Courrier **des lecteurs**

Le quadriplace de sport polonais RWD-9 SP-DRA *Slask* à Orly le 8 septembre 1934, lors du 4e Challenge International des Avions de Tourisme.
(coll. Jean Masse)

Caudron Rafale

« La photo parue en page 70 d'AVIONS n° 218 a été prise à Orly le 8 septembre 1934, à l'occasion du 4e Challenge International des Avions de Tourisme. Derrière le Caudron Rafale F-AMVA, qui ne participait pas à l'épreuve, on reconnaît dans l'ordre : le Klemm 36 D-IBAV de Fritz Morzik ; le BFW-108A D-IMUT de Théo Osterkamp, qui se classera 5e ; les PZL-26 SP-PZP de Wlodakiewicz, SP-PZD de Balcer et SP-PZM de Giedgowd ; deux RWD-9, celui de Florianowicz (SP-DRA) et un autre (SP-DR?).

Les RWD-9 (sept appareils engagés, dont un sous couleurs tchécoslovaques) ont été la révélation de ce challenge en plaçant quatre avions dans les huit premiers et en remportant les deux premières places (1er : Bajan et Pokrszwka sur le RWD-9 SP-DRD *Jan Sniadecki*, 2e : Plonczynski et Zientek sur le SP-DRC *Bebewuer* « LOT »).

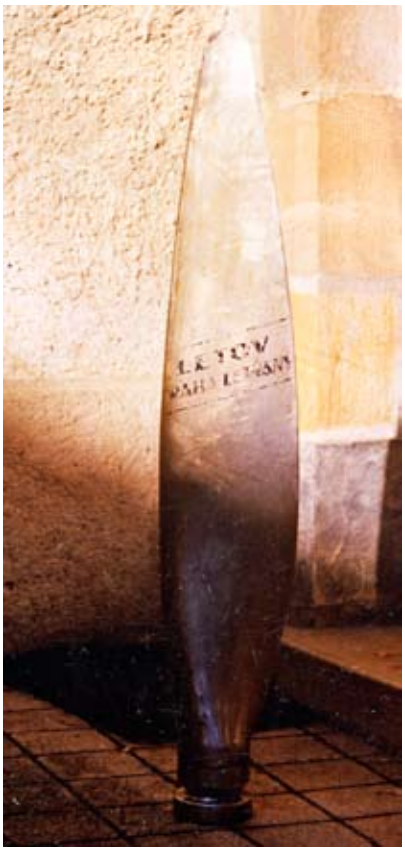
Je vous adresse une photo du RWD-9 SP-DRA *Slask* à Orly, devant les hangars Freyssinet, au moment de son départ en direction de Bordeaux. Cet avion est le seul participant du Challenge dont il subsiste, de nos jours encore, quelques éléments. Acheté après la course par le gouvernement espagnol, il reçut l'immatriculation EM-W-46. Au début de la Guerre Civile espagnole, il fut recouvert d'un camouflage ocre avec des taches gris-vert, sauf sur ses surfaces inférieures qui restèrent dans leurs couleurs d'origine (ailes blanches, fuselage rouge). Le 31 octobre 1936, il s'écrasa dans une vigne, en France, près de Gaja-et-Villedieu. Les photos que je vous adresse montrent son gouvernail revêtu du drapeau de la République espagnole et une pale de son hélice, de marque Letov.

Un autre participant du Challenge, le RWD-9 SP-DRE *Podoficer I*, a été acheté en 1934 par le gouvernement français. Immatriculé F-AKHE, il a été évalué par le CEMA. »

Jean Masse

AVIONS : un grand merci pour ces éléments supplémentaires qui éclairent les auteurs sur certaines photographies demeurées hermétiques quant à la date ou au lieu !

Les restes du même appareil de nos jours. Acheté par l'Espagne républicaine, il s'est écrasé en France le 31 octobre 1936.
(coll. Jean Masse)



Les pertes des Me 262

« Après la lecture de l'ouvrage, des plus intéressants, concernant les pertes des Me 262 par Philippe Saintes et, si cela peut intéresser auteur et lecteurs, je vous adresse le relevé des revendications relatives au 4th *Fighter Group*.

