



La maquette de Ju 87 B de M. Marc Guillet. Un lecteur en saurait-il plus ?



UNE REPRODUCTION DE STUKA

« En escale à Prague en 2003, j'ai acheté une reproduction de Junkers 87. L'avion est métallique et le socle est en pierre. Il porte l'indication « Unterofficer Rechlin ». Certains de vos lecteurs auraient-ils des informations sur cet objet ? On peut imaginer cette maquette trônant dans le mess des sous-officiers de la base de Rechlin ? Je cherche également à connaître la forme de la pièce de liaison entre

l'avion et le socle. Elle n'est probablement pas d'origine et je souhaiterais la faire restaurer. Merci d'avance pour votre aide. Cordialement. PS : Merci pour votre revue, de très grande qualité. Continuez ! »

Marc Guillet

AVIONS : merci pour vos jolis clichés d'une maquette stylisée de Ju 87 B ! L'inscription exacte est « Uffz. Korps Rechlin », soit corps des sous-officiers (*Unteroffizier*) de Rechlin. La grande base de Rechlin a été durant toute la guerre le siège du centre d'essai de la Luftwaffe, c'est-à-dire l'*Erprobungsstelle der Luftwaffe* ou *Erprobungsstelle Rechlin*.



La RAF en France :



Les Lysander au combat (septembre 1939-juin 1940)

Lors du rude hiver 1939-1940, un correspondant de guerre va longuement visiter le No 13 Sqn sur son aérodrome de Mons-en-Chaussée, dans la Somme. Les mécaniciens examinent ici le Lysander Mk.II L4767 « OO-E » dont le pneu avant gauche a crevé.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Par Jean-Louis Roba (profils d'Éric Schwartz)

Le chercheur quelque peu fatigué s'égarant sur Internet dans le but d'en savoir un peu plus sur le monomoteur britannique Lysander découvrira avec grand étonnement, sur la page en français de Wikipedia, que cet « avion de liaison aux performances médiocres acquit une grande renommée grâce à son utilisation pour le transport d'espions ». Si l'on consulte la version en anglais, on apprendra que : « After becoming obsolete in the army co-operation role », cet avion allait être engagé dans des missions spéciales. C'est certes un peu mieux mais guère plus complet...

LES UNITÉS DE LYSANDER PRÉSENTES EN FRANCE

Ce laconisme ne peut surprendre, le Lysander ayant été la « victime collatérale » de la propagande britannique qui entoure depuis plus de soixante-dix ans la Bataille d'Angleterre. Pendant des années, des auteurs des deux côtés de la Manche ont seriné à qui mieux mieux « l'échec des Ju 87 et Bf 110 », ces « avions maudits » de la Luftwaffe lors de leurs engagements sur les îles britanniques. Il convenait dès lors de masquer le sérieux revers de la RAF quant aux médiocres prestations d'appareils comme le Bouton Paul Defiant, pourtant taxé d'« avion révolutionnaire » dès son entrée en service, ou le Westland Lysander [1]. Les engagements de ces appareils en mai-juin 1940 ont été trop souvent gommés au profit des Hawker Hurricane et de quelques Supermarine Spitfire. Cela au mépris du lourd tribut payé par leurs équipages tout au long d'une campagne bâclée et mal menée.

Premier appareil de la Royal Air Force conçu spécifiquement pour le rôle de coopération avec l'armée de

Terre, le Westland Lysander a effectué son premier vol le 15 juin 1936. Il est entré en service opérationnel deux ans plus tard. À l'entrée en guerre, sept escadrons en sont équipés dont deux de réserve, les No 613 et 614 Sqn. Seuls les cinq unités d'active nous intéressent :

-Le No 2 Squadron (code « KO ») a vu le jour à Farnborough en mai 1912 et a gagné la France en août 1914 avec pas moins de sept types d'appareils différents ! Engagée dans des missions de reconnaissance jusqu'à la fin du premier conflit mondial, l'unité est dissoute en janvier 1920... mais elle est reconstituée dès le mois suivant pour prendre part à la répression aussi brutale que sanglante des soulèvements irlandais dans le sud de l'île. Revenu en Angleterre, le No 2 Sqn perçoit des Lysander Mk.I à Hawkinge en septembre 1938, très probablement dans le cadre du renforcement accéléré de la RAF qui fait suite aux « accords de Munich ».

