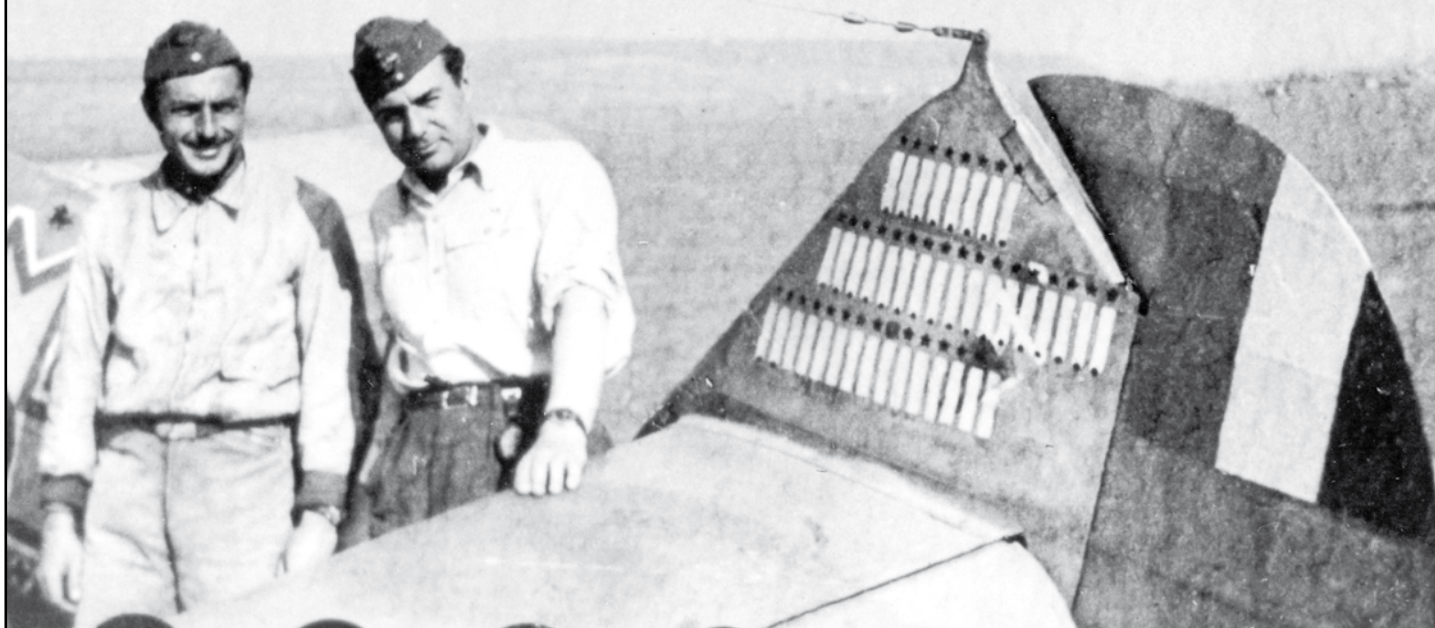


Front de l'Est, 1944 : le *Cpt. av. rez.* Constantin Cantacuzino, à droite, et le *Slt. mec.* Marin Bâcă sourient au photographe devant l'impressionnant tableau de chasse arboré par le Bf 109 G-2 WNr. 10350 du prince. On peut identifier le type de ce « Gustav » à l'attache du fil d'antenne de la radio FuG VIIa sur le cadre n° 5 du fuselage, au dessus de la croix roumaine (le fil d'antenne des variantes ultérieures G-4 et G-6, équipées d'une radio FuG 16Z, est relié au cadre n° 7 à l'arrière du fuselage). Ce cliché a probablement été pris le 5 mai, date à laquelle « Bâzu » – qui revient en opérations après plus de 6 mois d'absence – revendique sa 40^e victoire : un Airacobra abattu à Liteni. Les 27 premières barres, surlignées d'un point rouge, symbolisent des succès confirmés ; les 13 autres sont des succès probables ou en cours d'homologation.
(toutes les photos : coll. Dan Antoniu, Răzvan Bujor et Dénes Bernád, sauf autre mention)



CONSTANTIN « BÂZU » CANTACUZINO

Le prince des as roumains

Première partie, par Dénes Bernád

(traduit de l'anglais par Michel Ledet ; profils de Thierry Dekker et Andrei Yourgenson)

