

CORSAIRES DU DÉSEERT :



Bristol Beaufighter Mk.IC
T4766 « L » du N° 272
Sqn, Idku (Égypte) 1942.
Cet appareil a été piloté par
le F/O Charles Delcour lors
de plusieurs missions.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Belgian Section de la Royal Air Force ne forma que deux unités nationales par manque de personnel au sol. Des dizaines d'aviateurs belges restèrent dispersés dans d'autres escadrilles, volant sur une large gamme d'avions. Une douzaine d'entre eux combattirent sur Beaufighter au N° 272 Squadron.

DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Juin 1940. Bravant les ordres, plusieurs dizaines de membres de l'Aéronautique militaire belge gagnent la Grande-Bretagne pour s'engager dans la Royal Air Force. Quinze pilotes sont rapidement affectés dans sept Squadron de Hawker Hurricane du Fighter

Command, avec lesquels ils participent à la bataille d'Angleterre. Quatorze autres aviateurs belges sont mis à la disposition du Coastal Command.

En dépit de son nom, James Kirkpatrick est Belge. Il rejoint le N° 235 Squadron en compagnie de René Demoulin, Henri Gonay, Olivier Lejeune et Léon Prévot, pilotes comme lui, ainsi que le naviga-

[1] À son arrivée en Angleterre, Venesoen est élève-pilote, mais sa formation ne pouvant se poursuivre avant plusieurs mois, il se porte volontaire comme mitrailleur pour suivre son ami Demoulin, déjà breveté pilote.

[2] Il s'agit en fait de deux He 59 du *Seenotflugkommando 2*, les WNr 534 TW+HH et WNr 541 DA+MJ qui disparaissent avec leurs équipages.

Le pilote belge Léon Prévot sur le David Livingstone faisant route vers l'Angleterre. Passé au N° 235 Sqn, Prévot deviendra ensuite instructeur et ne partira pas en Afrique.
(toutes les photos : coll. J.-L. Roba, sauf autre mention)



Les Belges sur Beaufighter au N° 272 Squadron

Par Luc Vangansbeke (profils de Thierry Dekker)



teur Luc Javaux et les mitrailleurs Léopold Heimes, Albert Michiels et François Venesoën [1]. Léopold Dejace, Giovanni Dieu, Henri Lascot, Charles Roman et Arthur Van Wayenberghe sont pour leur part affectés comme pilotes au N° 236 Squadron.

Ces deux unités du *Coastal Command* sont équipées de Bristol Blenheim Mk.IVf, un bombardier léger auquel, faute de mieux, on attribue aussi quelques vertus de chasseur à long rayon d'action. Opérant respectivement depuis Bircham Newton dans le Norfolk et Saint-Eval en Cornouailles, les deux Squadron fournissent une couverture aérienne

éloignée à la navigation alliée ou effectuent des vols de reconnaissance au-dessus de la Manche et de la Mer du Nord avec pour mission de déceler les concentrations de navires ennemis – principalement des chalands – pouvant servir à une hypothétique invasion de l'Angleterre. Le 8 octobre, alors que l'équipage de Léon Prévot et celui d'Henri Gonay patrouillent au large de Cherbourg, ils repèrent deux Heinkel 60 [2] et les attaquent. Chacun le sien : les appareils ennemis s'abîment en mer, ajoutant deux victoires confirmées belges supplémentaires aux dix-neuf remportées par leurs compatriotes du *Fighter Command* durant la Bataille d'Angleterre.

Dix des trente premiers anciens membres de l'AéM belge désignés pour rejoindre un escadron opérationnel de la RAF peu après leur incorporation dans celle-ci.

De gauche à droite, assis : Giovanni Dieu, Léopold Dejace, Henri Lascot et Henri Gonay. Debouts : René Demoulin, James Kirkpatrick, Arthur Van Wayenberghe, Charles Roman, Olivier Lejeune et Léon Defosse. Ce dernier se tuera malheureusement dans un accident le 1^{er} août 1940, alors qu'il achevait sa reconversion sur Hurricane dans une *Operational Training Unit* (OTU).