4th Fighter Group

18/11/1944
334th FS
-Maj Howard Hively (P-51D 44-15347 « QP-J ») : 1 au sol
-Maj Robert A. Ackerly : 1 au sol
-F/O Charles W. Harre : 2 au sol
-Lt Carl F. Brown (P-51D 44-63583 « QP-Y ») : 2 au sol
-Lt Carl G. Payne (P-51D 44-72381 « QP-J ») : 1 au sol
335th FS
-Lt Wilbur Eaton (P-51B 43-6897 « WD-U ») : 1 au sol
-Lt John Kolbe : 1 au sol
-Capt William C. Anderson : 1 au sol
-Capt John C. Fitch (P-51D 44-15351 « WD-? » : 1/2 en combat aérien, à 12h45 au sud de Leipheim, avec Cramer
-Lt John N. Cramer : 1/2 avec Fitch
336th FS
-Lt Francis Grove (P-51D 44-15375 « VF-T ») : 1 au sol
-Lt Daniel Pierini (P-51D 44-14277 « VF-H ») : 1 au sol

16/01/1945
334th FS
-Lt Carl F. Brown (P-51D 44-63583 « QP-Y ») : 1/2 au sol,

LES « AIGLES SAUVAGES »
DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Quatrième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

Un *Shôtaï* de Ki.43-I en vol dans les premières semaines de la guerre du Pacifique. L'absence d'insigne de queue sur le premier et la surexposition des deux autres interdisent toute identification précise de l'unité d'appartenance. (coll. *Kôkû-Asahi*)

DÉCEMBRE 1941 : MALAISIE ET INDES NÉERLANDAISES

Sur le front malais, bien que le Ki.27 fît bonne figure face à une Royal Air Force mal équipée et mal organisée, ce furent les 59e et 64e *Sentaï*, grâce à leurs Ki.43-I Hayabusa, qui se taillèrent les plus larges succès contre les Hawker Hurricane et autres Brewster Buffalo mis en œuvre par la RAF et la ML-KNIL [1]. Le Ki.43, qui allait devenir « Oscar » dans la nomenclature alliée, fut souvent pris à cette époque pour le Zéro de la Marine que les aviateurs alliés croyaient voir partout. Pour les Ki.27 des 1er, 11e et 77e *Sentaï*, les opérations débutèrent avant le déclenchement officiel des hostilités par de nombreuses patrouilles de couverture au-dessus des transports de troupes dont la destination était la péninsule malaise. La première victoire aérienne de la guerre du Pacifique fut même enregistrée le 7 décembre 1941 (le 6 à l'heure occidentale) quand le Lt Toshiro Mizotani et le Sgt Haruo Sato du 1er *Sentaï* abattirent un hydravion PBY Catalina du No 205 Sqn de la RAF. Les premières pertes, trois Hayabusa du 64e *Sentaï* et leurs pilotes, furent elles aussi enregistrées le 7 décembre du fait d'une météo défavorable.

Le 8 décembre 1941 – le 7 à l'heure occidentale – , jour de la déclaration de guerre, le 64e *Sentaï* assura une escorte de bombardiers sur la péninsule malaise qui vit le Cne Tadao Takayama et les Lt Yohei Hinoki

[1] Aviation royale des Indes néerlandaises.

LE GRUMMAN F6F HELLCAT
DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE :
1944 L'ANNÉE DÉCISIVE

Le porte-avions *KasaanBay* et ses Hellcat vus de son homologue le *Tulagi*, en route vers les côtes provençales.

HELLCAT SUR LA FRANCE

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Si le théâtre d'opérations dans le Pacifique absorbe et mobilise le plus grand nombre de Hellcat, l'opération « Dragoon », le débarquement allié dans le sud de la France, va permettre la mise en œuvre de deux *squadrons* équipés de cet appareil. Ces deux unités seront les seuls escadrons de Hellcat de l'U.S. Navy à opérer en Europe. Comme nous allons le voir, leur existence sera aussi brève que leur participation aux combats. Leur petit nombre et la disponibilité des archives permettent cependant de détailler leur action durant ces treize jours passés au-dessus du sud de notre pays !

