



■ Grenadage du U-199 allemand, le 31 juillet 1943, par le PBY-5 « Arará » du 2^e Tenente Alberto Torres.
© Jerry Boucher, 2017.



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Aérorama **Brésil**

par Yannis Kadari

L'importance géographique, économique et stratégique du Brésil va le placer en tête des préoccupations de Washington dès la fin des années 1930. C'est donc tout naturellement que ce vaste pays recevra une quantité importante d'avions modernes durant la Seconde Guerre mondiale, en échange d'une collaboration à l'effort de guerre allié somme toute assez limitée.



histoire de l'aéronautique militaire brésilienne débute en 1908, à l'initiative du maréchal de Fonseca, qui est alors ministre de la Guerre.

L'homme a confié à son fils, le lieutenant Juventino da Fonseca, la mission de tester un premier ballon captif devant être utilisé pour l'observation et les réglages d'artillerie. Acheté en France, le matériel prend l'air pour la première fois le 20 mai 1908 devant un parterre d'officiers et les attachés militaires des ambassades occidentales venus se presser pour assister au décollage de l'aérostat. Malheureusement, ce qui aurait dû être une fête tourne à la tragédie lorsque le ballon s'écrase, entraînant dans la mort le jeune lieutenant. Le choc est tel que les projets de développement de l'aviation sont immédiatement gelés. Dès lors, les officiers souhaitant obtenir leur licence de pilote doivent partir se former à l'étranger. Ce sera le cas de Jorge Henrique Möller, premier aviateur militaire brésilien qui, issu de la Marine, décroche ses ailes en France en 1911. Le lieutenant Ricardo João Kirk, de l'Armée, suivra en 1912.

FORMER DES AVIATEURS

Au pays, la situation évolue favorablement, et un premier aéro-club – l'*Aeroclub Brasileiro* – ouvre ses portes en octobre 1911 grâce au soutien de civils enthousiastes. Un an plus tard, ce berceau de l'aviation brésilienne est reconnu par la Fédération aéronautique mondiale, ce qui lui permet de délivrer des brevets internationaux ; les apprentis aviateurs n'ont donc plus l'obligation de s'expatrier. C'est à peu près à la même époque qu'une campagne nationale est lancée, elle aussi à l'initiative de passionnés. Baptisée « Des ailes pour le Brésil », elle a pour but de réunir des fonds pour permettre la création d'une école où seront formés les pilotes militaires. Des dons sont également collectés pour doter la Marine et l'Armée de machines modernes.

C'est dans cet esprit que le lieutenant Kirk repart sillonner l'Europe afin d'y sélectionner

des avions, mais aussi de recruter des mécaniciens et des instructeurs acceptant de se rendre au Brésil. C'est grâce à cette initiative qu'un groupe de pilotes italiens arrivent au pays fin 1912. Employés sous contrat par le ministère de la Guerre, Gian Felice Gino, Vittorio Buccelli, Eduino Orione et Arturo Jona sont chargés de mettre sur pied une école interarmes. Les pilotes s'organisent en une compagnie privée, la Gino, Buccelli and Co, et l'*Escola Brasileira de Aviação* ouvre ses portes le 13 janvier 1913 sur le site de Campo dos Afonsos, près de Rio de Janeiro. Les 60 premiers cadets, tous volontaires, sélectionnés sur dossier et venant de la Marine et de l'Armée, arrivent le 2 février 1914. Après une brève formation théorique, ils volent sur trois Farman et cinq Blériot achetés d'occasion en Italie. Cette première expérience se solde malheureusement par la faillite de la Gino, Buccelli and Co, qui entraîne la fermeture de l'école dès juin 1914. Laissées un temps à l'abandon, les installations sont transférées à l'*Aeroclub Brasileiro*, qui reprend le flambeau.

Au même moment, une autre école de l'Air est créée, à l'initiative de la *Força Pública* de l'État de São Paulo [1], une police paramilitaire aux « méthodes musclées » dont les dirigeants souhaitent disposer d'une force aérienne indépendante afin de minimiser les risques d'une intervention fédérale. L'aventure n'ira cependant pas bien loin, et l'établissement fermera ses portes quelques mois plus tard, sans qu'aucun pilote n'ait pu être entraîné.

Le 23 août 1916, c'est au tour de la Marine brésilienne d'ouvrir un centre d'instruction pour former ses propres aviateurs : l'*Escola de Aviação Naval*. Le responsable de cette académie est un Américain, passionné par l'aviation et qui va jouer le rôle de pionnier : Orton Hoover. En novembre, il utilise ses relations influentes aux États-Unis pour que Washington autorise exceptionnellement la livraison de trois hydravions Curtiss Model F destinés à l'entraînement des cadets. En mars 1918, le parc de l'école s'enrichira de six Curtiss HS-2L supplémentaires, cinq nouveaux Model F et quatre hydravions FBA Type A importés de France. En juillet 1919,

devenue une école interarmes, l'*Escola* formera aussi bien des officiers venus de la Marine que de l'Armée.

Entre-temps a éclaté l'une des innombrables révoltes qui émaillent l'histoire du pays depuis la proclamation de son indépendance en septembre 1822. La « *Campagna do Contestado* [2] » oppose en effet les troupes paramilitaires des provinces du Paraná et de Santa Catarina à des groupes armés de fanatiques religieux réunis en bandes. C'est dans ce contexte que le lieutenant Ricardo João Kirk, assisté d'un mercenaire italien, va effectuer plusieurs missions de reconnaissance à bord d'un Morane-Saulnier. Ce faisant, Kirk, qui se tuera lors d'un accident en mars 1915, conduira les premières opérations aériennes militaires en Amérique du Sud.

