

COURRIER DES LECTEURS



Le Jour le plus long (suite)

« C'est toujours avec le plus grand intérêt que je lis vos diverses publications et voulant modestement contribuer à la qualité qui les caractérise, je vous apporte quelques informations complémentaires concernant les unités allemandes présentes en France le 5 juin 1944.

-La *Luftflotte* 3 comprend également le II. *Fliegerkorps* qui a sous sa responsabilité les III./SG 4 et I./SKG 10.

-Le II. *Jagdkorps* aligne les éléments de six *Jagdgruppen* en France le 5 juin au soir : I./JG 26 (4./JG 26 à Lille-Nord avec le *Stab*/JG 26, 1./JG 26 à Lille-Vendeville, 2. et 3./JG 26 à Denain), II./JG 26 (5. et 7./JG 26 à Mont-de-Marsan, 6. et 8./JG 26 à Biarritz), III./JG 26 (9. et 11./JG 26 à Nancy-Essey, les 10. et 12./JG 26 étant à Geilsheim en Allemagne), I./JG 2 à Nancy, III./JG 2 à Fontenay-le-Comte (Niort), I./JG 301 à Saint-Dizier (*Wilde Sau* sur Bf 109 G-6). Le II./JG 2 est au repos à Gütersloh, en Allemagne ; il ne ralliera le front de Normandie que le 14 juin. Au 8 juin,

quatorze autres *Jagdgruppen* seront arrivés en renfort depuis l'Allemagne (mesure *Drohende Gefaehr West* élaborée par l'OKL à partir de février 1944). Le II. *Jagdkorps* alignera alors douze *Jagdgruppen*, alors que le II. *Fliegerkorps* d'appui tactique alignera huit *Jagdgruppen* en plus des I./SKG 10 et III./SG 4.

-Concernant la ZG 1, seuls les I. et III./ZG 1 sont présents en France en juin 1944 : I./ZG 1 (1. et 3./ZG 1 à Lorient-Kerlin Bastard, actuellement Lann-Bihoué, 2./ZG 1 à Vannes), III./ZG 1 (...). En juillet 1944, ces deux groupes sur Ju 88 C/R seront dissous et leurs personnels techniciens et volants seront réaffectés à la création des II. (*Sturm*)/JG 4 et III./JG 4. Le II./ZG 1 n'est pas en France en juin 1944 (...); équipé de Bf 110 G-2, il est depuis novembre 1943 à Wels, en Autriche, où il opère au sein de la *Reichsverteidigung*. Il sera dissous en juillet 1944 pour devenir le III./JG 76.

-Enfin dernières précisions concernant des unités de bombardiers : le I./KG 26, basé au Danemark, n'est plus opérationnel car il a été dissous début juin 1944 ; le I./KG 51, équipé de Me 410 A, quitte Dreux à partir du 23 mai 1944 pour Lechfeld en Allemagne afin de débiter sa transformation sur Me 262 ; quant au I./KG 40, ses 1. et 2./KG 40 sur He 177 A-3/A-5 ont quitté Orléans-Bricy début juin 1944 pour Toulouse-Blagnac, rejoignant probablement le X. *Fliegerkorps*, alors que sa 3./KG 40 sur FW 200 C est basée en Norvège, à Trondheim-Vaernes et Banak ; pour finir, le I./KG 6 équipé de Ju 188 A est basé à Brétigny sous le contrôle du IX. *Fliegerkorps*. »

Antoine Rigoulot

Les bombardiers AAC 1 Toucan en Indochine

« Je ne voudrais pas donner l'impression de monopoliser le Courrier des lecteurs par cette nouvelle intrusion, mon intervention est relative à l'excellent article de notre ami Franck Roumy sur son évocation de Charles Paoli et en particulier sa participation au conflit indochinois sur Toucan. Constatant que l'iconographie ne représente que des Toucan de transport, je vous adresse ces deux photos de « bombardiers » Toucan en Indo, l'ironie de la situation étant que, abstraction faite de la Guerre d'Espagne, les Allemands avaient ramené, fin 1937, le Ju 52 à son rôle de transport au lieu de bombardier, les Français faisant l'inverse 14 ans plus tard ! »

Guy Fruchart

Batailles Aériennes 1914

« J'ai été étonné de lire que s'écarter de temps en temps de la 2^e GM pouvait susciter des réactions négatives voire virulentes. C'est étonnant. Je suis passionné d'aviation, je suis très intéressé par la période des pionniers jusque 1918. Mais par l'étendue des publications sur la 2^e GM, je me suis spécialisé dans les *warbirds*. Pour autant, j'apprécie d'autres aspects de l'aviation, y compris les jets. Et lorsque ce ne sont pas des périodes, théâtres d'opérations, etc., qui m'intéressent, je laisse le plaisir aux autres lecteurs. Donc, faire profiter de la qualité des productions LELA à l'ensemble des périodes de l'aviation me paraît excellent. Et encore plus lorsqu'il s'agit de la 1^{re} GM, en particulier pour les raisons évoquées dans votre édit. J'espère que ce numéro va rencontrer tout le succès souhaité et que d'autres numéros ou ouvrages pourront être consacrés à la période 1914-18.

