

Heinkel He 111 P « 1G+EK » de l'Obit Siegfried Scholz de la 2./KG 27, Neukuhren début septembre 1939.



Heinkel He 111 P « 1G+HL » *Lufikus* du Hptm Friedrich-Karl Sichert von Sichertshoff de la 3./KG 27, Neukuhren mi-septembre 1939.



Heinkel He 111 P « 1G+IL » *Lude Timm* de l'Obit Herbert Schneider de la 3./KG 27, Neukuhren mi-septembre 1939.





La Kampfgeschwader 27 « Boelcke » dans la campagne à l'Ouest (mai-juin 1940)

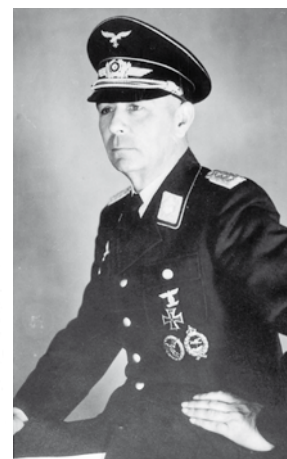
Par Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker)

Comme toutes les unités de la Luftwaffe ayant vu le jour peu après 1933, la 27^e escadre de bombardement a connu bien des remaniements, déménagements et changements de dénomination. Initialement *Hanseatische Fliegerschule* en 1934, soit une « école » camouflée, elle est devenue KG 154 puis KG 157 avant d'être redesignée KG 27 le 1^{er} mai 1939. Dès 1935, elle a porté le nom honorifique de « Boelcke » en souvenir de l'as de la chasse de la Grande Guerre. La KG 27 a connu son baptême du feu en Pologne en septembre 1939, avant de revenir à l'Ouest dans l'attente d'une offensive franco-britannique qui n'a jamais été lancée.

Début mai 1940, l'escadre est ainsi déployée :

-Stab/KG 27 : à Hanovre-Langenhagen. Le *Kommodore*, l'Oberst Hans Behrendt, est un vétéran de l'aviation impériale de 14-18. Il a été instructeur

de tactique dans la nouvelle Luftwaffe et a dirigé en 1937 l'aérodrome de Giebelstadt tout en commandant le III./KG 355. *Kommodore* de la KG 257 l'année suivante, il mène la KG 27 depuis avril 1939.



En mai 1940, la KG 27 est menée par l'Oberst Hans Behrendt alors âgé de 47 ans. Sur sa vareuse, l'insigne d'observateur mais également celui des vétérans de l'aviation impériale de la Première Guerre mondiale.

La KG 27 est réputée pour ses décorations très fantaisistes (si pas farfelues) parfois tracées à la craie et arborées même lors de la campagne de Pologne.

Le He 111 P « 1G+BP » de la 6./KG 27 au décollage du terrain de Delmenhorst, au sud-ouest de Brême, pour une sortie sur les Pays-Bas au début du mois de mai 1940. (toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)



LA SAGA DES CAUDRON « RAFALE »

Le célèbre pilote Maurice Arnoux au départ dans son F-ANAK doté du numéro de course 9 lors de la Coupe Armand Esders en 1935. (coll. É. Mihaly)

Troisième et dernière partie : le Caudron C.660

Par Jean-Christian Bouhours et Édouard Mihaly (profils et plans de Vincent Dhorme)

Si le C.530 a conquis des sommets sportifs en termes de vitesse, le C.660 qui va lui succéder fera encore mieux ! Ce nouvel avion, dernier des « vrais » Rafale [1], n'est tout simplement que le mariage particulièrement heureux du fuselage du C.530 avec une voilure de C.430 de 9 m².

LES PREMIERS TRAVAUX DE TRANSFORMATION

Sur un total de sept Caudron C.530, quatre seront modifiés et deviendront des C.660 Rafale. Le premier appareil à recevoir sa nouvelle voilure est le C.530 n° 2 F-ANAK de Maurice Arnoux. L'appareil devient donc de fait le C.660 n° 1 et sort des ateliers Caudron le 28 juin 1935. Second appareil à subir la transformation, le C.530 n° 5 F-ANAN de Jacques Puget prend le numéro 2. Il est prêt le 2 juillet 1935. Le lendemain, c'est le C.530 n° 8 F-ANAR d'Henri Lumière qui sort des ateliers Caudron. L'avion ainsi modifié devient logiquement le C.660 n° 3.

