

Historique



Le Mistral entre en service au sein de la 8^e E/C en mars 1955. (Photo ECPAD)

Point n'est besoin, pour situer les origines du Vampire, de se livrer à une profonde recherche dans le passé : elles sont simplement liées à l'histoire "mécanique" de la propulsion par réaction.

Dans ce domaine, tout comme le paléontologue fait référence au visage pour classer chronologiquement les précurseurs de *l'homo sapiens*, il faudra nous fier, par une assimilation osée, à l'alimentation pour dessiner la rapide évolution du "jet".

Notre australopithèque, au menton inexistant, serait ainsi la trompe Mélot, au fonctionnement expérimental hors de tout avion. *L'homo habilis*, première ébauche de faciès humanoïde, pourrait être comparé à la tuyère Campini, au dispositif de compression mécanique du carburant. *L'homo erectus*, premier véritable hominien culminant dans le Cro-Magnon puis dans le *Sapiens*, serait assimilé sans conteste à la famille des réacteurs à compresseur axial allemands, la souche "réussie" de la famille de la réaction, en quelque sorte.

Et puis, à l'instar de "l'impasse génétique" constituée par la branche éteinte de Néandertal, nous aurions l'école anglaise originaire des réacteurs centrifuges, sans postérité.

Par crainte que les lecteurs ne viennent à douter du sérieux de cette monographie, nous refermerons ici cette parenthèse fantaisiste. En bref, pour résumer une décennie de réaction britannique, disons que le faible potentiel nominal des premiers réacteurs conduisait à tenter par tous les moyens de réduire au maximum les pertes de puissance par friction dans les tuyères d'admission et d'échappement.

La configuration d'entrée d'air frontale du Gloster E28/39 s'était révélée déficiente, quand bien même la longueur de

l'avion était réduite à la limite du raisonnable. La phase suivante (spécification F9/40) consistait à placer le propulseur hors de la cellule dans une courte nacelle, ce qui nécessitait la présence de deux réacteurs dans la voilure, avec une consommation évidemment plus que doublée, la puissance étant bien loin d'équilibrer l'accroissement de masse (tout le monde ne pouvait pas envisager sérieusement la configuration du Heinkel 162, monoréacteur minimal en bois !). Le Meteor était né toutefois, et ses développements successifs devaient amener le type centrifuge à son point culminant, le volume utile de cellule restant positivement très important.

Une configuration originale ?

De Havilland pensait néanmoins – peut-être par conformisme – qu'un chasseur pouvait être simplement monoréacteur, de même qu'un appareil à moteur à pistons, et il répondit ainsi à la troisième spécification officielle (E6/41) par un fuselage minimal portant à l'arrière un réacteur centrifuge de sa fabrication, les entrées d'air étant situées symétriquement dans les racines d'ailes.

Cette configuration conduisait, tant pour assurer la stabilité que pour éloigner les gouvernes du flux des gaz chauds de tuyère, à placer celles-ci à l'extrémité de deux poutres reliées par un plan central surélevé. Dans le but de raccourcir au maximum le trajet du fluide propulsif, on arrivait ainsi à la formule aérodynamique des Fokker G.I et Saab J.21A (ce dernier ultérieurement adapté à la réaction).



Le prototype original du Spider Crab LZ548/G. Remarquer la verrière en trois parties, et la lettre P dans un rond jaune sur la poutre, attestant de l'état de prototype financé par le Gouvernement. (Photo DR, coll. D. Watkins)

Vampire

L'on sait qu'il est démontré, abstraction faite de toute suspicion d'espionnage industriel, qu'à un problème donné (même mal posé) des ingénieurs peuvent, sans se concerter, apporter une réponse satisfaisante et très fréquemment similaire (une sorte d'analogie avec la légendaire *Bible des Quarante*). De tout temps, les exemples en ont été et restent nombreux. Et il se trouve que le bureau d'études du professeur Hans Multhopp, chez Focke-Wulf, était parvenu sur une requête très semblable à un dessin presque identique en tout point à celui du futur Vampire pour les différents "projekt VII Flitzer" abandonnés en 1943...

Le "Spider Crab"

Le premier prototype DH.100, ainsi baptisé initialement, fit donc son premier vol à Hatfield le 26 septembre 1943, sous le *serial* LZ548/G *, propulsé par un réacteur H1 (Goblin 1) de 2700 lbs dû au Major Halford (voir ci-après le chapitre "Motorisation").

Il ne différait guère des centaines de Vampire qui suivirent ses traces que par ses hautes dérives pointues. La verrière de cockpit en trois parties était caractéristique des 86 premiers avions sortis de chaîne, et d'ailleurs bon nombre de Mk 1 livrés à la France étaient ainsi dotés.