Et bravo pour ce 1^{er} numéro. Je n'ai fait que le feuilleter, mais j'ai l'impression qu'il y a un bon équilibre entre photos, cartes, statistiques, profils. Un bel ouvrage, agréable à parcourir en plus ! »

Eric Quenardel



Voici 46 ans que le magazine interne de la Branche Française d'Air-Britain (BFAB) publie avec constance les recherches de ses membres touchant à toutes les facettes de l'aviation française. L'association propose aujourd'hui un DVD contenant la version scannée de l'intégralité des 20 premières années de parution du *Trait d'Union* (1968-1988, soit les n° 1 à 122), tous aujourd'hui épuisés et recherchés, ainsi qu'un index. On y trouve, entre autres, les travaux de Bernard Chenel, Robert Espérou, Jacques Chillon, Vital Ferry, Jean-Pierre Dubois. En France, le DVD est en vente exclusive auprès de la BFAB via le site internet du *Trait d'Union* : www.bfab-tu.fr. Le prix est de 30 euros (franco de port), mais seulement de 15 euros pour les membres de la BFAB qui peuvent en profiter pour adhérer...

8 MAI 1945 : PERSONNE NE VOULAIT MOURIR CE JOUR-LÀ...

Par Wojciech Łuczak (traduction de Michel Ledet et profils de Thierry Dekker)



Le premier héros de cet article : le Grumman Wildcat VI. La Fleet Air Arm fut le seul utilisateur étranger de ce type de chasseur, qui débuta ses opérations contre la Luftwaffe avant le déclenchement de la Guerre du Pacifique. Grumman cessant la production de ce chasseur en 1943, celle-ci fut reprise par General Motors Co. au sein de l'Eastern Aircraft Division à Linden, dans le New-Jersey. La dernière version de cet appareil, le FM-2 (Wildcat VI pour les Britanniques), spécialement modifiée pour l'emploi à bord des porte-avions d'escorte, était plus légère, équipée d'un moteur plus puissant et plus maniable que ses prédécesseurs. La Fleet Air Arm utilisa 1080 Martlet/Wildcat au sein de trente squadron de 1940 à 1945. Ils furent crédités de 67 victoires aériennes, un score seulement dépassé par le Fulmar.

(toutes les photos : FAA Museum via Adam Jarski, sauf autre mention)

En ce jour mémorable du 8 mai 1945, le *Sub-Lieutenant* Peter Lock, pilote dans la Fleet Air Arm de la Royal Navy, reçoit l'ordre d'effectuer la patrouille de combat du matin au-dessus de la Home Fleet. Cette dernière navigue dans les eaux norvégiennes et se dirige vers Copenhague en passant par le détroit du Danemark. Le jeune pilote sert au sein du No 882 Squadron, à bord du porte-avions d'escorte HMS Searcher équipé de la dernière version du chasseur américain, le Wildcat VI [1] caractérisé par sa haute dérive. Alors qu'il décolle du HMS Searcher, le jeune homme sait déjà que la fin de la guerre en Europe a été annoncée. Il ne se doute pas que le destin va lui jouer un tour en le chargeant de veiller sur les vies de gens au passé obscur... Peu après 10h00, il repère deux avions là où le Skagerrak rejoint le Kattegat. L'endroit est étroit et propice à une attaque : vu que l'on peut encore s'attendre à tout de la part du III^e Reich, le pilote britannique décide de passer à l'attaque. Il reconnaît bientôt ses cibles : ce sont des trimoteurs Junkers Ju 52/3m se dirigeant du Sud-Ouest vers le Nord-Est.

Un Ju 52/3m en vol à basse altitude au-dessus des eaux norvégiennes.
(coll. J.-L. Roba)



Le JG 5 est une escadre disloquée au printemps 1945. Néanmoins son quatrième groupe défend lui aussi le sud de la Norvège, comme ce Bf 109 G-14 de la 15./JG 5 photographié sur le terrain de Lister.