-Le No 4 Squadron (code « TV ») est un des plus vieux escadrons de la RAF, ayant vu le jour trois mois après la formation du Royal Flying Corps. Le 4^e a été envoyé en France dès 1914 pour opérer en

[1] Si des Lysander ont pu se recycler avec succès dans les actions spéciales, la plupart de ces appareils – à l'instar du Defiant – ont fini leur carrière comme simples tracteurs de cibles ou avions de liaison en Grande-Bretagne. À l'inverse, les Ju 87 et les Bf 110 ont traversé toute la guerre en combattant sur tous les fronts...



Vol en formation de Lysander Mk.I du No 16 Sqn à proximité de leur base d'Old Sarum en 1938.

reconnaissance. La liste de ses cantonnements est impressionnante ainsi que celle des avions employés à l'époque. Dissous en 1919, le No 4 Sqn est reformé dès l'année suivante pour opérer en Turquie. Puis c'est la période plus calme de l'entre-deux-guerres. Il perçoit ses Lysander Mk.II en décembre 1938 à Odiham ; ces avions de « deuxième génération » sont propulsés par un moteur Bristol Perseus plus puissant que le Bristol Mercury équipant la première version.

-**Le No 13 Squadron** (code « OO ») a été formé en janvier 1915 et a servi de même en France pour la reconnaissance et la coopération avec l'armée de terre. Dissous en 1919, le Squadron est reformé en 1924 et reçoit des Lysander Mk.II en janvier 1939 alors qu'il est de même basé à Odiham.

-**Le No 16 Squadron** (code « KJ ») a pour sa part été formé en France (à Saint-Omer) en février 1915 grâce au regroupement d'appareils et d'équipages de trois escadrons. Quoiqu'affectés à la reconnaissance, ses avions ont très souvent été engagés dans des sorties de bombardement. Dissous en décembre 1919, le 16^e est reformé en avril 1924 et perçoit des Lysander Mk.I en juin 1938 à Old Sarum. En avril 1939, ses Mk.I sont remplacés par des Mk.II.

-**Le No 26 Squadron** (code « RM ») a connu des débuts plus exotiques puisque, levé en novembre 1914 avec du personnel sud-africain, il est parti combattre les troupes allemandes dans leur colonie du Sud-Ouest africain (l'actuelle Namibie) et est demeuré en Afrique. De retour d'Égypte, l'unité est dissoute en juillet 1918 avant d'être reformée en octobre 1927. Elle reçoit des Lysander Mk.II à Catterick en février 1939.

En dépit de son aspect massif et un peu « lourd », le Lysander – affectueusement baptisé « Lizzie » par ses équipages – est un avion possédant de réelles qualités aérodynamiques. Il est agréable à piloter malgré son poids, cela vu sa stabilité dans les airs. Mais, contrairement à un autre avion « compact » comme le Ju 87 Stuka, ses ailes hautes et trop fragiles, bien que lui assurant une bonne sustentation, constituent un véritable talon d'Achille pour un appareil devant être engagé, de par sa fonction, en combat.