Geoffrey de Havilland, pilote lors de ce premier vol, se déclara d'emblée enchanté par la docilité de l'appareil, en dépit de son aspect peu conventionnel.

Les deux prototypes suivants (LZ551/G et MP838/G) reçurent des dérives tronquées et un armement de quatre canons Hispano de 20 mm. (À noter que LZ551 fut ultérieurement le premier "jet" pur à opérer sur porte-avions, en l'espèce l'HMS *Ocean*, le 3 décembre 1945).



Vue de profil du Spider Crab, avec ses dérives longues.
(Photo DR, via P.A. Jackson)

Le Spider Crab devient Vampire et reçoit les dérives tronquées qui seront la caractéristique des Mk 1. (Photo DR, via P.A. Jackson)



* Rappelons qu'un *serial* affecté de la lettre "G" signifie que l'avion ne peut être laissé sans une Garde. Cette mention "top secret" peut s'entendre d'un appareil entier comme d'un ancien avion doté par exemple d'un équipement de pointe.



Le deuxième prototype Vampire, avec les dérives longues des débuts. (Photo officielle, coll. D. Watkins)

Production en Grande-Bretagne

Un contrat initial de 120 Mk 1 (ou "F1", désignation ultérieure) était passé par l'Air Ministry le 13 mai 1944 à English Electric (Preston), les usines de Havilland se consacrant intégralement à la production du Mosquito. Le premier Vampire de série (TG274) fit ainsi son premier bond dans l'azur le 20 avril 1945 à Salmesbury, et le 7 mai suivant un complément de 180 machines était commandé à son tour.

Les 40 premiers appareils conservaient le réacteur Goblin 1 identique à celui des prototypes. Après cela, on passa au Goblin 2 de 3 100 lbs de poussée, qui fit du Vampire le plus rapide des "jets" de l'époque.

À partir du 51^e DH.100 (TG336), les F1 reçurent une cabine pressurisée et des réservoirs de plus grande contenance, cela afin de pallier une très faible autonomie. Comme il est dit plus haut, le 87^e Vampire (TG386) fut le premier doté de la verrière "bulle", et beaucoup d'avions antérieurs en furent ensuite rééquipés.

Il était cependant trop tard pour voir l'avion opérationnel pendant le second conflit mondial. Le *Squadron 247* à Odiham, dési-

gné pour mettre en œuvre les premiers Vampire, ne put recevoir ses appareils avant la fin des hostilités, et n'abandonna ses Tempest II qu'en avril 1946.

L'histoire du Vampire devait ensuite se poursuivre sous des cieux divers, comme on le verra plus loin, mais avant de refermer le chapitre britannique pour nous concentrer sur la carrière française de l'avion, signalons les nombreuses expérimentations auxquelles il dût se prêter :

- TG287, utilisé pour essais aérodynamiques ;
- TG372, envoyé au Yukon (Canada) pour essais par grand froid ;
- TG275, premier à expérimenter les réservoirs largables ;
- TG433, doté du Goblin 3, prototype de la version F6 suisse (appareil qui vola ultérieurement sous nos cocardes) ;
- TG276, TG280 et TX807, dotés du réacteur Nene 1 (Vampire Mk 2 - voir ci-après le chapitre consacré au Vampire Mk 51 à "oreilles d'éléphant") ;
- TG278, recevant le réacteur Ghost 2 (Vampire 8, devenu ensuite DH.112 Venom) ;
- TG283/G, TG306/G et VW120, transformés en ailes volantes ;
- TG281, banc d'essai du nez effilé du DH.108 VW120 ci-dessus ;
- et bien d'autres.



Nous voyons donc qu'en 1946, le Vampire avait atteint un développement et une industrialisation très satisfaisants, sans comparaison dans le monde, USA inclus. Et les regards envieux des chefs d'état-major de nombreuses armées de l'air se trouvaient donc être tout naturellement tournés vers la Grande-Bretagne...

Le TG278, Vampire 8 qui deviendra DH.112 Venom.
(Photo DR, coll. G. Jennings)

LES PREMIERS CONTRATS ANGLAIS

(La lettre **F** indique que plusieurs appareils du contrat en question ont trouvé leur chemin vers nos cocardes)