(coll. E. Mombbeck)



repeints en bleu marine. Il n'y aucune pénurie en avions modernes et l'unité aurait pu recevoir des Grumman Hellcat ou des Vought Corsair ; cependant, le commandement estime qu'il ne sert plus à rien de transformer des pilotes sur un nouvel appareil, la guerre touchant à sa fin. Le No 882 Squadron accueille ainsi la fin du conflit dans le port de Ceylan comme seule unité de la *Fleet Air Arm* toujours

équipée de Wildcat. L'escadron est d'ailleurs dissous le 9 octobre 1945, après son retour en Europe !

FIN

L'auteur tient à remercier Adam Jarski qui a mis sa collection de photos à disposition et sans lequel il aurait été impossible de connaître les événements du 26 mars 1945.

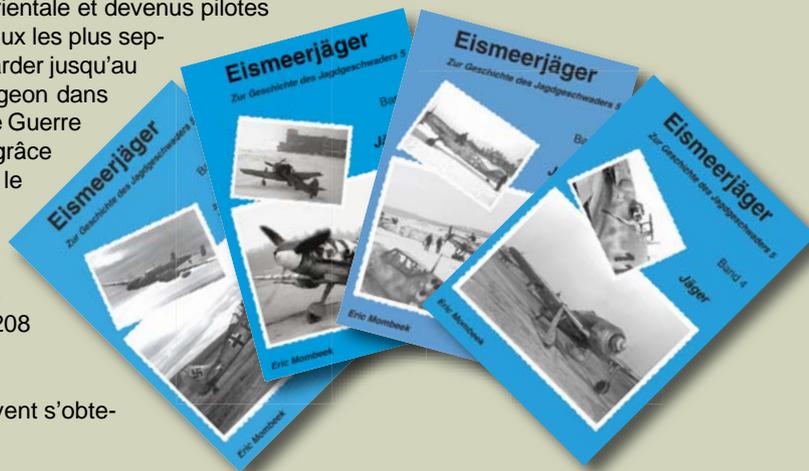


Messerschmitt Bf 109 G-14 « 4 jaune » de la 15./JG 5, Lister mai 1945.

La barre ondulée noire sur le fuselage est la marque du quatrième groupe de la JG 5 (comprenant les 13^e, 14^e et 15^e escadrilles).

Qui, parmi ces jeunes gens nés en Bavière ou en Prusse orientale et devenus pilotes presque par hasard, aurait imaginé vivre un jour sous les cieux les plus septentrionaux du globe ? Lequel parmi eux aurait pu cauchemarder jusqu'au point d'imaginer une descente en parachute avant un plongeon dans l'impitoyable Mer de Glaces ? Qui sait encore que la Seconde Guerre mondiale s'est en grande partie jouée dans le Grand Nord grâce à la porte d'entrée que constitua le port de Mourmansk pour le matériel militaire convoyé par les États-Unis vers l'URSS ? Pendant plus de 15 ans, Erik Mombbeck a interviewé les survivants de la JG 5 et écrit la chronique de leur escadre de chasse au sein de laquelle des as prestigieux tels que Walter Schuck (206 victoires aériennes) et Heinrich Ehrler (208 victoires aériennes) purent s'illustrer.

Les derniers exemplaires de cette série quasi épuisée peuvent s'obtenir via le site: www.luftwaffe.be



6 JUIN 1944 : LE

Deuxième partie, par Christophe Cony
(profils de Thierry Dekker et Pierre-André Tilley)



Deux bimoteurs B-26B Marauder du 323rd BG/454th BS larguent leurs bombes sur Torigni-sur-Vire (au sud-est de Saint-Lô) le 6 juin 1944. Au centre le Martin B-26B-55-MA s/n 42-96200 codé RJ-M ; à droite le B-26B-30-MA s/n 41-31918 « RJ-R » Can't Get Started/Texas Tiff, qui sera abattu par un Me 262 le 20 avril 1945 au dessus de l'Allemagne.

(toutes les photos : USAF, sauf autre mention)

LA COUVERTURE AÉRIENNE DE L'ARMADA NAVALE ALLIÉE

Pour éviter toute méprise vu le nombre et la diversité des avions qui doivent être engagés au dessus de la Normandie, l'escorte rapprochée de la flotte a été confiée aux seuls Lockheed P-38 de l'USAAF ; leur silhouette caractéristique (bimoteur à deux queues) doit plus facilement les immuniser contre la DCA navale alliée dont les servants seront très nerveux ! Sept groupes de Lightning, quatre de la 8th Air Force (20th, 55th, 364th et 479th FG) et trois de la 9th Air Force (367th, 370th et 474th FG), commencent donc à assurer en fin de journée du 5

juin la protection des forces navales qui ont entamé la traversée de la Manche, protection qu'ils reprennent dès 05h00 le lendemain matin.