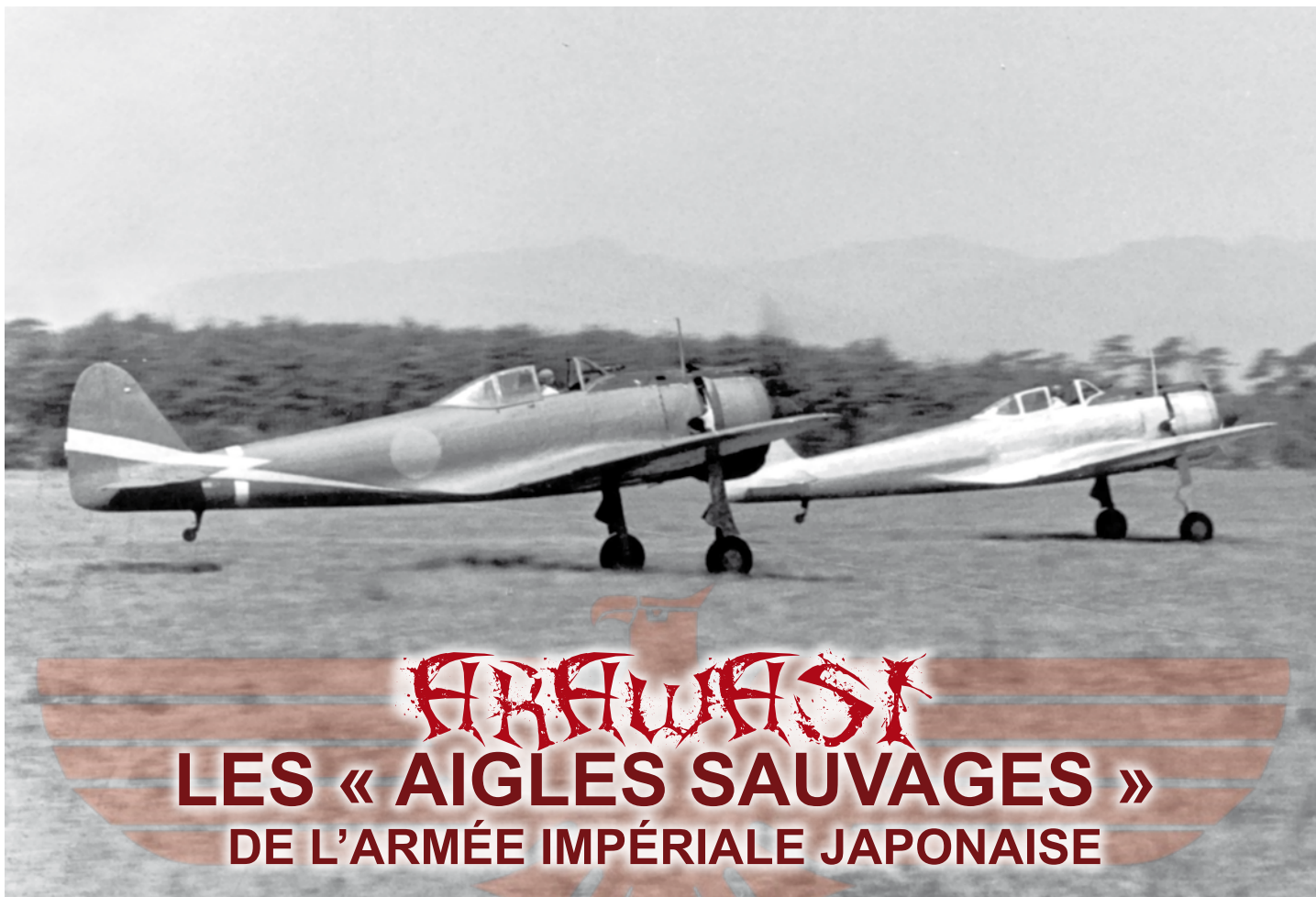
PREMIÈRE COMPÉTITION : LES DOUZE HEURES D'ANGERS

Pour cette édition 1935, les organisateurs ont prévu d'ajouter au classique circuit de 40 km une branche de 500 km. Quelques compétiteurs inscrits ne sont pas au départ ; les Rafales le sont tous. Jacques Puget, malheureux concurrent l'année précédente car n'ayant pu arriver dans les temps impartis, s'aligne à bord de son C.660 F-ANAN. Un autre C.660 est là, il s'agit du F-ANAK de Maurice Arnoux qui a été équipé d'un moteur neuf depuis le 2 juillet 1935.