N° contrat	Bénéficiaire	Commande
G/AIRCRAFT/4182	English Electric Co Ltd, Preston (F)	type F1 TG274/315, 328/355, 370/389, 419/448
G/AIRCRAFT/5241	English Electric Co Ltd, Preston	type F1 VF265/283, 300/314 type F3 VF315/348
G/AIRCRAFT/5241bis	English Electric Co Ltd, Preston	type F3 VG692/703
G/AIRCRAFT/936	English Electric Co Ltd, Preston	type F3 VT793/835, 854/874
G/AIRCRAFT/1053	English Electric Co Ltd, Preston	type F3 W 187/213 type FB5 VV214/232 type F20 W136/165
G/AIRCRAFT/1387	English Electric Co Ltd, Preston (F)	type FB5 W443/490, 525/569, 600/640, 655/700, 717/736
G/AIRCRAFT/2467	English Electric Co Ltd, Preston (F)	type FB5 VX950/990, VZ105/155, 161/197, 206/241, 251/290, 300/359
G/AIRCRAFT/2961	de Havilland, Hatfield (F) de Havilland, Chester	type FB5 VZ 808/840 type FB5 VZ841/852, 860/877

...et bien d'autres contrats ultérieurs, qui ne concernent plus les appareils français.

Mais il est à noter, pour terminer, une particularité concernant les VZ814 et 815 livrés à l'Armée de l'Air : ces deux avions, bien que possédant un *serial* officiel, ne passèrent jamais dans les comptes de la RAF. De plus, ils furent retranchés du contrat 2961 et reportés sur le contrat 3858. Il semble que ce dernier correspondait à la livraison des 15 appareils assemblés par la SNCASE, hypothèse confortée par le fait que les numéros "1" et "2" français furent pris en compte par l'Armée de l'Air à la même date que les VZ814 et 815.

Serials et numéros constructeur - L'identification des cellules de Vampire

Le DH.100 a été produit sous plusieurs versions différentes, dont deux seulement concernant les avions livrés à la France :

- le type Mk 1, devenu "Vampire 1" puis "Vampire F1";
- le type Mk 5, devenu "Vampire 5" puis "Vampire FB5".

Chacun sait que la Grande-Bretagne a adopté, depuis la création de sa force aérienne, un "registre militaire" constituant l'identification essentielle et permanente de ses appareils. Dans les pages qui suivent, les Vampire venant d'Angleterre seront bien sûr recensés et identifiés au moyen de leurs *serials*, d'autant qu'il s'agit là de leur seule marque extérieure apparente et qu'ils devaient la conserver tout au long de leur carrière française.

Néanmoins, il faut souligner que ces avions, comme pour toute production industrielle organisée (aéronautique ou non) recevaient un "numéro de construction" véritable. Le système adopté était différent pour chaque usine, ce qui, ajouté à l'aspect "non-public" des registres, rend fort difficile le dépistage de ces numéros.

Construction par de Havilland

La production du DH.100, faut-il le rappeler, commença dans l'usine-mère de Hatfield (Hertfordshire), mais la production en grande série ne débuta dans l'usine de Broughton, près de Chester (Flintshire, Pays de Galles), rachetée en 1948 à Vickers, que

tardivement. C'est là que seront finalement assemblés les numéros 13, 14 et 15 de la petite série pour la France qui devait l'être à Marignane avant de commencer la production sous licence. Les Vampire y recevaient un numéro de constructeur dans une série commençant à V.0001. Pour les cinq appareils français fabriqués à Hatfield, VZ810 est le V.0018, VZ814 le V.0046, VZ815 le V.0036, VZ817 le V.0050 et enfin VZ820 correspond au V.0065. (Remarquons au passage que l'ordre des deux classements n'est pas scrupuleusement coordonné).

Construction par English Electric

La plupart des Vampire français provenaient de l'usine de Samlesbury, près de Preston (Lancashire). Pour autant que nous le sachions, il existait un double repérage des appareils : le premier, correspondant au "numéro de cellule", commençait à EEP.42001 (les Canberra furent désignés par une série 71001 et les Lightning 95001). Le second système s'appliquait au *build number*, donc au numéro de fabrication, dans une série commençant au n° 1. Pour illustrer cette double appartenance, le Mk 5 VV568 avait le *build number* 590 et le *fuselage number* 42597. Les tables des numéros de cellule ont hélas été détruites, mais Paul A. Jackson et Robert Fairclough (historiographe d'English Electric) ont pu identifier les numéros de chaîne des appareils français :

Vampire Mk 1		Vampire Mk 5			
TG284	11	VV568	590	VZ191	816
TG288	15	VV718	680	VZ196	831
TG294	21	VV720 à VV723	682 à 685	VZ197	832
TG296	23	VV725 à VV736	687 à 698	VZ207	834
TG310	37	VX950 à VX952	699 à 701	VZ208	835
TG311	38	VX954 à VX972	703 à 721	VZ209	836
TG331	46	VZ120	755	VZ211	838
TG332	47	VZ129	764	VZ215	842
TG333	48	VZ130	765	VZ217 à VZ221	844 à 848
TG335	50	VZ132 à VZ141	767 à 781	VZ223	850
TG339	54	VZ144	784	VZ226	853
TG340	55	VZ152	792	VZ257	875
TG341	56	VZ153	793	VZ258	846
TG342	57	VZ154	794	VZ270	888
TG343	58	VZ161 à VZ169	796 à 804	VZ282	900
TG344	59	VZ172	807	VZ284	902
TG347	62	VZ176	811	VZ285	903