Charles Roman (à gauche) et Robert Deppe durant un instant de pause sur LG 10. Pilote de grande expérience, Roman partage celle-ci avec les plus jeunes, tant ceux du 272 Sqn que les compatriotes servant dans d'autres unités. Tous écoutent et respectent ce guerrier discret mais toujours là où il le faut quand il le faut. Injustement oublié de nos jours, ce fut pourtant l'une des plus grandes figures de l'aviation militaire belge.
(coll. MRA Bruxelles)



Yves Tedesco aux commandes de son « Beau ».

Un Beaufighter Mk.IC du 252 Sqn en cours d'entretien moteur sur un terrain d'Afrique du Nord. La photo nous permet d'observer les bandes de toile collées sur les sorties des mitrailleuses d'ailes, pour empêcher le sable et la poussière de s'infiltrer dans les armes lorsque les avions sont au sol.



Entouré d'un nuage de sable, un Beaufighter du 252 Sqn s'apprête à décoller d'Idku en mai 1942. Cet appareil est le T4831 « BT-D » du P/O Reginald Ivey.



Le 22 février 1944, des Beaufighter TF.X attaquent un des destroyers escortant le cargo allemand de 5300 tonnes SS Lisa qui sera finalement torpillé au nord d'Héraklion.

A Flight en février 1944. Pas pour longtemps, hélas ! Le 6 avril suivant, il décolle d'Alghero, en Sardaigne, à bord du Beaufighter TF.X LZ488 « XK-H », pour une sortie d'attaque de navires devant la côte française. Au cours de la mission, son Beaufighter est abattu en flammes au large de Port-Vendres ; ni son corps, ni celui de son navigateur le F/Sgt John Barker ne seront retrouvés [16]. Seul Belge encore présent au 272^e, Charles Roman se voit décerner le *Distinguished Service Order* (DSO) le 21 juin 1944 et regagne l'Angleterre peu après.

[16] Selon une autre source, volant très bas, il aurait percuté d'une aile le mât d'un des navires attaqués.

[17] Futur 15^e Wing de transport et de communication de la Force aérienne.

Des douze Belges (onze pilotes et un observateur-navigateur) qui ont servi au N° 272 Squadron, six ont trouvé la mort en opérations, soit un taux de pertes de 50 %. La plupart des survivants poursuivront une carrière militaire mais la liste des morts va s'allonger. Le 10 avril 1947, le capitaine Olivier Lejeune est passager dans le Dakota K-14 du 169 Wing [17] de

l'Aviation militaire belge ayant décollé d'Evere pour Prestwick en Ecosse. La météo est mauvaise et alors qu'il s'apprête à atterrir, l'avion percute une colline. Il n'y aura aucun survivant parmi les six occupants. De son côté, après avoir assumé plusieurs fonctions, le lieutenant-colonel Charles Roman prend le commandement du 1^{er} Wing de chasse de Beauvechain le 15 février 1954. Le 25 novembre, alors qu'il effectue un vol de nuit à bord du Meteor NF.11 EN9 « KT-Z », la verrière, probablement mal fermée, se détache, décapitant pilote et navigateur. L'avion s'écrase non loin de Braine-le-Comte. Quant à Charles Delcour, des raisons de santé ayant causé sa radiation du personnel navigant, il occupera diverses fonctions d'état-major avant de décéder le 28 décembre 1975 d'une rupture d'anévrisme, trois jours avant de prendre sa retraite comme général major.

FIN

Le personnel de B Flight du N° 272 Sqn, probablement sur le terrain d'Alghero, en Sardaigne, en 1944. Au milieu de l'année, l'unité ne compte plus que deux pilotes belges.