Le 7 juillet 1935 à 06h00, le premier appareil décolle. D'emblée, la compétition s'annonce rude. C'est Arnoux qui donne le tempo et se positionne dès la première heure en tête de course avec une moyenne de 294,47 km/h ; une heure plus tard, Puget reprend l'avantage. À la troisième heure, Arnoux est de nouveau en tête, puis à la quatrième heure, c'est encore Puget qui domine la course. Le duel s'annonce épique. Dans la bataille Arnoux s'adjuge les records du monde de vitesse (catégorie biplace de moins de 560 kg) sur 1000 km à la moyenne de 292,16 km/h et même sur 100 km à 292,8 km/h. Arnoux se pose pour son premier ravitaillement, puis repart en course. Puget se pose à son tour pour compléter ses pleins. Après un premier départ avorté, les spectateurs voient son avion s'aligner et prendre son élan, mais alors qu'il arrive en bout de piste, ils entendent aussi une baisse de régime du moteur. C'est un drame qui se prépare. En effet, l'avion vient heurter un arbre en bordure de terrain. Les secours accourus auprès de l'épave ne peuvent que constater le décès du lieutenant Hubert Guingot à la place passager. Le capitaine Jacques Puget est très mal en point ; conduit à l'hôpital, il y décédera peu après.

Malgré cet accident, la course continue. Les concurrents ne semblent pas avoir été informés du drame qui vient de se jouer. Arnoux rapportera que lors des ravitaillements qui ont suivis, personne n'a osé lui

[1] Si l'on néglige les appellations surfaites de « Super Rafale » (C.680), « Rafale d'entraînement » (C.690) et « Rafale de chasse » dont les inscriptions fantaisistes et éphémères existent, soit dans la réalité soit dans les documents.



LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

En juin 1942 à Tokorozawa, lors de la transformation du 50^e Hikô-Sentai sur Ki.43-I, deux appareils du Chûtai 3 sont vus au décollage. Il s'agissait de machines neuves et toutes n'avaient pas encore reçu le camouflage uni vert « Armée » que le groupe conserva quelques mois. (Shunkichi Kikuchi)

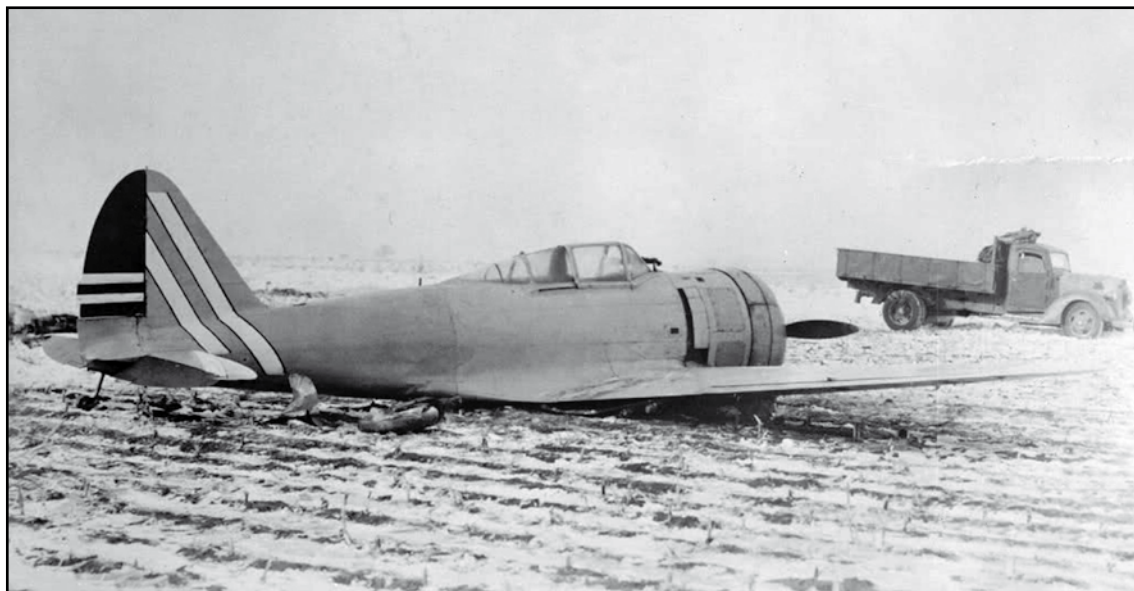
Cinquième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