Dans l'usine de Broughton/Chester, la production des Vampire FB5 bat son plein en 1951, avec celle des DH.103 Sea Hornet pour la Royal Navy. C'est dans cet établissement que sont aujourd'hui fabriquées les voilures pour les avions d'Airbus Industrie. (Photo British Aerospace)





Le Vampire Mk 5 VZ167, construit par English Electric dans l'usine de Preston, avait pour numéro de fabrication 802. (Photo DR, via J. Noël)



Vampire Mk 1 en achèvement dans l'usine English Electric de Samlesbury/Preston, en juin 1945. (Photo British Aerospace)



Les Vampire dans le monde



Parmi les tout premiers Vampire Mk 1 livrés, le TG278 est photographié en août 1945, en transit entre Samlesbury et Hatfield, depuis un Albemarle. (Photo Aviation Bookshop)

Grande-Bretagne

La Royal Air Force et la Fleet Air Arm sont évidemment les plus importants utilisateurs des différentes versions des Vampire, Sea Vampire et Vampire Trainer, même si la cadence de renouvellement des matériels en progrès constants a limité la durée de leur emploi en première ligne.

Le nombre d'unités ayant employé des Vampire est impressionnant. En voici la liste proposée par David Watkins, spécialiste Air-Britain du Vampire, dans les divers ouvrages de référence qu'il a consacrés à cet appareil :

Royal Air Force : *squadrons* 3,4, 5, 6, 8, 11, 14, 16, 20, 23, 25, 26, 28, 32, 45, 54, 60, 67, 71, 72, 73, 93, 94, 98, 112, 118, 130, 185, 213, 234, 247, 249, 266, 595 et 631.

Royal Air Force Commonwealth : *squadrons* 14 RNZAF, 421 RCAF et 78 RAAF.

Unités de convoyage : *squadrons* 1689, 147, 173 et 187.

Royal Auxiliary Air Force : *squadrons* 501, 502, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 607, 608, 609, 612, 613 et 614.

Flying Training : *squadrons* 202, 203, 206, 208, 210, 226, 229, 233, 1 FTS, 3 FTS, 4 FTS, 5 FTS, 7 FTS, 8 FTS, 9 FTS, 10 FTS, 11 FTS, 102 FRS, 103 FRS, *Central Flying School*, *RAF College*, CNCS, CGS, CFE, FCS, ETPS, 1 ANS, 2 ANS, APS Acklington, APC Sylt, 27 APC, MEAF APC, APC Habbaniya, FEES, 2 CAACU, 3 CAACU, 4 CAACU, 5 CAACU et 228 OCU.

Fleet Air Arm : *squadrons* 700, 702/738, 703, 718, 727, 728, 736, 750, 759, 764, 766, 771, 778, 781, 787, 802, 804, 806, 831, 1831, 1832, 1833 et 1836.

A&EE Boscombe Down, plusieurs *Station Flights* et de nombreux *squadrons* non-Vampire mais disposant de T.11 pour leurs liaisons.

Il est à noter que les Vampire anglais ont servi au sein du Fighter Command et du Flying Training Command, mais aussi sur les théâtres extérieurs : Allemagne, Middle-East Air Force, Far East Air Force.



Le début de la chaîne de fabrication des Vampire dans l'usine de Preston. (Photo British Aerospace)

Vampire FB5 WA245, livré le
18 octobre 1950 à la RAF.
(Photo DR, via G. Jennings)



Vampire monplace et biplace du
Squadron 16. (Photo DR, coll. D. Watkins)



Le Vampire FB9 WR111 du *Squadron 14* à Nicosie (Chypre) passera
bientôt à la Nouvelle-Zélande dans le cadre de la *Far East Air Force*.
(Photo DR, coll. D. Watkins)

Le *Squadron 73* survole Malte en 1952. Ses Vampire rendent parfois
visite à la 7^e E/C à Bizerte. (Photo P. Roberts)

Convoyage de Vampire vers Aden en août 1958.
(Photo DR, via D. Watkins)





Le Vampire F3 VT812, peint aux couleurs du *Squadron 601* (Royal Auxiliary Air Force) à l'occasion de la revue royale de juin 1968 à RAF Abingdon. Cet appareil est maintenant exposé au RAF Museum de Hendon. (Photo DR, coll. J. Guillem)

Exportation

Premier chasseur à réaction allié construit en série, le Vampire est très tôt proposé à l'exportation. C'est pour de nombreuses forces aériennes un pas important vers la modernité, mais pour certains pays, c'est plutôt une affaire de prestige géopolitique.