« RACING »

3^e ET DERNIÈRE PARTIE : LES COURSES « UNLIMITED » EN CIRCUIT FERMÉ DE RENO

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



Le parking des *Unlimited Gold* le 18 septembre 1994. Derrière le F8F-2 « 77 » *Rare Bear* figuraient les P-51 « 45 » *Risky Business*, « 7 » *Strega*, « 28 » *Typsy Too*, « 4 » *Dago Red* et « 11 » *Miss America*, suivis des *Sea Fury* « 10 » *Critical Mass*, « 8 » *Dreadnought* et « 16 » *Rare Bear*, qui avait atteint 850,24 km/h le 21 août 1989 (un record du monde pour avion à moteur à pistons qui tient toujours), remporta cette année-là la *Super Gold* en signant sa dixième victoire à Reno ! (toutes les photos : coll. des auteurs, sauf autre mention)

STREGA, LE MUSTANG TRIOMPHANT

Le P-51D-20NT s/n 44-13105 fut acheminé en Australie en juillet 1945 où il reçut le serial de l'Australian Air Force A68-679. Retiré du service en décembre 1948, il fut vendu en surplus à un fermier. Au milieu des années 60, il fut récupéré par Pearce Dunn du Warbirds Aviation Museum de Mildura, dans l'état de Victoria, et restauré en configuration statique pour être exposé. Une décennie plus tard, Dave Zeuschel racheta l'appareil et le fit revenir aux USA. Il fut ensuite revendu à « Tiger » Destefani, de Bakersfield en Californie, qui le fit immatriculer N71FT [28].

Tenant compte des leçons apprises avec *Dago Red*, Destefani commença à construire son nouveau *racer Unlimited* dans ses ateliers de Minter Field, à Shafter en Californie. Il baptisa ce Mustang radicalement modifié *Strega*, sorcier en italien. La plupart des modifications apportées à *Dago Red* furent à nouveau utilisées sur le nouvel appareil à l'exception de la dérive qui fut positionnée 1,5° à la droite de l'axe de l'appareil. Son chef mécanicien Bill Kerchenfaut était persuadé que la clef du succès en course tenait autant à une excellente préparation de l'avion, qu'à un pilote à l'aise et une équipe soudée. *Strega* disposait d'une aérodynamique particulièrement soignée. Il était animé par un moteur préparé par Dwight Thom. Lors de sa première sortie en 1983, son pilote Ron Hevle se qualifia avec 701,64 km/h. Alors que les petits pépins étaient éliminés un à un, l'équipe et son avion s'amélioraient visiblement. Troisième en 1986, *Strega* s'imposa en 1987 mais ne put rien faire durant les quatre années suivantes face au F8F-2 *Rear Bear* de Lyle Shelton. En 1990, « Tiger » Destefani se qualifia quand même avec *Strega* à la vitesse de 756,78 km/h.

« Un pilote de course à l'aise peut faire du bon boulot pour l'équipe » déclara Bill Kerchenfaut. « En pleine journée à Reno, lorsque la température ambiante est de 23° celsius et que l'avion produit sa pleine puissance, la température dans l'habitacle peut grimper autour de 60°. Au même moment, le

[28] John Chapman et Geoff Goodall, « Warbirds Directory ».

Les impressionnantes flammèches qui s'échappaient des échappements de *Strega* en 1994...



MUSTANGS »



... Peu avant son abandon sur fuite d'huile.

pilote tire de 4 à 4,5 g – nous n'aimons pas aller au-delà car la traînée induite par le virage est optimum à 4,5 g. Nous fermons les entrées d'air du cockpit car ça augmente la traînée. De toute façon, cet apport d'air dans l'habitacle n'est pas très efficace surtout si on n'oublie pas que le pilote porte une combinaison trois-pièces en Nomex, un masque à oxygène et un casque.

Si vous parvenez à souffler de l'air à 20° sur le pilote, ça ne sera pas trop mal, mais aux vitesses où nous courrons, la vitesse fait grimper la température de l'air d'une bonne dizaine de degrés et si vous soufflez de l'air à 35° sur quelqu'un, il ne pensera jamais qu'on lui fait une faveur ! Nous utilisons une combinaison refroidissante pour garder notre pilote au frais. Elle comporte un gilet de mailles et une capuche reliée à une glacière par des fils de cuivre et une pompe, contrôlée par un thermostat, installée derrière son siège. Ça rafraîchit le pilote directement. Nous avons regardé du côté de l'air conditionné et d'autres trucs tout aussi dingues, mais c'était systématiquement trop compliqué ou trop lourd pour un avion de course. Ça marche très bien et ça ne pèse que 7 kg. Nous avons toujours considéré cette combinaison rafraichissante comme l'un des vrais secrets de notre vitesse ! »