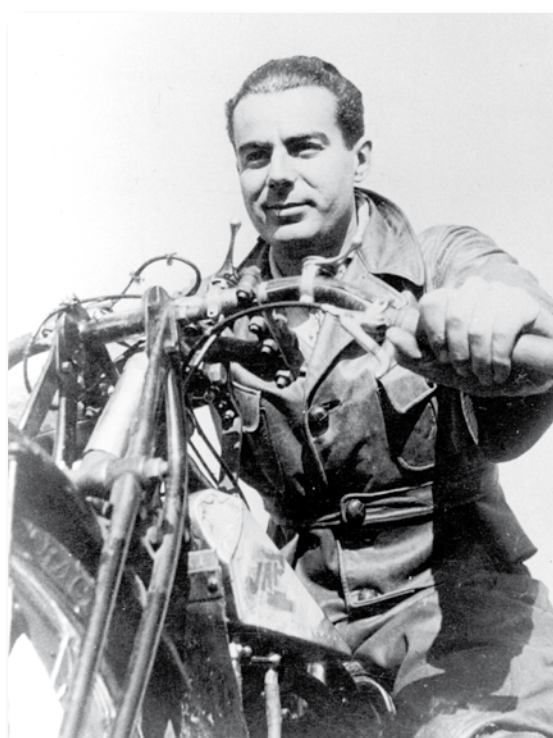
Si l'on essaie de savoir quel pilote roumain – civil ou militaire – eut le plus de succès, fut le plus talentueux ou encore le plus doué, on choisit inévitablement le prince Constantin M. Cantacuzino. C'est l'histoire de cet homme extraordinaire que nous rapporte Dénes Bernád.

UN PLAYBOY CHARISMATIQUE ET AVENTUREUX

Né à Bucarest le 23 novembre 1905 [1] dans une riche famille noble, le prince Cantacuzino montre dès son plus jeune âge d'excellentes dispositions pour le sport... Et pas seulement pour l'équitation généralement réservée aux membres de sa classe. Il excelle rapidement dans plusieurs disciplines et remporte plusieurs trophées nationaux et internationaux. Effectuant à partir du 1^{er} novembre 1923 son service militaire, comme simple soldat, au 1^{er} régiment d'artillerie antiaérienne, « Bâzu » [2] est promu sous-lieutenant de réserve le 1^{er} février 1925 et se marie trois ans plus tard avec Mlle Georgeta Diamandi. Excellent pilote de moto, le prince participe aussi à diverses compétitions automobiles sur route au cours desquelles il établit en 1930 un record de vitesse sur le trajet Bucarest – Paris, reliant les deux capitales européennes en 44 heures !

[1] Et non le 1^{er} ou le 11 novembre, comme on l'affirme souvent à tort.

[2] Bourdonnement, vrombissement comme le surnomme sa mère, un surnom qu'il conservera toute sa vie.



Sportif renommé dont les talents s'exercent dans de nombreux domaines, puisqu'il remportera même le championnat de Roumanie de tennis, Cantacuzino, que l'on voit ici sur sa moto de course JAP, participe régulièrement à des compétitions de deux-roues ; il devient champion des Balkans en 1934 et reçoit cette année-là la médaille d'honneur de l'union des fédérations sportives roumaines...

HASTA SIEMPRE MIRAGE !

Par Sergio Bellomo



L'IAI *Finger* C-408 (n/c S-09). Construit comme un *Nesher* en 1972, cet avion a été livré à l'Argentine sous le nom de *Dagger* en janvier 1979. Modifié en *Finger* en 1982, il a été modernisé en *Finger IIIB* courant 1987. On peut constater que certains marquages appliqués sous forme d'auto-collants n'ont pas résisté aux impressionnants passages à basse altitude effectués lors de la cérémonie d'adieu ! (toutes les photos : Sergio Bellomo)

Le dimanche 29 novembre 2015, la *Fuerza Aérea Argentina* (FAA) a officiellement dit adieu à ses derniers Mirage sur la base aérienne de Tandil, à environ 300 km au sud de Buenos Aires. Cet événement a donné lieu à une émouvante cérémonie qui a réuni les derniers « deltas » en état de vol, les pilotes et mécaniciens en activité ou retraités ainsi qu'un nombre impressionnant de passionnés et de curieux (près de 250 000 selon la presse !) qui n'auraient voulu pour rien au monde rater ce moment historique... Il est vrai que le Mirage, avec sa silhouette caractéristique, restera à jamais dans la mémoire de tous les Argentins.

