

# Pierre Clostermann J'ai piloté le "Tempest" V

En 1988, Pierre Clostermann avait présenté le "Tempest" dans *Le Fana de l'Aviation* n° 218. Un chasseur qui l'avait beaucoup impressionné...

“**D**e novembre 1944 à juillet 1945, j'ai effectué presque 350 heures sur le "Tempest" V dans les escadrons 274, 56 et 3 de la Royal Air Force. Par principe, la RAF ne transférait pas les pilotes de "Spitfire" sur "Tempest", les caractéristiques de vol et les tactiques à employer étant trop différentes. Normalement, les pilotes de l'Escadre 122, qui était la seule équipée de "Tempest" à l'époque, étaient recrutés dans les escadres de "Typhoon".

De prime abord, j'ai été impressionné par les dimensions de l'avion, passant des 7 900 livres [3 583 kg. NDLR] du "Spitfire" aux 13 000 livres [5 896 kg] du "Tempest". L'hélice quadripale qui surmontait l'énorme radiateur avait 4 m de diamètre et, une fois hissé dans le cockpit, à 2,50 m au-dessus du sol, l'ancien pilote de "Spitfire" se sentait quelque peu à la merci d'une très grosse machine dont le bouche-à-oreille traditionnel lui avait fait connaître – évidemment ! – par le menu tous les défauts et les dangers. Même la très belle voilure elliptique

ressemblant à celle du "Spitfire" ne suffisait pas à rassurer.

Une fois installé dans le siège baquet qui recevait le parachute sur lequel le pilote était assis, la visibilité paraissait excellente sauf au sol où le capotage du moteur Napier "Sabre" bouchait complètement la vue. Sous le collimateur gyroscopique Mark III et la planche classique de VSV [*vol sans visibilité*] à six instruments dont un horizon artificiel – enfin indécrochable – se trouvait le compas anglais traditionnel type Marine. Comme toujours, le manche cassé avec poignée, l'alternateur radio et la détente des canons. À gauche toute de suite (...) l'avion embarquant brutalement à droite à l'ouverture des gaz. Profondeur neutre, radiateur ouvert en grand, vérification du verrouillage de train dont le levier de commande ressemble inconfortablement à celui des volets qu'il faut baisser ensuite pour ouvrir les circuits pneumatiques, évitant le coup de bélier du démarrage. Contacts, voyants dans les planches de bord. Le démarrage de cette grande brute de "Sabre" est tout un rituel que certains d'ailleurs n'arrivent jamais à pratiquer conve- ▶

## 50 ans de Fana, 50 ans de passion

*Le Fana de l'Aviation* a fait son apparition dans les kiosques il y a bientôt 50 ans. Pour marquer l'événement, nous vous proposons de revenir sur de grands articles remis au goût du jour, sans oublier un grand numéro anniversaire en juin prochain. Pour commencer cette grande saga, nous avons réuni pour votre plus grand plaisir deux textes que Pierre Clostermann avait adressés à la revue en 1988 et 2001 à propos du "Tempest" et de l'un de ses combats aériens (page 24).

Alexis Rocher



Pierre Clostermann à bord du *Grand Charles*, chasseur qu'il pilota au sein du Squadron 3.

MUSÉE DE L'ORDRE DE LA LIBÉRATION



nablement; ouvrir la manette des gaz – cinq huitièmes de pouce, pas un poil de plus, pas un poil de moins – les retours de flamme de ce moteur étant redoutables. La manette de pas d'hélice poussée en avant – tout petit pas – et reculée de quelques centimètres pour éviter une survitesse due au blocage du *constant speed* (1) au décollage.

Vérification des pleins et sélection du réservoir de fuselage permettant l'alimentation par gravité en cas de panne de pompe. Dévisser ensuite les injecteurs dont l'un envoie un mélange d'alcool et d'éther dans le carburateur, et l'autre un mélange d'huile et d'essence dans les cylindres.

Introduire une cartouche dans le démarreur Coffman utilisant l'expansion des gaz explosifs pour lancer le moteur. Ensuite respirer un grand coup, coincer le manche en arrière entre les genoux, la main gauche sur la manette des gaz, et, avec la main droite, chercher à atteindre les contacts qui se trouvent évidemment

.....

(1) Le principe de l'hélice *constant speed* est de conserver le même régime (dans les limites du plein petit pas et du plein grand pas) que l'on soit en descente, en palier ou en montée, et quelle que soit la vitesse de l'avion.