LES AIGLES À LA RECHERCHE DU SECOND SOUFFLE

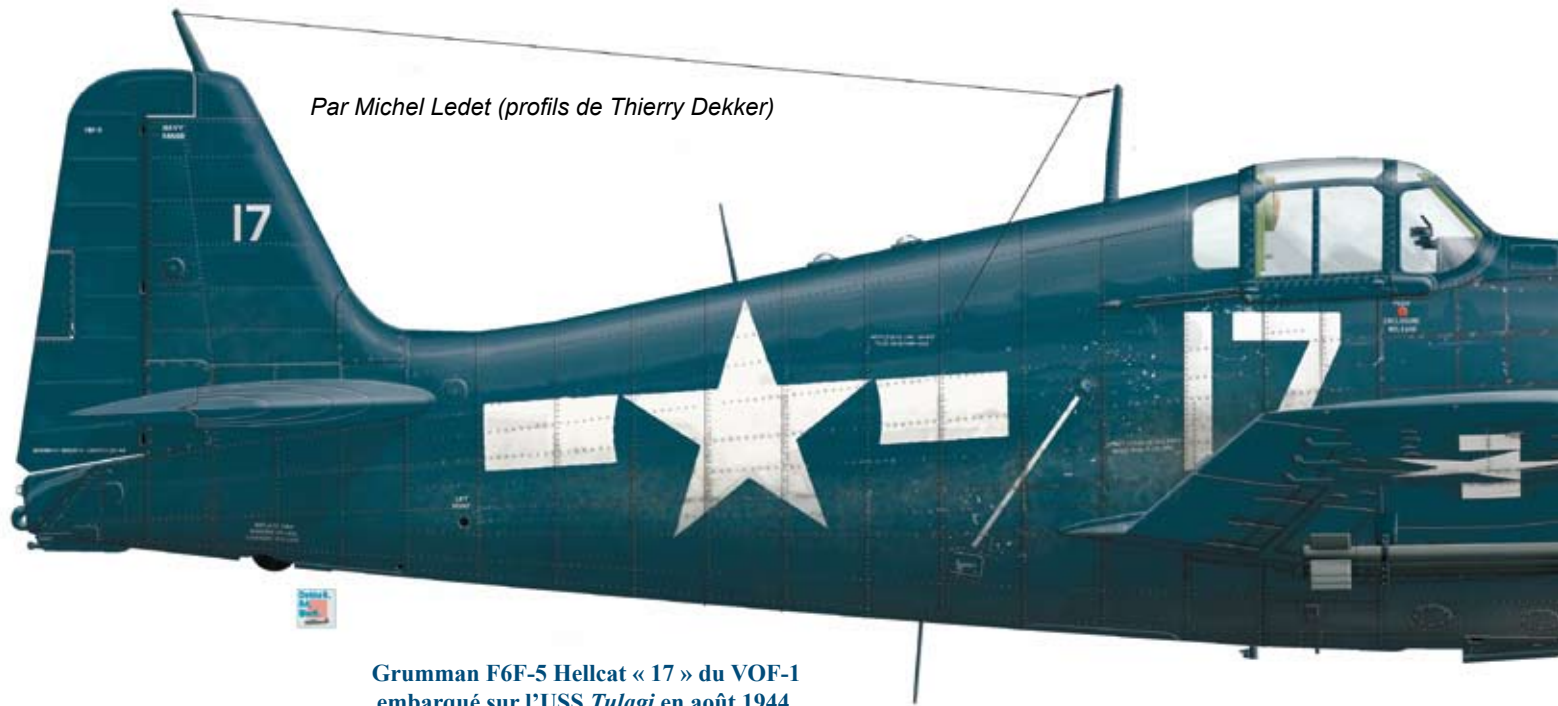
Une fois ses objectifs atteints ou sur le point de l'être en Asie du Sud-Est, le Grand quartier général impérial céda aux pressions de la Marine et ordonna, contre l'avis de l'Armée, la poursuite des opérations militaires vers l'Est et les grandes îles du Pacifique. Dans ce cadre, la Marine impériale jeta les deux tiers de ses forces contre l'Australie, la Nouvelle-Guinée, l'archipel des Salomon et... l'atoll de Midway. Il en

résulta quatre grandes batailles aéronavales : en Mer de Corail en mai 1942, à Midway en juin, au large des Salomon orientales en août et aux îles Santa-Cruz en octobre. Contrairement à ce qu'espérait l'amiral Isoroku Yamamoto, à savoir anéantir les restes de la Flotte américaine du Pacifique et en particulier ses porte-avions, ce fut la Flotte combinée qui fit les frais de cette série d'affrontements en perdant six des dix porte-avions qu'elle alignait le 7 décembre 1941 et la quasi totalité des groupes aériens longuement formés avant la guerre.

