, si vous le souhaitez.

Faites-le circuler sans modération.

Et, n'hésitez pas à me signaler toute erreur possible ou omission.

Je recherche des photos d'appareils de l'ALOA et de l'ALAT, mais aussi des insignes pour compléter ma collection, contactez moi !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont mentionnés, ainsi que pour l'aide apportée par Pierre JARRIGE, dont les travaux sur l'aviation en Afrique du Nord font autorité.

Sans oublier la collaboration de Marc BONAS sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr où www.alat.fr

Aéronefs de l'ALAT déjà parus

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 01 Nord 3400 Norbarbe | 02 Max-Holste MH-1521 Broussard |
| 03 Sikorsky S-55/H-19 | 04 Westland WS-55 Whirlwind |
| 05 Piper L-21B et BM | 06 Stampe SV-4 |
| 07 Piper PA-22 Tripacer | 08 Sud Aviation SA-318C Alouette II |
| 09 SCAN NC-856 Norvigie | 10 Hiller UH-12 |
| 11 Nord 3202 | 12 Agusta-Bell 47G-1 |
| 13 Agusta-Bell 47G-2 | 14/15 Cessna L-19E |
| 15 Cessna L-19E suite | 16 SO-1221 Djinn |
| 17 Piper L-18C | 18 Alouette II |
| 19 Vertol H-21C | 20 Sud Aviation SA-3160 Alouette III |
| 21 Reims-Cessna F-406 Caravan II | |

Aéronefs de l'ALOA

- | | |
|-----------------|----------------------------|
| 01 Cessna L-19A | 02 Morane-Saulnier Criquet |
|-----------------|----------------------------|

Pour commander un ancien n°, envoyez-moi votre adresse e-mail avec la mention du fascicule recherché à : christianmalcros@yahoo.fr

Bibliographie

Piper Journal, organe du CFSOAA, 13 numéros de juin 1944 à août 1945.

Interlude, l'histoire de la 37^e SOAA, par Henri P ; Masméjean.

Itinéraire guerrier pour un Piper Cub, 1944-1945, par A. Clément, Le Trait d'Union n°39, janvier 1975, dix pages avec six photos et une carte sur la campagne de la 33^e SOAA..

"Piper Cub l'avion passion" par André Bréand, Aux éditions Volez ! 150 pages, juin 2017. Tout sur les différentes versions du Piper Cub. Avec l'historique, les caractéristiques, des plans trois vues et de nombreuses photos.

Piper Cub L-4 Grasshopper dans l'ALOA



Remontage d'un Piper Cub arrivé en caisse des États-Unis via la base de transit d'Oran-la-Sénia. L'appareil est le L-4 serial 43-29911 baptisé "Jeannot" qui sera affecté à la 25^e section de la 2^e DB et survolera Paris à la Libération pour porter un message à la Préfecture de Police (photo ECPA, via Pierre Jarrige)..

En 1943, l'Armée d'Afrique commence à percevoir du matériel en provenance des États-Unis. Un certain nombre d'appareils ont été prêtés par les divisions américaines débarquées au Maroc, d'autres transférés plus ou moins officiellement dans le cadre du Lend-Lease. Le problème du suivi de chaque appareil vient de la gestion des avions de catégorie L par l'administration américaine. Commandés par l'USAAF (Air Force), ils étaient remis directement à l'USAGF (Ground Force), qui considérait les L-2, L-3, L-4 et L-5 de la même façon que ses camions ou ses canons: un pool divisionnaire était constitué et chaque unité puisait dedans en fonction de ses besoins.

En théorie chaque aéronef de l'Air Force fait l'objet d'une fiche de suivi permettant de connaître au moins sa date de réception, ses passages en parc et sa date de réforme avec lieu et motif. En théorie seulement, car en 1943, par exemple, Piper produit un Cub toutes les vingt minutes dans son usine de Lock Haven en Pennsylvanie et les avions sont mis en caisse pour expédition directement à l'Army. Il manque un nombre important de fiches et on connaît que peu d'exemples de L-4 ayant fait l'objet d'une réclamation par un parc de réforme. Pratiquement, seuls les appareils accidentés aux USA sont identifiables. Les fiches concernant les appareils livrés durant la Seconde Guerre mondiale sont aujourd'hui conservées au NASM.

Comme dans l'armée américaine, l'Artillerie est pourvue de sections de deux avions légers par Batterie Hors Rang (BHR), considérées comme matériel d'artillerie au même titre que les canons et les tracteurs. Ainsi l'Etat-Major de la 1^{re} Armée et chacun de ceux des deux Corps d'Armée reçurent une section, chacun des cinq Groupements d'Artillerie comprend quatre sections (un en dispose même de cinq), et chaque régiment d'Artillerie Divisionnaire (AD) de Réserve Générale perçoit

quatre sections (pour trois d'entre eux) ou cinq (pour quatre régiments). Ce qui représente un total de soixante SOAA en incluant les quatre du peloton de la 2^e DB. Des écoles sont ouvertes pour former le personnel de l'Armée de Terre destiné à l'encadrement de ces formations. Elles n'auront jamais un grand rendement, l'Armée de Terre, comme l'Armée de l'Air, ne leur portant qu'un intérêt restreint. L'organisation du commandement, à cette époque, ne comportait d'ailleurs aucun chef d'artillerie nanti de l'autorité suffisante pour traiter ces questions au nom de l'ensemble de l'Arme, comme l'avaient fait avant 1939 les généraux s'étant succédé au poste d'Inspecteur Général de l'Artillerie. Dans la majorité des cas, on confia donc l'encadrement de ces sections d'observation aérienne d'artillerie à du personnel de l'Armée de l'Air, placé pour l'emploi à l'entière disposition des chefs d'artillerie.



Un Piper de la 23^e SOAA, codé YC, survole Migvano en Italie au printemps 1944 (photo ECPAD, collection Christian Malcros).

Sur les champs de bataille d'Italie, de France et d'Allemagne, jusqu'en mai 1945, l'aviation d'artillerie, comprenant 60 Sections d'Observation Aérienne d'Artillerie de deux appareils, a effectué au total 13 975 heures de vol de guerre, réparties en 7 124 missions. Les pertes ont été de 12 tués, 17 blessés, 5 disparus; 12 avions ont été détruits, 31 accidentés, 57 touchés puis réparés.

Ces formations ont fonctionné à l'entière satisfaction des artilleurs, auxquels elles ont rendu d'inappréciables services. L'exécution des missions d'observation à bord de ces appareils était confiées exclusivement à des officiers d'artillerie appartenant aux unités dont ils réglait les tirs.

A la fin de la guerre, des nécessités de stationnement et d'entretien ont conduit à regrouper les appareils restants en quelques centres, dans des Groupements d'Aviation d'Observation d'Artillerie, d'où sont détachés temporairement les avions nécessaires à l'exécution des manœuvres et écoles à feu, devant permettre ainsi une maintenance plus efficace et une utilisation plus rationnelle.

En 1945, l'Armée de l'Air, arguant en particulier de la reconstitution d'un ministère de l'Air, va chercher à mettre la main sur le matériel, demander à ce que les sections soient confiées à du

personnel de l'air et que le pilote soit obligatoirement chef à bord. Le personnel naviguant et les mécaniciens étant simplement prêtés à l'Armée de Terre.

Ces tiraillements entre les deux armées va provoquer durant de longs mois des tensions entre les Etats-Majors et une situation catastrophique sur le terrain, risquant de susciter purement et simplement la disparition de l'aviation d'artillerie.

En 1946, les éléments Air de l'Aviation d'Observation d'Artillerie comprennent:

1) au Cours Pratique d'Observation d'Artillerie (CPOA) à Mayence:

- 1 officier supérieur adjoint au commandant du CPOA et chef des éléments Air de l'AOA en France, Afrique du Nord et Allemagne;
- une section administrative chargée de la gestion du personnel Air et de la comptabilité technique du matériel Air mis à la disposition de l'AOA;
- une section de réparations et de ravitaillement;
- une escadrille du CPOA avec 20 appareils.

2) dans les formations d'Artillerie:

- en France:

3 pelotons de deux sections à deux appareils, soit 12 avions à la disposition des éléments de la 1^{re} DB et des éléments divisionnaires d'infanterie n° 1 et 2;

2 pelotons de deux sections à deux appareils, soit 8 avions à la disposition de deux régiments d'artillerie lourde (25^e et 33^e RA).