à gauche, un doigt sur le contact du *booster* de la magnéto de départ et un autre sur la mise à feu.

En général, on a, par prudence, son mécanicien sur l'aile pour aider à raccrocher le moteur une fois que la cartouche l'a lancé. Dans le système Coffman on a cinq cartouches, mais si on loupe le démarrage à la première, le départ avec la seconde est plus difficile et plus encore avec la troisième...

Une fois parti, le moteur met un temps fou à tourner rond, les 24 cylindres donnant l'impression d'allumer en désordre avec d'incroyables vibrations, crachant l'huile par tous ses pores. Il faut assez vite rouler en faisant attention aux freins: les roues du "Tempest" sont beaucoup plus petites que celles du "Typhoon", car elles doivent s'escamoter dans une voiture beaucoup plus mince et les freins

chauffent proportionnellement beaucoup plus.

Quand la bretelle de roulage est large, on roule en repérant son chemin comme un crabe, avec un coup de frein à droite, puis à gauche pour dégager la vue. Aux Pays-Bas, à Volckel, sur des chemins étroits,

« On roule en repérant son chemin comme un crabe, un coup de frein à droite, puis à gauche »

nous devons suivre aveuglément les instructions du mécanicien assis dans le froid et la neige sur le bout de plan avant de dégorger et nettoyer les bougies en ouvrant les gaz jusqu'à 3000 tours, avec aussitôt un nuage d'huile sur le pare-brise. Le mécanicien sautait rapidement alors sur l'aile, sortait un chiffon imbibé d'alcool et nettoyait le cockpit.

En ligne pour le décollage, friction de la manette réglée, on ouvre les gaz jusqu'au premier cran qu'il était interdit de dépasser tant que le train n'était pas rentré, sinon l'avion se déporte, hors de contrôle. Une fois le train escamoté, on passe au deuxième cran pour la montée très rapide jusqu'à 15000 pieds [4570 m], en environ 4 minutes et demie. Il ne faut pas oublier de changer d'étage de compresseur à 10000 pieds [3050 m], le meilleur taux de montée étant obtenu à 185 miles à l'heure indiqués [297 km/h]. Le troisième cran enclenche la surpuissance (*combat emergency*). L'efficacité des ailerons et une profondeur à manier avec prudence frappent immédiatement les pilotes de "Spitfire". Le pied ►



L'ordre de la Libération fut créé en novembre 1940.

Vitrine consacrée à Pierre Clostermann au musée de l'ordre de la Libération.

## Musée de l'ordre de la Libération

Pierre Clostermann reçoit la croix de la Libération par décret du 21 janvier 1946. Cette haute distinction remise aux compagnons de la Libération a été instituée par le général de Gaulle en novembre 1940 afin de "récompenser les personnes ou les collectivités militaires et civiles qui se seront signalées dans l'œuvre de libération de la France et de son Empire".

Seuls 1 038 hommes et femmes ont reçu la croix de la Libération ainsi que 18 unités militaires et cinq communes.

Le musée de l'ordre de la Libération, entièrement rénové entre 2012 et 2016, met en lumière le rôle joué par les compagnons de la Libération de 1940 à 1945. L'exposition permanente présente 2 000 objets et documents qui illustrent leur parcours à travers trois thématiques principales qui sont : la France libre, la Résistance intérieure et la Déportation.

Six unités de l'armée de l'Air sont compagnons de la Libération : l'Escadrille française de chasse n° 1 (première unité militaire membre de l'ordre de la Libération), le Régiment de chasse Normandie-Niémen, le Groupe de bombardement Lorraine, les groupes de chasse Ile-de-France et Alsace, ainsi que le 2<sup>e</sup> Régiment de chasseurs parachutistes.

Pour organiser sa visite : [responsable.mediation@ordredelaliberation.fr](mailto:responsable.mediation@ordredelaliberation.fr) ou [mediation@ordredelaliberation.fr](mailto:mediation@ordredelaliberation.fr)

Adresse : Hôtel national des Invalides

Ouverture : 10 h 00 à 18 h 00 du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre et 10 h 00 à 17 h 00 du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars.

Entrée : 12 euros ou 10 euros pour les tarifs réduits.