Nécessité des porte-avions

Quand le commandement allié prépare le débarquement en Provence, le problème de l'éloignement des bases aériennes doit être résolu très rapidement. En effet, les terrains d'aviation les plus proches du futur théâtre d'opérations sont situés en Corse, ce qui ne favorise guère des interventions aériennes rapides et très fréquentes, à la demande des armées juste débarquées. L'aviation embarquée semble alors le seul moyen de régler le problème. Si la Royal Navy peut gérer assez correctement la situation (comme nous le verrons par la suite dans la partie consacrée aux Hellcat de la Fleet Air Arm), l'U.S. Navy, fortement sollicitée dans le Pacifique, ne dispose que de moyens relativement modestes. Fort heureusement, la marine italienne étant hors course, aucune force navale ennemie importante n'est présente en Méditerranée ; les Alliés vont donc rassembler une flotte de porte-avions d'escorte qui permettront de mettre en œuvre plus de deux cents appareils embarqués en soutien des forces terrestres. Les porte-avions vont constituer la *Task Force* 88, placée sous le commandement du contre-amiral (CA) Thomas Troubridge de la Royal Navy, composée des *Task Groups* 88.1 et 88.2. Cinq porte-avions d'escorte britanniques constituent le noyau du TG 88.1 (avec deux croiseurs légers antiaériens et sept destroyers) tandis que le TG 88.2 comprend deux porte-avions d'escorte britanniques et deux autres de l'U.S. Navy, les USS *Tulagi* (navire-amiral) et *KasaanBay* ; ce second groupe est commandé par le CA Calvin Thornton Durgin, un aviateur et expert en combat aérien qui commandait le porte-avions USS *Ranger* lors de l'opération « Torch » en novembre 1942. Notons que la TF 88 est placée sous la tutelle du commandant du 12th *Tactical Air Command* en ce qui concerne les opérations aériennes.

Après le débarquement, il est prévu que les porte-avions se tiennent à une distance variant de 30 à 60 km de la côte en journée, s'éloignant jusqu'à 130 km la nuit venue.

Deux *squadrons* récents sur Hellcat !

C'est en effet tout ce que l'U.S. Navy met en ligne sur ses deux petits porte-avions pour les opérations sur la Provence. Il s'agit des VF-74 (*KasaanBay*) et VOF-1 (*Tulagi*), deux formations de création récente comme la plupart des unités de chasse de l'U.S.

Le CA Calvin T. Durgin sur l'USS *Tulagi* durant l'été 1944. Aviateur de formation et ancien commandant du porte-avions USS *Ranger*, il connait parfaitement les problèmes des pilotes. (Toutes les photos : NARA, sauf autre mention)

Cette photo couleur, publiée dans un magazine d'époque, a été prise sur le *Tulagi* le 15 août 1944, premier jour de l'opération « Dragoon ». Le Hellcat « 5 blanc » du VOF-1 est descendu dans le hangar tandis que des personnels placent le « 11 blanc » sur le pont d'envol. On remarque les deux bandes blanches peintes sous les volets de certains appareils et dont la signification demeure inconnue. (NAN)

GILBERT SARDIER, le plus jeune chef d'escadrille de France

Seconde et dernière partie, par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony (profils de l'auteur)

Le S/Lt Gilbert Sardier posant en mai 1918 devant son Spad XIII codé 8 à la Spa 77. Le capot, le plan fixe de dérive et les empennages horizontaux de l'appareil sont peints en blanc.
(coll. Greg VanWyngarden)

Si Maurice Boyau va dès lors se spécialiser dans le sport qu'est l'attaque des ballons et faire régulièrement augmenter son score, ce n'est pas le cas de Gilbert – nommé adjudant le 25 juin – qui multiplie les patrouilles durant l'année 1917 sans trop rencontrer d'adversaire. Le 8 août, en patrouille sur Dieuze, il poursuit ainsi deux biplaces ennemis sans pouvoir les rejoindre. Le 19 août, apercevant un groupe de trois avions bien trop hauts pour lui, il patiente plus d'une heure en espérant qu'ils engagent la lutte, mais en vain... Le lendemain, encore un combat sans résultat : son Spad VII à moteur 150 HP est désormais dépassé par la nouvelle génération d'appareils allemands, comme le Rumpler C.IV dont le plafond pratique dépasse 6000 m !