22 JUIN 1941



LE RAID LE PLUS DEVASTATEUR DES ZERSTORER

par Mikhaïl Timine (profils d'Igor Zlobine ; traduction et adaptation de Christophe Cony)

Bien que la bataille aérienne qui s'est déroulée le 22 juin 1941 sur le front de l'Est a été l'une des plus gigantesques de la Seconde Guerre mondiale, il n'existe pratiquement aucune étude détaillée la concernant, que ce soit du côté soviétique ou du côté allemand. Aucune analyse n'en a été faite après le conflit à l'aide des documents des deux camps, et il a fallu attendre ces dernières années pour qu'un certain nombre d'auteurs réexaminent les pertes phénoménales subies par l'aviation de l'Armée rouge sur ses terrains. Si le bilan dressé par l'armée allemande à la suite de ses premières victoires estime les pertes soviétiques à 1811 appareils, dont 1489 détruits au sol par la Luftwaffe et 322 abattus en combat aérien ou par la *Flak*, les historiens et spécialistes militaires soviétiques se sont toujours accordés sur un total général d'environ 1200 appareils détruits, dont plus de 800 l'ont été sur les soixante-six terrains qui ont été attaqués ce jour-là. Nous allons nous attacher dans cet article à décrypter les impressionnants résultats obtenus par l'unique escadre de chasse lourde [1] engagée dans « Barbarossa » : la ZG 26 qui, bien que réduite à seulement deux groupes, va détruire ou endommager en ce 22 juin 1941 près de 150 appareils sur les aérodromes de la région de Grodno !

Outre la ZG 26 et la SKG 210, une poignée de Bf 110 sont aussi disséminés pour « Barbarossa » au sein d'autres unités, comme ici le *Stab/StG 1* dans le secteur central du front.
(coll. AVIONS)

[1] Une seconde escadre de Bf 110 participe à « Barbarossa », mais il s'agit de la *Schnellkampfgeschwader 210* réservée comme son nom l'indique au « bombardement rapide ». Une unique escadrille de chasseurs Bf 110, la 1.(Z)/JG 77, opère aussi dans le Grand Nord.

Le Maj. Joannes Schalk (au centre), commandant de la ZG 26, « discute le coup » avec l'Oblt. Theodor Rosswal au printemps 1940.
(coll. Jean-Louis Roba)





Un Bf 110 D-3 de la 5./ZG 26 emportant deux bombes de 250 kg sous le fuselage au cours de l'été 1941.



Wilhelm Spies, le commandant de la 1./ZG 26, est en juin 1941 l'un des meilleurs chasseurs de l'escadre.

La ZG 26 « Horst Wessel » est alors l'une des meilleures escadres de *Zerstörer* de la *Luftwaffe*. Ses équipages ont participé avec succès à la campagne de France, à la bataille d'Angleterre puis à l'invasion de la Yougoslavie, de la Grèce et de la Crète qui vient juste de s'achever. Le III./ZG 26 étant demeuré sur le front méditerranéen, seuls les deux premiers groupes de la ZG 26 s'apprentent à participer à l'opération « Barbarossa ». Le *Geschwader* est dirigé par l'*Oberstleutnant* Johannes Schalk, le premier pilote de chasse lourde à être devenu chevalier de la Croix de Fer le 11 septembre 1940 [2] ; il a déjà remporté onze victoires aériennes à l'Ouest. Le I. *Gruppe* est mené par le *Hauptmann* (Hptm.) Herbert Kaminski qui a obtenu sa quatrième victoire au-dessus de la Crète le 16 mai précédent et le II. *Gruppe* est commandé par le Hptm. Ralph von Rettberg, décoré de la *Ritterkreuz* le 14 juin 1941 pour ses cinq victoires aériennes.

Parmi les équipages de la *Zerstörergeschwader* 26 figurent plusieurs autres as comme le commandant de la 1./ZG 26, le Hptm. Wilhelm Spies, lui aussi décoré de la *Ritterkreuz* le 14 juin 1941, qui compte dix victoires. Le chef de la 5./ZG 26, l'*Oberleutnant* (Oblt.) Theodor Rossiwall, est un ancien de la *Legion Condor* au sein de laquelle il a remporté deux victoires en 1938 ; il en a ajouté neuf autres à son palmarès depuis le début de la Seconde Guerre mondiale. L'Oblt. Johannes Kiel, patron de la 3./ZG 26, est pour sa part crédité de sept victoires aériennes. Le *Leutnant* (Lt.) Werner Thierfelder, du *Stab* I./ZG 26, compte six avions à son tableau de chasse et le Lt. Eduard Meyer de la 1. *Staffel* au moins cinq. Ce n'est pas un hasard si le plus grand as de la Royal Air Force, le *Squadron Leader* sud-africain Marmaduke Pattle, a été tué le 20 avril 1941 en Grèce par des pilotes du II./ZG 26 !