Renseignements : 01 80 05 90 82 ou [secrtaire.musee@ordredelaliberation.fr](mailto:secrtaire.musee@ordredelaliberation.fr)



ALEXIS ROCHER



Clostermann illustre souvent dans ses carnets les missions et les combats qu'il avait menés. Il note ici : "14 mars 1945. Combat contre 40 Me 109 sur Hanovre et Nuremberg." Clostermann, alors avec le Squadron 274, revendiqua ce jour-là un Me 109 détruit, un Me 109 probable et un autre "damage" (endommagé).

## Le Grand Charles

Le *Grand Charles* fut le "Tempest" V serial number (matricule RAF) SN222 fabriqué par Hawker dans l'usine de Langley. L'as l'avait baptisé ainsi bien entendu en l'honneur de Charles de Gaulle, qu'il avait rencontré en s'engageant dans les Forces aériennes françaises libres. Codé JF-E au sein du Squadron 3, Clostermann effectua à son bord trois missions de guerre le 3 mai 1945, puis trois autres missions le lendemain. Il le pilota ensuite la plupart du temps jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet quand, à la fin d'une grande parade organisée non loin de Copenhague pour le roi du Danemark, l'avion s'écrasa. Clostermann, qui s'en tira indemne, nota dans son carnet de vol :

*"Mon pauvre Grand Charles est réduit en miette. Ça me brise le cœur"*. Le code JF-E fut ensuite attribué au "Tempest" matricule RAF NV724. Le chasseur fut aussi baptisé *Le Grand Charles* par Clostermann dans *Le Grand Cirque*. Ce fut à ses commandes que Pierre Clostermann effectua son dernier vol sur "Tempest" le 17 août 1945.

A. R.



Le "Tempest" V serial number (matricule RAF) SN222 baptisé *Le Grand Charles* par Clostermann.



CHARLES E. BROWN



Le "Tempest" codé JF-E de Clostermann lors d'une séance photo avec le journaliste Charles E. Brown, de la revue *Aeronautics*. Le cliché fut pris le 18 avril 1945 en Allemagne, non loin de Riesenbeck, au-dessus du canal Dortmund-Ems, probablement lors du vol entre Warmwell (Grande-Bretagne) où s'entraînait Clostermann et Rheine Main, base opérationnelle du Squadron 3.

est un peu lourd mais les ailerons compensent très largement.

L'avion était limité en piqué à 570 miles à l'heure [917 km/h], soit Mach 0,76 avec une vitesse maximale de 446 miles à l'heure à 24000 pieds [717 km/h à 7315 m] et 436 miles à 18000 pieds [701 km/h à 5486 m] avec deux réservoirs supplémentaires de 90 gallons [409 l] sous voilure, ce qui nous donnait, avec les réservoirs internes, une autonomie respectable de 1500 miles (2415 km).

Le "Spitfire" était chargé à environ 30 livres/pied carré, le "Tempest" à 45 – moins, curieusement, que le "Typhoon" chargé à 48 et beaucoup moins que le Focke-Wulf 190 D-9 chargé, lui, à 55 livres/pied carré (2).

Les caractéristiques de vol d'un chasseur ne sont intéressantes que comparées à celles de son principal opposant, en l'occurrence le Focke-Wulf 190 D-9 "Long Nez". À 10000 pieds, le D-9 fait du 669 km/h et le "Tempest" 697 km/h, mais, avec l'injection de méthanol, le D-9 peut monter à presque 710 km/h à 10000 pieds et 720 km/h à 18000 pieds [5486 m].

Le "Tempest" accélère plus vite en piqué et à la même vitesse de départ au ras du sol il emmagasine une énergie plus grande et grimpe plus vite jusqu'à 12000 pieds. Ensuite le Focke-Wulf prend très rapidement l'avantage. Le D-9 a conservé les admirables ailerons et le taux de roulis ►

(2) Respectivement une charge alaire de 146 kg/m<sup>2</sup>, 234 kg/m<sup>2</sup> et 268 kg/m<sup>2</sup>. Le P-51 était à 192 kg/m<sup>2</sup>.



Autre illustration signée de Clostermann. Il écrit : "3 mai 1945. Combat contre Me 262 et Fw 190 au-dessus de Kiel." Il s'agit probablement de la première des trois missions effectuées par Clostermann ce jour-là. Il revendiqua lors de ce combat un Fw 190 détruit et deux autres endommagés.