En Europe aussi, les événements se sont dramatiquement enchaînés, jusqu'à l'aube de ce 28 juillet 1914 qui marque le premier jour de la Grande Guerre. Comptant des colons venus des quatre coins du Vieux continent, le Brésil s'efforce de demeurer neutre. Toutefois, les attaques des sous-marins allemands en 1917 vont progressivement amener le pays à sortir de sa posture de neutralité pour rejoindre les nations alliées. En guerre à partir du 26 octobre 1917, le Brésil déploie sa flotte pour assurer la protection maritime des convois qui croisent entre Dakar et Gibraltar. En janvier 1918, une promotion de cadets de l'Armée et de la Marine part pour la Grande-Bretagne afin d'y suivre une formation de pilotes dispensée par le *Royal Naval Air Service*. Certains seront très brièvement engagés au feu, juste avant l'armistice de novembre. En parallèle, un second groupe d'aviateurs est envoyé en Italie pour y être instruit.

[1] Rappelons que, à cette époque, le Brésil est une république fédérative formée d'États et d'un district fédéral, qui ne ressemble en rien à une démocratie, puisque le pays est dirigé par une oligarchie de riches propriétaires terriens et d'élus agissant comme des despotes locaux, le tout sur fond de corruption endémique et de violences.

[2] « Campagne de contestation ».



Avro 504K

Unité inconnue

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017



SPAD S.VII

Unité inconnue

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Une fois la paix revenue en Europe, l'expérience modestement acquise par les Brésiliens en 1917-18 ne se perd pas. Pour les militaires sud-américains, il est évident que l'aviation jouera un rôle majeur, aussi bien d'un point de vue tactique que stratégique. De fait, le Brésil est un pays gigantesque [3] qui, à l'orée des années 1920, est loin d'avoir été entièrement exploré, notamment l'Amazonie. Pour les généraux comme pour les amiraux, l'idée d'obtenir des crédits pour s'équiper en avions afin de cartographier les régions les plus sauvages fait rapidement son chemin.

Si les Américains fournissent quelques machines, ce sont les Français qui vont établir les fondations de l'aviation militaire brésilienne. Cette démarche s'inscrit dans un vaste plan de modernisation des forces armées nationales, où Paris joue un rôle majeur. La mission militaire française, dirigée par le général Gamelin, arrive au Brésil à la fin de 1918, et le *Serviço de Aviação Militar* est créé en janvier 1919. L'entraînement des recrues débute immédiatement : des pilotes, des observateurs, des navigateurs, des mitrailleurs et des mécaniciens sont formés. L'*Escola de Aviação Militar* dispose d'hydravions, mais aussi de Sopwith Snipe,

de Morane-Saulnier, de Breguet et de SPAD. Cet effort fédéral s'accompagne également d'initiatives locales, plus ou moins contrôlées par le pouvoir central. C'est le cas dans la province de Paraná, décidément très turbulente, où plusieurs biplans sont achetés par les paramilitaires. Une école est ouverte, mais faute d'instructeurs, elle finit par fermer, et les avions sont revendus à des compagnies privées. De son côté, la *Força Pública* de São Paulo n'a pas non plus abandonné ses ambitions en matière d'aéronautique. En décembre 1919, la région inaugure l'*Escola de Campo de Marte*, qui dispose de huit machines, dont cinq biplaces à double commande Curtiss JN-4. L'instructeur en chef n'est autre que l'Américain Orton Hoover, qui vient de quitter l'*Escola de Aviação Naval*. En août 1920, les premiers brevetés sortent de l'école ; ils iront grossir les rangs des paramilitaires.

En 1919 et 1920, poursuivant sa montée en puissance, l'*Escola de Aviação Militar* fait l'acquisition d'appareils supplémentaires, dont des Farman F-41 et F-51, huit Curtiss N-9, des Ansaldo ISV A, six Macchi M.7 et M.9 et des Avro 504 britanniques. À la même époque, un service aéropostal est mis sur

pied, le *Correio Aéreo Militar*, qui jouera un rôle crucial dans la montée en puissance de l'aviation militaire nationale.

Celle-ci continue à se développer, et, en août 1921, deux nouvelles bases sont inaugurées. À l'orée de l'été 1922, l'ordre de bataille brésilien s'établit ainsi : une *Esquadilha de Bombardeiro* (bombardement) dotée de Breguet XIV, une *Esquadilha de Caça* (chasse) avec des SPAD VII et une *Esquadilha de Observação* (observation) alignant six autres Breguet XIV. Maintenus en état de voler grâce à des bouts de ficelle, ces avions finiront par être retirés du service actif à la fin des années 1920 pour être réaffectés à l'*Escola de Aviação Militar*. Toujours en 1922, deux lignes aériennes sont ouvertes, reliant Rio de Janeiro aux États du Sud. Bien que transportant du fret et des passagers civils, ces liaisons sont opérées par des aviateurs militaires. Il en va de même pour les missions de cartographie et de poste aérienne, sans oublier les raids de prestige qui vont se dérouler tout au long des années 1920, sur des distances de plus en plus importantes. De ces opérations naîtra un véritable savoir-faire en termes de navigation pour les équipages brésiliens.

[3] Le Brésil est le cinquième plus grand pays du monde, après la Russie, le Canada, les États-Unis et la Chine, ainsi que le troisième plus grand en Amérique, derrière le Canada et les États-Unis.