[2] Le Hptm. Walter Rubensdörffer, commandant de l'*Erprobungsgruppe* 210 (futur SKG 210), a reçu à titre posthume la RK le 19 août 1940, mais comme « bombardier rapide » et non comme chasseur.



Le Hptm. Ralph von Rettberg, *Gruppenkommandeur* du II./ZG 26.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)



Cet armurier recharge les mitrailleuses MG 17 (7,92 mm) d'un Bf 110 décoré de l'as de pique de la 5./ZG 26. (coll. Jean-Louis Roba)

LE BOMBARDIER-TORPILLEUR AICHI B7A RYUSEI, L'ULTIME « ÉTOILE FILANTE »

Aichi B7A2 Ryusei-Kaï « 752-40 » du Kû 752 (*K-5 Hikôtai*), Kisarazu, juillet-août 1945.



Cet avion, monture habituelle du PM Hiroshi Hattori et de l'EV1 Takashi Nasu, était une production du 21^e Arsenal aéronaval d'Ômura reconnaissable au camouflage et aux marquages différents.

流星

Seconde et dernière partie, par Bernard Baëza (profils d'Éric Schwartz)

L'ESPOIR DOUCHÉ...

Pour la seule unité véritablement équipée du B7A2 qu'est le *K-5 Hikôtai*, l'heure du combat sonne le 25 juillet 1945 à l'occasion d'un raid d'envergure mené par l'aviation embarquée alliée contre les ports militaires de Miyasaki, Kure et Nagoya. À cette époque, le *K-5 Hikôtai* n'est toujours pas à effectif plein ; l'effectif théorique est de 48 appareils opérationnels répartis en quatre *Büntai* de 12, eux-mêmes divisés en trois *Kûtai* de 4, et 12 appareils de réserve. De plus, son taux de disponibilité est toujours très moyen de sorte qu'il ne peut engager que 17 appareils. L'objectif est naval... Il s'agit de la 3^e Flotte américaine (*Task Forces 37* et *38*) et de ses porte-avions qui croisent à 180 km au sud-est de Kumano (préfecture de Wakayama), soit à quelque 320 km de Kisarazu. À ce stade du conflit, les ordres donnés aux groupes aériens de la Marine comme à ceux de l'Armée sont de rester au sol et de ne surtout pas répondre aux provocations de l'aviation alliée dans l'attente du déclenchement du plan « Ketsugo » [4] pour la bonne exécution duquel toutes les forces

doivent être économisées. Mais la 3^e Flotte américaine et ses précieux porte-avions si près des côtes d'Honshu sont un objectif de choix... une occasion que le commandement japonais se doit de saisir en utilisant, de surcroît, son arme la plus moderne du moment : le nouveau bombardier Aichi B7A2 Ryusei-Kaï.

Après le départ de quatre appareils de reconnaissance C6N1 Saiun (« Myrt ») du *Daï Teisatsu 102 Hikôtai*, l'unité de reconnaissance du Kû 752, c'est un premier groupe d'attaque de douze Ryusei-Kaï que le commandement décide d'engager le 25 juillet en fin d'après-midi. Bizarrement, au vu de la nature de leur objectif, ils sont chacun porteur d'une bombe perforante de 800 kg et non d'une torpille... Preuve que le commandement fonde de grands espoirs sur le *K-5 Hikôtai* et ses Ryusei-Kaï, les douze équipages ont ordre d'exécuter une attaque conventionnelle sans escorte de chasse et de rentrer à Kisarazu. Contexte ambiant oblige, cette première unité d'attaque du *K-5 Hikôtai* reçoit l'appellation spéciale de *Kôbaku Taï* (« Unité pluie de bombes »).