Quoi qu'il en soit, la vente des Vampire se poursuit à l'export pendant deux décennies, et notamment pour les versions biplaces qui constituent une solution peu coûteuse pour la transformation sur jet.

On retrouve donc le Vampire sur les cinq continents.

Afrique du Sud

20 monoplaces FB.5 et FB.52 entrent en service à partir de 1949, complétés par six T.55. Le rééquipement du Sqn 2 rentrant de Corée en 1953 entraîne la commande de 30 Vampire FB.9. 21 nouveaux T.55 sont encore livrés en 1954-1955.

Tous les Vampire sont réformés en 1967, et plusieurs revendus à la Rhodésie.

Arabie Saoudite

À la suite de la crise de Suez, et pour créer un climat de bonnes relations avec le royaume, le colonel Nasser offre à l'Arabie Saoudite quatre Vampire FB.52 (Mk 5 ex-italiens). Ils sont complétés par 15 autres achetés à l'Égypte à la fin de l'année 1957. Vite remplacés par des Lockheed T-33 et des F-86 Sabre, ils n'ont que très peu volé.

Australie

Dès 1945, la Royal Australian Air Force sélectionne le Vampire pour remplacer ses Mustang. L'objectif est de construire les avions sous licence et d'y adapter le réacteur Rolls-Royce Nene, à l'instar du Mistral. Ce projet butera sur les entrées d'air imprévisibles, mais 80 Vampire FB.30 et FB.31 à réacteur Nene et "oreilles d'éléphant" sont tout de même construits par de Havilland (Australia) à Bankstown, de même que 36 Vampire T.33 pour l'entraînement.

Les *squadrons* de chasse de la RAAF combattent en Corée. Les monoplaces volent jusqu'en 1961, et les biplaces jusqu'en 1970.

De son côté, la Royal Australian Navy dispose de cinq Vampire T.34, complétés par quatre Sea Vampire T.22 ex-Fleet Air Arm. Ces biplaces navalisés préparent au pilotage des Sea Venom de la Navy. Ils restent en service jusqu'en 1970.



Le Vampire Trainer T.35A A79-814 du 2 OCU à Richmond, le 31 août 1967. (Photo DR, coll. J. Guillem)

Autriche

D'un contrat de fourniture de 23 J28A réformés par la Suède, seuls trois Vampire monoplaces apparaîtront sur le registre civil autrichien, en catégorie "expérimental". Par contre, la force aérienne autrichienne se dote progressivement de neuf T.11 et T.55 neufs ou de seconde main, qui ne sont remplacés qu'en avril 1972 par les SAAB 105E.

Birmanie

Les huit Vampire T.55 achetés neufs en 1954 ont été surtout employés pour des missions de contre-guérilla dans les provinces rebelles du nord du pays pendant la guerre civile.

Ceylan

Cinq T.55 neufs ont été livrés en caisse à l'automne 1954, mais rejetés comme trop modernes pour la jeune Royal Ceylon Air Force! Ils sont alors échangés contre des Boulton-Paul Balliol sans avoir été remontés. Ces appareils finiront en Finlande et en Birmanie.

Canada

Après essais en climat arctique, le Vampire Mk 1 avait été rejeté par la RCAF. Il est prévu que de Havilland of Canada construise à Downsview les futurs chasseurs canadiens, mais le gouvernement commande finalement 150 Mk 3 en Angleterre. De revirements en revirements, seuls 85 avions seront fabriqués.

Réformés en 1958, les avions sont mis en vente, et 26 d'entre eux sont acquis par Fliteways (Wisconsin) pour être transformés en jets d'affaires pour le marché américain. Ce projet avorte par suite du protectionnisme des autorités US, et plusieurs avions finissent par aboutir dans la force aérienne mexicaine.

Chili

Cinq T.11 Vampire Trainer (plus un T.55 de remplacement) ont servi à Los Cerillos de 1954 à 1971. En 1972, le Chili se dote de quatre T.11 d'occasion et de six Sea Vampire T.22 provenant de la Fleet Air Arm. Ce second lot sera exclusivement employé pour l'attaque au sol, le dernier étant réformé le 31 décembre 1980.