Curtiss HS-2L

Escola de Aviação Naval
Campo dos Afonsos
Rio de Janeiro, juillet 1921

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017



TURBULENCES REVOLUTIONNAIRES

Reste que, à partir de cette même année 1922, le Brésil entre aussi dans une période d'instabilité politique majeure, se traduisant par une série de révoltes et de tentatives de coups d'État. Lentement mais sûrement, le pays s'enfonce dans une crise économique calamiteuse, qui débouche sur des grèves et des mouvements sociaux à répétition. Une rébellion militaire éclate en 1922, qui contraint l'*Escola de Aviação Militar* à fermer pendant plusieurs mois. Deux ans plus tard, c'est la grande province de São Paulo qui s'embrace à la suite d'un putsch conduit par de jeunes officiers réunis dans le mouvement des « *Tenente* » (les lieutenants). Les rebelles vont être les premiers à utiliser des avions civils réquisitionnés pour des opérations de reconnaissance et des largages de tracts. Hormis deux aviateurs brésiliens, les autres pilotes sont tous des mercenaires européens et nord-américains.

Le gouvernement mate la mutinerie en ordonnant plusieurs bombardements de la ville : six Breguet XIV, deux Nieuport et deux SPAD VII sont ainsi engagés dans une vingtaine de raids, avec des résultats plus symboliques que réellement efficaces. De son côté, la Marine déploie ses hydravions Curtiss HS-2L et F-5L pour établir un blocus devant le port de Santos, par lequel transitent les armes et les munitions des troupes séditieuses.

La crise de 1929, qui débute à Wall Street en octobre avant de se répandre dans toute l'Amérique, lamine un gouvernement central déjà corrompu et très affaibli. Le pays est ruiné, et la fièvre de la révolte reprend de plus belle en 1930, une fois encore dans le Minas Gerais et la région de São Paulo, où le *Frente Única por São Paulo Unido* n'a aucun mal à recruter des volontaires. Des aviateurs volent des Morane et des Potez, qu'ils utilisent contre les troupes régulières, et une simple insurrection se transforme bien vite en une véritable révolution, qui

débouche elle-même sur une contre-révolution ! Celle-ci ramènera l'ordre en 1932, dans le sang et les larmes. Dans ce jeu d'arroseurs arrosés, on retrouve de nombreux modèles d'avions achetés d'occasion par un camp ou par l'autre, souvent pilotés par des mercenaires appâtés par l'argent, l'aventure ou les deux à la fois. C'est ainsi que, en trois ans, environ 180 Waco, Potez, de Havilland, Nieuport, Curtiss, etc. arrivent au Brésil *via* le Pérou, l'Argentine ou le Venezuela. C'est aussi par ces pays que transitent les mitrailleuses, les munitions et les bombes d'aviation nécessaires aux combattants. Détailler l'histoire de ces troubles ne serait que de peu d'intérêt. On en retiendra simplement que ces mutineries vont renforcer le pouvoir d'un politicien prônant un État fort et centralisé : Getúlio Vargas, qui s'inscrira très vite dans la plus pure tradition dictatoriale sud-américaine. En 1937, fort du soutien des militaires, il proclamera l'*Estado Novo* (« l'État nouveau »), un régime autoritaire inspiré de la dictature portugaise et du fascisme italien.



Nieuport-Delage NiD 72

Unité inconnue

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Potez 25 TOE

Avion saisi par le *Frente Única por São Paulo Unido*
Campo de Marte
São Paulo, printemps 1931

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017



Wibault 73

Escola de Aviação Militar
Campo dos Afonsos
Rio de Janeiro, 1928

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

REDÉMARRAGE

Entre-temps, malgré les difficultés connues par le pays, le *Serviço de Aviação Militar* devient une Arme à part entière, au même titre que l'Infanterie, la Cavalerie ou l'Artillerie. Il faut cependant attendre les années 1931 et 1932, c'est-à-dire la fin de la période des troubles, pour que l'aviation connaisse un second départ au Brésil.

C'est la Marine qui ouvre le bal en achetant à l'Italie du *Duce* onze hydravions Savoia-Marchetti S.55 à double coque. Dès son introduction, cette machine mythique a établi des records en matière de vitesse et de rayon d'action, qui n'ont pas laissé indifférents les amiraux brésiliens, alors à la recherche d'appareils pouvant être basés au Natal pour surveiller les côtes du pays. En 1927, le pionnier de l'aviation João Ribeiro de Barros et son équipage avaient déjà montré le potentiel de l'hydravion en traversant l'Atlantique. Après lui, ça avait été le tour du maréchal de l'Air Italo Balbo, qui était parvenu à favorablement impressionner les Brésiliens en rejoignant Rio de Janeiro depuis l'Italie.

L'Armée n'est pas en reste lorsque, en mars

1931, elle forme le *Grupo Misto de Aviação*, un détachement composite basé à Campo dos Afonsos et commandé par le major Eduardo Gomes. Cette unité mi-expérimentale, mi-opérationnelle dispose de dix Potez 25 TOE et de plusieurs Curtiss Fledgling. Ces robustes biplans sont utilisés pour cartographier l'Amazonie, convoyer du courrier aux quatre coins du pays et, accessoirement, larguer quelques bombes et grenades sur des colonnes rebelles...

En 1932, le gouvernement fait l'acquisition d'élégants Waco « Cabin Types » et surtout de quatorze chasseurs Boeing F4B-4 ou Model 256. Parmi ces derniers, six sont pris en charge par la Marine, tandis que le solde est versé à l'Armée. En 1933-34, 36 Vought Corsair V-65B, quinze V-65F et des hydravions V-66B suivent. Ce lot important propulse l'aviation militaire brésilienne dans l'ère de la modernité. Des escadrilles sont formées et de nouveaux terrains sortent de terre, en particulier dans le Minas Gerais et surtout le Mato Grosso, la grande province amazonienne située dans la partie occidentale du Brésil, qui est très enclavée.

Parallèlement à cela, une réorganisation est lancée : les groupes deviennent des régiments d'aviation et trois grandes zones aériennes sont définies. Le secteur de Rio de Janeiro accueille les 1^{er}, 6^e et 7^e régiments, tandis que São Paulo dispose des 2^e et 4^e régiments et que la troisième zone, celle de Porto Alegre, peut compter sur les 3^e et 5^e régiments. L'ordre de bataille a de quoi impressionner, mais la réalité est loin d'être reluisante : le Brésil manque cruellement d'avions, et ceux dont il dispose sont obsolètes ou s'usent très vite. L'achat de nouveaux matériels s'impose.

