



Batailles Aériennes « Les Battle dans la campagne de France »

« J'ai lu avec intérêt votre Batailles Aériennes n° 67 sur les Battle. Je vous envoie ci-joint trois photos de Battle détruits qui vous permettront de compléter la liste figurant en fin de volume : le « HA-E » P2192 du 218 Sqn à Auberives ainsi que les « HA-K » K9251 du 218 Sqn et « MQ-J » K9383 du 226 Sqn à Reims. »

Christian Breskens (Belgique)

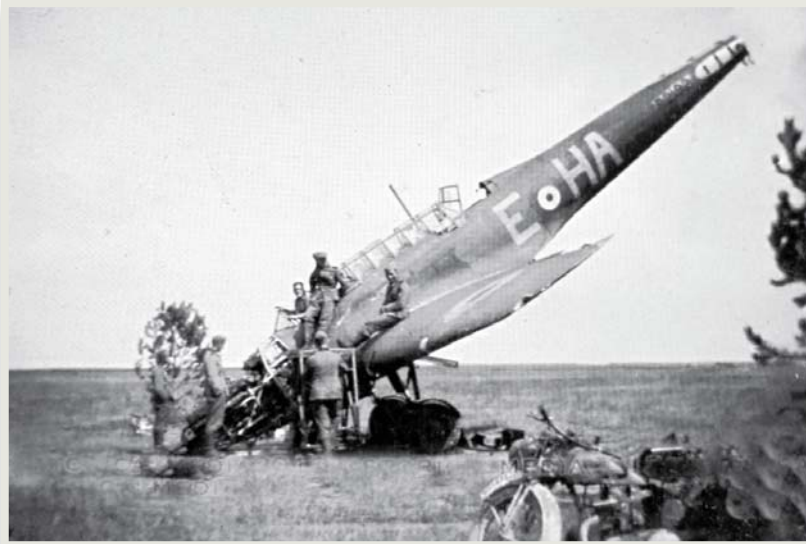
Batailles Aériennes « 1914 »

« Chers messieurs, excusez-moi pour mon mauvais français mais je suis Anglais. Je veux vous dire j'ai trouvé le numéro 69 de Batailles Aériennes très intéressant. Le sujet est entièrement inconnu en Angleterre et vous l'avez très bien traité. Je savoure à l'avance, dans plusieurs mois, le prochain épisode de cette histoire. Le mélange de la Grande Guerre et de la Deuxième Guerre mondiale en parutions distinctes est une belle idée. Bravo. »

Frederick Lockwood

Des bombardiers français pour l'Espagne

« Je suis au regret de relever une erreur historique en page 85 du n° 201 d'AVIONS. Elle ne porte cependant pas atteinte au reste de l'article puisqu'elle se situe... dans sa dernière ligne ! M. Carlos Lazaro Avila y signale que des avions devaient *arrêter l'armée rebelle de Franco*... cela en 1936. Faut-il rappeler que le soulèvement survenu cette année-là (point de départ de la sanglante guerre civile qui perdura jusqu'en 1939) fut le fait de plusieurs généraux : Mola, Godead, Cabanellas, Queipo de Llano... et que Francisco Franco ne fut que l'un d'eux, l'âme et le meneur de ce *pronunciamento* étant Sanjurjo, un « vétérán » de la conspiration ? Franco apportait certes le concours de l'armée d'Afrique mais il n'avait, à part cela, aucune prépondérance dans la conjuration. Ce ne fut que suite à divers concours de circonstances (arrestation puis exécution de Godead à Barcelone, accidents d'avions de Mola et Sanjurjo) et au vu du manque d'envergure des autres généraux que Franco devint *Caudillo*. En 1936, il n'y avait donc aucune « armée de Franco » mais bien une « armée nationaliste ». [...] Francisco Franco fut le seul des généraux factieux à émettre quelques doutes quant au bien-fondé de ce soulèvement contre le gouvernement légal – ce que Sanjurjo avait bien compris – et il passa dès lors aux yeux de ses pairs pour un « suiveur ». Il est donc surprenant de trouver pareille simplification abusive sous la plume d'un auteur espagnol alors que ces faits me semblaient être largement admis Outre Pyrénées.