PIERRE CLOSTERMANN/MUSÉE DE L'ORDRE DE LA LIBÉRATION

du 190 et tourne à peu de chose près un poil mieux que le "Tempest" V. En ce qui concerne l'armement, le "Tempest" a quatre canons de 20 mm Hispano Mk 5, avec 200 coups par canon, et le Focke-Wulf deux mitrailleuses MG-51 de capot de 13 mm alimentées à 400 coups chacune et deux canons de 20 en emplanture d'ailes alimentés à 250 coups chacun. Le poids des projectiles tirés par un "Tempest"

dans une rafale de 3 secondes est de 41 livres (18 kg), et celui du Focke-Wulf de 26 livres (11 kg), soit un peu plus de la moitié. Les performances du "Tempest" chutent très vite au-dessus de 15000 pieds [4570 m],

même avec le deuxième étage de compresseur enclenché et, d'ailleurs, je ne me souviens pas avoir effectué une mission au-dessus de 15000 pieds, le rase-mottes étant le



CHARLES E. BROWN/MUSÉE DE L'ORDRE DE LA LIBÉRATION

## « Il permettait des actions de corsaires qui n'étaient plus possibles avec le "Spitfire" »

domaine favori de cette machine. La fragilité du moteur était com-

pensée par le fait que son énorme masse d'une tonne protégeait fort bien le pilote. Il est intéressant de noter que le 1<sup>er</sup> Escadron de l'escadre (Jagdgeschwader) 26 de la Luftwaffe équipée de Focke-Wulf 190 D-9, la fameuse "Schlageter", a abattu à lui seul entre le 22 février et le 25 avril 14

"Tempest", ce qui en dit long sur les qualités de cet avion. J'ai probablement figuré, le 20 avril 1945, parmi les 14... [ils'agit en fait du 21 avril. Lire article page 24. NDLR].

Dans *Le Grand Cirque 2000*, Clostermann légende cette photo ainsi : "Charles Brown me photographie pour Aeronautics à mon retour d'une mission. La cigarette est supposée calmer mes nerfs. L'itinéraire de la mission est encore visible sur ma carte à côté de mon parachute."

La vrille sur "Tempest" est interdite au-dessus de 6000 pieds [1830 m], mais l'avion en sort correctement et rapidement avec un recentrage des commandes. En approche, les virages serrés en dessous de 130 mph [209 km/h] indiqués sont découragés et il faut se méfier de la chute brutale du nez de l'avion à la sortie des volets, du train, suivie de la réduction de puissance. On effectue les circuits à 200 miles à l'heure [321 km/h] en réduisant dans la ligne droite de l'approche finale aux environs de 100 miles à l'heure [160 km/h], avec le toucher trois points entre 75 et 80 miles à l'heure [120 et 128 km/h].

L'intérêt principal que présentait le "Tempest" pour la RAF était enfin la possibilité de travailler à basse altitude et à grand rayon d'action pour les missions anti-locomotives et le contrôle des aérodromes allemands lointains, avec un appareil assez solide et rapide pour donner ses chances au pilote à la fois contre la Flak et contre les derniers modèles de chasseurs allemands.

Comme le "Typhoon", son frère aîné, le "Tempest" était un avion essentiellement masculin, permettant des actions *hit and run* [tirer et fuir] de corsaires qui n'étaient plus possibles avec le "Spitfire" vieillissant". ■

### "Tempest", un chasseur magnifique

Clostermann écrit dans *Le Grand Cirque* que "le Tempest est un engin de chasse pure magnifique".

Il trouve ses origines à la fin des années 1930 dans la volonté des ingénieurs de Hawker de mettre au point un successeur au "Hurricane" qui avait volé pour la première fois en novembre 1935. Le problème le plus sérieux fut de marier un moteur puissant avec une nouvelle cellule. Parmi les motoristes britanniques, Rolls-Royce travaillait sur le "Vulture", 24 cylindres en X, Napier proposait le "Sabre", très ambitieux moteur en H de 24 cylindres dépassant les 2000 ch. Le chasseur "Tornado" (premier vol le 6 octobre 1939) avec "Vulture" fut un échec, le "Typhoon" et son moteur "Sabre" (premier vol le 24 février 1940) marqua une substantielle avancée, sans pourtant se montrer pleinement satisfaisant. Il fallut l'adoption d'une nouvelle aile, moins épaisse, mieux profilée, pour obtenir de grandes performances. Ainsi naquit le "Tempest" (premier vol le 2 septembre 1942). Pour la motorisation, plusieurs choix étaient possibles entre le Bristol "Centaurus" ("Tempest" II), le Rolls-Royce "Griffon" IIIB ("Tempest" III), le "Griffon" 61 ("Tempest" IV), le Napier "Sabre" II (Tempest V) et le "Sabre" V ("Tempest" VI). La production en série commença par le "Tempest" V, dont le moteur pouvait immédiatement être fabriqué en série. Le chasseur entra en service au printemps 1944. 801 exemplaires furent fabriqués.