Quarante-trois ans après avoir réceptionné son premier Mirage III, et après plus de 131 000 heures de vol, le Mirage a fait son dernier vol, entrant ainsi dans la légende. Grâce à l'incroyable travail des mécaniciens (« Los Magos ») du *Grupo Técnico 6* et de l'*Area Material Rio Cuarto*, nous avons pu voir en vol cinq avions de différentes variantes utilisés par la *VIª Brigada Aérea* : un Mirage IIIDA, un Mirage IIIEA, un IAI *Dagger T*, un Mirage 5P *Mara* et un IAI *Finger*, tous arborant une décoration spéciale.

Le biplace Mirage IIIDA n° I-002 a été l'un des tous premiers à gagner l'Argentine le 5 février 1973. Peint aux couleurs nationales bleu azur et blanc, il a

Gros plan sur le nez du C-408. Cet avion a participé en 1982 à la guerre des Malouines durant laquelle il a endommagé quatre bâtiments de la Royal Navy ; c'était à l'époque un *Dagger A*.





Le Mirage M.IIIEA n° 1-011 (n/c 9F/9D), livré à l'Argentine en juillet 1973, a servi avec la *VIII^e Brigada Aérea* basée à Mariano Moreno jusqu'en mars 1988, date à laquelle il a été transféré à la *VI^e Brigada Aérea* de Tandil. Ce cliché montre qu'il porte encore la décoration – réactualisée bien sûr – qu'il avait reçue il y a trois ans à l'occasion des 40 ans d'activité du Mirage en Argentine.



Alignement de quatre des cinq Mirage présentés le 29 novembre dernier à Tandil. Derrière le n° C-408 camouflé qui arbore fièrement ses quatre revendications britanniques, le biplace en livrée gris-bleu clair « basse visibilité » est le *Dagger T* n° C-426 (n/c B-05) livré par Israël en juillet 1979.

eu l'honneur d'être le dernier à atterrir, après avoir effectué plusieurs passages en solitaire sur la plateforme de la 6^e brigade aérienne. Le *Mara* n° C-630 a été peint pour l'occasion avec un camouflage similaire à celui qu'il portait en arrivant du Pérou en juin 1982, tandis que le *Finger* n° C-408 a reçu une livrée rappelant celle des monoplaces *Dagger A* qui ont participé à la guerre des Malouines. Ces deux appareils, en compagnie du biplace *Dagger T* n° C-426 et du Mirage IIIIEA n° I-011, ont effectué un vol de démonstration spectaculaire, qui comprenait des passages en formation à basse altitude, haute et basse vitesse au dessus de la piste ou surgissant de derrière les arbres, des tonneaux, des figures en croix et des montées verticales spectaculaires avec postcombustion.



PREMIERS COMBATS

Par Andrew Thomas (traduit de l'anglais par Michel Ledet ; profils de Thierry Dekker)



Lorsque l'Italie déclare la guerre à la Grande-Bretagne, le 10 juin 1940, la Royal Air Force en Égypte n'aligne que trois *Squadron* de chasse, les No 33, 80 et 112 Sqn, tous équipés du biplan Gloster Gladiator dépassé. Le No 80 Sqn et ses 22 Gladiator Mk.I sont basés à Amiriya, au sud-ouest du grand port d'Alexandrie, sous le commandement du *Squadron Leader* (Sqn/Ldr) R.C. Jonas. L'unité est entrée en action en Palestine, avant la guerre, dans des opérations de police ; parmi ses pilotes figurent douze futurs as dont l'un sera au sommet des chasseurs du Commonwealth durant la guerre. Il s'agit du commandant du *Flight B*, le *Flight Lieutenant* (F/Lt) Marmaduke Pattle, plus connu sous le diminutif de « Pat ». Le *Flying Officer* (F/O) Ernest « Dixie »