Les Spad VII de l'escadrille 77 portent tous le symbole de la croix de Jérusalem ainsi qu'un numéro tactique. Le « 8 » au premier plan est vraisemblablement l'appareil de Sardier.
(Paul Delestre)

LA SAGA DES CAUDRON « RAFALE »

Magnifique photo du Caudron C.530 F-ANAQ dont la brève carrière sera bien singulière : ce sera le seul appareil parmi tous les types de Rafale à être vendu en AFN.
(coll. Lela Presse)

Deuxième partie : le Caudron C.530

Par Jean-Christian Bouhours et Édouard Mihaly (profils et plans de Vincent Dhorme)

Genèse

Pourquoi cette nouvelle version du « Rafale » ? Selon Marcel Riffard, René Caudron serait venu le voir et lui aurait dit : *L'appareil atterrit un peu vite, ça limite le nombre de clients, et par conséquent, j'aimerai bien que vous fassiez un avion un peu plus grand* [1]. C'est peut-être cette directive du « patron » qui sera à l'origine de ce nouvel appareil. Forte de son expérience sur le C.430, la petite équipe de Riffard dessine un appareil qui gagne en surface de voilure et d'empennage ; le fuselage est un peu plus long et de nouveaux matériaux sont introduits dans la cellule. Le nouveau C.530 reçoit également un moteur un peu plus puissant que le 4 Pdi traditionnel : le 4 Pdi « Sport » (futur 4 Pei).