[4] La réponse aux débarquements américains sur le sol du Japon et qui prévoit une campagne Kamikaze à l'échelle du pays tout entier.



Effectif du K-5 Hikôtai (Kû 752) engagé le 25 juillet 1945 (Kôbaku Tai)

1^{er} Kûtai

- n° 1, MP Shigenori Mukujima (pilote) + LV Shoïchi Mori (observateur) : tués
- n° 2, PM Hiroshi Sekiguchi + EV1 Chozaburô Ozawa : tués
- n° 3, EV1 Jirô Ikeura + PM Tsukasa Minowa : problème de train
- n° 4, PM Junji Nawata + PM Osamu Nakauchi : avion endommagé, retour à Toyohashi

2^e Kûtai

- n° 1, LV Eiichi Miyaji + PM Tomozo Yodonawa : attaque infructueuse
- n° 2, PM Kyoza Ishikawa + EV1 Hideo Gunda : tués.
- n° 3, EV1 Yoshio Yamaguchi + PM Susumu Tominaga : panne de moteur au décollage
- n° 4, PM Yuji Miyake + EV1 Yoshio Yamabe : dysfonctionnement des portes de soute

3^e Kûtai

- n° 1, Pilote non identifié + EV1 Toshio Horiguchi : objectif non découvert
- n° 2, PM Seiichi Sasaki + PM Takanori Koyama : attaque infructueuse, retour à Toyohashi
- n° 3, EV1 Jun Ueki + observateur non identifié : objectif non découvert
- n° 4, PM Tadami Honda + MP Shichirô Saïto : tués

Des quatre appareils du 1^{er} Kûtai qui décollent à 18h33, le n° 3 de l'EV1 Ikeura ne peut rentrer son train et doit faire demi-tour. Les trois autres arrivent à proximité de la 3^e Flotte américaine à 19h50 et sont aussitôt pris en compte par les opérateurs-radar qui dirigent vers eux une patrouille de combat du HMS *Formidable* (Task Group 37-1). Les n° 1 et 2, respectivement pilotés par le MP Mukujima et le PM Sekiguchi, sont abattus 20 minutes plus tard tandis que le n° 4 du PM Nawata réussit à se dissimuler dans les nuages, non sans avoir subi de sérieux dommages. De fait, le pilote préfère se retirer et gagner Toyohashi, un terrain distant de seulement 160 km. Aidés en cela par leurs cinématraillieuses, les chasseurs britanniques revendiquent précisément la destruction de trois « Grace » et celle probable d'un quatrième (sic).

Concernant ce combat, les archives britanniques nous disent : *Le 25 juillet au soir, les quatre Hellcat II du détachement du 1844 Sqn embarqué sur le HMS Formidable constituaient « la patrouille du crépuscule » et furent dirigés sur des appareils en approche, qui arrivaient droit sur le navire à 6000 m*

d'altitude. Deux des Hellcat, victimes d'ennuis mécaniques, durent regagner le porte-avions. Les deux autres, montés par le Lt W.H.I. Atkinson et le Sub-Lt R.F. Mackie, tombèrent sur le tout nouveau bombardier « Grace » que nul n'avait encore vu...