Au début des années 1930, deux sociétés de construction aéronautique nationales sont fondées. La *Empresa Aeronáutica Ypiranga* est créée à São Paulo, à l'initiative de l'Américain Hoover, un personnage décidément incontournable, que l'on retrouve associé à un Brésilien et à un Allemand. L'entreprise produira des planeurs ainsi que des biplaces d'écolage. Quant à la *Companhia Nacional de Navegação Aérea*, dont l'actionnaire principal est un général proche du pouvoir, elle va mettre au point une série de biplans d'entraînement – les Muniz M-5, M-7 et M9 – qui seront



Vought V66-B Corsair

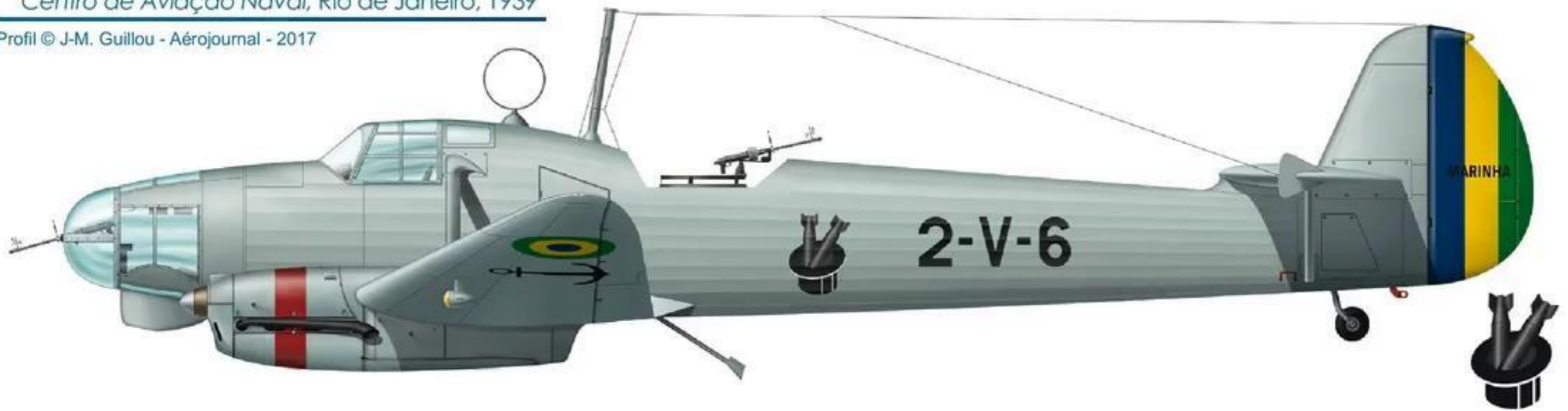
1^o Grupo Misto de Combate, Observação e Patrulha
1^o Esquadrilha
Centro de Aviação Naval, Rio de Janeiro, 1932

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017

Focke-Wulf Fw 58 B2

 2^o Esquadrilha de Adestramento Militar
 Centro de Aviação Naval, Rio de Janeiro, 1939

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



utilisés pour l'instruction des jeunes aviateurs. Dans la seconde partie des années 1930, la Marine fournit un effort budgétaire sans précédent pour construire une usine aéronautique à Galeão, dans les faubourgs de Rio de Janeiro. C'est là que vont être assemblés sous licence des appareils de la firme Focke-Wulf, notamment des Fw 44 et des Fw 58, qui entrent respectivement en production en

1936 et 1938 [4]. Cet accord entre l'État brésilien et une société allemande, très largement encouragé par le régime nazi, déplaît fortement aux Américains, d'un point de vue industriel et commercial, mais aussi sur le plan politique. Il est vrai que le Brésil tient une place particulière aux yeux de Berlin, le pays étant un partenaire économique de premier plan, fournissant notamment du caoutchouc à l'industrie

de guerre du Reich. En outre, il héberge l'une des plus importantes communautés germanophones d'Amérique du Sud, avec environ un million de personnes ; si l'on ajoute à cela que de nombreux descendants d'Italiens vivent aussi au Brésil, Washington craint que des sympathies pour l'Axe ne se développent, d'autant que ces Européens occupent des postes à responsabilité dans l'administration nationale. D'ailleurs, les Américains savent que d'importantes tractations ont lieu entre Rome, Berlin et Rio de Janeiro, et que des contrats portant sur 500 camions et semi-chenillés, 1 080 pièces d'artillerie et de nouveaux avions sont sur le point d'être signés. À l'orée d'une nouvelle guerre mondiale s'annonçant désormais inéluctable, Getúlio Vargas est tout simplement en train de faire monter les enchères pour « vendre » le soutien du Brésil au plus offrant.

Les USA, qui tiennent absolument à conserver le pays dans leur zone d'influence, ont bien compris les enjeux et la stratégie de Vargas. C'est d'ailleurs pour cela que l'administration Roosevelt va faire pression sur la North-American Company afin qu'elle cède à un prix très raisonnable [5] une vingtaine d'avions d'entraînement BT-9C (ou NA-46) aux Brésiliens. Un accord favorable aux intérêts des Sud-Américains, qui savent désormais qu'ils bénéficieront des largesses de « l'oncle Sam ».