Les secrets d'un super-champion

Un autre de ces secrets est le système de télémétrie dont Strega fut doté dès ses premières courses en 1987. Kerchenfaut expliqua que ce système fonctionnait « en temps réel, une ligne par seconde, ce qui est très lent pour les standards des ordinateurs actuels. Nous avons trois personnes pour surveiller ce système. Nous surveillons toutes les températures et toutes les pressions, huile, refroidissement, admission et carburant, nous avons aussi la capacité de recevoir les indications EGT (température en sortie) des 12 cylindres. C'était terrible de recevoir les

12 données EGT mais nous ne les utilisons qu'en cas de problème. » L'emploi de la télémétrie permet de supprimer la nécessité pour le pilote d'avoir à regarder à l'intérieur de son habitacle pour surveiller ses instruments.

« Bien sûr, Strega avait une des meilleurs écuries autour de lui » ajouta Kerchenfaut. *« Nous avons 10 équipiers, ce qui est assez pléthorique pour une équipe. Mais quand vous avez besoin de 10 personnes, c'est toujours agréable de les avoir sous la main. Ce qui la rendait unique, c'était aussi sa diversité. Tous les membres étaient différents et provenaient de domaines professionnels variés et je pense que c'était vraiment une de nos grandes forces. Si vous aviez un problème et que vous mettiez tous ces gens ensemble, ils pouvaient apporter des idées phénoménales et les bonnes solutions pour surmonter tous les obstacles »* [29].

[29] Bill Kerchenfaut, intervention devant le Northern California Chapter de l'American Aviation Historical Society à Livermore (Californie) le 18 octobre 1997.



Bill « Tiger » Destefani à l'issue de sa victoire en 1997, à une époque où le silicone n'était pas encore devenu monnaie courante...

LES DERNIERS PILOTES DE CHASSE DE LA ML-KNIL



Ce Mustang reconstitué à partir de quatre appareils différents est exposé au *Militaire Luchtvaart Museum*, porteur des marques du H-307 qui servait début 1950 au N° 122 Sqn de la ML-KNIL, basé à Medan.

(coll. Thijs Postma)

Les N° 120 et 122 Squadron durant la décolonisation de l'Indonésie (1^{re} partie)

Par Max Schep (traduit du néerlandais par Michel Ledet ; profils de Thierry Dekker)

Le 27 décembre 1949, les Pays-Bas accordent l'indépendance à l'Indonésie, jusque-là appelée Indes Néerlandaises. Un processus s'engage alors pour transférer bases et matériels militaires à la jeune république. Beaucoup de militaires néerlandais et leurs familles s'apprêtent à quitter l'Indonésie. Cela ne concerne cependant pas tout le monde. L'histoire des pilotes de chasse durant cette année 1950 est demeurée inconnue, voire occultée. Plus de soixante ans après, nous nous sommes penchés sur leur sort afin de combler cette lacune. Certes, il ne s'agit pas de « grands » combats aériens mais bien d'anecdotes à une époque troublée, à la fin de l'ère coloniale et de transfert de souveraineté.

LA RELÈVE VENUE DES PAYS-BAS

Le 28 octobre 1949, le cargo *Volendam* accoste à Tandjong Priok. À son bord, se trouve l'ensemble du personnel du 322 Squadron des LSK [1]. Cette unité a quitté les Pays-Bas le 9 septembre 1947 et elle stationne depuis son arrivée aux Indes sur le terrain de Kalibentang (6VB ou base aérienne n° 6), près de Semarang (au nord de Java). Toutefois, l'unité a été désactivée le 1^{er} septembre 1949, ce que le personnel ne sait pas encore. Ses Spitfire sont transportés en caisses à Bandoeng afin d'être renvoyés aux Pays-Bas. En l'attente de son rapatriement, le personnel est utilisé à diverses tâches. Les derniers pilotes de chasse des LSK arrivés à Java auraient pu rentrer rapidement aux Pays-Bas si le commandement n'en avait décidé autrement. En accord avec la direction du N° 322 Squadron, le commandement de la ML-KNIL (aviation de l'armée des Indes) décide d'employer ces derniers arrivants.