À la fin du conflit, les "Tempest" avaient abattu 241 avions allemands, dont 114 Fw 190, 80 Me 109 et sept Me 262. Les escadrons avaient perdu 199 "Tempest" (dont 84 par la Flak et 22 par la Luftwaffe).

A. R.

#### Caractéristiques du Hawker "Tempest" V

Longueur : 10,26 m. Envergure : 12,49 m. Surface alaire : 28 m<sup>2</sup>. Masse à vide : 4 150 kg. Masse maximale : 6 186 kg. Moteur : un Napier "Sabre" II de 2 420 ch (au sol) et 2 045 ch à 4 000 m d'altitude. Vitesse : 700 km/h à 5 181 m. Armement : quatre canons Mk V de 20 mm avec 200 obus chacun (cadence de tir 750 coups/minute).

Le "Sabre", "le cœur du fauve" pour Clostermann.



NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM



# 21 avril 1945 Le Focke-Wulf qui m'a descendu

Pierre Clostermann raconta le combat du 21 avril 1945 lors duquel il fut abattu par un Fw 190 D dans un courrier publié dans *Le Fana de l'Aviation* n° 385 de décembre 2001.

“ La photo du Focke-Wulf 190 *Dora* publiée dans votre n° 383 a éveillé en moi bien des souvenirs. Ce splendide appareil (au demeurant une improvisation géniale de Kurt Tank qui avait des problèmes de mise au point du Ta 152, version finale du 190), s'est révélé être un avion de combat exceptionnel. Ses performances étaient égales à celles du “Tempest” V et légèrement meilleures au-dessus de 6000 m, supérieures dans la pratique à celles du P-51 et P-47, pouvant même tenir tête au “Spit” XIV en virage à haute vitesse. En plus de ses 700 km/h, de son incroyable taux de roulis, son armement de deux canons de 20 mm MG 151 et ses deux mitrailleuses lourdes de capot étaient montés dans l'axe, et, pour les bons tireurs, annulait l'effet de parallaxe. Il était notre adversaire permanent en 1945, équipant, entre autres, la JG 26. Un historien allemand, Ernest Obermaier, a écrit que cet avion a permis aux derniers as de la Luftwaffe de survivre.

Le D-9 “10 Jaune” de la photo [publiée alors avec le courrier] porte la bande noire et blanche de la JG 26 *Schlageter* qui fut commandée par des fameux *experten* (Adolphe Gallan, Anton Hackle, Muchenberg, Priller, Krupinsky et, finalement, dans les derniers jours, par Hans

Dortenmann). Dortenmann, issu de l'infanterie, venu seulement début 1944 à la chasse, s'est vite révélé être un redoutable adversaire. Avec son équipier Soffing, ils ont abattu 14 “Tempest” en deux mois. Son avion était le “13 Jaune” (le 13 à la couleur du Gruppen qui pouvaient comprendre quatre Staffeln. Le Fw 190 de Priller dont la réplique se trouve au musée de l'Air du Bourget était le “13 Noir”).

Werner Molge, ancien commandant de la III/JG 26, secrétaire général de l'association des pilotes de chasse allemands, avec lequel je me suis longuement entretenu à Cologne en 1995, m'a lu un passage du livre de marche de la JG 26 qui ne me laisse aucun doute sur l'après-midi du 21 avril 1945 et sur ce qui m'est arrivé.