LE BRÉSIL EN 1939

SOUS L'AILE AMÉRICAINE

Dès le milieu de l'année 1938, les stratèges de l'Air Corps Board travaillent sur un rapport confidentiel appelé « Air Corps Mission under the Monroe Doctrine ». Il s'agit en substance pour les aviateurs de concevoir un plan défensif suffisamment dissuasif pour que les États-Unis ne soient pas entraînés dans la guerre qui s'annonce en Europe ou qu'ils ne fassent pas l'objet d'une attaque surprise.

[4] Le premier Fw 44 est déclaré « bon de guerre » en 1940.

[5] À cette époque, les avions produits aux États-Unis sont parmi les plus chers sur le marché international. Pour vendre leurs appareils à l'export, les industriels pourront parfois compter sur des subventions de l'État fédéral (lorsqu'il en va de l'intérêt de l'Amérique, bien sûr !). Ce fut probablement le cas pour ce lot de machines de la North-American.



Curtiss P-36A Hawk

Agrupamento de Aviãos de Adaptação
Fortaleza, avril 1942

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



L'isolationnisme prédomine plus que jamais ; mais, paradoxalement, pour le garantir, les États-Unis vont devoir s'ouvrir au reste du monde

Pour l'Air Corps, comme pour la Navy, dont les amiraux travaillent sur le même sujet, il existe un point faible pouvant être frappé par un ennemi déterminé et ayant des relais politiques dans les Caraïbes ou le nord du Brésil : le canal de Panama et le sud des USA. Paranoïa ambiante ou pas, la menace est prise très au sérieux par les « huiles » de l'Air Corps, qui en concluent que le mieux est encore de s'assurer de la coopération sans faille des pays d'Amérique latine, au premier rang desquels le Brésil de Vargas. Le président Roosevelt valide cette politique sécuritaire continentale, qui est rendue publique lors de la conférence panaméricaine de Lima à la fin 1938. Concrètement, pour les Brésiliens, cela va se traduire par une avalanche de matériels militaires américains, notamment des aéronefs modernes livrés en grande quantité, mais aussi la création *ex nihilo* d'infrastructures.

En février 1939, sous couvert d'établir de nouvelles liaisons commerciales pour le compte de la compagnie aérienne *Pan American*, le *War Department* commence à cartographier des sites au Venezuela et au Brésil pouvant

accueillir des bases aériennes militaires. Pour brouiller les cartes des agents de l'Axe œuvrant au Brésil, une société est immatriculée à Rio de Janeiro : la *Panair do Brasil*. Par souci de crédibilité, elle ouvre des vols réguliers entre la Floride, le Panama et Rio de Janeiro, *via* un chapelet d'escales en Amérique centrale et latine. C'est ainsi que des hydrobases et des pistes praticables par des gros-porteurs sont tracées en 1940 et 1941 pour les Sikorski S.43, les Lockheed Lodestar et autres DC-3 qui sillonnent alors les cieux sud-américains. Bientôt, ces appareils civils seront remplacés par des machines militaires.

Toujours en 1940-41, bien qu'étant encore neutres, les USA développent leur *Defense Air Program*, une sorte de *Lend-Lease* avant l'heure qui leur permet de céder aux Brésiliens des matériels militaires à des prix défiants toute concurrence. C'est ainsi que de nombreux avions d'entraînement changent de main, à l'instar d'une centaine de Waco, 30 North-American NA-72, 50 Boeing-Stearman Model 75 et 76, mais aussi 24 Vultee V-11GB2, un appareil certes dépassé pour combattre en Europe ou dans le Pacifique, mais pouvant encore rendre de précieux services sur des théâtres d'opérations secondaires. Une quinzaine de Bellanca Pacemaker,

dont plusieurs appareils à flotteurs, sont aussi envoyés vers le Brésil ; ils patrouilleront le long des côtes du pays, mais également sur les grands fleuves d'Amazonie.

Cette profusion, qui se renforcera grâce au *Lend-Lease*, ouvre de nouvelles perspectives pour les Brésiliens, qui réorganisent leurs forces aériennes [6]. En janvier 1941, les aviateurs de l'*Aviação Naval* et ceux de l'*Aviação Militar* sont réunis sous un commandement unique, lui-même placé sous la tutelle du nouveau *Ministério da Aeronáutica*. Ainsi naissent les *Forças Aéreas Nacionais*, qui donnent naissance, le 22 mai 1941, à la *Força Aérea Brasileira* : les Forces aériennes brésiliennes. À cette époque, le parc aéronautique est très hétérogène, et parmi les 430 avions que compte l'aviation brésilienne, le pire côtoie le meilleur. Outre les appareils américains que nous venons d'évoquer, les Brésiliens disposent aussi de quelques machines britanniques (16 Avro 626, 12 de Havilland DH-82, quelques Fairey Gordon, etc.), sans oublier les 18 Focke-Wulf 44J et 16 Focke-Wulf 58B produits sous licence dans la banlieue de Rio de Janeiro. En outre, le pays peut aussi compter sur des avions civils réquisitionnables, comme ses trois Savoia-Marchetti S.79T, la version « moyen-courrier » de l'élégant Sparviero



Vultee BT-15

Escola de Aviação Militar
Campo dos Afonsos
Rio de Janeiro, 1942

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017

Curtiss P-40E Warhawk
*Agrupamento de Avião de Adaptação
Fortaleza, juin 1942*

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



ou encore des Junkers G.24 et Ju 52 en version hydravions.