Sijbers et Oostwegel durant leur écolage à l'École Centrale de Pilotage de Kalidjati (base aérienne n° 16) en 1948-1949.

(coll. Sijbers)



McDONNELL XP-67



L'AVION DE BATMAN A VRAIMENT EXISTÉ !

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

NOUVELLES AMÉLIORATIONS

Après les quatre premiers vols sur le terrain de Scott Field, les essais reprirent désormais sur celui de Lambert Field, à Saint-Louis. Ce n'est que le 16 mars 1944 que l'avion fut à nouveau prêt pour reprendre les essais, mais ceux-ci furent encore retardés par les conditions météorologiques. Il effectua deux vols dans la journée du 23 mars, qui mirent immédiatement en évidence l'effet très sensible des améliorations qui avaient été apportées. Durant ces vols, les turbos furent enclenchés à l'altitude de 3000 m mais l'un d'eux ne démarra pas. Encore un nouveau problème de moteur à élucider pour McDonnell... De

plus, même dans cette configuration, le refroidissement des moteurs demeurerait insuffisant. Les trappes de train étaient utilisées d'un côté pour canaliser l'air de refroidissement, mais leur fermeture n'étant pas étanche, les pertes ne pouvaient pas être compensées correctement. Une solution fut apportée sur le prototype en ajoutant un circuit supplémentaire avec une valve thermostatique, mais ce dispositif était trop complexe pour être utilisé en service opérationnel. Pendant ce temps, des essais structurels complémentaires étaient réalisés pour valider la solidité de la construction des voilures, puis du fuselage, avant de pouvoir élargir le domaine de vol.

Cette photo en vol du XP-67 après modification des prises d'air est souvent présentée fortement retouchée, notamment au niveau des nacelles-moteurs.

(toutes les photos : coll. P. Ricco, sauf autre mention)



Ci-contre et page suivante en haut : l'allure très aplatie du XP-67 et ses larges carénages aurait inspiré le surnom de *Bat* (chauve-souris), mais celui-ci ne semble pas avoir été officiel. On constate que l'empennage a été rehaussé, que les hélices ont été remplacées par des modèles reconnaissables à leur pied de pale plus large, et que les entrées d'air ont été modifiées.



E. E. Elliott enchaîna les vols d'essais entre le 5 et le 11 mai 1944. Il était encore le seul pilote à avoir volé à bord du XP-67. Ses essais avaient permis jusque-là d'équilibrer les ailerons, de réduire la rudesse des moteurs et de résoudre les problèmes d'étanchéité des trappes du train principal. Des personnels de l'USAAF réalisèrent une inspection de l'avion les 7 et 8 mai 1944, en préalable à la prise en mains par des pilotes militaires. Les 11, 12 et 13 mai, ce furent en effet des pilotes de l'Air Force qui effectuèrent une série de cinq vols à bord. Trois d'entre eux se succédèrent : le colonel Marcus F. Cooper, le lieutenant-colonel Osmond J. Ritland et le commandant M. A. Barsodi [1]. Ils totalisèrent environ 4 h 30 de vol à cette occasion, sur un appareil chargé à 9800 kg, avec 1135 litres de carburant.

Les pilotes militaires établirent un premier bilan général : l'aménagement du poste de pilotage et le confort à bord était jugés simplement passables, alors que le contrôle au roulage était globalement satisfaisant. La distance de décollage un peu longue et l'accélération un peu faible pour garantir le décollage en cas de panne de moteur, ajoutés à une vitesse de montée un peu faible, donnaient l'impression que l'avion était sous-motorisé. Une certaine « rugosité » des moteurs fut relevée par chacun des pilotes, sans pour autant permettre d'en déterminer la cause. Une fois en l'air, le XP-67 était agréable et maniable : toutes les commandes répondaient bien à toutes les vitesses, le contrôle des ailerons restait bon en cas de décrochage, bien que ceux-ci aient été un peu lourds à haute vitesse ; le taux de roulis était