Dortenmann, à la tête de sept D-9 du I/JG 26, surprenant six “Tempest” V, a attaqué seul, laissant Soffing en couverture. Il a immédiatement abattu Filmstar “Rouge 2” (flight lieutenant Mackenzie-Intyre) et “Rouge 4” (flight Sergeant Staines, détaché du 33) et a rompu en piqué. Je l'ai poursuivie à la limite de la VNE [velocity never exceed, vitesse maximale. NDLR], mais quand je l'ai rattrapé, il m'a dominé en deux temps, trois mouvements! Trop bas pour sauter, j'ai posé mon avion train rentré, ►



Insigne du Sqn 3, dernière unité où vola Clostermann. Sa devise, *Tertius primus erit* (le troisième sera le premier), souligne que l'unité fut formée en 1912 parmi les toutes premières du Royal Flying Corps. Il est équipé d'Eurofighter “Typhoon” depuis 2011.



Le 21 avril 1945, Clostermann est “dominé en deux temps, trois mouvements” par un Fw 190 “Long Nez”.

DANIEL BEHENNEC

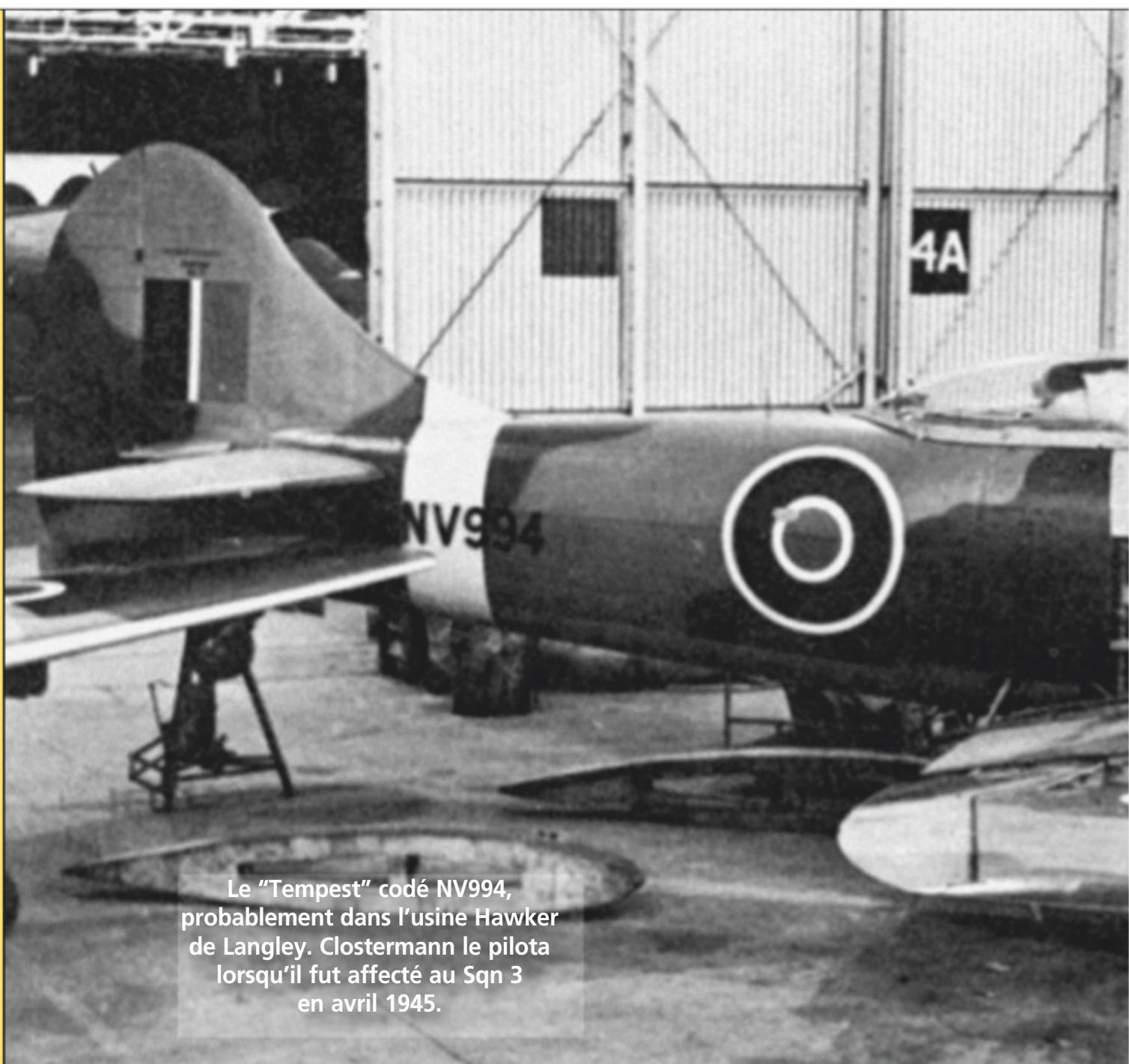




MUSÉE DE L'ORDRE DE LA LIBÉRATION

## Le mystère du "Tempest" NV994

Selon son carnet de vol, Clostermann pilote le "Tempest" codé JF-E depuis son arrivée au Squadron 3 début avril 1945. Il s'agissait très probablement du matricule RAF NV994. Les deux victoires du 20 avril sont attribuées selon les archives britanniques au NV994. L'avion est endommagé en retour de cette mission à des degrés différents selon le carnet de vol de Clostermann et l'ORB (*operations record book*) du Sqn 3 : réparable sur le terrain ou à envoyer dans les dépôts de maintenance. Le chasseur apparaît bien comme réparé puis reprit du service. Le 21 avril, Clostermann pilote le JF-E selon son carnet de vol, mais la mission n'apparaît pas dans l'ORB. Était-il à bord du NV994 ? N'ayant pas d'autres sources, nous avons opté pour le NV994 les 20 et 21 avril avec la décoration décrite par Clostermann dans son courrier.  
A. R.



Le "Tempest" codé NV994, probablement dans l'usine Hawker de Langley. Clostermann le pilota lorsqu'il fut affecté au Sqn 3 en avril 1945.