Si leurs Hellcat II étaient démunis du radar, Atkinson et Mackie bénéficiaient d'un excellent entraînement au vol de nuit et surent mettre à profit le clair de lune naissant. Atkinson qui montait le Hellcat JX772 identifia aussitôt les « bandits » comme étant des gros bombardiers-torpilleurs monomoteurs « Grace » et se plaça en position d'attaque dans les « six heures » de la paire qui ouvrait la marche. Deux longues rafales bien ajustées enflammèrent coup sur coup les deux « Grace » qui piquèrent vers l'océan, hors de contrôle. À bord du Hellcat JV782, Mackie [5] s'adjoignit la destruction d'un troisième « Grace » mais, endommagé par le tir défensif du Japonais, perdit son système électrique et sa radio. Il dut prendre le chemin du porte-avions qu'il eut les pires difficultés à retrouver dans les ténèbres. Demeuré seul, Atkinson accrocha un quatrième

[5] Un pilote néo-zélandais.

MISSION SANS RETOUR



Le premier bombardier Friedrichshafen capturé par les Français

Le Fdh G.II G.105/16 de la *Kagohl 2* écrasé dans un champ au nord-ouest de Nancy le 4 juin 1917. L'appareil est camouflé en deux tons de vert et de brun-rouge à peine visibles sur ce cliché, le dessous étant peint en bleu clair.

(toutes les photos : coll. Christophe Cony)

Par Christophe Cony

Les bombardiers allemands de la Première Guerre mondiale, familièrement appelés « Gothas » par les Français, se partageaient en fait entre les modèles de trois constructeurs différents : Gotha bien sûr, mais aussi AEG et Friedrichshafen (Fdh). Apparus au front bons derniers début 1917, les Fdh s'avèrent d'excellents appareils, stables, bien équilibrés et plus performants que les Gothas à long rayon d'action. Ce furent de très loin les plus produits du trio de bombardiers de l'aviation impériale, d'où l'intérêt manifesté par les autorités françaises lorsqu'un des premiers modèles construits tomba entre leurs mains...

Le 4 juin 1917, pris à partie par les 8^e, 89^e et 167^e sections demi-fixes de DCA de la VIII^e armée, le Fdh G.II G.105/16 doit se poser en catastrophe dans une prairie au nord du bourg de Frouard, soit à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Nancy. Cet appareil qui appartient à la *Kasta 9* de la *Kagohl 2* (9^e escadrille de la 2^e escadre de bombardement) percute le sol sous un fort angle avant de retomber lourdement en arrière, brisant dans l'affaire son train principal. Par miracle, les trois hommes qui le montent sont sains et saufs, en particulier l'observateur-mitrailleur en place avant qui a probablement été éjecté au moment de l'impact. L'équipage est rapidement fait prisonnier ; il est composé du Gefr. Otto Otten, pilote, du Ltn. Walter Ritzel, observateur et de l'Uffz. Kurt Strobel, mitrailleur. Peu loquace, le trio se contente de déclarer qu'il est parti du terrain de Metz-Frescaty et qu'il a dû se poser suite « à une panne de cause inconnue ». L'examen de l'épave va apporter quelques informations supplémentaires, entre autres que l'avion a été réceptionné le 1^{er} décembre précédent et qu'il est équipé de deux moteurs Mercedes 200 HP. Sa charge de bombes maximale est de 500 kg répartis en cinq projectiles de 50 kg sous le fuselage et vingt de 12,5 kg dans deux casiers de dix chacun dans le fuselage. Le pilote admet juste du bout des lèvres que sa machine atteint à pleine charge la vitesse de 130 à 135 km/h...

Fort heureusement pour l'amateur d'aviation du 21^e siècle, le sociologue et avocat Jean Lagorgette – un érudit passionné d'archéologie mais aussi d'aviation

– a rédigé durant la guerre la description détaillée d'un grand nombre d'avions allemands pour le compte de la revue *L'Aérophile*. Il s'est chargé de celle du Fdh G.II G.105/16 dans le n° 19-20 de *L'Aérophile* daté du 1^{er} au 15 octobre 1917, dont est tiré le résumé suivant :

« La Société de Friedrichshafen (*Flugzeugbau Friedrichshafen Gesellschaft m.b.H.*), longtemps spécialisée dans la construction des hydravions, était connue jusqu'à ce jour surtout par ces appareils à un et deux moteurs. Depuis quelque temps, elle fabrique également des aéroplanes et ce sont ses bimoteurs, actuellement en service, que nous décrivons ci-dessous d'après plusieurs spécimens capturés tout récemment sur le front français, non loin de Verdun et sur le front de Macédoine. Ils ne sont en somme qu'une transformation de ces hydravions. Une des principales modifications, la flèche des ailes, constitue un retour à un type allemand antérieur. Ils appartiennent au genre que nous avons qualifié « à usages multiples ».