rapide et le retour d'effort aux commandes demeurait léger. Le décrochage se produisait de manière saine vers 190 km/h, mais le colonel Cooper nota une zone de vitesse vers 217 km/h dans laquelle des vibrations apparaissaient brutalement et rendaient le contrôle extrêmement difficile. Comparé avec un P-51B Mustang, ce dernier possédait un rayon de virage plus court et une meilleure manœuvrabilité. Moteur coupé, le contrôle restait bon jusqu'en dessous de 225 km/h. Lors de la phase d'approche, les réglages de trims pour compenser les volets et le train demeuraient faibles ; quant à la vitesse minimale élevée, elle ne gênait pas pour atterrir facilement. Les moteurs n'étaient pas très bruyants, mais cela n'empêchait pas d'avoir un niveau de bruit élevé à bord, avec quelques vibrations apparaissant à certains régimes. Enfin la visibilité à bord était correcte vers l'avant, mais insuffisante sur les côtés. Les conclusions qu'ils rédigèrent résumant les principaux défauts relevés :

Mai 1944 : peut mieux faire !

« 1) Les performances de l'appareil ne sont pas bonnes en comparaison avec celles de chasseurs actuels, en particulier le taux de montée, le comportement au décollage et à l'atterrissage, ainsi que le plafond pratique et celui de combat.

2) Les caractéristiques de vol concernant la stabilité et la manœuvrabilité sont très en dessous des besoins. La visibilité est faible dans toutes les conditions de vol. L'aménagement du cockpit peut être amélioré, au prix de quelques faibles changements.

3) L'avion n'est pas considéré assez sûr pour une utilisation par un pilote militaire moyen, avec sa vitesse d'atterrissage élevée et sa longue distance de décollage.

4) Avec sa faible vitesse ascensionnelle actuelle, la seule mission tactique pour laquelle il pourrait servir est celle de chasseur d'escorte à long rayon d'action. S'il est utilisé ainsi, le carburant supplémentaire porterait alors sa masse totale à plus de 11 300 kg, avec des conséquences en proportion sur la vitesse ascensionnelle et la longueur de roulage déjà mauvaises. Avec une amélioration de la visibilité, il serait possible de l'utiliser pour des missions de soutien au sol ».

[1] Cooper et Ritland passèrent généraux quelques années plus tard, mais Barsodi allait être victime d'un accident mortel lors d'un vol d'essai sur l'un des premiers chasseurs à réaction Lockheed P-80.

Le XP-67 dans sa configuration quasi définitive lors de la reprise des vols en mars 1944. Les petites prises d'air latérales n'ont pas encore été optimisées.



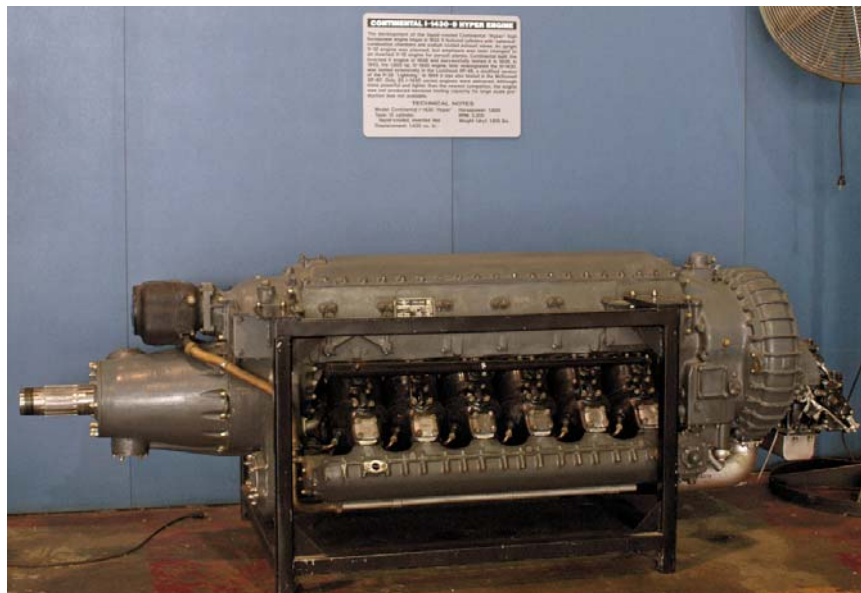


Détail des prises d'air initiales en cours d'expérimentation en soufflerie à Langley en 1943.