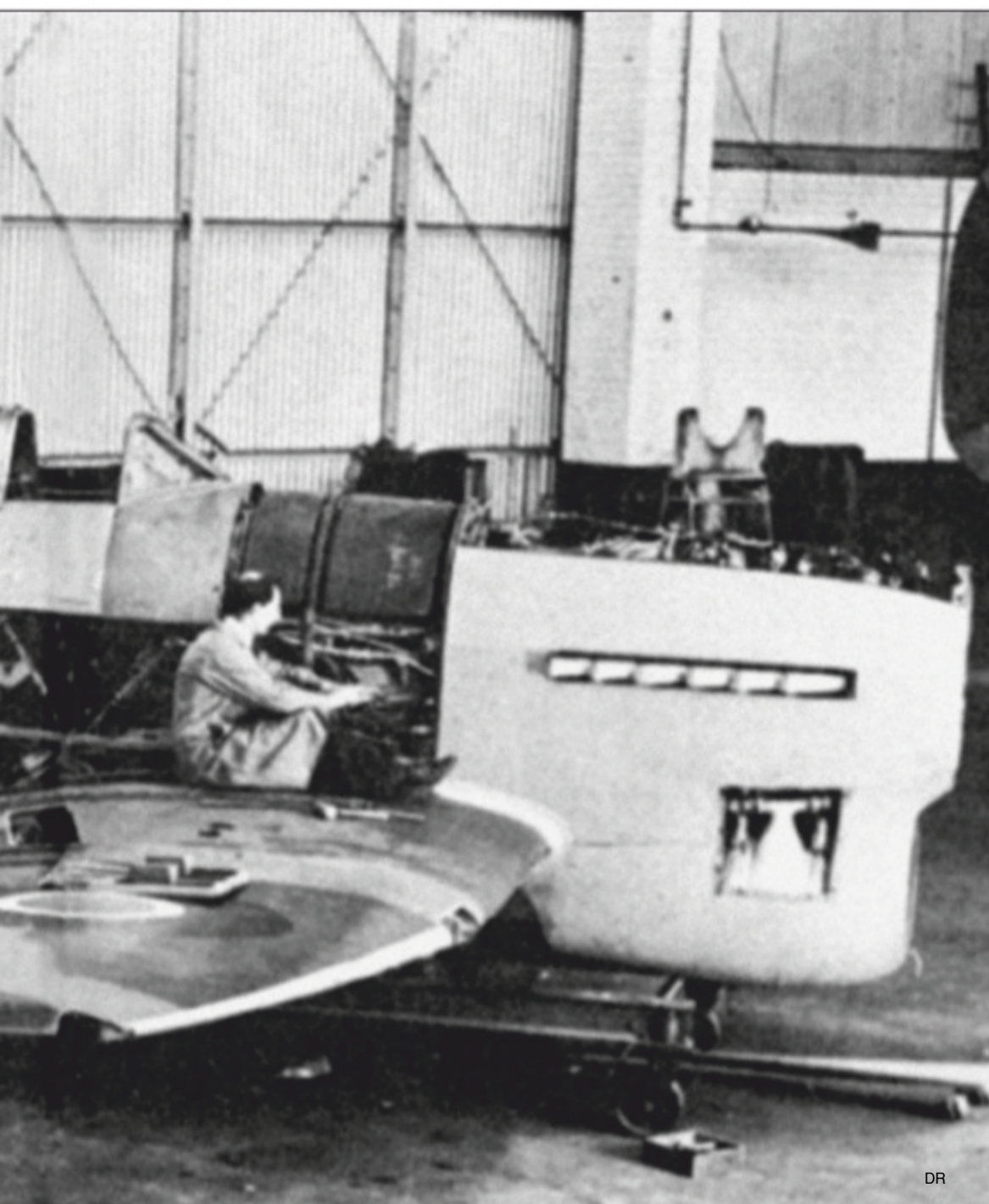


## Le Fw 190 D-9 et la JG 26

Le 17 décembre 1944, les pilotes de la JG 26 commencèrent à s'entraîner sur Fw 190 D-9, alors la dernière version du chasseur signé Focke-Wulf. Le D-9 marquait une révolution par rapport aux versions antérieures. L'installation d'un moteur en ligne Junkers "Jumo" 213A de 2000 ch à la place du BMW 801 en étoile de 1 700 ch avait conduit les ingénieurs à revoir totalement la configuration du chasseur. Le 23 décembre, les Fw 190 D-9 de la JG 26 remportaient leurs premiers succès contre un P-51 "Mustang" de l'USAAF et des "Lancaster" de la RAF. Basée dans le Nord de l'Allemagne, la JG 26 affronta souvent les "Tempest" lors de leurs raids. L'unité remporta sa dernière victoire contre un "Tempest" le 27 avril 1945.

A. R.

Ce Fw 190 D-9 n'impressionnera plus les pilotes alliés. Chasseur performant, il rivalisait avec le "Tempest".



## « Trop bas pour sauter, j'ai posé mon avion train rentré, volets sortis, hélice en croix »

volets sortis, hélice en croix dans un champ de tourbe. À part l'hélice et les volets, il était absolument intact. C'était mon deuxième (de trois) JF-E, pratiquement neuf, avec seulement 23 heures de vol. Il a été récupéré – car les "Tempest" étaient précieux après la grève de l'usine Hawker de Langley –, le 17 mai par l'AMU [Aircraft Maintenance Unit] de [la base aérienne?] B-58 de Bruxelles, expédié à Langley, puis transféré à Bristol Aero Co de Banwell pour être complètement révisé, puis stocké