Quasiment aucun avion allemand n'est aperçu, ce qui incite les pilotes à participer aux missions d'appui au sol. À 06h00, deux Lightning du 474th FG/430th FS sont ainsi abattus par des tirs d'armes automatiques au sud de Carentan. Touché au moteur gauche, le P-38J-15-LO s/n 43-104133 s'écrase dans des arbres à Saint-Georges-de-Bohon pendant que le P-38J-10-LO s/n 42-67511 percute un peu plus loin vers Périers ; les deux pilotes sont tués. Le 474th Fighter Group perd aussi deux P-38 à l'atter-



Martin B-26B-55-MA Marauder s/n 42-96200 « RJ-M » du 323rd BG/454th BS, Earls Colne 6 juin 1944.

JOUR LE PLUS LONG



P-38J-15-LO s/n 42-104086 « MC-H » *Lucky Lady* du Lt Arthur Heiden, 20th FG/79th FS, Kings Cliffe juin 1944.
Transféré en août 1944 au 370th FG/402nd FS de la 9th AF, cet avion y sera perdu le 26 décembre suivant.

rissage à Warmwell (les 42-67189 et 42-104408), comme le 20th FG/77th FS qui doit rayer de ses effectifs le 43-28385 écrasé à Kings Cliffe.

Durant la nuit, les bimoteurs de chasse De Havilland Mosquito de la RAF ont été chargés de patrouiller en avant de ce dispositif pour empêcher toute intrusion ennemie dans le quadrilatère Barfleur – Vire – Bernay – Yvetot. Là encore, l'activité nocturne de la Luftwaffe s'est avérée quasiment nulle et seule une cinquantaine de contacts radars a été établie. Un équipage de FB.VI du No 605 Sqn (F/O Roy Lelong – F/Sgt J. McLaren) a cependant réussi à descendre un Me 410 à 01h48 au sud-est de l'aérodrome d'Évreux, tandis qu'un NF.XIII du No 409 Sqn (F/O Herman Pearce et F/O Moores) a obtenu à 02h23 une victoire probable sur un Ju 188 au nord-ouest de l'estuaire de la Somme. Un Mosquito FB.VI du No 418 Sqn, touché par la *Flak* lors d'une patrouille intrusive sur Carentan, est revenu se « vautrer » sur la base de Manston.