JUSQU'AU BOUT SUR FOCKE-WULF 190 : Hans Karger, pilote de chasse à la JG 6

Par Emmanuel Coris (profils de Thierry Dekker)

À peine à l'entraînement, mais déjà sur Focke-Wulf ! Il ne s'agit pas en l'occurrence d'un FW 190 mais d'un FW 56 A-1, le PW+NP WNr. 2500. Derrière lui, un Ju 86 et sur la droite un FW 58.

(toutes les photos : coll. H. Karger, sauf autre mention)

Hans Karger a vu le jour le 23 juin 1921 dans le comté de Glatz (Kłodzko) appartenant au district des montagnes, situé dans la province de Silésie et plus précisément à Kunzendorf (Kunice Zarskie), un territoire maintenant polonais. Par l'intermédiaire d'un collègue de travail, lui-même ex-pilote de F-4 Phantom puis de Tornado dans la Luftwaffe, j'ai eu le privilège de le rencontrer chez lui, non loin d'une ancienne base américaine où les F-16 Fighting Falcon ont fait place aux Boeing 737-800. Il me faut par ailleurs préciser que les informations présentées dans cet article sont basées sur des souvenirs car malheureusement, dans la déroute finale, les documents militaires officiels de Hans – comme entre autres ses carnets de vol – ne sont pas arrivés à le suivre...

COMMENT DEVENIR ÉLÈVE-PILOTE

Fils d'enseignant, Hans effectue sa scolarité à Kunzendorf en école élémentaire [1] de 1927 à 1932, puis à Glatz de 1932 à 1940 jusqu'à l'équivalent du baccalauréat [2]. Mais 1940 n'est pas la meilleure période pour poursuivre des études... Pour ceux qui décident de continuer, le risque est grand de ne pouvoir aller au bout et d'être enrôlé sans possibilité de choix dans une arme non désirée. Selon lui, il vaut mieux faire la guerre – qui ne devrait pas durer plus d'un an ou deux – puis ensuite reprendre des études ; et c'est ainsi qu'Hans se porte volontaire pour la Luftwaffe !

Retrouvant un condisciple à la gare, il décide de l'accompagner au centre de recrutement, ce dernier souhaitant devenir radio. C'est ainsi que bien que n'ayant aucune connaissance du vol il inscrit sur le formulaire son souhait d'être pilote d'avion. Un petit problème médical, une hernie ombilicale, décale encore un peu les choses sérieuses. Après une légère intervention chirurgicale afin de satisfaire aux exigences des personnels médicaux, Hans est de retour après quatre semaines avec un bandage. Il se retrouve enfin dans le vif du sujet. D'une façon totalement arbitraire son groupe se trouve scindé

en deux (une partie au Nord, l'autre au Sud) et c'est ainsi qu'il débute son entraînement en 1940 sur la base bavaroise de Kaufbeuren (*Fliegerhorst*



[1] *Volkschule*.
[2] *humanistisches Gymnasium*.

Hans Karger (à droite) et deux camarades dont l'un fait fonction de chef de piste.

sur ces étendues neigeuses où le rouge remplace le blanc, il le faut pour aider le peuple allemand. L'objectif principal est de sauvegarder une sorte de zone tampon entre les premières lignes soviétiques et les colonnes de réfugiés allemands.

FACE AUX SOVIÉTIQUES

Le 10 février 1945, le II./JG 6 se replie sur le terrain de Welzow, puis en mars sur celui de Görlitz. Il faut noter que quelques temps auparavant, au cours d'un des changements de terrain, les affaires personnelles d'Hans ont été perdues, d'où le fait que ses carnets de vols sont aujourd'hui inaccessibles... Maigre consolation : le groupe entame sa transformation sur FW 190 D-9, le fameux « long-nez » à moteur en ligne dont les performances sont grandement améliorées par rapport à celles du A-8.