En juillet 1941, en échange d'une aide matérielle supplémentaire, le Brésil autorise l'aviation et la Marine des États-Unis à ouvrir de nouvelles infrastructures à travers tout son territoire. Il en résulte la création de bases à Arnará, Belém, São Luis, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador et Caravelas, sans oublier les innombrables pistes tracées à coups de bulldozers par le Génie américain dans les endroits les plus reculés. Avec un tel maillage d'aérodromes, l'Air Corps sera en mesure de cadencasser l'Atlantique Sud. Toutefois, la stratégie américaine, telle qu'établie en janvier 1942, prévoit de sous-traiter massivement ces missions de surveillance aux Brésiliens. De fait, Washington envisage de ne déployer 10 000 hommes et 250 avions au Brésil qu'en cas d'urgence uniquement. Ces chiffres ne seront jamais atteints, et seuls quelques dizaines de Catalina et de Hudson quadrilleront l'océan à la recherche des *U-Boote* à compter du second semestre 1942, en attendant que les équipages brésiliens soient opérationnels et que le pays soit entré en guerre aux côtés des Alliés. À ce sujet, si Rio de Janeiro rompt ses relations diplomatiques avec Berlin, Rome et Tokyo en janvier 1942, il faudra attendre le 22 août de la même année et plusieurs torpillages de cargos brésiliens par les « loups gris » de Dönitz pour que le président Vargas annonce enfin l'entrée en guerre de son pays contre l'Allemagne et l'Italie.

1942 est aussi l'année de l'arrivée des premiers chasseurs modernes dont vont disposer les Brésiliens, à savoir des P-36A et des P-40. Les dix RP-36 [7] arrivent en mars à Fortaleza, où ils sont versés à l'*Agrupamento de Avião de Adaptação*, une unité de « conversion » permettant d'acclimater les aviateurs locaux avec leurs nouvelles montures ; et le moins que l'on puisse dire, c'est que le retentissement moral sur les pilotes brésiliens est très important, car ils ont enfin accès à des chasseurs modernes ! Ces monomoteurs seront ensuite versés au 6^o *Regimento de Aviação* avant de finir, à la mi-1943, dans une unité d'instruction du côté du Natal. En 1945, ils seront encore sept à apparaître dans l'inventaire de la *Força Aérea Brasileira*, la cellule de l'un d'eux ayant même dépassé les 11 800 heures de vol ! De leur côté, les premiers P-40E sont livrés en avril 1942. Ce sont des appareils prélevés sur les stocks américains, qui, là aussi, enthousiasment les Brésiliens. Au total, 87 Curtiss – 6 P-40-E, 29 P-40K, 11 P-40M et 41 P-40N – seront livrés à la *Força Aérea Brasileira* d'ici à la fin de la guerre ; 33 seront encore en dotation en 1955. Principalement basés dans le nord-est du pays, ils sont pris en compte par le 2^o *Grupo de Caça*, chargé de la défense des côtes nationales contre une hypothétique attaque amphibie de l'Axe. Un 3^o *Grupo* sera créé plus tard, tandis que le célèbre 1^o *Grupo de Caça*, né en décembre 1943 et ultérieurement équipé de P-47, est à l'entraînement

aux États-Unis en prévision de son transfert en Italie [8] à la fin 1944. Le Thunderbolt fait d'ailleurs partie des machines livrées en grosse quantité au Brésil, puisque, en tout, 68 exemplaires [9] sont imputés au pays sur les lignes de crédit du *Lend-Lease*. Le premier, un P-47B fourni pour l'instruction des mécaniciens, est réceptionné en juillet 1944. Il est d'ailleurs accompagné par un P-39D destiné au même usage, ce qui laisse à penser que les États-Unis ont pu envisager de fournir des Bell à Rio de Janeiro.

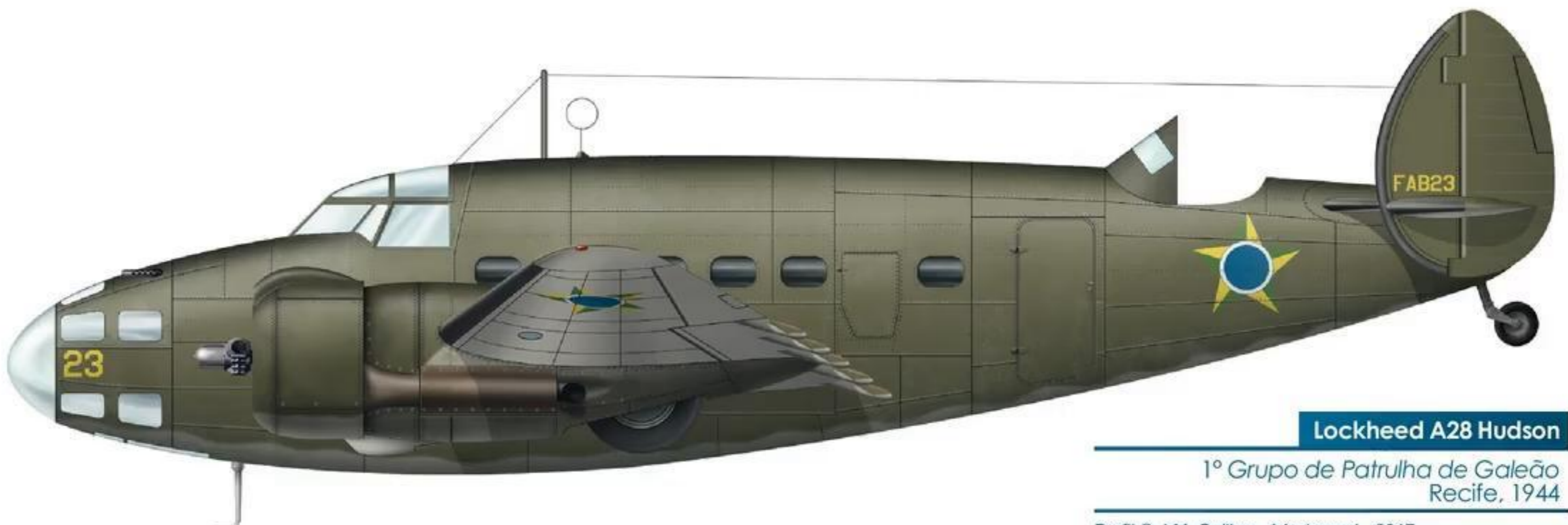
Cet inventaire consacré aux chasseurs ne serait pas tout à fait complet sans l'évocation du chapitre londonien de cette grande tractation que fut le *Lend-Lease* : il est en effet intéressant de noter que les Brésiliens essaieront d'obtenir, par l'entremise des Américains, au moins six Spitfire Mk. V auprès de la Royal Air Force en 1944, puis des Mk. IX et même des Hawker Typhoon.