- en Afrique du Nord:

1 peloton de trois sections à deux appareils soit 6 avions à la disposition des unités d'artillerie du Maroc (64^e RAA);

1 peloton de trois sections à deux appareils soit 6 avions à la disposition des unités d'artillerie d'Algérie (61^e RA).

- en Allemagne:

2 pelotons de deux sections à deux appareils soit 8 avions à la disposition des éléments divisionnaires d'infanterie n° 3 et 4;

2 pelotons de deux sections à deux appareils soit 8 avions à la disposition de deux régiments d'artillerie lourde (1^{er} et 2^e RAL);

1 peloton de trois sections à deux appareils soit 6 avions à la disposition de la 5^e DB.

- en Indochine:

1 peloton de trois sections de deux appareils soit 6 avions à la disposition de la 9^e DIC.

Fin 1945, ce peloton rejoint l'Indochine. Pour ce faire les avions ont été transportés par le porte-avions Béarn. Évitant un déchargement, ils ont décollé du pont pour rejoindre leur base à terre.

Le Peloton d'Aviation d'Observation d'Artillerie de France à Nancy (24 Piper L-4H dont 19 disponibles) devient Peloton d'Aviation d'Observation d'Artillerie de Nancy en août 1946 (20 Piper L-4H dont 18 disponibles), puis Escadrille d'Aviation d'Observation d'Artillerie en septembre et Rassemblement des Pelotons stationnés en France en janvier 1947. Il comprend alors 20 Piper L-4H dont 6 disponibles.

En février 1947, l'ensemble des pelotons stationnés à Nancy forment le Groupement d'Aviation d'Observation d'Artillerie n° 1 (GAOA N°1), ceux stationnés à Wackerheim forment le Groupement d'Aviation d'Observation d'Artillerie n° 2 (GAOA N°2). Les pelotons du Maroc et d'Algérie deviennent respectivement Escadrille d'Aviation d'Artillerie du Maroc et Peloton d'Algérie.

En juin 1947, les dotations en matériel volant représentent environ les deux tiers des moyens théoriques du temps de paix. Le parc pourrait toutefois suffire pour les besoins de l'instruction si tout le matériel était en état, ce qui est loin d'être le cas, les unités ne disposant pratiquement que de 50% à 75% de leurs appareils en état de voler.

En 1948, les Piper L-4 du centre de Nancy sont stockés dans des conditions défectueuses et exposés à toutes les intempéries. Les avions à réparer sont parfois remplacés, après de longs délais, par des

appareils aussi mal sinon plus mal en point. Les aéronefs qui volent encore le doivent à l'initiative du colonel d'artillerie, commandant le Cours Pratique d'Observation Aérienne d'Artillerie à Finthen, qui, aidé par le service du Matériel de l'Armée de Terre, a négocié auprès des autorités américaines l'achat de 100 moteurs.

Le 6 septembre 1948, une décision ministérielle signée R. Mayer (*n° 89 EMGFA/1*) précise que le personnel et le matériel de l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie fera désormais partie intégrante de l'Armée de Terre (Artillerie). L'Armée de l'Air étant chargée du contrôle des qualifications du personnel au point de vue technique aérienne, de la construction des matériels (études, fabrications, essais techniques) et des réparations en usine. L'Armée de Terre fournissant les caractéristiques des appareils et devant procéder à leur expérimentation. Le budget de l'ALOA est intégralement à la charge de l'Armée de Terre.

La Seconde guerre mondiale terminée, la période d'entraînement des forces revenue, certains L-4 ont été équipés d'un dispositif de remorquage de cible avec cheminée pour la sortie de la biroute au niveau du siège observateur. C'est d'ailleurs à ce même emplacement que pouvait être installée une caméra K24.

L'arrivée des premiers L-18 entraîne le retrait du service des L-4 en février 1953

Avec l'aide de Jean-Louis Bléneau



Le lieutenant Tarride, pose devant son Piper, codé PC, en Alsace, en 1944 (photo via Inch'ALAT).

Production Piper Cub L-4 Grasshopper

En décembre 1940, l'US Army Air Corps lance un concours afin de se doter d'un appareil de réglage d'artillerie, Trois constructeurs y répondirent : Beechcraft, Fairchild et Piper. Très rapidement le Piper Cub fut retenu, et une première commande de 40 exemplaires passée, en juin 1941, sous la désignation de O-59 Grasshopper. Les premiers appareils arrivèrent en unité une semaine après la commande.

L'appareil reçu l'éloge de tous ses utilisateurs, particulièrement pour ses capacités de décollage et d'atterrissage courts. De plus, cet aéronef est très facile d'entretien. L'attaque survenue le 7 décembre 1941 sur Pearl Harbor et l'entrée en guerre des Etats-Unis changea profondément la donne. L'USAAF demande à Piper de concevoir une version plus puissante désignée O-59A. Cette série fut construite à hauteur de 948 exemplaires.

Malgré la relative importance de la chaîne de fabrication de Piper, l'USAAF eut recours à la saisie d'avions civils. Huit Piper J-3C furent alors désignés L-4C tandis que cinq avions J-3F, dont deux avaient été saisis par l'US Coast Guard suite à une affaire de trafic d'alcool, reçurent la désignation de L-4D. Environ 3 400 exemplaires militaires furent construits par la suite.

Plusieurs types ont été reçus:

140 Piper O-59	L-4	42-7813 à 42-7952	
171 Piper O-59A	L-4A	42-15159 à 42-15329	1 ^{re} tranche
500 Piper O-59A	L-4A	42-36325 à 42-36824	2 ^e tranche
277 Piper	L-4A		
980 Piper	L-4B		
1801	L-4H		
1680	L-4J		
Total	5549		

Des quelques 150 avions mis à disposition de la France, il est difficile d'en connaître exactement tous les numéros de série.

Principales différences entre les versions.

Version A (ou O-59 dans l'ancienne nomenclature américaine) :

- dépourvu de circuit électrique et de démarreur,
- équipé initialement d'un pare-brise en 3 parties.

Version B :

- avion identique, équipé d'un circuit électrique de bord réduit à base de batteries et destiné à l'alimentation de la radio,
- toujours sans démarreur,
- le sélecteur des magnétos est placé au-dessus de la porte, à l'emplanture de l'aile droite,
- pare-brise d'une seule pièce.

Version H :

- identique au B mais le sélecteur des magnétos est placé au-dessus de la tête du pilote, à l'emplanture de l'aile gauche.

Caractéristiques du Piper Cub L-4

caractéristiques: avion léger d'observation, monomoteur, biplace.
Monoplan biplace en tandem à aile haute haubanée disposant d'un empennage classique. Son fuselage est constitué d'une structure en tube d'aciers recouverte de panneaux en bois et contre-plaqué. Le train d'atterrissage fixe dispose de deux roues et se termine par une béquille en acier. Une des particularités de l'appareil, son envergure est identique à sa longueur.

dimensions: longueur hors tout: 6,80 mètres.
hauteur: 1,98 mètres.
envergure: 10,69 mètres.

poids à vide: 0,302 tonne.
en charge: 0,588 tonne.

équipage: pilote: 1. observateur: 1.

longueur piste atterrissage: 120 mètres à 0 mètre d'altitude.
Avec piste dégagée de tout obstacle d'une hauteur de 15 mètres à 100 mètres des bouts de bandes.