Hans Karger va garder son fidèle « 5 noir » jusqu'au terme des hostilités. Le matériel volant ne manque pas mais la pénurie de carburant empêche de planifier des missions de grande envergure. Jusqu'au bout, il effectue des missions d'attaque au sol ; mais le 8 mai ses camarades et lui-même reçoivent l'ordre de partir vers l'Ouest afin de se rendre aux troupes américaines. À ce moment, Hans pourrait encore sauter dans son avion et voler vers l'Ouest, mais les officiers ont reçu l'ordre de rester avec les troupes au sol et de les accompagner pendant leur marche. Hans confie avec beaucoup de nostalgie son brave « 5 noir » à un *Feldwebel* (sergent-chef) de son unité qui l'accepte chaleureusement. Au sol, la marche ne dure pas bien longtemps car après seulement quelques kilomètres les routes deviennent saturées de civils et de troupes en déroute qui tentent d'échapper aux Russes.

Alors que les forces soviétiques approchent, Hans et quelques camarades décident de fuir au travers de la forêt. Mais ils sont arrêtés à un point de contrôle par des miliciens tchèques qui n'ont pas pour réputation d'être particulièrement conciliants avec les soldats allemands capturés. Ils sont entraînés dans un endroit où d'autres soldats allemands qui vien-

ent d'être exécutés par ces miliciens baignent encore dans leur sang. Ils reçoivent l'ordre de creuser une grande fosse et comprennent immédiatement que celle-ci n'est pas que pour les soldats qui gisent là mais également pour eux. La fosse ayant été creusée comme demandé, les Allemands réitérèrent le souhait d'être remis entre les mains des troupes soviétiques. Sans que rien ne le laisse présager, les miliciens laissent Hans et ses camarades retourner à la route principale où les troupes soviétiques les font prisonniers.

La période suivante de la vie de Hans n'est pas de celles qu'il apprécie le plus d'évoquer : un long voyage en train à 60 par wagons scellés d'où il n'est possible de sortir que mort, vers un camp de détention en Géorgie dans le Caucase ; une affectation à une unité chargée de récupérer les cadavres de soldats allemands et de les enterrer dans les collines environnantes. Le plus dur va être l'hiver 1945 et l'année 1946.

Après quatre ans et demi de détention, Hans Karger retrouve ce qui reste de l'Allemagne, mais il ne retourne pas dans sa région natale car celle-ci est devenue polonaise. Une seconde et brillante vie commence pour Hans avec Elsie, sa femme. Il ne volera plus. Neuf ans d'une vie de guerre et de déportation, c'est très long, mais pour Hans cela a été la plus belle période de sa vie. Jusqu'au bout il a volé et éprouvé du plaisir et de la satisfaction à se battre pour son pays ; après la guerre il n'y a pas vraiment eu de question, ni d'honneur rendu pour toutes ces années. La page a été tournée !

FIN

Je tiens à remercier Hans et sa compagne pour m'avoir permis de les rencontrer et de capturer cette petite histoire dans la grande, Holger qui m'a fait partager son amitié avec Hans, Brigitte pour le temps passé à traduire les enregistrements et Nadine pour les corrections apportées au texte. Remerciements également à Jean-Yves Lorant pour son aide iconographique.



Blason de la JG 6.

Très beau cliché du
FW 190 D-9 « 12 bleu »
(WNR. 500570) du
II./JG 6 posé à Fürth le
8 mai 1945.
(USAF)



« RACING »

2^e PARTIE : LES COURSES « UNLIMITED » EN CIRCUIT FERMÉ DE RENO

Par Jim Dunn et Nick Veronico (traduction de Frédéric Marsaly)

L'ÉVOLUTION DES MUSTANG DE COURSE UNLIMITED

Le P-51D-15-NA s/n 44-73704 N6168C *Thunderbird* de Lefty Gradner, photographié ici en 1988, avait gagné la course *Unlimited* de Reno douze ans plus tôt. (toutes les photos : coll. des auteurs, sauf autre mention)

Ces courses, organisées à Reno dans le Nevada depuis 1964, ont peu évolué au cours des trente dernières années. Les participants s'affrontent sur un parcours de 9,125 miles (14,8 km) depuis 1997 et les finales *Bronze* et *Silver* se tiennent le dimanche. À la différence des premières courses du *Thompson Trophy*, les départs des courses *Unlimited* se font en l'air, ce qui est considéré plus sûr qu'un départ

par un décollage massif des participants. Depuis la renaissance des courses de pylônes dans le Nevada, de très nombreux Mustang ont été modifiés pour tenter de gagner de la puissance et de la vitesse. Les progrès technologiques obtenus au fil du temps ont été intégrés aux Mustang de course [17].