Égypte

En 1948, après l'installation de l'État d'Israël, l'Égypte passe commande de 12 chasseurs de nuit Vampire NF.10 et d'un nombre à fixer plus tard de Mk 5 et FB.52. Soucieuse de limiter les tensions régionales, la Grande-Bretagne frappe d'embargo la commande des NF.10, mais autorise la livraison d'un Mk 5 et de 50 FB.52 à partir de novembre 1949. En 1953, ce sont 58 FB.52 italiens reconditionnés qui sont acquis de seconde main. Une partie est revendue à la Syrie. En 1955, commence la livraison de 12 T.55.

Les Vampire égyptiens vont au combat contre les Meteor israéliens dès 1955, puis contre les Mystère IV en 1956, avec chaque fois de lourdes pertes. Les survivants sont répartis, fin-1956, entre la Jordanie et l'Arabie Saoudite.

Sur le parking de l'usine Macchi à Milan, dix Vampire FB.52 reconditionnés après leur retrait de l'AMI, vont être envoyés en Égypte... sous marquages syriens!
(Photo DR, coll. G. Alegi)



Le Vampire F3 serial 17021 de la *Central Flying School* de Trenton (Ontario). (Photo DR, via G. Jennings)

Sea Vampire T.22 préservé au musée national de l'Aéronautique et de l'Espace du Chili à Los Cerrillos. (Photo DR, via E. Ruiz)



Finlande

Six FB.52 et quatre T.55 forment le noyau des avions acquis par la Finlande du côté "occidental" du Rideau de fer. En 1956, le nombre de biplaces commandés passe à neuf. Les avions restent en service jusqu'en 1965.





En 1964, l'Indian Air Force se procure 10 Vampire T.55 d'occasion en Grande-Bretagne, Indonésie et Nouvelle-Zélande. Le BY1005 et ses homologues anglais passent par Bahrein le 7 octobre 1964. (Photo DR, coll. J. Guillem)

Le Vampire FB.52 IB799 est maintenu en état de vol à Palam, par l'*Indian Air Force Historical Flight*. Il est vu à sa base en octobre 1997. (Photo DR, coll. J. Guillem)



Inde

Dès l'indépendance de 1947, confrontée aux attaques pakistanaises dans le Cachemire, l'Inde choisit de se doter d'un nombre très important de Vampire. À trois F.3 et 39 FB.52 construits en Angleterre s'ajoutent 247 FB.52 produits sous licence à Bangalore. Deux commandes successives de Vampire Trainer T.55 (43 d'origine britannique et 60 construits sous licence) permettent d'équiper les écoles de formation. En outre, deux T.55 sont achetés pour la formation embarquée des pilotes de Sea Hawk de l'Indian Navy.

L'Inde se fournit ensuite en biplaces de seconde main, auprès de la Royal Air Force et de l'Indonésie. Elle convertit aussi bon nombre de ces appareils en version de reconnaissance photographique.

La guerre ouverte avec le Pakistan en octobre 1965 montre la vulnérabilité du Vampire face au F.86 Sabre, avec de lourdes pertes. Lors de la troisième guerre indo-pakistanaise (1971) les Vampire monoplaces ne sont plus en première ligne. Tous les Vampire sont radiés en 1975.

Indonésie

Huit Vampire T.55 sont acquis en 1955 et livrés à Djakarta, mais le renversement des alliances et la décision du président Soekarno de s'équiper de matériel soviétique entraîne leur réforme prématurée. Ils sont revendus à l'Inde en 1958.

Irak

Totalement inféodé aux intérêts britanniques, l'Irak se dote de neuf Vampire FB.52 et d'un T.55 en 1953. Trois FB.52 et six T.55 sont ajoutés à la fin de 1955, mais la signature du pacte de Bagdad avec la Turquie met fin au soutien anglais.

Les derniers vols interviennent en 1961, pour le mitraillage de rebelles kurdes dans le nord du pays.

Irlande

Six Vampire Trainer T.55 sont entrés en service dans l'Irish Air Corps à partir de 1956 et ont servi jusqu'à leur remplacement par les Fouga Magister en 1978. La plupart survivent dans des musées, dont un à Savigny-les-Beaune.

Italie

Afin de tenir son rang dans l'Otan, l'Italie négocie en 1949 un contrat d'achat de cinq FB.5, 51 FB.52 et 14 NF.54, plus la licence de construction de 120 FB.52 (nombre porté à 150) chez Macchi et Fiat. Le nombre finalement produit en Italie est probablement plus important, le statut des 45 avions construits par Macchi pour compenser la cession de 58 appareils ex-AMI à des pays du Proche-Orient n'ayant jamais été clair.

Dès 1959, les Vampire sont retirés du service ou transférés à des unités d'expérimentations.