[6] Le Brésil recevra à lui tout seul la moitié des livraisons réalisées en Amérique latine dans le cadre du *Lend-Lease* !

[7] Dans la terminologie de l'Air Corps, le « R » indique que l'avion est « déclassé ».

[8] Voir l'article lui ayant été consacré dans *Aéro-Journal* n° 54.

[9] Ce total inclut les avions du 1^o *Grupo de Caça*, mais pas le dernier lot de 22 P-47N, qui ne sera jamais livré pour cause de capitulation de l'Allemagne nazie.


Lockheed A28 Hudson
*1^o Grupo de Patrulha de Galeão
Recife, 1944*

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



North American B-25B Mitchell

Agrupamento de Aviões de Adaptação
Fortaleza, juin 1942

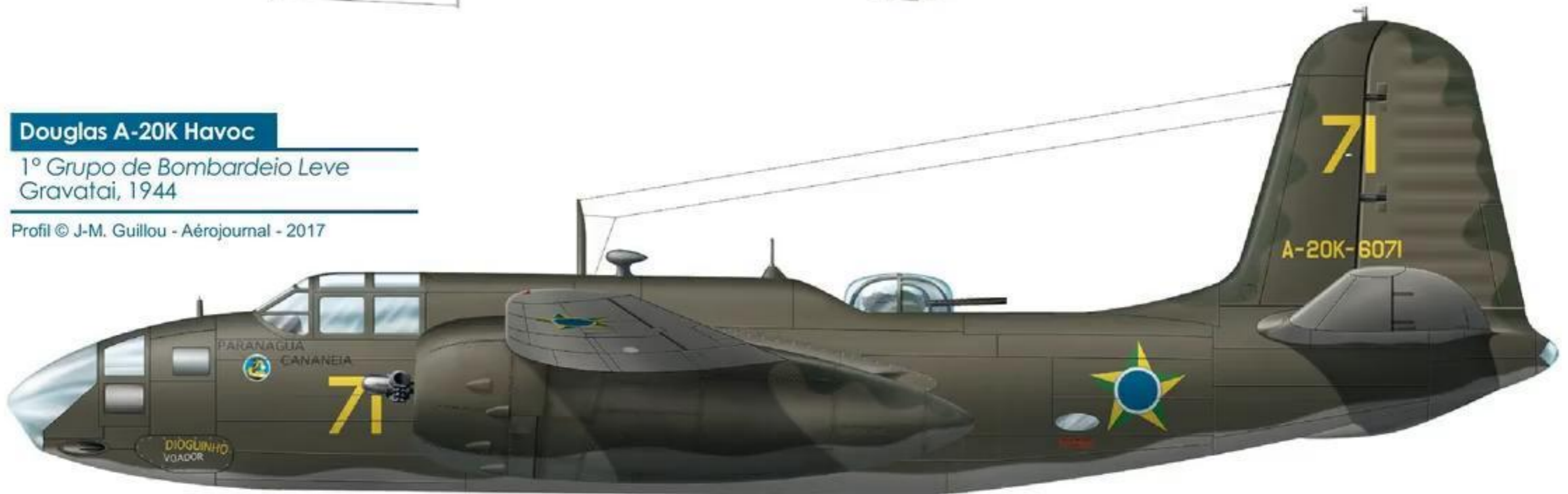
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Douglas A-20K Havoc

1º Grupo de Bombardeio Leve
Gravataí, 1944

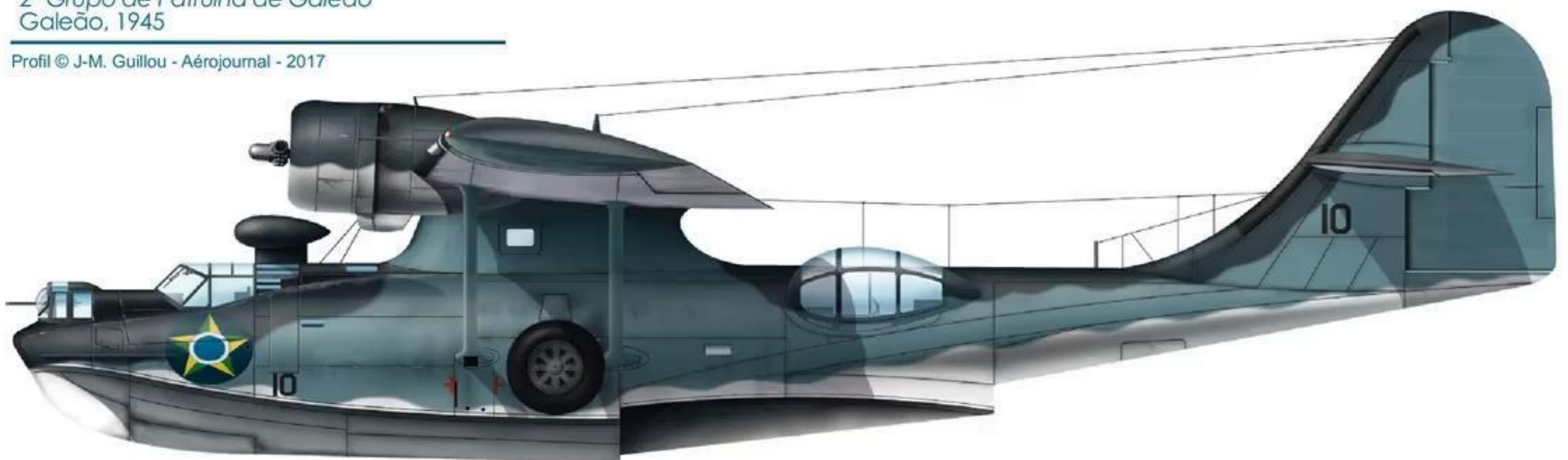
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Consolidated PBV-5A Catalina

2º Grupo de Patrulha de Galeão
Galeão, 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Junkers Ju 52/3 mW

Ex-hydravion civil réquisitionné pour patrouiller
l'embouchure du fleuve Amazone.