Dean, alors pilote au No 33 Sqn mais qui a servi avec Pattle, dira de lui : « Pattle était un Sud-Africain calme et agréable et quel pilote, à la tête de la patrouille acrobatique avec John Lapsley, Peter Wykeham-Barnes et « Trader » Horne. Après avoir fait mouvement sur notre terrain de campagne, à quelque 15 km d'Alexandrie, nous avons commencé à nous entraîner au tir au sol et en l'air. Une fois de plus, « Pat » Pattle montra sa supériorité en faisant mouche à de nombreuses reprises et plus que tout autre pilote de l'escadron. »

Paul Newman dans un film hollywoodien ? Non, le Sqn/Ldr Patrick Dunn dans le cockpit de son Gladiator Mk.I K8009 « AP-Y », photographié à Gerawla quelques jours après l'opération qu'il a planifiée et menée le 8 août 1940. Le chasseur porte un fanion de commandant d'escadron vissé sous la vitre arrière.

(coll. Air Marshal sir Patrick Dunn)



DANS LE DÉSERT



Le No 80 Sqn entre pour la première en action le 4 juillet 1940 quand le P/O Arthur Weller attaque une formation de bombardiers italiens. Ce pilote sera tué sur accident au No 274 Sqn le 13 décembre 1941 après avoir remporté 3 victoires sûres et 2 probables.
(coll. Peter Holloway)



DES DÉBUTS DIFFICILES

C'est Pattle qui décolle le premier sur alerte le 12 juin 1940, avec deux autres Gladiator, pour intercepter un avion non identifié ; il ne s'agit toutefois que d'un bimoteur de transport de passagers égyptien. Quatre jours plus tard, c'est au tour du *Flight A* de prendre l'air contre un avion ennemi mais les biplans ne le trouvent pas. Le No 33 Sqn a envoyé un détachement sur la frontière égyptienne, en direction de Sidi Barani, afin de couvrir les positions amies. Les Gladiator sont accompagnés par un unique Hawker Hurricane du No 80 Sqn, piloté par le F/O Peter Wykeham-Barnes qui abat une paire

de FIAT CR.42 le 19 juin, quelques jours avant de rejoindre son unité. Le No 80 Sqn perçoit ensuite quelques Hurricane, formant un *Flight* distinct ainsi qu'une paire de Morane-Saulnier MS 406 qui étaient en route vers la Syrie au moment de la capitulation de la France ; ils sont alors pilotés par des pilotes français libres.

Le *Squadron* entre en action le 4 juillet quand une section du *Flight B* composée du F/O Greg Graham, dont la petite taille lui vaut le surnom de « Shorty », et du *Pilot Officer* (P/O) « Sam » Weller » décolle sur alerte dans l'après-midi pour intercepter dix trimoteurs Savoia S.79 du 34° Gruppo B.T. venus de

Le Gladiator piloté par le F/O « Shorty » Graham le 8 août 1940 est le K8008 qui sert au No 80 Sqn depuis mai 1938 ; sur ce cliché pris à cette époque, il arbore l'insigne à la cloche (*Bell*) adoptée en souvenir de son commandant lors de la Première Guerre mondiale, le Major Bell ! Il sera codé OD après la crise de Munich, puis GK lorsque les codes des *Squadron* seront changés en avril 1939 et enfin YK après l'entrée en guerre...
(coll. G. Gray)





Cette photo d'origine allemande du Bloch MB 134 est datée du 17 juin 1940. Les précieux moteurs 14 N sont maladroïtement recouverts d'une bâche de protection qui ne les sauvera pas. On distingue bien la longue verrière quadriplace.

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

BLOCH 134 « L'AVION-LÉVRIER »

Par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard)

Marcel Dassault ayant fait détruire tous les documents techniques qui évoquaient son nom d'avant guerre, Marcel Bloch, la reconstitution de l'histoire de ses avions est devenue très épineuse. Certains appareils à la carrière discrète semblent avoir quasiment disparu des archives. Le Bloch 134 a laissé quelques traces, notamment des descriptions et des notices, mais il a pratiquement sombré dans l'oubli. Pourtant, son existence joua curieusement un rôle déterminant dans la carrière de son patron !