Si durant les 43 heures de vol qu'il avait accomplies jusque là, le premier exemplaire avait été en mesure de démontrer les performances attendues, il aurait été possible d'adapter les changements nécessaires au second. Mais devant les faibles résultats obtenus avant l'accident, la perte du premier condamnant inexorablement le second à l'abandon pur et simple. McDonnell en fut informé le 24 octobre et la notification de la clôture du contrat fut formellement transmise le 27 octobre. Du fait de cette fin précipitée, l'installation des équipements de pressurisation et de l'armement ne fut jamais réalisée. Le rapport final établit le bilan financier du développement et des essais du XP-67 à un montant total de 4 624 927,89 dollars. Tout aussi logiquement, cet accident sonna le glas des moteurs Continental IV-1430. Un seul autre avion devait être équipé de ce type de moteur : la version de série du Bell XP-39E, le XP-76 qui fut lui aussi abandonné. Avec l'arrêt du XP-67 et les résultats décevants obtenus sur le XP-49, ce moteur ne fut finalement construit qu'en 23 exemplaires au total.

Le premier avion de McDonnell était certes un échec, mais il avait permis à la toute jeune firme de développer son bureau d'études et de mettre en place des moyens de production modernes. Un nouvel avionneur était désormais apte à répondre

Ce moteur Continental XI-1430 est l'un des rares survivants parmi les 23 exemplaires construits.



aux besoins de l'armée, ce qui n'allait pas tarder à se confirmer avec grand succès. L'ère des avions à piston prenait fin et la nouvelle génération à réaction se profilait. McDonnell sut saisir cette opportunité en procurant à la marine américaine son premier *jet* embarqué, le FH-1 Phantom. Son allure générale empruntait beaucoup au XP-67, avec notamment ses grands raccordements aile-fuselage. Il ouvrait également la voie à une vaste et prolifique famille d'avions à réactions embarqués qui devinrent la spécialité de McDonnell.

« BAT » OU « MOONBAT » ?

Dans la littérature, le McDonnell XP-67 est souvent baptisé *Bat* (chauve-souris) ou parfois même *Moonbat*. Mais qu'en est-il vraiment ? Aucun des documents d'époque consultés ne fait la moindre allusion à l'un de ces noms. On peut cependant facilement imaginer que l'appareil, ne serait-ce qu'en raison de son allure si particulière, a effectivement été surnommé *Bat*. Cette désignation ne semble cependant pas avoir été officielle.

En revanche, le surnom *Moonbat* paraît carrément anachronique. Ce terme était apparu ponctuellement dans un poème de la fin du 19^e siècle pour désigner des idées malsaines, mais il n'a été popularisé qu'en 1947 dans une nouvelle de science-fiction de Robert A. Heinlein : « Space Jockey ». On pourrait le traduire littéralement par « chauve-souris lunaire », mais il est surtout employé dans le sens plus « lunatique », pour indiquer des idées délirantes, comme les exprimeraient des gens qui n'ont pas vraiment les pieds sur terre. Ce terme est devenu un mot péjoratif pour désigner les idées irrationnelles émises par des personnes instables, et plus particulièrement en politique pour les idées alarmistes, activistes, fanatiques, pacifistes, extrémistes environnementaux et surtout celles que l'on pourrait qualifier de gauchisantes, du moins au sens américain, où les moindres tendances progressistes ou sociales sont tout de suite perçues comme contraires aux libertés individuelles... Quoi qu'il en soit, cette émergence tardive en 1947, bien après la disparition du XP-67, laisse par conséquent un sérieux doute sur la réalité de l'attribution de ce nom de baptême à l'avion, dont il semble plutôt avoir été affublé par voie journalistique bien des années plus tard.

FIN



Envisagé dès août 1941 en remplacement des 20 mm, le canon M4 de 37 mm avait un encombrement important. Le XP-67 devait en emporter six placés de part et d'autre de l'habitacle, dans la portion centrale des ailes.