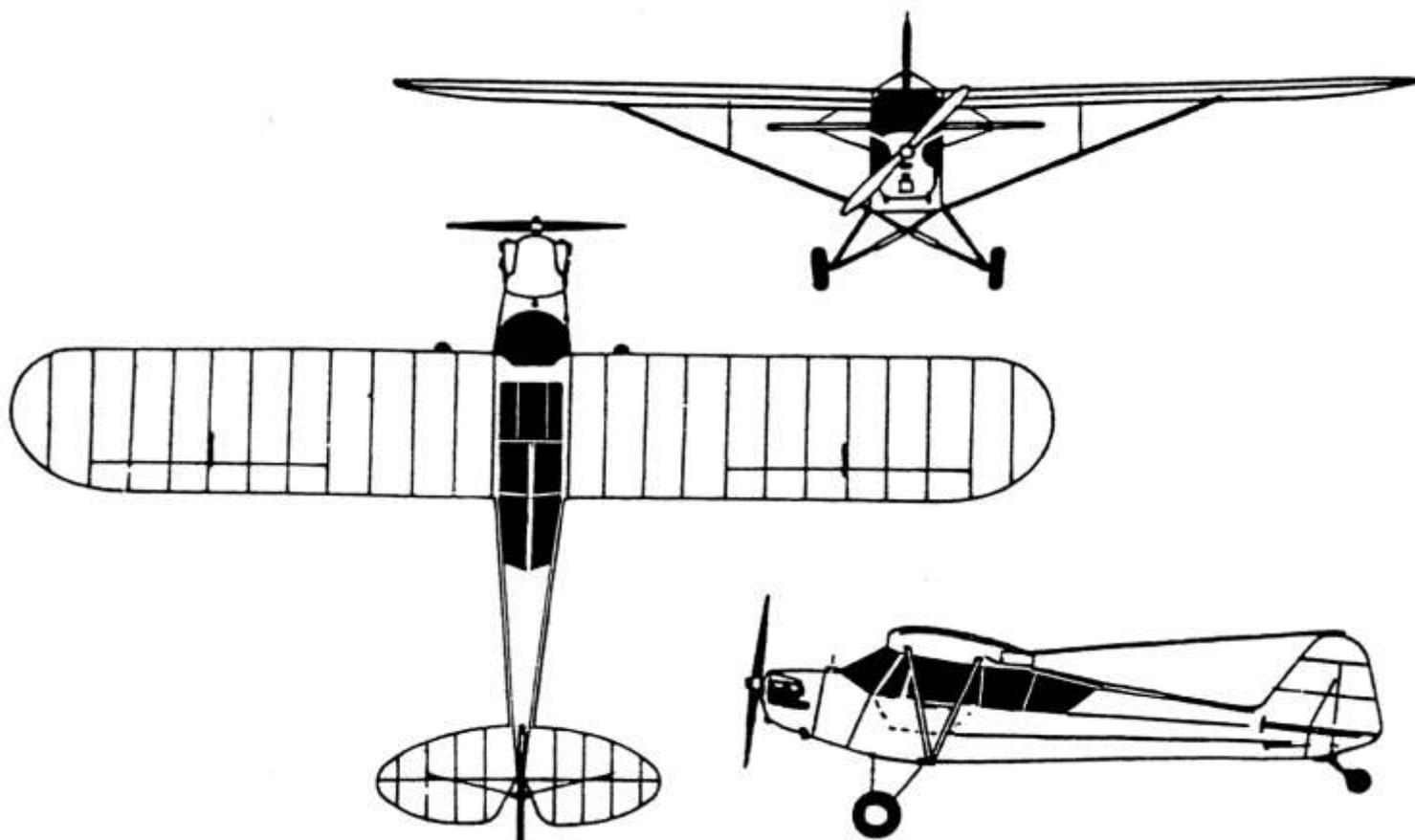
radio: VHF:

performances: vitesse de croisière: 100 km/h.
vitesse maximum: 136 km/h.
autonomie: 2 heures 30.
plafond pratique: 3100 m.

missions: observation.
guidage artillerie.
accompagnement des troupes et convois.
liaison.

carburants: essence:
lubrifiant:
consommation: litres/heure.
capacité réservoir: 48 litres.

moteur: 1 Continental 0-170-3 à pistons de 65 cv.



Lettres d'identification des aéronefs de l'ALOA

LETTRES D'IDENTIFICATION DES AVIONS D'ARTILLERIE

1ere Armee Francaise - " ARTILLERIE " (1)

ARTILLERIE du 1er CA

ARTILLERIE du 11eme C.A.

E.M. Groupement No 1

" 2
" 3
" 4
" 5

J
Y
W
U
Z
T
R
Ø

1er Groupe 64 R.A.

YB

1er Groupe 66 R.A.

RE

2me " " "

YC

2me " " "

RF

3me " " "

YD

3me " " "

RG

1er Groupe 65 R.A.

RB

1er Groupe RAC-AOF

RM

2me " " "

RC

2me " " "

RJ

3me " " "

RD

3me " " "

RG

1er Groupe RACL

WB

2me " " "

WC

3me " " "

WD

1*D.B. - 68 R.A.

PA

5*D.B. - 62 R.A.

MA

1er Groupe

PB

1er Groupe

MB

2eme " "

PC

2eme Groupe

MD

3eme " "

PD

3eme Groupe

MD

1* D.M.I. - 1er R.A.C.

KA

2* D.M.I. - 63eme R.A.

ZA

1er Groupe

KB

1er Groupe

ZB

2eme " "

KC

2eme " "

ZC

3eme " "

KD

3eme " "

ZD

4eme " "

KE

4eme Groupe

ZE

3* D.I.A. - 67 R.A.

XA

4* D.M.M. - 69 R.A.

IA

1er Groupe

XB

1er Groupe

IB

2eme " "

XC

2eme " "

IC

3eme " "

XD

3eme " "

ID

4eme " "

XE

9* D.I.C. - R.A.C.M.

LA

1er Groupe

LB

2eme " "

LC

3eme " "

LD

4eme " "

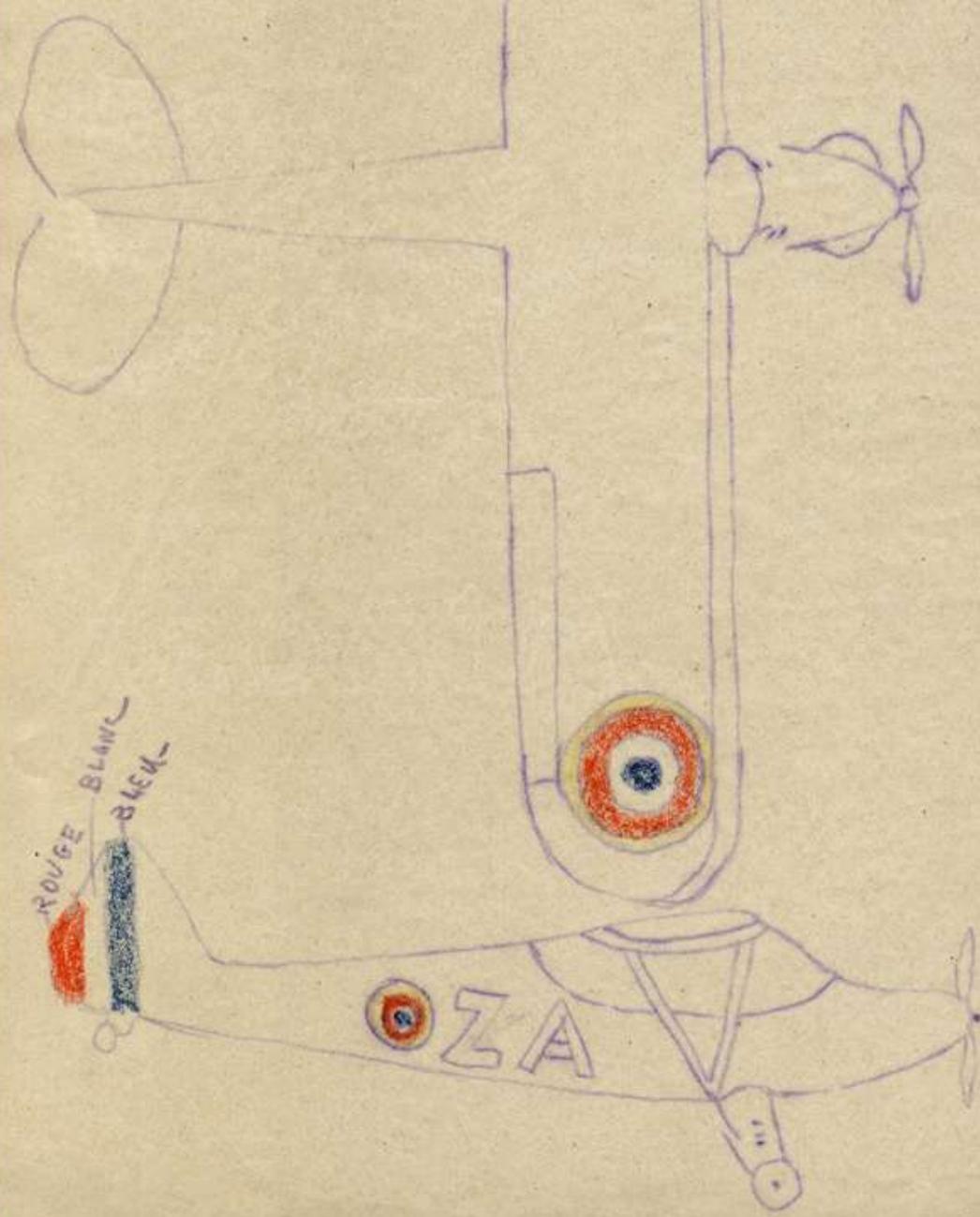
LE

(1) Des L-5 "SENTINEL" portant la lettre " J " sont susceptibles d'etre observes.