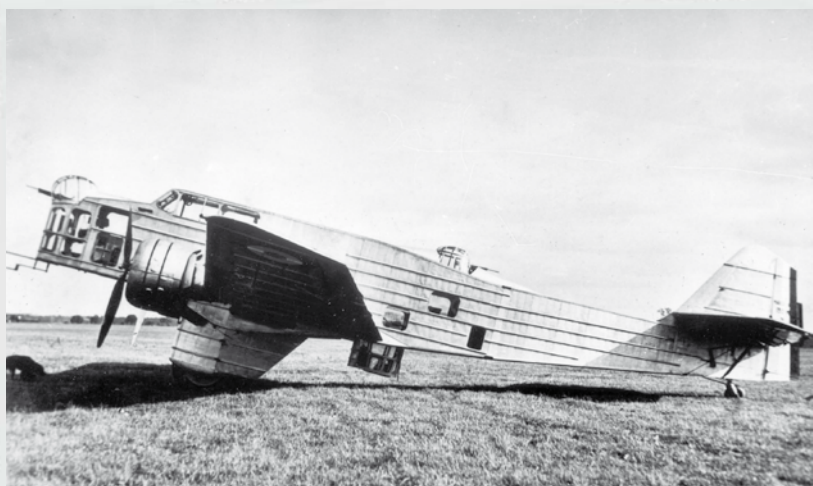
LES ERREMENTS DU BOMBARDEMENT FRANÇAIS

Le Bloch MB 130A, conçu pour répondre au programme BCR, était le premier membre de la famille. Vu ici dans sa configuration initiale, il est l'exemple même de ce que Déplante qualifiait d'« avion hérisson ».

La doctrine de la maîtrise de l'air, proposée dans les années 1920 par le général italien Giulio Douhet, inspira largement le développement des bombardiers français durant la décennie suivante. La défense tous azimuts des bombardiers, arme de frappe massive, aboutit à une génération d'avions à l'architecture

« médiévale », digne des forteresses à la Vauban, avec leurs grandes murailles dominées par des tours de guet, avec des meurtrières, des créneaux et des mâchicoulis... Ainsi, l'industrie aéronautique française donna naissance à une génération de bombardiers lents et lourdement défendus tels que les Amiot 143, Bloch 130, 200 et 210, Breguet 460, Farman 221, 222 et 223, LeO 206 et 208, Potez 540, etc. Pourtant l'apparition en Allemagne de bombardiers rapides, surclassant les chasseurs contemporains, tel que le Dornier 17, montrait une autre voie. Mais on ne balaya pas une philosophie comme celle-là d'un simple revers de main. Les projets lancés en urgence pour renouveler cette flotte devant la menace grandissante de guerre avec l'Allemagne conservaient les principes d'autodéfense prêchés par Douhet.

Le MB 130 conçu sous la direction de l'ingénieur Roussel subit de nombreuses transformations au cours de sa carrière, mais il apparut assez tôt au constructeur qu'il ne donnerait jamais pleine satisfaction sous sa forme initiale. Le directeur de bureau d'étude Henri Déplante engagea alors une importante refonte du dessin en arrondissant les angles saillants, donnant ainsi naissance au MB 131 qui vola pour la première fois le 12 août 1936 et fut commandé en série par l'Armée de l'Air. Mais ce n'était là qu'une première étape. Les moteurs Gnome &



GAO 548

1940



Le Sgt Meurer, à gauche, et le
S/C Tramois devant un Potez
63.11 au Luc vers la fin mai
1940.

(coll. Comas, origine Tramois)

DE L'ALSACE À L'ITALIE

Deuxième partie, par Matthieu Comas (profils de Yann Le Gal)

Séparé entre Épinal et Strasbourg, le GAO 548 entame sa transformation sur Potez 63.11 dès janvier 1940. Au mois de mai, il n'aura le temps que d'être bombardé avant de rejoindre la zone Sud pour s'y préparer aux combats contre l'Italie. Fin prêt, il ne mènera que quelques missions face à celle-ci...





Le Sgt Eugène Gilbert aux commandes de son chasseur Morane-Saulnier type N baptisé *Le Vengeur* le 17 juin 1915, le jour de sa dernière victoire aérienne.