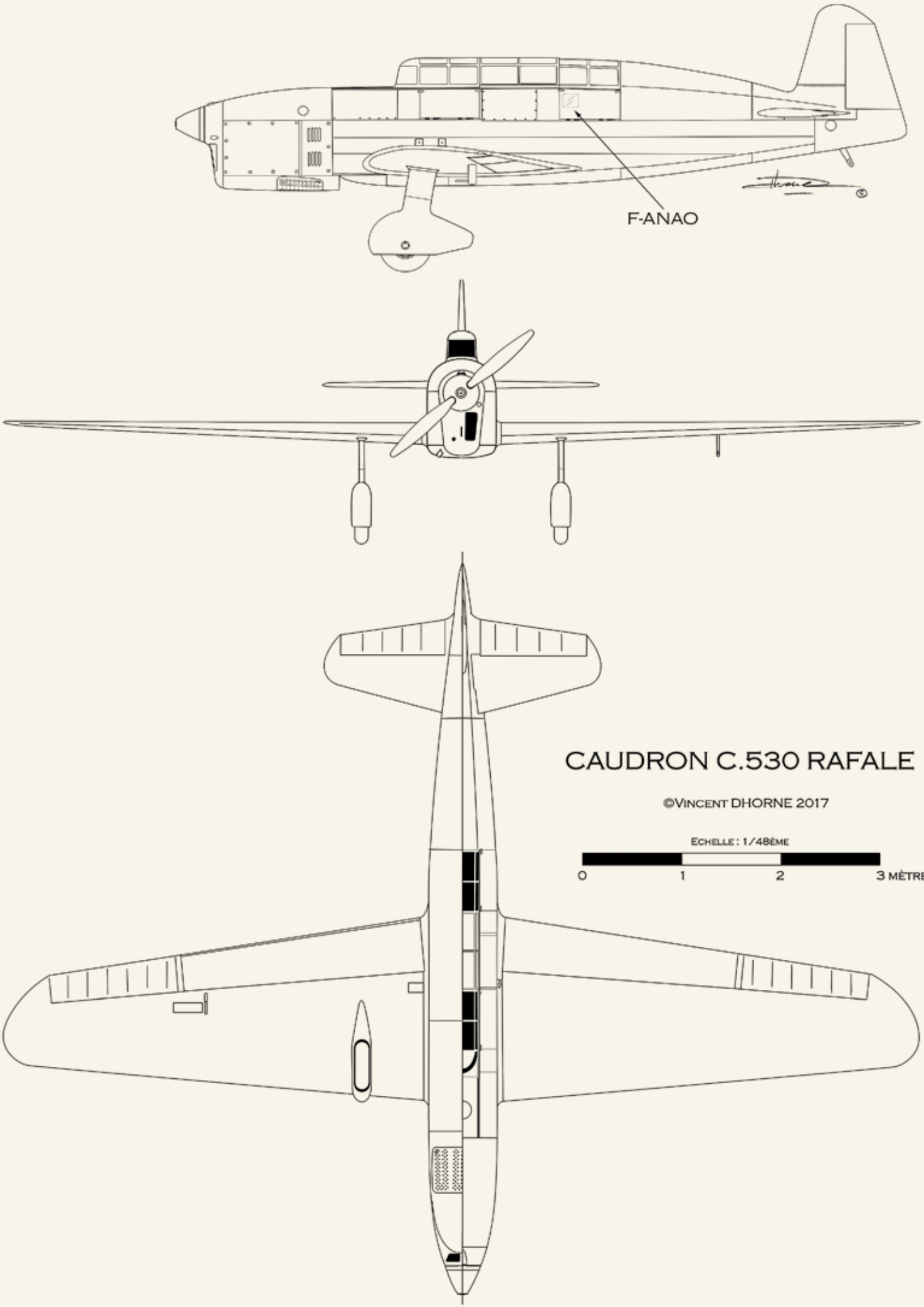
Le constructeur compte bien mettre à contribution dès que possible ce nouveau matériel. La première compétition d'importance au calendrier est la fameuse course des « 12 Heures d'Angers ». Chez Caudron, c'est l'effervescence. Les inscriptions sont faites pour six appareils et il faut coûte que coûte les aligner à Angers avant la fermeture du contrôle de la compétition, soit le 6 juillet 1934 à 21h30 précise. Le défi est alors le suivant : s'assurer de la délivrance des certificats de navigabilité des Caudron C.530 et terminer à temps l'ensemble des appareils alors inscrits.

[1] Interview de Marcel Riffard par le général Lissarague, Musée de l'Air et de l'Espace.

Un début de carrière sur les chapeaux de roues

Le prototype est le C.530 n° 1 F-ANAO (n/c 6935). Celui-ci fait vraisemblablement son premier vol le 26 juin 1934. Très vite, l'avion est conduit au STAé à Villacoublay afin d'obtenir le certificat de navigabilité (CdN) de type. Les essais se déroulent du 28 juin au 6 juillet 1934. L'appareil passe de justesse toutes les épreuves. Tandis que le F-ANAO termine les essais officiels, les autres appareils sont achevés à la hâte. Sur six avions prévus, un seul ne pourra pas être fini à temps : il s'agit du n° 8 F-ANAR (n/c 6938) que devait piloter Henri Lumière. Tout le personnel de chez Caudron est mobilisé, de l'ingénieur au mécanicien en passant par les peintres. Mais il est malheureusement trop tard pour le n° 5 F-ANAN (n/c 6934) de Jacques Puget qui arrive avec quatre petites minutes de retard à Angers. Conformément au règlement il est éliminé, et ce 32 heures avant le départ… Finalement quatre appareils vont prendre part à la course, avec les pilotes et numéros suivants :

-F-ANAO « 1 » (Hélène Boucher)
-F-ANAL « 9 » (Georges Signerin)
-F-ANAP « 12 » (Yves Lacombe)
-F-ANAK « 13 » (Maurice Arnoux)


F-ANAO
CAUDRON C.530 RAFALE
©VINCENT DHORNE 2017
ECHELLE : 1/48ÈME
0
1
2
3 MÈTRES

No 351 et No 352 (Y) Squadrons : les partisans de la Royal Air Force

Deuxième et dernière partie, par Boris Ciglić (traduction de Christophe Cony et profils d'Ognjan M. Petrović)