Il est bien possible que ces bimoteurs ne soient pas étrangers aux incursions récentes sur l'Angleterre et sur la banlieue parisienne, concurremment aux Gothas avec lesquels ils offrent maints points de ressemblance et dont ils sont, à certains égards, une réduction, également avec hélices à l'arrière, conformément à la tendance actuelle des bimoteurs allemands. Leurs dimensions sont en effet sensiblement moindres. Longueur : près de 11 mètres ; hauteur : 3,60 m (3,80 m avec les hélices, 4,10 m au sommet

Bernard Barbier

Un officier exemplaire



Nommé commandant de la 1^{re} escadre de chasse en février 1946, Bernard Barbier volera en opérations sur les Spitfire LF IX du GC 2/7 dont on voit ici deux exemplaires sur le terrain de Nha Trang. (coll. SHDA)

Par Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz)

Bernard, Marie, Barbier est né à Raffetot, en Seine-Maritime (alors Seine-Inférieure), le 24 février 1913. Son père René est un cultivateur aisé ; sa mère Fernande, née Thuillier, femme au foyer. Brillant élève et désireux de faire une carrière militaire, il décide en 1930 de passer le concours d'entrée à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr. Reçu 306^e sur 454, le 1^{er} octobre 1930, à 17 ans et demi, il signe un engagement pour une durée de huit ans. Attiré par l'aviation, son bon classement à l'examen de sortie, 54^e sur 454, lui permet de choisir l'école militaire et d'application de l'aéronautique, située à Versailles. Il y rentre le 13 septembre 1932, jour de sa nomination au grade de sous-lieutenant. Pratiquement un an plus tard, le 4 septembre 1933 à Avord, il est breveté pilote d'avion (n° 24045) à bord du Caudron C.59 n° 723 et obtient aussi, pratique courante à l'époque, son brevet d'observateur en avion (n° 2699) le 13 juillet 1934.

Sa première affectation, le 25 juillet suivant, le conduit à la 6^e escadre de chasse basée à Reims.

Bernard vole dans la 2^e escadrille du GC I/6, la Spa 153 commandée par le lieutenant Borne, une unité équipée alors de monoplans parasols Morane-Saulnier MS 225. Il est nommé lieutenant le 1^{er} octobre 1934, alors que depuis le 11 août la 6^e escadre a été renommée 42^e escadre de chasse mixte. Pendant l'hiver 1934-1935, Bernard Barbier, comme tous les autres pilotes, s'entraîne essentiellement au vol sans visibilité en patrouille serrée. Le 8 mars 1935 aurait pu être son dernier jour. En effet, ce jour-là pendant une tempête de neige, il s'écrase avec son MS 225 sur la montagne de Reims. Par miracle, il s'en tire sans une égratignure !

Suite à la violation de la frontière par des avions allemands, le GC I/42 détache du 28 avril au 15 mai 1935 sa 1^{re} escadrille à Metz et sa seconde à Strasbourg. De retour à Reims, commencent les essais des monoplans Dewoitine D.500 et D.501 qui vont équiper le groupe de chasse à partir de fin septembre 1935. Jean Machet de la Martinière, commandant de la 1^{re} escadrille (Spa 95) du GC I/42, le choisit comme son second le 1^{er} mai 1936. Nouvelle numérotation pour le groupe de chasse qui devient GC I/4 en octobre 1936.