EM

BORD JAUNE -
ROUGE -
BLANC -
BLEU -

NOTA : Les cocardes sont placees
aux deux extremités de face superieure
des ailes et aux deux extremités de la face
inferieure des ailes, ainsi que sur les
deux cotes du fuselage.
Les groupes de lettres sont
places de chaque cote du fuselage
comme l'indique le croquis.



Deux lettres d'identification étaient allouées à chaque section, la première lettre étant la même pour toutes les sections travaillant pour une même division. Ainsi, quand une section possédait deux appareils, ceux-ci portaient les mêmes codes.

Centre de Formation des Sections d'Observation de l'Aviation d'Artillerie – CFSOAA –

Après le débarquement allié, le 8 novembre 1942, les Américains livrent du matériel nécessaire pour équiper les forces françaises rassemblées en Afrique du Nord et destinées à participer aux opérations en Europe. Ces unités sont donc entièrement réorganisées et équipées sur le modèle américain. C'est ainsi que l'artillerie de campagne est dotée d'avions légers d'observation Piper Cub, répartis par section de deux appareils dans chaque groupe ou état-major de groupement ou d'artillerie divisionnaire. Chaque section comprend deux appareils L-4B ou L-4H, deux pilotes et un mécanicien de l'armée de l'Air, un sous-officier radio, un aide-mécanicien, un radio européen, trois chauffeurs indigènes de l'artillerie, une Jeep et une camionnette Dodge ou un camion GMC.

Cela pose évidemment le problème de la formation du personnel de cette nouvelle branche de l'armée française. L'armée de Terre n'ayant ni pilotes, ni mécaniciens, elle doit faire appel, dans un premier temps, à l'armée de l'Air. Quelques observateurs sont cependant issus de l'armée de Terre, un embryon de pilotes d'autogyres ou d'observateurs en ballon ayant été formés avant 1939 les rejoint. Tout le personnel navigant effectue sa formation au centre d'entraînement de Noisy-les-Bains, près de Mostaganem, avant d'être affecté dans les groupes où ils constituent des "sections d'observation d'aviation d'artillerie" (SOAA). En octobre 1943, le centre de formation des sections d'observation de l'aviation d'artillerie (CFSOAA) est créé à Oran, il se déplace sur Lourmel, à l'ouest d'Oran, en décembre 1943. A partir de février 1944, le personnel navigant est instruit dans ce centre et faute de personnel disponible dans l'armée de l'Air, de très nombreux "biffins", fans d'aviation ou titulaires de brevets civils viennent s'y former.

Son commandant est le capitaine Marin, originaire de l'armée de l'Air, surnommé "Marin la Poussière" pour ses atterrissages en bords successifs sur la piste en terre battue. Le centre reçoit par série de douze les officiers et sous-officiers de l'armée de Terre titulaires, si possible, du brevet de pilote civil, ainsi que des mécaniciens auto appelés à être transformés sur avions. Les moniteurs sont tous d'anciens pilotes de chasse arrivés là soit par sanction disciplinaire ou soit pour motif médical. Il y a notamment le sergent-chef Pimont, un aviateur qui a descendu deux avions anglais en Syrie, le sergent-chef Cros, ancien pilote d'Aircobra. L'adjudant-chef Maladière en est le chef-mécanicien (par jeu de mot, il était affublé du surnom de "malade aujourd'hui"). Les observateurs sont formés par le capitaine artilleur David sur Piper. Les stagiaires reçoivent à leur arrivée le surnom de "Pèlerin" pour les élèves pilotes ou de "Crasseux" pour les élèves mécaniciens.

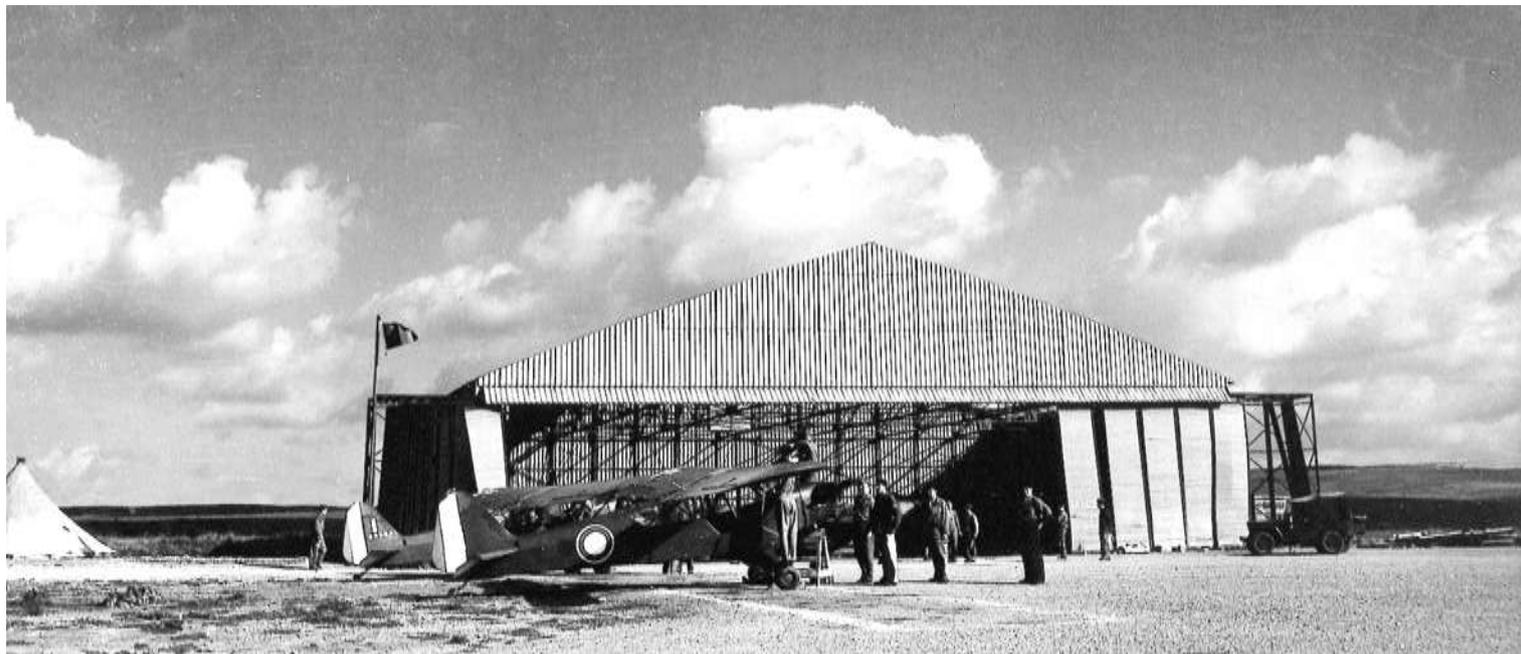
Le centre devient école de l'aviation d'artillerie (EAA) le 1^{er} septembre 1944 et est transféré sur le terrain de Cannes-Mandelieu le 6 janvier 1945⁽¹⁾. Organe territorial rattaché directement au 3^e bureau de l'état-major Général Guerre, il comprend cependant du personnel de l'armée de l'Air.

Après avoir remonté ses neuf Piper L-4, le premier vol sur le territoire français a lieu le 20 mars 1945. En juillet 1945, il dispose de neuf Piper L-4, de deux Morane 500 et d'un autogyre.

Commandée par un officier d'artillerie, le capitaine Donze, à sa dissolution, en octobre 1945, ses personnel et matériels sont alors dirigés sur Finthen en Allemagne, au cours pratique d'observation aérienne (CPOA).

Le centre n'aura jamais eu un grand rendement, l'armée de Terre, comme l'armée de l'Air, ne lui portant qu'un intérêt restreint. L'organisation du commandement, à cette époque, ne comportait d'ailleurs aucun chef d'artillerie nanti de l'autorité suffisante pour traiter ces questions au nom de l'ensemble de l'Arme, comme l'avaient fait avant 1939 les généraux s'étant succédés au poste d'Inspecteur Général de l'Artillerie. Dans la majorité des cas, on confia donc l'encadrement des sections d'observation aérienne d'artillerie à du personnel de l'Armée de l'Air, placé pour l'emploi à l'entière disposition des chefs d'artillerie.