La première course à Reno, en 1964, vit s'affronter quatre P-51D et un trio de Grumman F8F-2 Bearcat. Une amélioration basique de la cellule et des modifications mineures du moteur étaient la norme durant ces années-là, mais le P-51D-25NT s/n 44-84390



[17] Bien que des courses de pylônes catégorie *Unlimited* ont eu lieu à d'autres endroits, celles de Reno sont les plus anciennes et ont fixé le standard pour ce genre d'évènement. Les principaux autres sites ayant accueilli des courses de pylônes dans cette catégorie sont Lancaster en Californie (1965, 1966) ; Boulder City dans le Nevada (1965) ; Cape May dans le New Jersey (1971) ; Miami et Homestead en Floride (1973, 1979) ; Mojave en Californie (de 1973 à 1976, 1978 et 1979, les courses précédentes étant des épreuves de distance plutôt que des compétitions de vitesse en circuit

MUSTANGS »

Bardhal Special (N2869D) de Chuck Lyford fut un des premiers à sortir du lot. Cet avion était équipé d'un moteur Merlin V-1650-9 de plus de 3000 ch, construit par Dwight Thorn et doté d'une rampe d'injection spéciale. Une peinture époxy fut appliquée puis polie doucement. Cette année-là, un classement par points qui prenait en compte les courses qualificatives détermina le vainqueur et, bien qu'il ait remporté la finale à la vitesse de 590,21 km/h, *Bardhal Special* piloté par l'as de la Guerre de Corée Robert « Bob » Love fut classé deuxième derrière le F8F-2 Bearcat *Miss Smirnoff* de Mira Slovak...



Le N2869D *Bardhal Special*, vu ici en 1964 avec son propriétaire Chuck Lyford, fut le premier Mustang spécialement modifié pour les courses de pylônes de Reno. (DR)



fermé ; Moosejaw dans le Saskatchewan, au Canada (1984) ; Hamilton Field (San Francisco) en Californie (1988) ; Sherman au Texas (1990) ; Denver dans le Colorado (1990) ; Phoenix en Arizona (1992, 1993) ; et enfin Olathe dans le Kansas (1993).

[18] Dustin W. Carter et Matthews J. Birch, dans « Mustang: The Racing Thoroughbred », page 27, attribuent la conception de ces bouts d'ailes à l'aérodynamicien de Lockheed, Mel Cassidy.



Les Dessous de l'Histoire

N° 8 : GABRIEL HÉBERT ET ROBERT NAST, LES DEUX AS CACHÉS DE L'AVIATION D'ORIENT

Par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony (profils de l'auteur)