(coll. Christophe Cony)

IL Y A CENT ANS : EUGÈNE GILBERT, « LE VENGEUR »

Par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony et Benoit Henriot

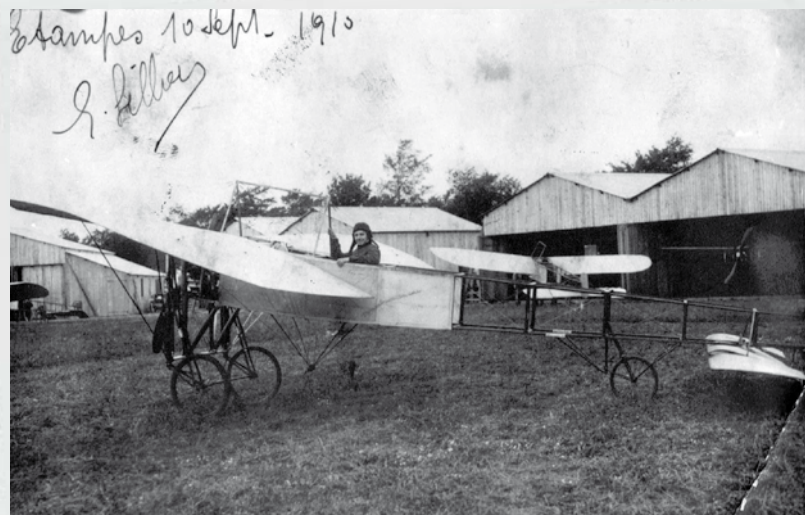
UN ENFANT D'Auvergne

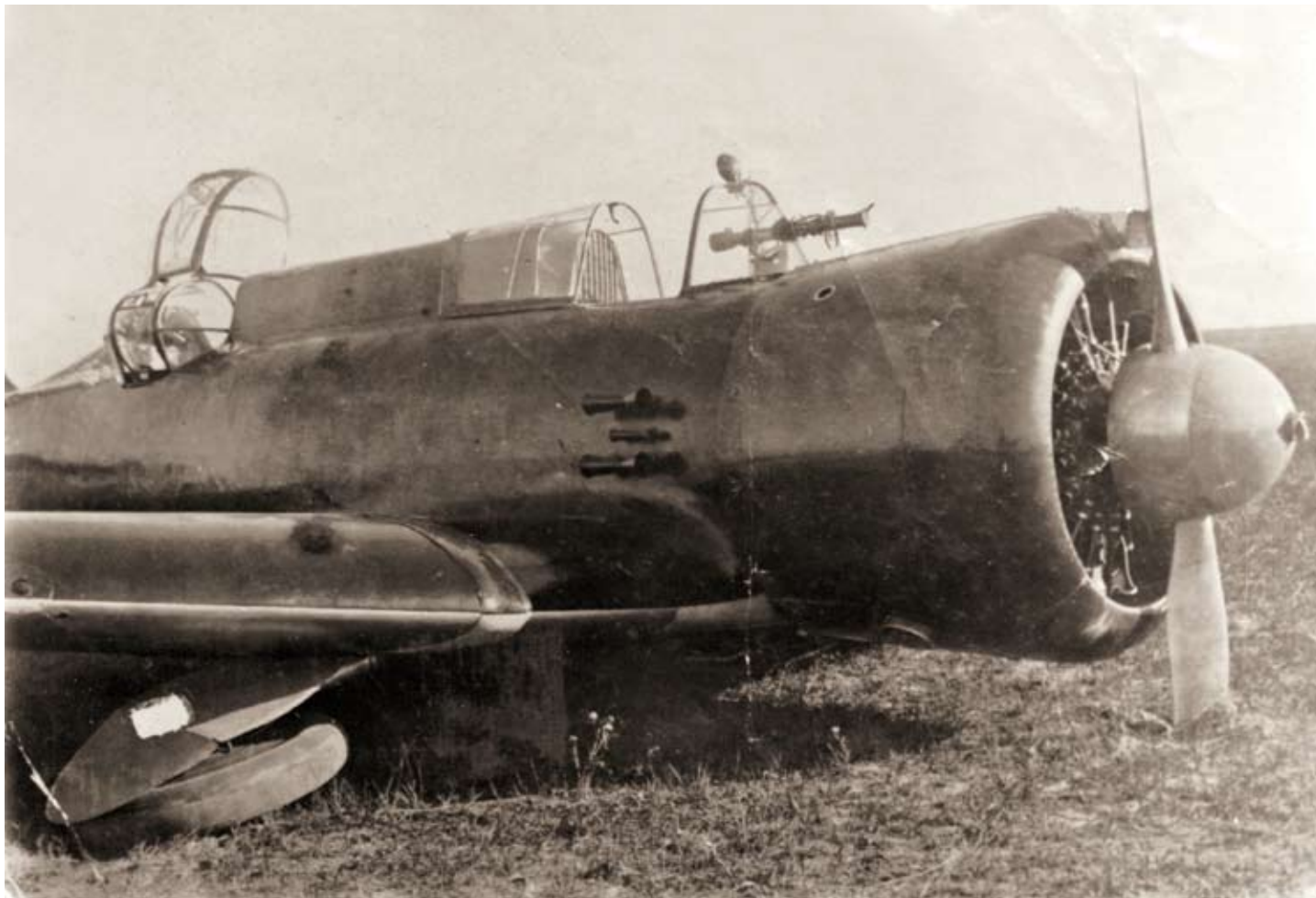
Le 19 juillet 1889 naît un enfant de parents inconnus, que la sage-femme venue le déclarer à la mairie de Riom fait inscrire sous les prénoms d'Adrien Eugène Amable. Le petit garçon n'est pas pour