Un des Nakajima Ki.27 Otsu que le 5^e Hikô-Sentai conserva jusqu'à la mi-1942. Celui que l'on voit ici après qu'il eût fauché son train sur le terrain enneigé de Kashiwa appartenait au Chûtai 1 (bandes blanches sur l'empennage vertical) et était l'avion n° 2 du 1^{er} Shôtai (deux bandes blanches horizontales sur le gouvernail). Le gouvernail bleu "cobalt" était probablement une pièce de récupération provenant d'un appareil du 1^{er} Hikô-Sentai. (Archives auteur/DR)



LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS 1944 L'ANNÉE DÉCISIVE



Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Grumman F6F-5 Hellcat « 17 » du VOF-1
embarqué sur l'USS *Tulagi* en août 1944.

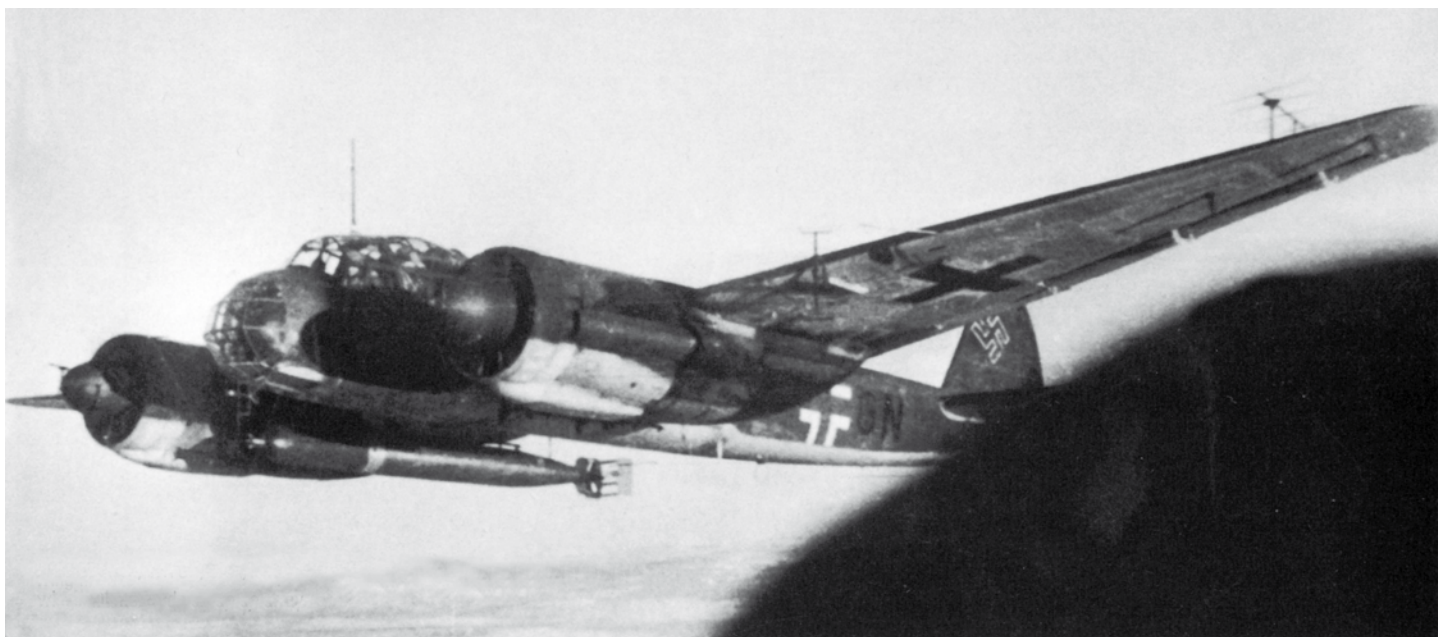
LA LUFTWAFFE SE MONTRE TIMIDEMENT

Le 19 août, les Hellcat vont poursuivre leurs missions de soutien aérien aux troupes avançant vers le Nord et le Sud-Ouest. C'est également à cette date que les aviateurs-marins américains vont enfin remporter leurs premières victoires aériennes.