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



[10] Ces équipages sont préalablement passés par une unité-école spécifique appelée *United States and Brazilian Training Unit* permettant de leur inculquer la doctrine et les tactiques du combat ASW.

Lockheed PV-1 Ventura1º Grupo de Bombardeio Médio
Recife, 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



À chaque fois, les Britanniques opposeront une fin de non-recevoir aux requêtes brésiliennes relayées par les Américains.

La menace posée par les sous-marins allemands écumant l'Atlantique Sud est bien plus crédible et dangereuse pour les Alliés qu'un débarquement fantasmé au Brésil. C'est la raison pour laquelle est formé le 1º Grupo de Patrulha de Galeão, dont les équipages se spécialisent dans la patrouille maritime et la lutte anti-sous-marine. Les premiers avions utilisés sont des Fw 44 et des Fw 58, ainsi que les vénérables Vought Corsair, qui veillent à « caboter » et à ne surtout pas s'aventurer vers le grand large ! Parmi les 120 avions d'entraînement Vultee BT-15 que les Brésiliens recevront en 1942-43, un certain nombre sera aussi utilisé pour des patrouilles au-dessus des flots. Mais le renfort de poids va consister en une petite trentaine de Hudson, des A-28, qui arrivent en deux lots : le premier en décembre 1942, le second en mars 1943. Après être passés par l'Agrupamento de Aviões de Adaptação, la plupart de ces bimoteurs sont envoyés à Recife, Natal, Canoas ou encore Fortaleza, tandis que les Martin PBM-3 Mariner de l'US Navy opèrent depuis Rio de Janeiro. À partir de 1943, ces patrouilles sont aussi menées par sept PBY-5 armés par des équipages mixtes, mêlant des aviateurs brésiliens et américains [10]. Quinze PBY-5A renforcent ce dispositif en 1944. Les moyens dont disposent les Brésiliens sont tels qu'ils mettent sur pied un second Grupo de Patrulha de Galeão.

Le bombardement n'est évidemment pas oublié : trois B-18, un B-18A et quelques B-25B sont cédés aux Brésiliens par les Américains, qui les retirent de la zone du canal de Panama. La livraison d'un B-17E est aussi envisagée, mais l'idée n'ira pas plus loin. En mars 1944, quatorze PV-1 Ventura sont affectés au 1º Grupo de Bombardeio Médio, suivis, à la fin de la même année, par le déploiement de six PV-2 Harpoon et de 21 B-25J, qui iront au 2º Grupo de Bombardeio Médio établi à Recife. Ces avions seront principalement employés comme patrouilleurs pour traquer les sous-marins ennemis et escorter les convois de navires marchands.

Entre janvier et septembre 1944, les États-Unis fournissent aussi à leur allié brésilien 31 Douglas A-20K, qui seront affectés au 1º Grupo de Bombardeio Leve (groupe de bombardement léger) ; une unité qui sera dédoublée en 1945. Les derniers A-20 seront rayés des contrôles en 1966.

Le 1º Grupo de Bombardeio Picado, spécialisé dans les assauts en piqué, est autorisé par décret présidentiel en 1943. Basé sur les terrains de Santa Cruz, São Paulo puis Curitiba, il est doté de 28 Vengeance Mk. // livrés en plusieurs lots. Ces avions ont été rejetés par les Britanniques avant d'être rétrocédés aux Brésiliens par les Américains ; rien ne se perd, tout se recycle ! Pareillement, à force d'insistance, Rio de Janeiro parvient à mettre la main sur un lot en « déshérence » de 50 A-35B, une version améliorée du Vultee

A-31 Vengeance. Une incroyable série noire lors du convoyage des avions et un imbroglio administratif feront que, au final, seuls sept seront livrés aux Brésiliens. Jamais déclarés opérationnels, ils seront employés pour l'instruction des mécaniciens. Seul le 1º Grupo sera maintenu jusqu'en 1946.

Enfin, deux Grupo de Transporte sont établis à Galeão et Afonsos, qui disposent de Lockheed Lodestar et surtout de C-47, le Brésil en recevant 99 exemplaires pendant la guerre !

CORNE D'ABONDANCE

Lorsque le conflit s'achève en 1945, le Brésil arrive très largement en tête des nations sud-américaines à avoir bénéficié du Lend-Lease. Au total, le pays a reçu plus de 960 machines ; en comparaison, 350 appareils ont été livrés au Mexique et à peine plus de 200 au Chili. De 1941 à 1945, Rio de Janeiro aura perçu 130 chasseurs modernes, 100 bombardiers, 550 machines d'entraînement et de liaison, 130 avions de transport et une cinquantaine de patrouilleurs navals.

Avec la Guerre froide et la menace induite par les rébellions et les activités terroristes financées par les Soviétiques dans toute l'Amérique latine, les aviateurs brésiliens continueront à jouir de l'aide et de la protection américaines, la Maison-Blanche faisant du pays l'un des bastions de sa politique de défense du « monde libre ». ■

Lockheed PV-2 Harpoon2º Grupo de Bombardeio Médio
Recife, 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