Depuis sa création, l'école a accumulé plus de 10 000 heures de vol, avec une moyenne de huit appareils (trois au début), et délivré plus de 150 brevets de pilotes, sans compter la formation des personnels de l'Armée de l'Air déjà brevetés venus reprendre leur entraînement. De plus, elle a délivré 120 brevets de mécaniciens.



Le hangar du Centre de formation des sections d'observation de l'aviation d'artillerie à Lourmel, infrastructure abritant les Piper et où se concentrent élèves pilotes et mécaniciens ainsi que leurs instructeurs et dirigeants (photo X, via Pierre Jarrige).



Point fixe de l'appareil n° 903, un élève du CFSOAA s'apprête à décoller, son moniteur en place arrière est un capitaine, ancien du CEF d'Italie. A noter, les cocardes américaines sous l'aile et françaises sur le fuselage (photo X, via Pierre Jarrige).



Retour d'un vol d'instruction pour ce L-4A n° 43-29241, qui survole le terrain de Lourmel, immense losange aride, boueux l'hiver et chaud l'été (photos X, via Pierre Jarrige).



Le parking de Lourmel en 1944,. Certains Piper portent des étoiles américaines, d'autres des cocardes françaises. Tout à gauche, l'appareil avec un capot plus clair est un Aeronca L-3. (photo X, via Pierre Jarrige).



Kusel en Allemagne, avril 1950, posant devant un Piper, Poudou P, Rioux, Ontray (photo Poudou).

PIPER - JOURNAL

NUMERO 1 ORGANE DU C.F.S.O.A.A. Juin 1944

A NOS LECTEURS

Le Piper est un avion qui a été conçu pour répondre à un besoin précis : celui d'un avion léger, robuste, et facile à piloter. C'est pourquoi il est devenu l'un des avions les plus populaires du monde.

Il est idéal pour les vols de loisir, les vols de transport, et les vols militaires. Sa simplicité de construction et sa facilité d'entretien le rendent très apprécié des pilotes amateurs et professionnels.

Le Piper est également un avion très sûr et fiable. Sa conception soignée et ses matériaux de qualité assurent une longue durée de vie et une grande sécurité de vol.

En résumé, le Piper est un avion qui allie performance, sécurité, et simplicité. C'est pourquoi il est devenu l'un des avions les plus populaires du monde.

L'ECOLE

Le Piper est un avion qui est très apprécié des pilotes amateurs. C'est pourquoi il est devenu l'un des avions les plus populaires du monde.

Il est idéal pour les vols de loisir, les vols de transport, et les vols militaires. Sa simplicité de construction et sa facilité d'entretien le rendent très apprécié des pilotes amateurs et professionnels.

Le Piper est également un avion très sûr et fiable. Sa conception soignée et ses matériaux de qualité assurent une longue durée de vie et une grande sécurité de vol.

En résumé, le Piper est un avion qui allie performance, sécurité, et simplicité. C'est pourquoi il est devenu l'un des avions les plus populaires du monde.

Piper Journal, organe du CFSOAA, 13 numéros publiés de juin 1944 à août 1945.

Artillerie du 1^{er} Corps d'Armée

46^e SOAA Rattachée à l'Artillerie du 1^{er} CA, elle est créée le 15 octobre 1944. Section utilisée pour le renseignement au profit du 3^e Bureau du 1^{er} CA pour la recherche des éléments de contact, la position des lignes amies lors des attaques sur la trouée de Belfort, l'Alsace puis l'Allemagne. Elle est en liaison radio directe avec l'appui aérien du 1^{er} CA pour les actions des chasseurs bombardiers sur des positions venant d'être occupées par nos troupes. La section participe à la prise de Belfort du 1^{er} au 18 novembre 1944, elle stationne alors sur le terrain de Pont-les-Moulins. C'est ce jour, le 18 novembre que l'équipage d'un Piper L-4H de la section, le sergent Marcel Legris, pilote, et le sous-lieutenant Jean Chrétien-Brison, observateur sont victimes d'une collision en vol avec un autre L-4, piloté par le lieutenant Charles Petitjean, ayant comme observateur l'aspirant André Bagard, dans la région de Pont-les-Moulins. Lors de la campagne d'Alsace elle est sur le terrain de l'Ileberg près de Mulhouse du 1^{er} décembre 1944 au 5 janvier 1945, puis sur le terrain de Tagolsheim jusqu'au 1^{er} février. Elle rejoint de nouveau Mulhouse le 1^{er} février 1945 et reste sur le terrain de l'Ileberg jusqu'au 10 avril, date à laquelle elle rallie Strasbourg. Après avoir franchie le Rhin, elle stationne à Rottweil puis Sigmaringen. Le 1^{er} mai 1945, elle s'installe à Weingarten, le 1^{er} juillet à Bregenz et le 1^{er} octobre à Finthen, où elle sera affectée au Cours Pratique d'Observation Aérienne d'Artillerie à Wackernheim. Dissoute le 1^{er} octobre 1945, elle totalise 173 missions de guerre.

Unité combattante du 1^{er} novembre 1944 au 8 mai 1945 en France, Alsace et en Allemagne.

Y pour la **46^e SOAA**

Piper L-4H

Artillerie du 2^e Corps d'Armée

47^e SOAA Rattachée à l'Artillerie du 2^e CA, la section est créée le 15 octobre 1944. Elle est utilisée pour le renseignement au profit du 3^e Bureau du 2^e CA, pour la recherche des éléments de contact, la position des lignes amies lors des attaques sur la trouée de Belfort, l'Alsace puis l'Allemagne. Elle est en liaison radio directe avec l'appui aérien du 2^e CA pour les actions des chasseurs bombardiers sur des positions venant d'être occupées par nos troupes. Au 1^{er} novembre 1945, elle est stationnée à Mayence et affectée au CPOA. La section est dissoute le 1^{er} mars 1946 ?

Unité combattante du 1^{er} novembre 1944 au 8 mai 1945 en France, Alsace et en Allemagne.

W pour la **47^e SOAA**

Piper L-4H

Peloton d'Aviation d'Artillerie du Groupement d'Artillerie N°1

Régiment d'Artillerie Coloniale du Levant (RACL)

Le Peloton d'Observation d'Artillerie du Groupement d'Artillerie N°1, rattaché au régiment d'Artillerie Coloniale du Levant (RACL) est créé en octobre 1943, en Algérie. Au 25 août 1945, il comprend cinq sections d'Observation Aérienne d'Artillerie (12^e, 16^e, 26^e, 29^e et 54^e SOAA), toutes stationnées en Allemagne. Il est dissous en octobre 1945 pour former le Cours Pratique d'Observation Aérienne.

Unité combattante du 16 janvier au 20 juillet 1944 en Italie et du 21 août 1944 au 8 mai 1945 en France (campagne d'Alsace) et en Allemagne.

U pour l'EM du RACL (12^e SOAA ?)

Equipée à ses débuts avec deux Aeronca, baptisés "France" et "Sainte Barbe" remplacés le 8 janvier 1944, par 2 Piper L-4 (n° 29495 et 29471).

WB pour le 1^{er} Groupe du RACL (16^e SOAA ?)

Piper L-4H. Le 25 avril 1945, tout le matériel est détruit à Bad-Dürkheim.

WC pour le 2^e Groupe du RACL (26^e SOAA ?)

Piper L-4

WD pour le 3^e Groupe du RACL (29^e SOAA ?)

Piper L-4

WE pour le 4^e Groupe du RACL (54^e SOAA ?)

Piper L-4



Un des Piper L-4H du PAA du GA N°1, codé WB, en 1945 (photo Alain Schlauder).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DU GROUPEMENT D'ARTILLERIE N° 2

ESCADRILLE D'AVIATION D'ARTILLERIE DU MAROC

64^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Créé en mars 1944, le peloton comprend, à ses débuts, les 4^e et 5^e SOAA, rejoint plus tard par les 23^e et 34^e SOAA. Il part d'Aïn Fekan pour le CEF, le 13 décembre 1943. Il s'installe le 10 janvier 1944 à Campodichino. Au 31 janvier 1945 sa dotation est de deux L-5 et de six Piper L-4. Situation qui restera inchangée jusqu'à fin mars après la perception de deux Piper L-4 supplémentaires. Le 31 avril 1945, il y a de nouveau six Piper L-4 en ligne et les deux L-5. Au 30 juin, même situation avec l'adjonction de deux Nord 1001. Au 31 juillet 1945, la dotation en matériel est toujours inchangée avec deux L-5, six Piper L-4 et deux Nord 1001. Fin août 1945, le groupe ne dispose plus que de quatre Piper L-4 et des deux Nord 1001. Nouveau changement au 30 septembre 1945, situation qui restera inchangée jusqu'en février 1946, il n'y a plus en compte que deux Piper L-4. Un appareil est détruit le 16 novembre 1945 à Arbre. Au 25 août 1945, les quatre sections sont stationnées à Innsbruck en Autriche. Le groupement est dissous le 1^{er} août 1946 pour former l'Escadrille d'Aviation d'Artillerie du Maroc.