Il est 06h25 quand le CC Bass décolle à la tête de huit Hellcat du VF-74 pour une reconnaissance armée sur la vallée du Rhône. Une heure après, les

avions survolent le secteur concerné et c'est un peu au sud de Viviers (au sud-ouest de Montélimar) que les pilotes aperçoivent un convoi de camions qu'attaquent quatre des F6F-5, les autres surveillant le ciel ; le convoi n'est bientôt plus qu'épaves fumantes. Fonçant vers le Nord, les Hellcat attaquent ensuite un train d'une vingtaine de wagons au nord de Montélimar, détruisant la locomotive et plusieurs wagons ; un second train, à passagers celui-là, est ensuite mitraillé à l'ouest de Livron. Poursuivant leur vol vers le Nord, les pilotes voient apparaître au nord de Valence un Junkers Ju 88 solitaire volant en-dessous d'eux et se dirigeant lui aussi vers

Un Junkers Ju 88 A-17, ici le « 1H+GN » de la 5./KG 26, emportant une torpille F5b sous le fuselage. Cette version spécialement construite pour l'emport de deux torpilles n'a plus de nacelle ventrale.
(coll. J.-L. Roba)



LA SECONDE GUERRE MONDIALE :

HELLCAT SUR LA FRANCE (2^e partie)



Cette photo a été prise le 19 août 1944 par l'EV2 John A. Mooney, du VOF-1, lors de l'attaque d'un train non loin de Carcassonne. Seule la locomotive est mitraillée, les trois wagons accueillant peut-être des voyageurs.

le Nord. Quatre des chasseurs l'attaquent, pilotés par le CC Bass, le LV Horacek, l'EV1 Castanedo et l'EV2 Pavlovich. Le bimoteur n'a même pas le temps de tirer, son équipage sans doute surpris ; ses deux moteurs en feu, il part en vrille et s'écrase au sol avant d'exploser. Il s'agit sans doute du Ju 88 A-17 de la 4./KG 26 de l'équipage de l'*Oberfeldwebel* Alfred Urbanzyk qui s'est en effet « crashé » près de Valence [3]. Les Hellcat « grimpent » encore jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon, découvrant un peu à l'est de la ville un convoi motorisé dont ils mettent en feu plusieurs véhicules. La reconnaissance s'achève sur cette action et les F6F-5 obliquent vers Le Puy avant

de prendre la direction du Sud, regagnant leur navire à 09h32. Deux appareils ont été endommagés : l'un a heurté une ligne électrique lors d'un mitraillage, le second a été touché par la *Flak* ; tous deux seront réparés à bord.

Il est également 06h25 lorsque huit Hellcat du VOF-1 décollent du *Tulagi*, emmenés par leur commandant, le CC Bringle. Les appareils doivent retourner sur les lieux de la veille, près de Carcassonne, afin d'achever le train qu'ils avaient endommagé. Mais lorsqu'ils arrivent à 07h40, celui-ci a disparu, la voie ayant manifestement été réparée. Peu importe,

[3] Tout l'équipage est porté disparu : Ofw Alfred Uranzyk (pilote), Uffz Max Greiner (observateur), Fw Bernhard Rösler (radio) et Uffz Walter Brzoska (mitrailleur).



Après s'être ravitaillé en carburant, le F6F-5 Hellcat « 17 blanc » du VOF-1 quitte le pont d'envol du porte-avions britannique HMS *Emperor* sur lequel il a été contraint de se poser un peu plus tôt le 19 août 1944. À droite, un Hellcat Mk.I (F6F-3) du No 800 Sqn de la Fleet Air Arm.

Derek Ward,



S/Ldr D.H. Ward
(31 juillet 1917 –
17 juin 1942).



l'as qui tomba victime de « l'étoile d'Afrique » [1] !

Par Norman Franks (traduction et adaptation de Christophe Cony ; profils de Thierry Dekker)

Un Hurricane Mk.I du No 87 Sqn de passage sur le terrain de Beauvais-Tillé au printemps 1940. (coll. Jean-louis Roba)

DANS LA CAMPAGNE DE FRANCE

Fils unique d'un médecin néo-zélandais [2], Derek Harland Ward naît à Whangarei, au nord d'Auckland, le 31 juillet 1917. C'est dans cette ville qu'il effectue ses études, entrant au lycée en 1932 ; il y rejoint un autre élève, Lloyd Trigg, qui recevra à titre posthume la Victoria Cross en 1943 pour son action sur les Hudson et Liberator du No 200 Sqn du *Coastal Command* de la RAF. Les excellents résultats scolaires de Derek se doublent d'une grande activité sportive puisqu'en 1935 il devient membre de l'équipe de rugby à quinze de son établissement et remporte le concours annuel de saut en longueur... Mais le jeune homme a déjà une autre idée en tête : voler ! En février 1936, il tente de s'engager dans la Royal New Zealand Air Force mais sa demande est rejetée. Nullement découragé, il devient à la fin de ses études l'un des premiers élèves de l'école d'aviation qui s'est montée sur l'aéroport de Waikato, à Hamilton. Il prend sa première leçon le 21 janvier 1937 et effectue son premier vol en solo le jour de la Saint Valentin, le 14 février, après 9 h 30 min de vols

en doubles-commandes. Élève doué, il passe avec succès son brevet « A » deux mois plus tard et reçoit bientôt sa licence de pilote, ce qui lui permet de transporter des passagers.