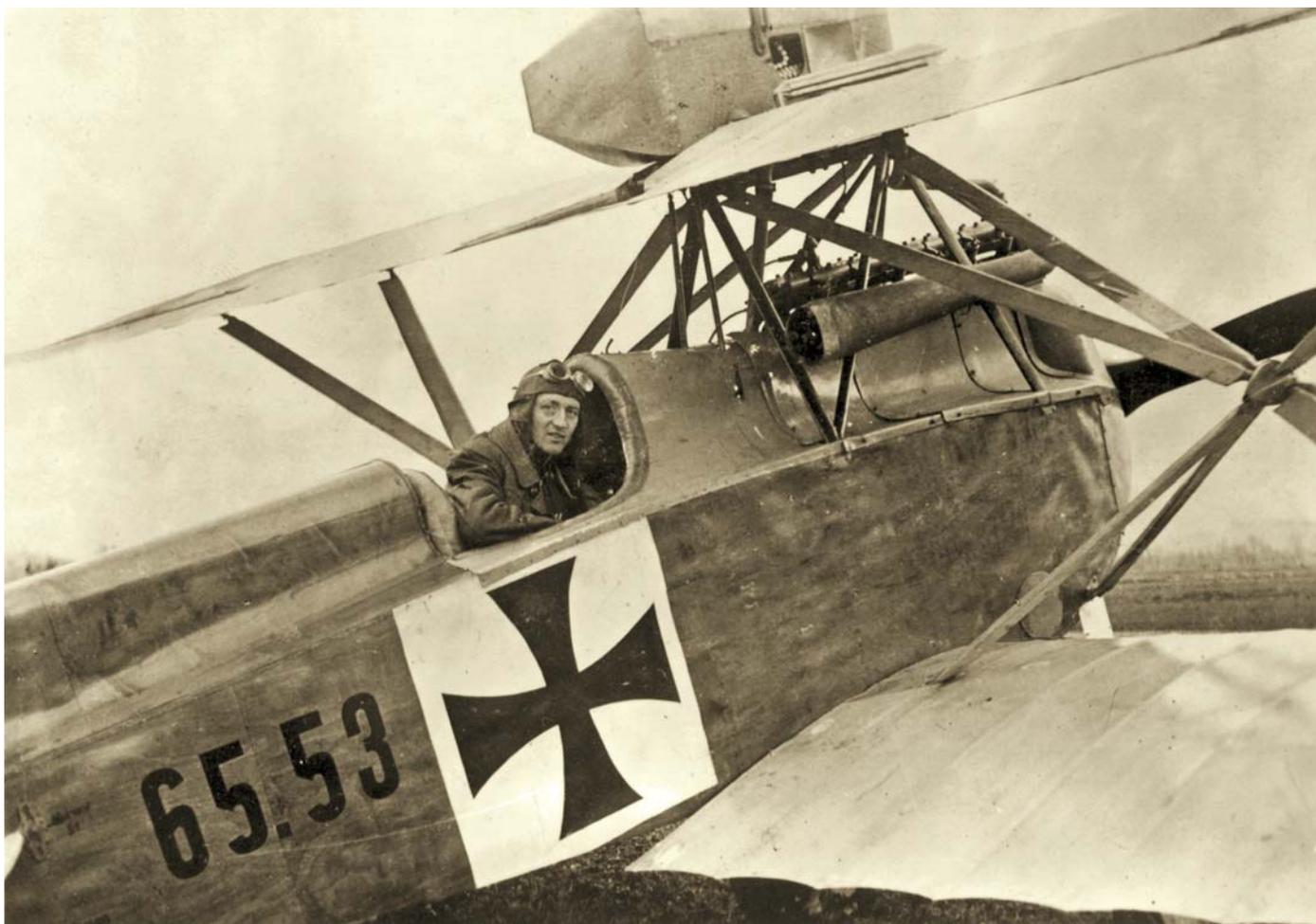


Gros plan sur les inscriptions de nez du *Lucky Lady*. Le portrait est celui de l'actrice Laraine Day, correspondante du chef-mécanicien Max Pyles.

Les appareils alliés sont chargés de protéger la flotte d'invasion de toutes les manières possibles. 24 bombardiers légers Douglas Boston Mk.IIIA des No 88 et 342 (*Free French*) Sqn vont étendre toutes les dix minutes, à partir de 06h00, un rideau de fumée sur les côtés et en avant de l'armada pour la masquer à la côte ; ils ont pour cela été équipés de quatre pots fumigènes sous le fuselage. Pour ces missions menées entre la pointe de Barfleur et l'embouchure de la Vire, les mitrailleurs de queue sont débarqués afin de gagner du poids et d'éviter qu'ils ne soient intoxiqués par les dégagements de fumée. L'équipage doit d'ailleurs conserver ses masques à oxygène pendant toute l'opération. Les bimoteurs



L'aspect bien particulier du *Lightning* orné des bandes d'invasion, ici dans sa variante F-5 de reconnaissance.



1914-1918 : GODWIN BRUMOWSKI, LE BARON ROUGE AUSTRO-HONGROIS

Brumowski dans l'habitacle de son Brandenburg D.I 65.53 armé d'une mitrailleuse Schwarzlose de 8 mm placée dans le conteneur Type II VK fixé sur l'aile supérieure. À son bord il remporte sa première victoire sur KD le 3 décembre 1916. Affecté à la *Flik 12* en novembre 1916 cet avion terminera sa carrière le 26 janvier 1917, sévèrement endommagé à l'atterrissage par l'Oblt Linke-Crawford surpris par une rafale de vent ; train brisé et haubans d'ailes endommagés, il sera réformé au mois de mars.

(coll. Carlo Lucchini)

Première partie, par Paolo Varriale (traduction et profils couleur de David Méchin)

L'auteur de bande dessinée Charles Schultz a popularisé dans le monde entier le personnage du « baron rouge » grâce à son chien *Snoopy*. Mais bien peu, même parmi les passionnés d'aviation, savent que ce qualificatif peut s'appliquer à un autre pilote que Manfred von Richthofen : Godwin Brumowski, l'as des as de l'aviation austro-hongroise...

UN ENFANT D'UNE GRANDE FAMILLE MILITAIRE DE L'EMPIRE DES HABSBOURG

C'est le 26 juillet 1889 à Wadowice, petite ville de Galicie – aujourd'hui en Pologne – faisant alors partie de l'empire des Habsbourg, que naît Godwin Brumowski dans une famille de la plus pure tradition militaire austro-hongroise. Son père Albin (1852-1927) est un officier originaire de Silésie qui se hissera au rang de *Generalmajor* durant la Première Guerre mondiale et occupera la fonction de secrétaire-général de la Croix-Rouge autrichienne. Il a épousé un an avant la naissance de l'enfant mademoiselle Lilienhoff-Adelstein, dont le frère Godwin terminera sa carrière au grade de *Feldmarschall-Leutnant* et au poste de commandant adjoint de la place militaire de Vienne. Le jeune homme suit la tradition familiale en fréquentant la *Volksschule* et la *Militär-Unter-und-Oberrealschule* pour ensuite rejoindre la prestigieuse *Technische Militärakademie*, une institution dont les origines remontent au prince Eugène de Savoie et qui vient de s'installer à Mödling dans les environs de Vienne.