par la RAF pour finalement être vendu dans un paquet de 25 "Tempest" II et V à l'Égypte. Prévenu (à cause de la croix de Lorraine peinte sur l'avion), j'ai pu le voir juste après qu'il a été récupéré le 20 mai à B-58. Encore couvert de tourbe, il avait été touché en séton [entrée et sortie sans explosion] par deux obus MG-51, heureusement perforants et non explosifs. L'un avait arraché la rampe d'allumage des 6 cylindres supérieurs gauche, et l'autre simplement écorniflé le réservoir d'huile.

Le moteur "Sabre" était un 24 cylindres, sans soupapes, en H, avec 48 bougies. En conclusion, Werner Molge m'a confirmé que Dortenmann dans son rapport a écrit que le troisième "Tempest" abattu par lui s'était posé train rentré sur la rive du Dummersee, qu'il arborait les lettres JF-L et que sa casserole d'hélice était rouge. Mon avion avait bien une casserole rouge et le matricule JF-L pouvait être confondu avec un JF-E couvert de boue...

P.-S. : Ceci répond à la question posée par des lecteurs du *Fana*, demandant ce qu'il était advenu de mon "Tempest" abattu le 21 avril et non le 22 comme l'indiquent par erreur les archives de la Luftwaffe".

**Pierre Clostermann**

*Le courrier était suivi par une réponse du Fana qui précisait que Clostermann avait fait une proclamation péremptoire, avant de plonger vers l'agresseur, qui avait figuré en lettres grasses sur la banderole avec laquelle il fut accueilli retour sur sa base "Let it to me, it's a piece of cake" (laissez-le moi c'est du gâteau!).*