Sa nouvelle demande d'engagement dans la RNZAF est cette fois acceptée et c'est en tant qu'élève-officier qu'il arrive sur la base de Wigram en mai 1937. Son cursus aéronautique militaire débute sur Hawker Tomtit, se poursuit sur Avro 626 et s'achève sur Vickers Wilderbeest. Ayant passé avec brio toutes les épreuves, il reçoit ses ailes au mois de décembre et décide de rejoindre la Royal Air Force. Il s'embarque pour l'Angleterre en avril 1938. Arrivé sur place, il se présente immédiatement sur la base d'Uxbridge ; abandonnant son contrat dans la RNZAF, il s'engage pour cinq ans dans la RAF. Le 15 juin, il est affecté au No 151 *Squadron* basé sur l'aérodrome de North Weald et équipé de chasseurs Gloster Gauntlet. Mais les jours des biplans sont comptés et à la fin de l'année, son unité commence à percevoir des Hawker Hurricane, des monoplans rapides et modernes pour l'époque.

[1] Surnom de l'as Hans-Joachim Marseille, le plus grand pilote de chasse engagé sur le front africain.

[2] Son père se prénomme Sidney Harland, sa mère Margaret Emile.

Hawker Hurricane Mk.I « LK-D » (L1774)
du No 87 Sqn, Lille-Seclin mai 1940.



LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)



Un des Sopwith 1 A2 de l'escadrille Espinasse photographié le 28 juin 1917 sur le terrain d'Istrana, une dizaine de km à l'ouest de Trévis. Entourés d'officiers italiens, le Cne Jean de Fontenilliat (calot sombre) et son adjoint le Lt Paul-Louis Weiller (calot clair) peuvent avoir le sourire : leur unité a efficacement secondé l'action de l'artillerie lourde française lors de la bataille de l'Ortigara...
(coll. L. Caliaro et R. Gentilli, sauf autre mention)

PREMIÈRE PARTIE : L'ESCADRILLE ESPINASSE

Par Luigino Caliaro et Roberto Gentilli, avec la collaboration de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau et profils de David Méchin)

L'histoire des escadrilles françaises de Venise, qui apportèrent une importante contribution à la guerre aéronavale en mer Adriatique, est bien connue [1]. Cependant la participation la plus notable, en termes quantitatifs, fut celle de l'Aéronautique militaire française en Vénétie pendant la seconde partie de la guerre.

Le Sopwith 1 B1 « Ariel » de la N 23, spécialement modifié en septembre 1916 pour le bombardement à longue distance.

(coll. C. Cony)





LE MV-22 OSPREY EN OPERATIONS

5^e et dernière partie
Par Stéphane Nicolaou

Des Marines embarquent à bord du MV-22B 167922 « ML06 » de la VMM-764 lors de l'exercice « Unitas 2015 », le 17 novembre 2015. (toutes les photos : Department of Defense)

DIFFÉRENCES ENTRE LES BLOCKS

Le premier MV-22B du Block A, BuNo 165848, est livré le 20 août 2003 à la HX-21 au Naval Air Test Center (NATC) de Patuxent River. En l'état, les 30 appareils du Block A sont inaptes au combat et ne serviront qu'à l'entraînement des équipages, bien que par rapport aux appareils de présérie les logiciels des commandes de vol aient été revus ainsi que les câblages électriques. Un certain nombre de Block A, initialement 9 convertibles, seront portés au standard du Block B à partir du 25 février 2009.

Le premier MV-22B du Block B, le BuNo 166491, est livré le 8 décembre 2005 à la HX-21 et doit faire toute une série d'essais pour vérifier que les améliorations apportées correspondent bien à la demande. Il faut éliminer les faiblesses initiales : le système de radionavigation, les contre-mesures électroniques, le circuit de carburant et la climatisation de la cabine. Les circuits hydrauliques ont été redessinés et les capacités améliorées : une mitrailleuse arrière montée sur une rampe M-240D, des kits de cordes d'évacuation rapide des commandos, le matériel de transport sous élingues, une perche de ravitaillement en vol rétractable, des équipements anti-givrage et des bidons auxiliaires sous les ailes.