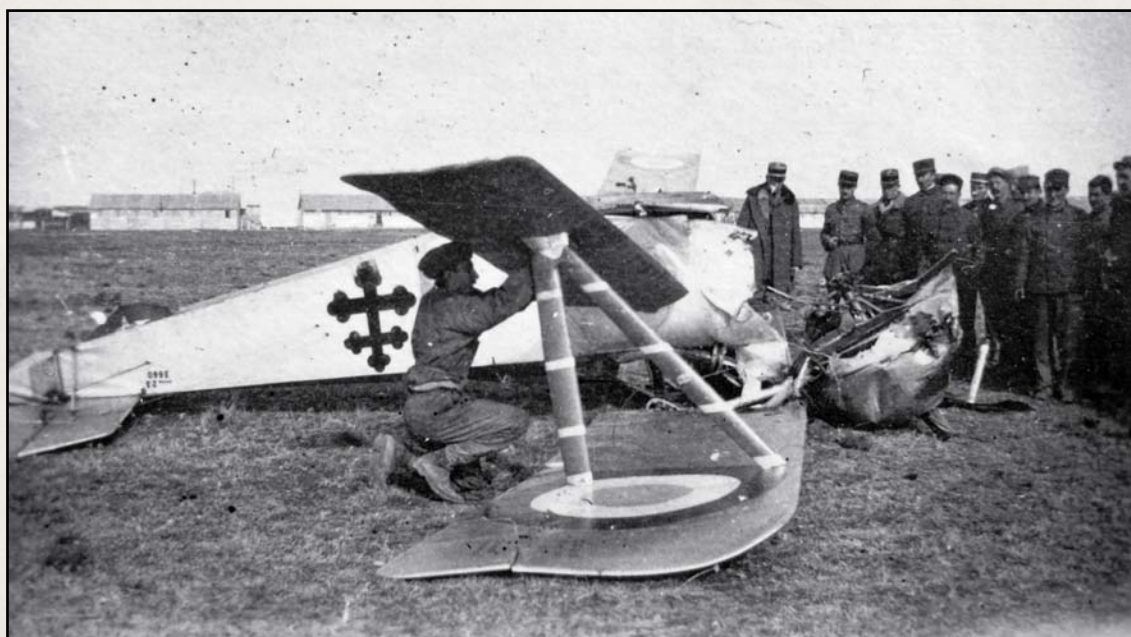
Les pilotes français et serbes du front de Salonique se battent encore au début de l'année 1917 sur des Nieuport XXI, une version combinant le fuselage du XI aux ailes du XVII. Avec leur moteur rotatif de 80 HP, ils sont trop lents pour intercepter l'ennemi ; et si par hasard ils y arrivent leur mitrailleuse Lewis, quand elle ne s'enraye pas, ne peut tirer que 47 cartouches... En février 1917, il n'y a que 24 de ces chasseurs en ligne pour un front de 380 km. (photo Basile Sauné, coll. D. Méchin)

Les premiers Nieuport XXIII équipés d'un moteur de 110 HP sont livrés fin février 1917, mais certains sont fragilisés par les manipulations brutales subies lors du voyage en bateau, comme ce N3660 décoré de la croix de Lorraine de l'escadrille F 388, réduit en miettes le 8 mars 1917 au parc de Salonique. (photo Basile Sauné, coll. D. Méchin)

Durant la Première Guerre mondiale, toute la nation française combat sur son sol dans des tranchées allant de l'Alsace aux Flandres. Oubliés de l'opinion et délaissés par l'état-major, une poignée de soldats se bat aussi dans les montagnes de Grèce, avec comme base arrière la ville de Salonique. Celle-ci ravitaille un front des plus cosmopolites composé de toutes les nationalités des empires coloniaux français et britanniques ainsi que de troupes serbes, italiennes et russes...

Pour l'aviation d'Orient dirigée par le commandant Victor Denain, l'approvisionnement en hommes comme en matériel est problématique. Dans un cas comme dans l'autre on lui affecte « le dernier choix ». Les avions qu'il reçoit ont bien six mois de retard sur ceux qu'obtient le front français ; quant aux pilotes, bien peu sont des éléments de valeur.

Près de la moitié du personnel navigant dont il dispose, victime du paludisme, doit même être rapatrié en France pour raisons sanitaires. En remplacement il reçoit de nouveaux pilotes à peine sortis des écoles... dont bon nombre sont des « vieux » qui approchent l'âge limite de trente ans. Il constate même avec dépit qu'on lui affecte des pilotes punis !



McDONNELL XP-67



L'AVION DE BATMAN A VRAIMENT EXISTÉ !

Première partie, par Philippe Ricco (plans et profils de Pierre-André Tilley)

La plus connue des photos du XP-67 est cette verticale de dessus mettant en valeur les formes si particulières de l'avion. Il a déjà bénéficié du chantier de transformation des entrées d'air de refroidissement des moteurs.



James McDonnell
(09/04/1899 – 22/08/1980).