Unités combattantes du 28 décembre 1943 au 23 juillet 1944 en Italie puis du 2 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France, Alsace et en Allemagne (4^e et 5^e SOAA).

Unité combattante du 4 juin au 23 juillet 1944 en Italie puis du 2 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France, Alsace et en Allemagne (23^e SOAA).

Unité combattante du 2 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France, Alsace et en Allemagne (34^e SOAA).

Z pour l'EM du 64^e RAA (4^e SOAA)

Piper L-4 n° 42-29253 "Puce" et 44-79886 "Zig"

YB pour le 1^{er} Groupe du 64^e RAA (34^e SOAA)

Piper L-4 n° 43-29920 et 43-79877

YC pour le 2^e Groupe du 64^e RAA (23^e SOAA)

Piper L-4 n° 43-29874 et 43-995

YD pour le 3^e Groupe du 64^e RAA (5^e SOAA)

Piper L-4 n° 44-79909 et 43-29248



Piper L-4, baptisé "Zig", codé YC, de la 23^e SOAA, au printemps 1944, sur le terrain de Sessa en Italie (photo ECPA, collection Christian Malcros).



EAAM 64^e RAA



Le général Juin, commandant le CEF, s'installe à bord du Piper L-4 "Puce", codé YC, avec son pilote Corentin Le Pape. L'appareil arbore quatre étoiles blanches et, sur la porte, l'insigne du peloton (photo ECPA, collection Christian Malcros).



Piper codé YD de la 5^e SOAA (photo Roger Monteran).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DU GROUPEMENT D'ARTILLERIE N°3

65^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Créé le 17 janvier 1944; le peloton comprend les 17^e, 30^e, 37^e et 52^e SOAA. Au 25 août 1945, ses quatre sections sont stationnées en Allemagne. Du 1^{er} novembre au 1^{er} décembre 1945, elles stationnent à Balingen (Wurtemberg). Dissous le 1^{er} août 1946 pour former, après dissolution de deux SOAA, le Peloton Avions du 1^{er} RAL.

T pour l'EM du 65^e RAA (17^e SOAA)

Piper L-4 du 27 janvier 1944 au ?

Piper L-4H n° 43-29479 et 43-29884

RB pour le 1^{er} Groupe du 65^e RAA (30^e SOAA)

Piper L-4 du 2 septembre 1944 au

Piper L-4H n° 43-29882 et 43-29886

RC pour le 2^e Groupe du 65^e RAA (37^e SOAA)

Piper L-4 du 30 septembre 1944 au

Piper L-4H n° 43-79899 et 43-79901 "François"

détruit le 20/10/44

RD pour le 3^e Groupe du 65^e RAA (52^e SOAA)

Piper L-4H n° 43-79866 et 43-79888



Caricature d'un équipage de la 37^e SAOA en 1944, dessinée par Henri Masméjean, pilote.



Piper L-4, codé RB, de la 30^e SOAA du 1^{er} groupe du 65^e RAA, date et lieu inconnus (photo X, collection François Proisy).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DU GROUPEMENT D'ARTILLERIE N°4

Régiment d'artillerie coloniale d'AOF

Créé le 1^{er} octobre 1944, à Marseille au parc Borelly, le peloton part le 9 octobre, pour Besançon. Il comprend les 38^e, 44^e, 50^e et 55^e SOAA, regroupées sur le terrain d'Ebingen, le 12 mai 1945, puis, il fait mouvement sur Landau, le 16 mai, où il reste jusqu'au 12 juillet date à laquelle il repart pour Neuweid. Dissous le 1^{er} novembre 1945, il forme le Peloton Avions du 61^e RA, à Spire. Le peloton totalise au minimum 660 heures de vol de guerre au cours de 427 missions.

Unités combattantes du 20 octobre 1944 au 8 mai 1945 en Alsace et en Allemagne.

R pour l'EM du 2^e Corps d'Artillerie Lourde (44^e SOAA) Piper L-4

RM pour le 1^{er} Groupe du RACAOF (55^e SOAA) Piper L-4

Unités combattantes du 14 octobre 1944 au 8 mai 1945 en Alsace et en Allemagne.

RJ pour le 2^e Groupe du RACAOF (38^e SOAA)

Piper L-4A n° 42-36713 et L-4H n° 42-29921

Piper L-4 n° 43-29929 "Tout petit"

Piper L-4

RK pour le 3^e Groupe du RACAOF (50^e SOAA)



Le Piper L-4 n° 43-29929, de la 38^e SOAA, codé RJ et baptisé "Tout petit", à Lachapelle-sous-Rougemont, début 1945 (photo X, collection François Proisy).



Le Piper L-4 n° 43-29929, de la 38^e SOAA, codé RJ et baptisé "Tout petit", à Munchoise en mars 1945. L'on distingue bien l'insigne du 2^e groupe du RACAOF peint sur le capot et porté par le sous-lieutenant observateur d'artillerie coloniale (photo X, collection François Proisy).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DU GROUPEMENT D'ARTILLERIE N° 5

66^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Créé le 14 avril 1944, le peloton comprends quatre sections stationnées dans l'Est de la France puis en Allemagne, les 28^e, 39^e, 43^e et 53^e SOAA. En fin d'année 1945, elles sont regroupées à Birkenfeld, en Rhénanie. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former le Peloton Avions du 2^e RAL, avec les 28^e et 43^e SOAA, à Wackernheim, les deux autres sections étant dissoutes. Unité combattante du 23 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France, en Alsace et en Allemagne.

28^e SOAA Piper L-4 n° 29868 et 29875

Unité combattante du 17 octobre 1944 au 8 mai 1945 en France, en Alsace et en Allemagne.

39^e SOAA Piper L-4 n° 23661 et 23687

Unité combattante du 31 octobre 1944 au 8 mai 1945 en France, en Alsace et en Allemagne.

43^e SOAA Piper L-4 n° 43792 et 43914

Unité combattante du 22 novembre 1944 au 8 mai 1945 en France, en Alsace et en Allemagne.

53^e SOAA Piper L-4 n° 79882 détruit le 28/03/45 et 29945

Piper L-4 n° 236657

O pour l'EM du 66^e RAA

Piper L-4

RE pour le 1^{er} Groupe du 66^e RAA

Piper L-4

RF pour le 2^e Groupe du 66^e RAA (**43^e SOAA**)

Piper L-4

RG pour le 3^e Groupe du 66^e RAA

Piper L-4



Deux Piper L-4 de la 43^e SOAA du 2^e groupe du 66^e RAA devant les maisons Rasser et Tresch, durant l'hiver 1944-45, après la libération du village de Tagolsheim, à quinze kilomètres au sud de Mulhouse (photo via Paul Roos).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 1^{re} DIVISION BLINDEE

68^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Le peloton de la 1^{re} division blindée comprend les 11^e, 40^e, 48^e et 57^e SOAA. Ces quatre sections participent aux campagnes de France et d'Allemagne. A trois sections rattachées au 68^e RAA on avait ajouté celle de l'Artillerie divisionnaire; Ce regroupement simplifiait la maintenance, le ravitaillement, et la protection. Chaque section conservait son autonomie opérationnelle. Au 25 août 1945, elles stationnent toutes en Allemagne. Le 1^{er} novembre 1945, elles sont regroupées à Bourges puis, se déplacent sur Châteauroux. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former avec deux sections le Peloton Avions de l'élément de Division Blindée n° 1 et une section du 25^e Régiment d'Artillerie.

11^e, 40^e, 48^e et 57^e SOAA

PA pour l'EM du 68^e RAA

PB pour le 1^{er} Groupe du 68^e RAA

PC pour le 2^e Groupe du 68^e RAA (11^e SOAA)

PD pour le 3^e Groupe du 68^e RAA

Piper L-4

Piper L-4B n° 43-1092

Piper L-4 n° 237 et 252

Piper L-4



Jean Pajon aux commandes du Piper L-4B n°43-1092, codé PB du peloton du 1^{er} groupe du 68^e RAA, en mars 1945.
A noter, la cocarde française sur le fuselage et la cocarde américaine sous l'aile (photo via Jacques Pajon).