Codé S3-162, ce Vampire FB.52 appartient au Nucleo Addestramento Velivoli a Reazione (NAVAR) basé à Amendola. (Photo DR, coll. G. Alegi)

Japon

La JASDF achète pour évaluation un unique Vampire T.55. Les essais se déroulent de mars à avril 1956. Aucune commande n'intervient, et l'appareil servira pendant plusieurs années à des essais divers, avant d'être remis au musée d'Hammamatsu.

Jordanie

Dix Vampire FB.9 sont fournis par la Grande-Bretagne à partir de novembre 1955. Sept FB.52 sont donnés par l'Égypte en octobre 1956, tandis que trois T.11 sont affectés à l'entraînement.

Le rééquipement en Hunter accélère le processus de retrait des Vampire : les derniers monoplaces participent à la guerre des Six-Jours de 1967, et les biplaces sont réformés en 1972.

Katanga

Deux Vampire T.55 achetés à la Fuerza Aerea Portuguesa sont transportés en caisses jusqu'à Johannesburg, où ils sont remontés en septembre 1961. En piètre condition, ils n'entrent pas en service et sont détruits au sol par un Canberra de l'Indian Air Force aux marques de l'ONU, en décembre de la même année, sur la piste de Kolwezi.

Liban

Largement soutenu par la Grande-Bretagne, le pays a reçu au fil des années, à partir de 1953, un T.55, six FB.52 ex-RAF, puis trois autres Vampire Trainer T.55, et enfin quatre FB.52 et trois FB.9 financés par les Américains. Les derniers vols sont intervenus en 1974.

Maroc

Ainsi qu'il est expliqué dans le chapitre consacré à l'école de chasse de Meknès (q.v.), au moins six SE.535 Mistral ont porté les couleurs des Forces aériennes royales, pilotés par des pilotes marocains et français, à l'occasion du défilé de la fête de l'Indépendance à Rabat.

Ils formaient une partie du lot de Mistral offerts par la France au Maroc. Mais ce pays qui, en février 1961, avait reçu de l'URSS douze MiG-17F qui suffisaient à ses besoins et étaient plus performants, a renoncé à mettre finalement en service les SE.535.

Mexique

La Fuerza Aerea Mexicana est passée tardivement à la réaction, avec la commande, en 1961, de 15 T-33 et d'un nombre égal de Vampire Mk 3 provenant de la Royal Canadian Air Force, remis en condition à Dallas (Texas). En service, ces appareils entièrement peints en vert sombre étaient surnommés Aguacates ("Avocats"). L'absence de siège éjectable sur cette ancienne version du Vampire accroîtra la gravité des accidents.

Ils sont complétés par deux T.11 ex-RAF achetés en 1962. Tous les avions sont radiés en 1970.

Norvège

En 1948, la Norvège décide de remplacer ses Spitfire hérités de la guerre, et passe commande à de Havilland de 20 Mk 3 et de 36 Mk 5. Six T.55 sont achetés en 1951. La carrière des biplaces est brève, et tous ces appareils, remplacés par des T-33, sont rétrocédés à la RAF entre février et décembre 1955. Tous les monoplaces subsistants sont à leur tour réformés le 14 février 1957.

Nouvelle Zélande

L'équipement de la RNZAF commence en 1951 par 18 FB.52 et six T.55 neufs. L'année suivante voit l'addition de huit Mk 5 ex-RAF. Ces avions participent à plusieurs détachements dans le Commonwealth, du Moyen-Orient au Kenya en passant par l'Égypte ou la Malaisie.

En 1955, le retrait prématuré des Mustang néo-zélandais conduit à l'achat de cinq T.11 et 21 Mk 5 provenant de la Royal Air Force. À cela s'ajoutent des sets d'ailes de Mk 9, permettant d'installer une climatisation de l'habitacle. Quatre cellules destinées à l'instruction (un Mk 1, un Mk 3 et deux Mk 9) sont achetées à la RAF en 1955-1956. Le Vampire est retiré du service en décembre 1972.



Le Vampire Trainer T.55 L160, vu ici à Farnborough, était précédemment l'avion de démonstration du constructeur (G-APFV). Il est livré au No. 1 Squadron en novembre 1957. (Photo SBAC)

Portugal

Le pays passe commande de deux T.55 en 1952, mais choisit finalement le T-33 pour l'entraînement de ses pilotes de chasse. Les deux Vampire restent toutefois en service à Sintra jusqu'en 1961, date à laquelle ils réapparaissent au Katanga...