Le 10 avril 1937, premier changement d'unité pour Bernard Barbier qui quitte son escadrille pour rejoindre le groupe aérien régional n° 564 basé à Cuers-Pierrefeu, dans le Var. Le GAR 564, équipé de Morane-Saulnier MS 225, a été créé officiellement le 1^{er} avril 1937 dans le cadre du Plan II d'équipement et d'armement de l'Armée de l'Air qui prévoit de créer dix escadrilles régionales. Bernard effectue du 6 mars au 30 avril 1938 un stage d'instruction au vol dans les remous. Un peu plus d'un an après son arrivée au GAR 564, il revient le 23 mai 1938 à la 4^e

Le D.501 n° 156 « 2 » est l'avion de Barbier à la 1^{re} escadrille du GC I/42. (coll. SHDA)



Bernard Barbier à Saint-Cyr fin 1930.



SAAB JAS 39 Gripen,

un griffon suédois

Le monoplace JAS 39C « 12 » du Sqn No 2 sud-africain en formation avec le biplace JAS 39D « 9 » au-dessus du Soccer City Stadium de Johannesburg lors de la Coupe du Monde de football, en juin 2010. (SAL)

Deuxième partie : la seconde génération, par Stéphane Nicolaou

JAS 39C/D SUÈDE

Le principal défaut de la première série du JAS 39A de première génération était son inadaptation au marché international. L'alliance avec British Aerospace a pour principale fonction d'y remédier. Pour faciliter les choses, la Flygvapnet commande, en juin 1997, un troisième lot comprenant deux nouvelles versions du Gripen : 50 monoplaces JAS 39C (n° 39227 à 39276) et 14 biplaces JAS 39D (n° 39815 à 39828). Ce troisième lot se rapproche beaucoup des besoins des pays de l'OTAN. Si extérieurement rien ne distingue ces versions des précédentes, les améliorations se portent sur les équipements : le radar PS-05A devient la version Mk 3, l'ordinateur central est l'Ericson D96/MACS doté d'une architecture quintuple, le système de contrôle de vol *edition 18*.

En plus de son collimateur de pilotage tête haute, le pilote dispose de trois écrans interchangeables de 16 sur 21 cm à affichage couleur à intensité réglable. Normalement à droite sont affichées les données du radar, du radar infrarouge et de l'IFF, au centre sont fournies les données de navigation et celles concernant la mission qui se superposent sur une carte géographique numérique. De plus il bénéficie d'un casque nocturne de pilotage et de visée, baptisé Cobra et d'un siège éjectable Martin-Baker S10LS incliné de 27 degrés.

Prenant en compte les résultats des essais de fatigue, les ingénieurs suédois ont inclus des renforts structureaux, utilisé un gouvernail de direction en carbone alors que les élévons en fibre de carbone sont remplacés par des pièces métalliques pour des raisons d'entretien. Enfin le train principal est renforcé, pour permettre de faire passer la masse maximale au décollage de 12 500 kg à 14 000 kg. Quant à la version JAS 39D, elle ne sert plus seulement à l'entraînement mais possède aussi un rôle opérationnel comme la suppression des défenses anti-aériennes. Par contre, elle ne dispose plus du canon de bord.

Le prototype JAS 39C n° 39208, piloté par Mats Thorbiörnson, accomplit son premier vol le 14 août 2002 durant 55 minutes. Le 6 septembre, l'avion est remis au *Forsvarets Materielverk* (FMV) de Malmen. On peut s'étonner du numéro de série. Le dernier JAS 39A produit est le n° 39207 devenu 39-7 et qui sert à divers essais d'équipements. Avec les ventes ou location à des pays étrangers, les JAS 39C employés par la Suède se répartissent ainsi : n° 39208 à 39233 et 39246 à 39284, les JAS 39D comprenant les n° 39815 à 39818 et 39821 à 39842.

Essais de ravitaillement en vol le 19 mars 2003. (SAAB)