Des aviateurs yougoslaves en plein « debriefing » devant le Hurricane Mk.IV RP *serial* LF459 « G » à Prkos, au printemps 1945.
(Musée d'aviation de Belgrade)

Dernier hiver de guerre

Début 1945, les objectifs d'attaque des *squadrons* yougoslaves étaient très variés : trafic maritime, installations portuaires, transports motorisés, concentrations de troupes, lignes de ravitaillement… mais une attention spéciale fut portée aux voies de communication entre Sarajevo et Mostar. Parmi les sorties les plus réussies figurèrent les deux missions des 16 et 17 janvier qui prirent pour cibles des navires dans la petite baie de Zavratnica lourdement défendue. Dans la matinée du 16, quatre Hurricane endommagèrent un *Siebel Ferry* tandis que leur escorte de quatre Spitfire en faisait autant avec une goélette de 50 mètres à deux mâts. L'après-midi, sept Hurricane emmenés par le S/Ldr Cenić achevèrent le *Siebel Ferry* et les deux Spitfire en protection causèrent de nouveau dégâts à la goélette. Le lendemain matin, Zavratnica subit une nouvelle attaque au cours de laquelle quatre Hurricane finirent par couler la goélette.

Le 22 janvier 1945 au matin, les P/O Branivoj Majcen, Sgt Nenad Krsnik, P/O Franjo Jež et P/O Bogomil Pepel sur Hurricane, escortés par les Spitfire des P/O Milan Srdanović et Sgt Radovan Radulović, s'envolèrent vers Jablanica ; en raison de communications radio défectueuses ils se retrouvèrent en fait près de l'île de Rab où ils tombèrent sur un navire marchand de 1000 tonneaux de jauge brute dans une baie. Les Hurricane placèrent douze roquettes à proximité du bâtiment et les Spitfire deux bombes. Vexé de l'avoir raté, le même groupe de pilotes revint le lendemain pour envoyer le vapeur en flammes par le fond… Le 31 janvier, le No 352 (Y) Sqn s'installa de manière permanente sur l'île de Vis en Croatie. Ce transfert sur le territoire national augmenta de manière significative le moral des membres de l'unité !

Les Hurricane Mk.IV du No 351 (Y) Sqn effectuèrent 13 sorties en trois missions le 7 février. La première, une reconnaissance armée du trafic maritime dans le chenal de Podgorski, eut lieu sans résultat entre 09h17 et 11h27. La seconde, un raid sur la voie ferrée et la route Sarajevo – Mostar, fut conduite par le S/Ldr Aleksandar Cenić parti de Vis à 13h10. Un des cinq Hurricane engagés dut rentrer et les quatre appareils restants, en l'absence de tout mouvement, se contentèrent de tirer leurs roquettes sur les rails. Le LF455 du commandant, commençant à perdre son glycol, força son pilote à se poser à proximité du village Zadvarje, près de Makarska, en territoire tenu par les Partisans. Cenić put rentrer à son unité dès le surlendemain. La troisième mission, un raid de quatre Hurricane lancé à 13h45 sur le secteur Gospić – Brinjak – Bihać, faillit se terminer en désastre. Au-dessus de l'objectif, le Sgt Janez Antončič sur le KZ382 « V » et le Sgt Ljubomir Dvorski sur le LE570 « N » entrèrent en effet en collision. Les deux pilotes réussirent cependant à reprendre le contrôle de leur appareil et faire demi-tour. L'avion d'Antončič, perdant sa pression d'huile, dut se poser en urgence ; son pilote, recueilli par les Partisans, revint au *squadron* quatre jours après. Le Sgt Dvorski, parti dans la direction de Zadar, put quant à lui atterrir sur le terrain de Prkos contrôlé par les Partisans.