Le FB9 NZ5770 de la RNZAF, vu à New Plymouth en mars 1967. Depuis son retrait du service en 1972, il est exposé au Southward Car Museum à Paraparaumu (NZ). (Photo DR, coll. J. Guillem)

République Dominicaine

Tous les Vampire de ce pays proviennent des surplus de la force aérienne suédoise : 25 J28A (Vampire Mk 1) livrés en 1956 et localement équipés pour le largage de bombes et 17 J28B (Vampire Mk 5) livrés en janvier 1957.

Ils ont eu une longue carrière, entrecoupée d'actions réellement offensives lors du débarquement des révolutionnaires cubains en juin 1959 et de la guerre civile de 1965. Le dernier vol d'une patrouille de trois J28B est intervenu en octobre 1974.

Rhodésie – Zimbabwe

C'est en 1956 qu'entrent en service les 16 Vampire FB.9 et les 16 Vampire Trainer T.11 commandés pour la Royal Rhodesian

Air Force. À l'indépendance, ils sont surtout utilisés contre les troupes étrangères infiltrées depuis les pays limitrophes.

Après l'instauration de la République, le pays se procure, en 1969, 19 T.55, 13 FB.9 et quatre FB.52 auprès de l'Afrique du Sud. En 1972, des avions sont revendus à ce même pays et à l'Australie. Les survivants voleront jusqu'au début des années quatre-vingt au sein de la Zimbabwe Air Force.

Salvador

En mars 1962, l'Aéronautique navale française réforme ses Vampire Mk 5. Quatorze sont proposés au Salvador, sous condition d'un enlèvement rapide. Les pourparlers traînent en longueur et le transfert n'aboutit pas.



Porteur d'un camouflage des plus originaux, le FAD-2731 est vu à San Isidro le 29 novembre 1972. (Photo DR, coll. J. Guillem)



L'ultime de Havilland Vampire de la tranche de 310 FB.50 construite à Chester dans sa déclinaison J.28B: le 28410 "M noir" appartient à l'escadre F8 de Barkarby. (Photo DR, via S. Järlevik)

Suède

Le 9 février 1946, la Suède devient le premier client à l'export du Vampire, et achète 70 Mk 1 (localement désignés J28A). Comme en France, la faible capacité des réservoirs de cette version en limite l'intérêt, et ce sont 310 FB.50 (J28B) qui sont acquis en 1948, dans l'attente de la mise au point des SAAB J29 Tunnan.

À partir de 1956, les monoplaces ne servent plus qu'à l'entraînement, de pair avec 20 T.55 (J28C) reçus en 1953. L'année 1968 marque le terme de l'histoire du Vampire en Suède.

Suisse

Nul n'imaginait, lors de la livraison de trois Vampire pour évaluation, en juillet 1946, que l'avion entamait une carrière de 45 ans dans la Confédération helvétique !

À la suite de quatre Mk 1, une commande pour 75 FB.6 est passée en 1948, les livraisons commençant l'année suivante. Cent autres sont construits sous licence chez F+W, à Emmen, une partie des éléments étant produits par Pilatus à Stans et à la Manufacture d'Altenrhein. Cette licence ouvre la voie à celle visant les DH.112 Venom qui succèdent au Vampire en première ligne.

Dix T.11 assemblés à Emmen sont pris en compte à partir de 1956, 20 autres sont construits sous licence, et enfin neuf T.11 réformés par la RAF sont acquis d'occasion.

En Suisse, bénéficiant d'un entretien soigné et d'une gestion raisonnée des heures de vol, les Vampire vont avoir une très longue carrière et faire preuve d'une remarquable versatilité : chasse, appui-feu, reconnaissance photo, remorquage de cibles, contre-mesures, banc d'essais, entraînement et conversion opérationnelle.

Le Vampire FB.6 J-1082 dans la livrée de remorqueur de cibles, vu à Samedan en 1990. (Photo DR, via A. Büeli)



Les avions seront constamment améliorés jusqu'à leur réforme en juin 1990. Impeccablement entretenus, ils trouvent facilement preneurs sur le marché des avions de collection.

Syrie

Il est établi que 13 des 18 Vampire FB.52 ex-italiens achetés par l'Égypte ont finalement été transférés à la Syrie, complétés d'un nombre indéterminé d'autres appareils reconditionnés par Macchi à Milan.

Deux T.55 achetés neufs à de Havilland n'ont par contre jamais été livrés, mis sous embargo à la suite de la crise de Suez de 1956.

Venezuela

Dès 1949, ce pays se dote de 24 Vampire FB.5 neufs, complétés en 1957-1958 par six T.55. Tous ces avions feront le coup de feu lors des tentatives de coups d'État militaires si fréquentes au Venezuela.

Retirés du service à la mi-1972, beaucoup ont été préservés dans le pays, l'un d'entre eux ayant même été cédé au musée israélien d'Hatzerim !