James Smith McDonnell fonda la société qui porte son nom quelques mois seulement avant le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale. Ce n'est cependant qu'après l'Armistice que la société trouva son essor, fournissant notamment à l'US Navy son premier chasseur à réaction embarqué, Le FH-1 Phantom, pour ensuite devenir le plus gros fournisseur d'avions embarqués de la marine américaine. Sa première réalisation, vite surnommée « Bat » (chauve-souris), ne connut toutefois pas la consécration de la fabrication en série, mais elle préfigurait déjà la future lignée...

PROJETS INITIAUX

L'ingénieur américain James Smith McDonnell, diplômé du prestigieux MIT, fit partie des pionniers de l'industrie aéronautique américaine. Breveté pilote dans l'US Army, il entra dans l'aviation dès sa sortie d'université en 1925, au sein d'une division de chez Ford. Deux ans plus tard, il entra chez Hamilton metalplane, avant de passer chez Huff Dalan, un autre avionneur américain. En 1928, il lança sa première tentative de voler de ses propres ailes en créant une société à son nom. Mais son premier prototype, le Doodle Bug, ne fut pas retenu et fut détruit dans un accident au cours d'un meeting le 22 novembre 1929. Les tentatives de proposer d'autres avions civils se heurtèrent à la grande dépression écono-

mique de 1929. McDonnell dut mettre la clé sous la porte et signer chez Great Lakes Aircraft en 1931. Il fut ensuite embauché chez Glenn Martin où il travailla notamment à des études de disposition de moteurs à l'intérieur du fuselage. Le savoir-faire qu'il acquit durant ces années lui servit lorsqu'il décida de retenter l'aventure solitaire fin 1938. Il démissionna alors de chez Martin pour créer une nouvelle société le 6 juillet 1939, la McDonnell Aircraft Corporation basée à Saint-Louis, dans l'état du Missouri.

Lorsque la guerre fut déclarée en Europe, l'effectif de la toute jeune compagnie ne dénombrait que quinze employés. Néanmoins, le développement vint des besoins grandissants des militaires, grâce à des contrats de sous-traitance de pièces détachées

LA PEUR DES OURS

LE TOUPOLEV Tu-95 « BEAR » ET SES DÉRIVÉS

Dernière partie : les versions de transport et de guet aérien

Par René Francillon



Le train principal du Tu-114 avait un empâtement de 13,70 m ne laissant que peu de marges sur certaines des pistes de roulement de l'époque, comme ici au Bourget. À noter la double roulette de protection qui s'escamotait dans la queue de l'appareil, ici le SSSR-76486. (coll. Jacques Guillem)

La cellule du Tu-95 se révélant aisément adaptable à d'autres configurations, une des premières transformations fut entreprise dans le but d'obtenir un avion de transport VIP capable d'effectuer de très long vols sans escale, comme Nikita Sergueïevitch Khrouchtchev (alors Premier secrétaire du Comité central du Parti communiste de l'URSS) souhaitait pouvoir le faire lors de ses déplacements à l'étranger. À cette fin, deux cellules de Tu-95 furent prélevées en cours de montage pour être modifiées dans ce nouveau rôle.

Tel que conçue par l'équipe dirigée par A.A. Arkhangel'skii, cette version différait des Tu-95 en se dispensant de la majorité des équipements militaires (en particulier l'armement) mais elle conservait la pointe avant des bombardiers avec son poste vitré, le radar de navigation *Rubiddii* MM-II et la majorité des équipements radio et de navigation. En arrière du dernier longeron de la voilure, le fuselage fut entièrement redessiné pour inclure deux compartiments pressurisés, un office/cuisine et un

escalier d'accès escamotable hydrauliquement sous la queue.

L'aménagement prévu pour les déplacements du Premier secrétaire comportait une cabine pour 18 passagers et une autre pour le dignitaire. Toutefois, ce ne fut pas du goût de Nikita Sergueïevitch Khrouchtchev qui jugea que voir le Secrétaire général sortir du « derrière » de l'appareil serait une image par trop scatologique aux yeux des Yankee impérialistes. En conséquence, les deux Tu-116 (parfois, mais apparemment incorrectement, désignés Tu-114D pour *Diplomaticheskii* : diplomatique) virent leur deux cabines aménagées avec 20 sièges pour un total de 40 passagers et un équipage de sept ou huit hommes avant d'être pris en charge par la V-VS. Ils y reçurent les matricules militaires 7801 et 7802.