À sa sortie de l'académie en 1910 avec le grade de *Leutnant*, il est affecté au *Feldkanonenregiment Nr. 29* basé à Jaroslaw dans ce qui est maintenant le sud-ouest de la Pologne. Après avoir obtenu de très bons résultats au cours d'équitation de Przemysl, Brumowski est affecté le 1^{er} mai 1914 en tant que *Regimentsadjutant* de la *Reitende Artilleriedivision Nr. 6* à Tarnopol, aujourd'hui Ternopil en Ukraine. C'est dans cette unité combattant sur le front russe qu'il sert au début de la Grande Guerre ; il y obtient sa promotion au grade d'*Oberleutnant* tout en étant récompensé de la médaille du mérite militaire (*Verdienstmedaille*) de bronze et d'argent, une décoration barrée de la devise « Signum Laudis » [1].

PREMIERS EXPLOITS SUR LE FRONT RUSSE

Le 15 juillet, 1915 Brumowski obtient son transfert dans l'aviation où il est affecté comme observateur à la *Fliegerkompagnie (Flik) 1*, une unité commandée par le *Hauptmann* Otto Jindra ; il y remplace l'*Oberleutnant* Cizinsky tué au combat le 7 juillet précédent. Sa première mission est accomplie le

[1] Signe de louange.

BLOCH 300 « PACIFIQUE » :

LE GÉANT MALHEUREUX



Les photos en vol du Bloch 300 sont très rares. Celle-ci montre l'avion durant ses essais initiaux à Villacoublay début 1936, sans immatriculation ni aucune marque visible. (coll. Ph. Ricco)

Première partie, par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard)

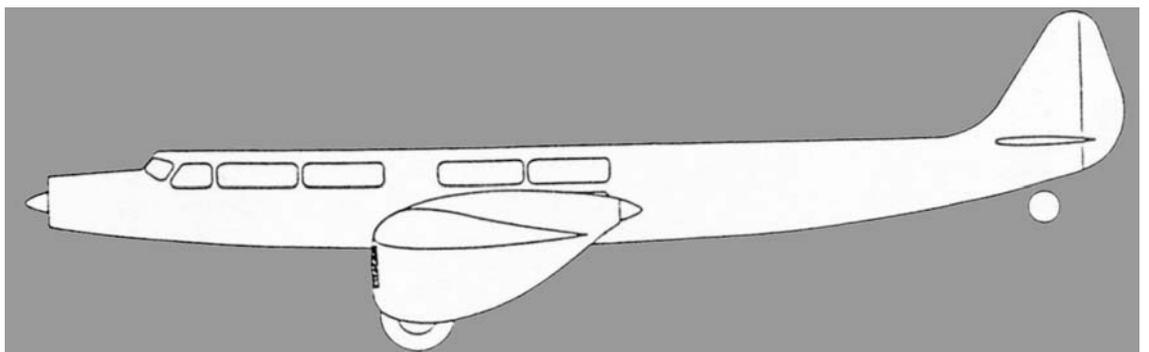
Avec son concurrent direct le Dewoitine 620, ce grand trimoteur qui ne resta qu'à l'état de prototype représente l'échec des avions de transport « trente places » réclamés par Air France en 1934. Alors que le Dewoitine était transformé dans l'espoir d'une meilleure carrière, le Bloch 300 fut oublié au fond d'un hangar, au point que la plupart des historiens semblent en avoir complètement perdu la trace. Certains même le crurent passé en Espagne, bien qu'il n'en fût rien. Sa courte carrière fut peu glorieuse, mais elle mérite néanmoins d'être racontée...

UN AVION « 30 PLACES »

Quatre ans après sa création, la société des avions Marcel Bloch connaissait un certain succès avec ses avions militaires tels que les Bloch 200 et 210. Une bonne partie de la philosophie de la firme ne consistait pas à rechercher les innovations techniques mais plutôt, en s'appuyant sur des techniques éprouvées, à créer des avions faciles à construire, répondant au mieux aux besoins des utilisateurs. S'appuyant sur ses premières créations, le bureau d'études (BE) s'efforça le plus souvent de proposer des appareils adaptés à l'outil industriel mis en place par la société. Ainsi, le BE proposa souvent des adaptations

d'appareils, d'éléments ou même d'études déjà réalisés. En particulier, la structure du bombardier Bloch 210, bien qu'ayant souffert de grosses lacunes en matière de moteurs (qui lui avait donné une assez mauvaise réputation à ses débuts), servit de base à divers modèles dérivés. L'étude aérodynamique de cet avion à aile basse, la fabrication des solides ailes dotées de deux nacelles moteurs pouvant recevoir un train d'atterrissage rétractable, constituaient une excellente base, étudiée et éprouvée, disponible et facile à adapter. C'est toutefois dans le domaine civil que Marcel Bloch exploita le plus directement cette philosophie d'optimisation industrielle.