Le sergent Georges Genet (à gauche) devant le Piper L-4 n° 237, codé PC, de la 11^e SOAA
(photo via Michel Genet).



PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 1^{re} DIVISION MOTORISEE D'INFANTERIE (ex DFL)

1^{er} Régiment d'Artillerie Coloniale

Le peloton de la 1^{re} DFL comprend les 14^e, 15^e, 19^e et 20^e SOAA lors des campagnes d'Italie et de France plus la 56^e SOAA en France. Au 25 août 1945, les cinq sections sont stationnées à Chelles. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946, pour former le Peloton Avions de l'élément de Division d'Infanterie n° 1 à Nancy après avoir perdu trois sections.

14^e, 15^e, 19^e, 20^e et 56^e SOAA

KA pour l'EM du 1^{er} RAC Piper L-4

KB pour le 1^{er} Groupe du 1^{er} RAC Piper L-4

KC pour le 2^e Groupe du 1^{er} RAC Piper L-4

KD pour le 3^e Groupe du 1^{er} RAC Piper L-4

KE pour le 4^e Groupe du 1^{er} RAC Piper L-4



1^{re} DMI 1^{er} RAC

PELOTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 3^e DIVISION D'INFANTERIE ALGERIENNE

67^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Créé en septembre 1943 et baptisé "Escadrille Sienne" depuis sa brillante participation aux combats pour la prise de Sienne, fin juin - début juillet 1944, le peloton participe à toutes les opérations de la campagne d'Italie du 13 décembre 1943 au 15 août 1944, depuis Venafro, en passant par le Mona Casale, le Belvédère, Cassino, Castelforte, Esteria, la percée vers Rome, le lac Bolsena, Radicofani, l'Amiate jusqu'à Sienne. Après le débarquement sur les côtes de Provence le 16 août 1944, le peloton suit au plus près les éléments de la 3^e DIA, ce qui le mène de Marseille aux rives de la Lauter, en passant par la vallée du Rhône, le Jura, les Vosges, la défense de Strasbourg et le franchissement de la Lauter qui marque la libération de l'Alsace et le début de la campagne d'Allemagne, le 24 mars 1945, participant aux prises de Pforzheim et de Stuttgart. Au 25 août 1945, ses cinq sections (2^e, 9^e, 10^e, 22^e et 36^e SOAA) sont stationnées en Allemagne. Au 1^{er} novembre 1945, il reste quatre sections stationnées à Speyerdorf (Neustadt). Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former avec les 2^e, 9^e, 10^e et 22^e SOAA les Pelotons Avions des éléments de Division d'Infanterie n°3 et 4. Il totalise plus de 2500 heures de vol, dont plus de 1600 de vol de guerre au cours de 1200 missions. Trois appareils ont été abattus et un pilote tué.

Unités combattantes du 22 décembre 1943 au 15 août 1944 en Italie, du 16 août 1944 au 23 mars 1945 en France, dans les Vosges et en Alsace, puis du 24 mars au 8 mai 1945 en Allemagne.

2^e SOAA

Piper L-4 n° 43-29247 et 43-29249

9^e SOAA

10^e SOAA

22^e et 36^e SOAA

XA pour l'EM du 67^e RAA

Piper L-4

XB pour le 1^{er} Groupe du 67^e RAA

Piper L-4

XC pour le 2^e Groupe du 67^e RAA

Piper L-4

XD pour le 3^e Groupe du 67^e RAA.

Piper L-4

XE pour le 4^e Groupe du 67^e RAA.

Piper L-4



Piper L-4, codé XB, du 1^{er} groupe du 67^e RAA, avec les équipages, en Italie en juin 1944 (photo X, collection François Proisy).



3^e DIA 67^e RAA



Le cameraman du service cinéma avec deux pilotes, dont le capitaine Morin, du groupe d'artillerie de la 3^e DIA reviennent d'une mission de transport de blessés. Les Piper sont stationnés à proximité de Venafro (photo ECPAD).



David Serra devant le Piper L-4, codé XE, du 67^e RAA, 4^e Groupe (photo David Serra via Louis Aymes).

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 5^e DIVISION BLINDEE

62^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Le peloton, créé le 6 septembre 1944, comprend les 18^e, 41^e, 49^e et 58^e SOAA. Du 27 au 29 octobre 1944, une séance de peinture sur les appareils applique les codes avec la lettre M, signe distinctif de la 5^e DB. Au 25 août 1945, les quatre sections sont stationnées en Allemagne. Au 1^{er} novembre, les sections sont à Sigmaringen et le 1^{er} décembre elles se trouvent à Ravensbourg et Isny. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former le Peloton Avions de la 5^e DB après la dissolution de deux de ses sections.

Unités combattantes du 13 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France, dans les Vosges, en Alsace et en Allemagne.

MA pour l'EM du 62^e RAA (18^e SOAA)

Piper L-4 n° 43-29463 et 888

MB pour le 1^{er} Groupe du 62^e RAA (58^e SOAA)

Piper L-4 n° 900 et 848

MC pour le 2^e Groupe du 62^e RAA (49^e SOAA)

Piper L-4 n° 837 et 934

MD pour le 3^e Groupe du 62^e RAA (41^e SOAA)

Piper L-4 n° 590, 591 et 217



Les deux Piper L-4 de la 58^e SOAA (photo Gilbert Doumeng).



Piper L-4, baptisé "Mektoub", portant le code MB de la 58^e SOAA du 1^{er} groupe du 62^e RAA, et arborant l'insigne du RAC AOF peint sur la dérive. A noter, sur le fuselage, les marques correspondant certainement au nombre d'opérations effectuées avec cet appareil (photo Gilbert Doumeng).



RAC AOF

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 2^e DIVISION D'INFANTERIE MAROCAINE

63^e Régiment d'Artillerie d'Afrique

Créé à une date indéterminée, le peloton comprend les 3^e, 7^e, 8^e, 24^e et 35^e SOAA. Au 25 août 1945, ses cinq sections sont stationnées en Allemagne. Du 1^{er} novembre au 1^{er} décembre 1945, quatre sections stationnent à Saverne et Haguenau. Matériel en dotation au 31 mars 1946: quatre Piper L-4H et trois Piper L-4A. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former le Peloton Avions des éléments de Division d'Infanterie n°2 à Nancy après avoir perdu trois sections.

3^e, 7^e, 8^e, 24^e et 35^e SOAA

ZA pour l'EM du 63^e RAA

Piper L-4

ZB pour le 1^{er} Groupe du 63^e RAA (**35^e SOAA**)

Piper L-4

ZC pour le 2^e Groupe du 63^e RAA

Piper L-4

ZD pour le 3^e Groupe du 63^e RAA

Piper L-4

ZE pour le 4^e Groupe du 63^e RAA

Piper L-4

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 4^e DIVISION MAROCAINE DE MONTAGNE

69^e Régiment d'Artillerie de Montagne

Créé en septembre 1943, le peloton comprend à ses débuts deux sections (les 1^{re} et 6^e SOAA), rejointes par deux autres en 1944 (les 21^e et 59^e SOAA). Au 25 août 1945, ces quatre sections sont stationnées à Grenoble. Puis, au 1^{er} novembre 1945, à Nevers. Doit se déplacer sur Valence. Après avoir perdu une section, au 1^{er} décembre 1945, ses trois sections stationnent au Bourget du Lac. Dissous en octobre 1945 pour former le Cours Pratique d'Observation Aérienne.

Unités combattantes du 18 mars au 3 septembre 1944 en Italie et du 4 septembre 1944 au 8 mai 1945 en France (front des Alpes).

1^{re} SOAA

6^e SOAA

21^e SOAA

59^e SOAA

IA pour l'EM du 69^e RAA

IB pour le 1^{er} Groupe du 69^e RAA

IC pour le 2^e Groupe du 69^e RAA

ID pour le 3^e Groupe du 69^e RAA

Piper L-4 "Michèle"

Piper L-4

Piper L-4

Piper L-4



Piper L-4, codé IA, à l'état-major du 69^e RAM, baptisé "Michèle", à Eybens près de Grenoble à la fin 1944 ou au début 1945 (photo X, collection François Proisy).