autant orphelin, ni démuné : il est élevé par sa mère biologique, la fille d'un entrepreneur de travaux publics nommée Françoise Henriette Céline Gilbert, qui va reconnaître son fils le 16 avril 1896 puis se marier avec M. Braille, lequel deviendra son père adoptif. Eugène – son prénom usuel – passe son enfance à Vichy, où il étudie à l'école Carnot, puis à Brioude où il va au collège. D'un tempérament sportif, il participe à de nombreuses courses cyclistes régionales mais se passionne très vite pour les sports mécaniques. À 12 ans, il fait le trajet Brioude – Vichy, soit 125 km, sur un tricycle à pétrole de 2 HP $\frac{1}{4}$; deux ans plus tard, toujours seul, il refait le même trajet en sens inverse sur une voiturette Clément ! En 1905, à 16 ans, Eugène quitte le collège pour entrer comme apprenti mécanicien dans un grand garage de Clermont-Ferrand. Le jeune mécano va effectuer d'innombrables randonnées au volant de toutes sortes de voitures dans le Massif-Central... Et vivre une aventure avec une jeune fille de trois ans sa cadette, Mlle Marie Bernardin, fille d'un serrurier. Celle-ci donne naissance à une petite fille le 4 décembre 1908, déclarée née de parents inconnus à l'état-civil. Sans doute poussés par leurs familles respectives, Eugène et Marie finissent par reconnaître leur enfant en se mariant le 1^{er} février 1909.

Gilbert photographié à Étampes début septembre 1910, alors qu'il apprend à piloter sur un Blériot XI.

(coll. J.-B. Ledys)





Déjà dépassés au commencement de l'opération « Barbarossa », les Neman R-10 vont subir des pertes terribles face aux chasseurs des forces de l'Axe. Ce R-10 du 23 ChAP (?) a été abattu le 2 mars 1942 près de Margaritovka, sur la côte est de la Mer d'Azov, par le Stfw Cvitan Galic de la 15.(kroat)/JG 52. Le futur grand as croate vient de remporter la première de ses 38 victoires confirmées...

(coll. Boris Ciglic)

L'AVION DE RECONNAISSANCE NEMAN R-10

Première partie, par Mikhail Maslov (traduction de Michel Ledet et profils couleurs d'Andrei Yourgenson)

AU COMMENCEMENT ÉTAIT LE KHARKOV KHA1-1

L'histoire du futur avion de combat soviétique Neman R-10 débute au début des années trente. Il s'agit, au

tout début, de l'avion monoplan de transport de passagers KHA1-1. L'appareil est conçu et construit par l'Institut aéronautique de Kharkov (KHA1) sous la direction du chef du département aéronautique, Iosif Grigorievitch Neman. À cette époque, Neman n'est âgé que d'une trentaine d'années et il est donc faci-



Premier exemplaire de série du Kharkov KHA1-1, le n° 44302 est immatriculé СССР-П1351 le 17 mai 1935 pour le compte de la compagnie Aeroflot.