Spécialiste des trimoteurs, Couzinet fut initialement retenu comme le meilleur projet avec son RC-120, pour finalement être écarté pour manque de moyens industriels. Il avait également proposé une variante RC-140 à moteurs propulsifs.



23 décembre 1966 – 14 juillet 2014 : MIRAGE F1, LE RÈGNE D'UNE LÉGENDE

Par Sébastien Guillemain



14 juillet 2014 : le Mirage F1 du Cdt Leprince immortalisé quelques secondes avant son touché des roues, équipé du bidon de 2200 litres qui a une garde au sol de seulement huit centimètres.

(toutes les photos : Sébastien Guillemain, sauf autre mention)

Issu du Mirage F2 qui a effectué son premier vol le 12 juin 1966, le Mirage F1 a été réalisé sur les fonds propres de la société Dassault. Le n° 01 accomplit son premier vol le 23 décembre 1966, entre les mains de René Bigand, depuis le terrain de Melun-Villaroche. Il est d'ailleurs le dernier prototype à faire de la sorte à partir de ce terrain. Malheureusement il est détruit lors de son 24^e vol, entraînant la mort de René Bigand le 19 mai 1967 à Arles. Malgré cet accident, l'armée de l'Air sélectionne le Mirage F1 comme avion de défense aérienne le 26 mai 1967, passant commande de trois avions de présérie en septembre suivant ; c'est donc le 20 mars 1969 que le n° 02 effectue son premier vol.

Quelques mois plus tard, le 11 décembre 1969, l'armée de l'Air passe commande de la première tranche. Le CEV réceptionne le n° 02 le 22 décembre 1969 afin de l'évaluer, puis l'appareil prend la direction du CEAM de Mont-de-Marsan. Le premier avion de série s'envole le 15 février 1973 avant de rejoindre le CEV alors que le n° 2 prend la direction de l'escadron de chasse 24/118 de Mont-de-Marsan le 25 mai, trois jours après sa prise en compte par l'armée de l'Air. Entre le 3 septembre et le mois de décembre 1973, l'escadron de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » est à Mont-de-Marsan pour se transformer sur les premiers avions de série disponibles. Le 1^{er} octobre, l'escadron réceptionne le n° 6 qui est son premier appareil en dotation. Le 20

41 ans plus tôt, au cours de l'après-midi du 23 décembre 1966, le décollage pour son premier vol du Mirage F1 n° 01 entre les mains de René Bigand, pilote d'essai de la maison Dassault.
(Dassault Aviation)



JUNKERS K 47 :

Troisième et dernière partie, par Lennart Andersson
(traduction de Christophe Cony et profils d'Arkadiusz Wróbel)



Belle vue en vol d'un Ju K 47 chinois lors d'un vol d'entraînement au début des années trente.
(coll. Marton Szigeti)

LE K 47 EN CHINE

La Chine allait finalement être le seul pays à utiliser le K 47 en opérations de guerre. Comme mentionné dans la première partie de cet article, le n/c 3357 avait été envoyé en octobre 1930 en Chine où il fut présenté au gouvernement central de Nankin par Johann Riszticz. Plusieurs types de chasseurs furent évalués à Nankin durant la période 1930 – 1931 : le Blackburn Lincock III, le Boeing 100D (qui s'écrasa et fut retourné au constructeur), le Boeing 218 et le Junkers K 47.

Ce démonstrateur K 47 fut acheté par le gouvernement central chinois, six autres exemplaires étant commandés à Junkers en mai 1931. Riszticz fut également engagé par le Bureau de l'aviation pour transformer les pilotes chinois sur K 47. Mais il fut congédié à peine dix jours plus tard, quand le n/c 3357 s'écrasa avec un pilote chinois aux commandes et lui-même en place arrière ! L'accident avait été causé par une défaillance du moteur. Le 600 ch Hornet se brisa à l'impact, mais personne ne fut blessé et le mécanicien-instructeur allemand Boehler réussit par la suite à réparer l'appareil. Expédiés

le 4 juin par bateau de Limhamn, où ils avaient été assemblés, les six nouveaux K 47 arrivèrent à Shanghai le 17 juillet. Le premier d'entre eux à être remonté fut testé en vol le 3 août.