PAA 4^e DMM

PELTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 9^e DIVISION D'INFANTRIE COLONIALE

Régiment d'Artillerie Coloniale du Maroc (RACM)

Le Peloton d'Observation d'Artillerie de la 9^e Division d'Infanterie Coloniale, rattaché au Régiment d'Artillerie Coloniale du Maroc (RACM) est créé à une date indéterminée. Il comprend les 13^e, 33^e, 42^e, 45^e et 51^e SOAA. Parti de Corse, le 21 août 1944, puis débarquant dans la baie de Saint-Tropez, le 23 août, le peloton remonte la vallée du Rhône, traverse l'Alsace par un rude hiver, arrive à Walheim, le 15 décembre 1944, puis le 30 décembre à Brunstatt, rejoint Entzheim le 18 février 1945 et s'installe à Karlsruhe, le 6 avril. Au 25 août 1945, ces cinq sections, stationnées en Allemagne, sont en instance de départ pour l'Indochine. Elles embarquent vers l'Extrême-Orient, le 1^{er} novembre 1945. Le peloton est dissous le 1^{er} août 1946 pour former le PA/9^e DIC.

LA pour l'EM du RACM (13^e SOAA)

LB pour le 1^{er} Groupe du RACM (33^e SOAA)

LC pour le 2^e Groupe du RACM (42^e SOAA)

LD pour le 3^e Groupe du RACM (45^e SOAA)

LE pour le 4^e Groupe du RACM (51^e SOAA)

Piper L-4H

Piper L-4H n° 43-29893 et 43-29910

Piper L-4

Piper L-4H

Piper L-4



Le maréchal des logis-chef Anty, mécanicien, pose devant le Piper L-4H n° 43-29893, codé LB, de la 33^e SOAA à Damprichard (photo A. Clément via Jean Delmas).



Piper L-4 H, codé LD, de la 45^e SOAA (3^e groupe du RACM), en vol au dessus de la vallée du Danube en 1945 (photo X, collection François Proisy).

PELOTON D'AVIATION D'ARTILLERIE DE LA 2^e DIVISION BLINDEE

64^e RA, 40^e RANA, 3^e RAC

Créé le 7 avril 1944, le peloton comprend les 25^e, 27^e, 31^e et 32^e SOAA. Le premier appareil est perçu le 19 juin 1944, en Grande-Bretagne. Les huit avions du peloton traversent la Manche le 6 août, pour atterrir en Normandie. Dans l'après-midi du 24 août, un Piper du peloton, piloté par le capitaine Jean Callet avec le lieutenant Etienne Mantoux, survole la préfecture de police de Paris pour y larguer un message du général Leclerc aux insurgés : "Tenez bon ! Nous arrivons." Au 25 août 1945, ses quatre sections sont stationnées à Nemours. Elles se déplacent sur Barbizon dans le courant du mois de novembre. Dissous le 1^{er} août 1946 pour former avec deux sections le Peloton Avions du 33^e RA et avec une autre le Peloton Avions du 25^e RA.

A-72 pour l'EM de la 2^e DB (25^e SOAA)

B-72 pour l'EM de la 2^e DB (25^e SOAA)

C-72 pour le XI/64^e RA (27^e SOAA)

D-72 pour le XI/64^e RA (27^e SOAA)

E-72 pour le 40^e RANA (31^e SOAA)

F-72 pour le 40^e RANA (31^e SOAA)

G-72 pour le 1/3^e RAC (32^e SOAA)

H-72 pour le 1/3^e RAC (32^e SOAA)

Piper L-4H n° 43-28911 "Jeannot"

Piper L-4H n° 43-29934 "Jeannot 112"

Piper L-4

Piper L-4

Piper L-4

Piper L-4

Piper L-4 n° 42-36630 "Jean-Pierre"

Piper L-4 "Jacques"



*Piper de la 25^e SOAA, codé A-72, en vol au dessus de la région parisienne en août 1944
(photo ECPAD, collection François Proisy).*



*Piper L-4H de la 25^e SOAA (n° 43-29934 codé B-72 au premier plan et le n° ?; codé A-72) en décembre 1944 à Wetterheim
(photo ECPA, collection Christian Malcros).*



Piper n° 42-36630, codé 72-G et baptisé "Jean-Pierre", de la 32^e SOAA. On distingue l'insigne de la 2^e DB à l'arrière du capot. A noter, la cocarde américaine sur le fuselage et le drapeau français sur la dérive (photo SHAA, collection Christian Malcros).

COURS PRATIQUE D'OBSERVATION AERIEENNE - CPOA -



Le CPOA est créé à Mayence-Wackernheim en octobre 1945, par la réunion des moyens de l'école d'aviation d'artillerie, des pelotons du RACL et du 69^e RAM et des sections des 1^{er} et 2^e CA, pour assurer la formation des observateurs aériens de l'artillerie. L'escadrille possède alors dix-huit Piper L-4 et deux Morane 500. Quatre instructeurs partent à Saint-Yan pour recevoir une formation de moniteurs. Le CPOA continue la tradition du centre de formation des sections d'observation de l'aviation d'artillerie (CFSOAA) de Lourmel (du 1^{er} mai à août 1944) puis de l'EAA de Cannes-Mandelieu (de septembre 1944 à septembre 1945). En 1946, le cours s'installe à Mayence-Finthen. Le premier stage de formation de pilotes débute en mai 1952, il doit assurer la première relève en Indochine avec une quinzaine de pilotes, au début de l'année 1953. Au mois de mai de la même année, le CPOA devient l'école de spécialisation de l'aviation légère d'observation d'artillerie (ES.ALOA), par changement de dénomination.

GROUPEMENT D'AVIATION D'OBSERVATION D'ARTILLERIE N°1 - GAOA N°1 -

Le GAOA N°1 est créé à Nancy, le 1^{er} février 1947, avec le rassemblement des pelotons avions de l'ED/1, l'ED/2, l'EDB/1 et ceux des 25^e et 33^e RA qui deviennent respectivement les pelotons 1 à 5 du Groupement. A cette date, le GAOA N°1 a en dotation vingt Piper L-4H (dont cinq seulement sont disponibles). Le 12 décembre, trois sections (six avions) arrivent en provenance du GAOA N°2.

Le 1^{er} janvier 1950 voit la création de deux escadrilles:

1^{re} escadrille: Piper L-4H n°092, 914, 876, 380, 966, 934, 967 avec moyeux rouges;

2^e escadrille: Piper L-4H n°580, 623, 848, 891, 587, 811, 897 avec moyeux bleus;

Plus une section Vérification et Réparation: avec le L-4H n°245 et le Morane 502 n°586 avec moyeux blancs.

Le dernier L-4H est reversé en décembre 1952.

GROUPEMENT D'AVIATION D'OBSERVATION D'ARTILLERIE N°2 - GAOA N°2 -



Le GAOA N°2 est créé le 16 novembre 1945, à Mayence-Wackernheim, avec des éléments provenant des pelotons avions regroupés à Mayence en mai 1946. Les pelotons de l'ED/4, du 1^{er} RAL, de l'ED/3, des 2^e RAL et 5^e DB deviennent respectivement les pelotons 6 à 10 du Groupement.

Le 1^{er} février 1947, le GAOA N°2 passe sous les ordres du commandant du CPOA. Le 12 décembre, il est ramené à une dotation de huit sections. Les trois autres sections sont mutées au GAOA N°1. En octobre 1949, le groupement s'installe à Finthen jusqu'en décembre, date à laquelle il part pour Baden-Oos, lieu d'implantation définitif.

2^e GROUPE AERIEN D'OBSERVATION D'ARTILLERIE - 2^e GAOA -



Mis sur pied à Antibes le 16 novembre 1945, le groupe, rattaché à l'artillerie divisionnaire de la 3^e DIC, est réellement créé à son débarquement à Saïgon le 10 mars 1946. Le mois suivant, arrivent les premiers Morane 500 destinés à assurer la relève des Piper L-4 de la 9^e DIC. Le groupe quitte la 3^e DIC, le 1^{er} novembre 1946, pour passer sous le commandement de l'Artillerie des TFEO.

Le 15 mai 1947, le dernier Piper est reversé au Parc 394.

GROUPEMENT D'AVIATION D'OBSERVATION D'ARTILLERIE N°3 - GAOA N°3 -



Créé officiellement le 1^{er} octobre 1947, sur le terrain de Sétif, avec des éléments provenant du Peloton avions du RACAOF et du 61^e RA, devenu Peloton d'Algérie. Sa dotation en matériel est d'un Piper L-4A, d'un L-4B et de quatre L-4H. Toutefois, la création ne sera effective que le 2 décembre. Au 31 mars 1948, la dotation en matériel est la suivante:

- 3 Piper L-4A (n° 238, 245, 818);
- 1 Piper L-4B (n° 827);
- 2 Piper L-4H (n° 875, 878).

Le dernier L-4H (n° 588) est reversé en mars 1953.