Installation de la mitrailleuse arrière sur le MV-22B 165944 « YM03 » de la VMM-365. La place occupée empêche toute évacuation rapide.

Sympathique clin d'œil du Kawasaki P-1. L'inscription fait sourire lorsque l'on pense que les genres masculin et féminin n'existent pas dans la langue japonaise, le neutre régnant en maître. Probablement nos amis japonais ont-ils pensé que, comme dans la langue de Shakespeare, la France considèrerait qu'un avion avec lequel on entretenait ou aimerait entretenir un lien affectif ne pouvait être que féminin ! Quoi qu'il en soit, on ne peut que s'incliner et murmurer *Nous sommes ravis de faire votre connaissance...* Les logos signifient : « Force maritime d'autodéfense japonaise », habituellement mentionnée sous le sigle JMSDF, acronyme de *Japan Maritime Self-Defense Force*. (toutes les photographies : Claude Archambault)



BOURGET 2017

LES NOUVEAUTÉS AUX COULEURS MILITAIRES

Par Claude Archambault

Avec 140 aéronefs civils et militaires exposés à la 52^e édition du Salon international de l'aéronautique et de l'espace, titre officiel de ce qui est communément appelé le salon du Bourget, 200 pages seraient nécessaires pour présenter ne serait-ce que les nouveautés dans la rubrique *Actualités* d'un magazine qui, s'il s'est ouvert par la force des baionnettes à ces dernières (cf. les éditoriaux de Michel Ledet et Christophe Cony dans le n° 213 de septembre-octobre 2016), n'en reste pas moins résolument tourné vers l'histoire de l'aéronautique et des hommes qui ont participé à son aventure... En conséquence, n'ont été retenus ici que les appareils militaires pilotés qui pour la première fois se sont posés sur la piste du Bourget et, qui plus est, arboraient les marques militaires conventionnelles. Bien sûr un Boeing-Bell CV-22 Osprey des forces spéciales de l'*United States Air Force* en 2017 diffère du V-22 des *Marines* de 1995 mais il reste fondamentalement le même appareil, d'ailleurs immédiatement reconnaissable par l'amateur. Bien sûr le Hürkus et le T129 turcs n'ont pas vocation civile mais, bien que camouflés, ils ne sont que des prototypes aux marques de la compagnie. Tout compte fait, seuls trois avions remplissent les critères retenus ; mais quels avions !

KAWASAKI P-1

La palme de la vedette la plus exotique du salon revient sans aucun doute au Kawasaki P-1 avec deux grandes premières à son actif : première fois qu'un appareil aux couleurs militaires japonaises se pose en France et première fois qu'un Kawasaki P-1 participe au salon. L'Europe n'est cependant pas étrangère au P-1 car deux d'entre eux avaient été présentés au *Royal International Air Tattoo* de 2015, à l'époque où le Royaume-Uni étudiait toujours les remplacements possibles pour sa flotte de patrouilleurs maritimes Hawker Siddeley Nimrod MR2 définitivement retirés du service cinq longues années auparavant ; en novembre 2015, le Royaume-Uni annonça qu'il avait fait l'acquisition de neuf... Boeing P-8A Poseidon, le concurrent naturel du Kawasaki P-1, également présenté au Bourget. Commande sans aucune surprise cependant quand on connaît la dépendance militaire du Royaume-Uni à l'égard de son allié américain.

Le P-1 a été conçu pour remplacer la centaine de Lockheed P-3C Orion en service dans la Force maritime d'autodéfense japonaise, la plus importante utilisatrice d'Orion après les États-Unis. Le développement de l'appareil a commencé dès 2001 en parallèle avec celui du futur Kawasaki C-2 avec lequel il partage beaucoup d'éléments. Le premier vol du prototype, le 28 septembre 2007, a été suivi des premières livraisons en mars 2013. Actuellement douze P-1 sont en service au Japon sur une commande de soixante-cinq exemplaires. À noter que le P-1 est le premier avion au monde à utiliser la fibre optique pour ses commandes de vol ; beaucoup plus rapide, elle est surtout insensible aux perturbations électromagnétiques. Avec une dizaine de délégations étrangères ayant visité le stand, son succès n'a pas seulement été de curiosité.