À la grande colère du gouvernement central de Nankin, le gouvernement semi-indépendant de Canton (dans le sud de la Chine) commanda le 13 mai 1931 trois K 47 pour sa propre aviation. Ces machines étaient légèrement différentes des précédentes puisque leurs moteurs Hornet étaient dotés d'un compresseur. Les appareils cantonnais furent embarqués à Hambourg sur le cargo *SS R.C. Rickmers* le 4 juillet. Parvenus en Chine le 22 août, ils furent aussitôt confisqués par les autorités de Shanghai ainsi qu'un lot de munitions et 600 mitrailleuses... Le gouvernement de Nankin régla le prix des avions sans que le représentant de Junkers fasse la moindre objection à ce détournement en règle ! Selon toute vraisemblance, les dix K 47 chinois portaient les numéros-constructeur 3357 à 3360, 3364 et 3366 à 3370.

Une escadrille de chasse était en cours de formation, mais après que Riszticz eut irrémédiablement



Les Dessous de l'Histoire

L'Oste Rolfe à bord du Blériot XI.

(Adelaide Chronicle, 30 juillet 1910, coll. Westmorland)

N° 7 : HAROLD L'OSTE ROLFE, LE PIONNIER QUI N'AURAIT JAMAIS EXISTÉ !

Par Thierry Le Roy (cartes de l'auteur)

Début juillet 1910, la presse d'Adelaïde, sur la côte sud de l'Australie, annonce un spectacle jamais vu dans cette région du monde : une démonstration d'aviation par le pilote H. C. L'Oste Rolfe aux commandes d'un monoplan Blériot XI. Interrogé par les journalistes quelques jours avant le meeting, celui-ci rapporte s'être entraîné au pilotage à Melbourne, durant le printemps, et précise que l'avion appartient à monsieur Adamson, également propriétaire d'un biplan Wright.

Or, selon *A Flying Life : John Duigan and the first Australian aeroplane* [1], l'un des derniers livres publiés en Australie sur les débuts de l'aviation dans ce pays, l'aviateur L'Oste Rolfe n'aurait jamais existé ! Pour son auteur, ce nom ne serait qu'un « exotique pseudonyme » adopté par Ralph Banks, un autre pionnier, que ses échecs précédents à Melbourne aux commandes du Wright d'Adamson auraient amené à se cacher derrière une fausse identité pour ne pas rebuter le public. Et cette idée a été adoptée par les historiens et musées de l'aviation australiens que nous avons pu contacter. Il est vrai qu'en 1910, un journaliste d'Adelaïde précisait qu'il s'agissait effectivement de l'équipe qui avait déjà échoué à Melbourne quelques semaines plus tôt [2].

[1] *A Flying Life : John Duigan and the first Australian aeroplane*, par David Crotty, Museum Victoria 2010, p. 40.

[2] Dans *The Advertiser* du 19 juillet 1910, le journaliste parle de « Rolfe Banks » ce qui a favorisé la confusion.

Pourtant, Harold Charles L'Oste Rolfe a bel et bien vécu. Et sa famille, toujours installée en Australie, s'étonne du manque d'intérêt à son égard. Je remercie ici M. Westmorland, son petit-neveu, pour son aide précieuse.

Harold Rolfe est le quatrième des onze enfants, mais premier fils, de William Edward L'Oste Rolfe (un fabricant de feutre) et de Mary Ann Ellen Collyer son épouse. Il est né le 5 avril 1882 au 13 de la *Campbell Street* dans le quartier industriel de Bow, à l'est de Londres. Cependant, la mention « *Sqr.* » (*squire*, écuyer) adjointe plusieurs fois à son nom dans la presse de 1910, laisse penser à une famille de la *Gentry*, la classe des propriétaires plutôt fortunée. Après des études de commerce en Angleterre, il part pour la Nouvelle-Zélande où il débute une activité de courtier et de commissaire priseur à Wai-pawa, une petite ville située à 200 km environ au nord-est de Wellington. Mais, parallèlement, il est intéressé par la technique et dépose en 1905 un

brevet d'invention pour un type de pneumatiques pour automobiles.

Il ne paraît pourtant ne pas être resté bien longtemps à cet endroit, puisque le 5 septembre 1906 il épouse Kathleen Gordon-Holmes, la fille d'un élève, à l'église anglicane Saint Mark de Rakaia, près de Christchurch, sur l'Île du Sud. Et dès 1907, le couple s'installe en Australie, à Malvern tout près de Melbourne dans l'état de Victoria. C'est là que naît leur premier enfant, Louise Mary, le 5 mars 1908. Il est à noter qu'à cette époque, les parents et au moins un des frères du jeune homme sont également installés en Australie, ce qui est peut-être la raison de son déménagement.

LE PIONNIER

En 1909, toujours inventif, il dépose deux nouveaux brevets pour un système de clôture et de poteaux métalliques destinés à l'élevage. Mais surtout, il en-