Le Tu-116 effectua son premier vol le 23 avril 1957 aux mains d'un équipage commandé par V.K. Bobrikov. Les essais se terminèrent en mars 1958



LES SAVOIA MARCHETTI SM.79 EN YOUGOSLAVIE

Première partie, par Boris Ciglić (traduction de Michel Ledet et profils de Thierry Dekker)

L'AVIATION YOUGOSLAVE : UNE SITUATION PRÉCAIRE

Constitué après le traité de Versailles, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes (son nom officiel jusqu'en 1929) contribua à la stabilité des Balkans durant les années vingt. Il y existait toutefois des conflits ethniques, sociaux et religieux auxquels s'ajoutaient l'absence chronique de fonds, une économie en majorité basée sur l'agriculture et une industrie encore balbutiante. Avec le soutien de la France, le jeune état put cependant mettre sur pieds une armée bien équipée, capable de se défendre en cas de conflit éventuel avec l'un ou l'autre de ses voisins. L'accord de défense mutuel signé avec la Roumanie et la Tchécoslovaquie, appelée Petite Entente, contribuait également à « tenir à distance » toute velléité venant de l'Autriche, de la Hongrie ou de la Bulgarie. Cependant, ces anciens ennemis de la Première Guerre mondiale ne constituaient alors

pas le principal souci du « Royaume des Slaves du Sud », contrairement à l'Italie qui avait perdu la côte adriatique orientale et le littoral autrichien qu'elle considérait – naturellement et historiquement – comme lui appartenant. Les tensions persistèrent entre les deux pays, menaçant parfois de tourner en conflit armé.

À la fin des années vingt, l'Aviation Royale Yougoslave figurait parmi les dix aviations militaires les plus importantes et les mieux équipées dans le monde. Cependant, cet « âge d'or » touchait à sa fin. La crise économique du début des années trente toucha de plein fouet les forces armées yougoslaves et plus encore l'aviation, dont le budget fut réduit de 40% entre 1931 et 1933. Simultanément, les rapides progrès techniques de l'aviation rendirent





les centaines de Potez 25, Breguet 19 et Dewoitine obsolètes. Plus largement, l'allié et fournisseur traditionnel qu'était la France, engoncée dans ses problèmes économiques et sociaux, se retira du sud et de l'est de l'Europe, laissant le terrain libre à une Allemagne renaissante...

MODERNISATION

Tandis que l'Europe changeait lentement, les leaders politiques et militaires yougoslaves ne saisirent absolument pas le danger grandissant, tout occupés qu'ils étaient dans leurs luttes pour le pouvoir et les meilleurs postes du pays. Le 9 octobre 1934, le souverain autoritaire Alexandre fut assassiné à Marseille, dans une opération menée avec l'aide de l'Italie. De leur côté, l'Allemagne, la Bulgarie et la Hongrie se

réarmaient rapidement. Quand le commandement supérieur yougoslave réalisa la situation, le général Milutin Nedić soumit un plan de modernisation qui comprenait l'acquisition de 114 bombardiers, 183 chasseurs monoplaces, 23 chasseurs lourds et 169 appareils de reconnaissance jusqu'en 1943. Ce plan fut approuvé et les fonds levés mais sa mise en œuvre fut longue. En 1936, la mission chargée de la sélection d'un bombardier bimoteur sélectionna le Dornier Do 17 Ka dont 70 seraient par la suite livrés à l'Aviation Royale Yougoslave, produits par Dornier et construits sous licence.

Un nouvel élan dans la modernisation fut donné en 1936 lorsque l'influent général Dušan Simović fut nommé à la tête de l'aviation. Il prépara un nouveau plan comprenant 42 bombardiers, 31

Le SM.791 « 10 noir » du 81^e groupe aérien survolant Belgrade. Cet avion est l'un des trois premiers exemplaires livrés à la Yougoslavie le 23 septembre 1939. (via Milan Micevski)