Le 9 février, quatre Hurricane du No 351 (Y) Sqn accomplirent leur première opération de guerre avec un arrêt de ravitaillement en carburant à Prkos. L'objectif était de pouvoir baser un *flight* de 12 appa-

Décollage du MV-22B BuNo 168011 depuis l'USS *Makin Island* voguant dans le Pacifique en août 2014.
(toutes les photos : Department of Defense, sauf autre mention)

LE MV-22 OSPREY EN OPERATIONS

4e partie : les unités n'ayant pas été déployées en Irak et en Afghanistan

Par Stéphane Nicolaou

VMM-163 *RIDGE RUNNERS* (YP)

Redésignée le 23 mars 2010
MCAS Miramar (MAG-16)

			Période	Flotte
LHD-8	USS *Makin Island*	11 MEU	25-07-14 / 25-02-15	5 + 7
LHD-8	USS *Makin Island*	11 MEU	14-10-16 / 15-05-17	5 + 7

Basée sur la Côte Ouest des États-Unis, la VMM-163 des *Ridge Runners* n'a pas fait campagne en Afghanistan. Le groupe étant affecté au 11 MEU pour sa première croisière, tous les convertibles adoptent les deux yeux du Taureau Furieux symbolisant la Flottille. Une semaine après le départ de cette croisière qui commence à bord de l'USS *Makin Island* (LHD-8) le 25 juillet 2014, quatre exemplaires de la VMM-163 franchissent 1480 km les séparant de Bellow (Hawaï), pour simuler une extraction lointaine. Le LHD-8 franchit le détroit d'Hormuz le 15 septembre puis, le 24 est affectée à l'opération « Inherent Resolve » (OIR) dirigée contre DAESH, sans l'accord du gouvernement syrien qui se repose sur la Russie et l'Iran.

Le 1er octobre 2014, dans les eaux du Golfe Persique, un drame affecte la flottille. Le MV-22B « YP03 » (code radio *Choctaw 3*) est en troisième position dans un groupe de cinq qui a pour mission de ramener des troupes ayant renforcé la défense de l'ambassade irakienne. Au démarrage, les pilotes s'étonnent qu'il faille 15 secondes pour que les moteurs tournent normalement et aussi du fait que les déflecteurs soient en position ouvert au lieu d'automatique, encore une anomalie qu'ils portent sur le compte d'une modification de l'ensemble électronique. Pour le reste tout semble normal. L'appareil décolle puis stationne à 5 mètres, part sur la gauche et plonge en direction de l'eau alors que les moteurs sont à puissance maximale. Dans une manœuvre désespérée, le copilote abaisse les nacelles pour éloigner le convertible de la coque. Le manque de puissance s'accentue dans la mesure où les moteurs ingurgitent des embruns et du sel. Les deux assistants de cabine évacuent par la rampe arrière et l'un des deux va se noyer, portant un équipement trop lourd. Les deux pilotes allègent le 03 en purgeant les réservoirs. Après cinq échecs qui, après soulèvement, font retomber la machine dans

Le même appareil participe aux manœuvres franco-américaines à Djibouti, transportant les troupes du 11e MEU en décembre 2014.

Accident du « YP03 » au cours duquel le Cal Jordan Spears devient le premier mort de l'opération « Inherent Resolve ».

Le MV-22B 167903 « YP07 » survole la région du lac Tahoe durant un vol d'entraînement en octobre 2015.

l'eau, la sixième tentative est la bonne. L'opération a duré plus d'une dizaine de minutes. Le commandant de bord décide de se poser sur le LHD-8, le copilote étant rendu aveugle par le sel accumulé sur son côté du pare-brise. Comme l'appareil continue à perdre du carburant, l'équipage coupe immédiatement les moteurs puis l'évacue à la hâte tandis que les pompier s'avance avec prudence.

L'inspection qui suit montre que *Chocktaw 3* a été submergé jusqu'à 1,20 mètres, qu'il faut changer les deux moteurs ainsi que d'autres pièce, le tout pour 1,5 million de dollars. Le rapport d'accident, s'il charge l'équipage de n'avoir pas su interpréter les signes avant-coureurs, faute d'avoir lu une mise en garde publiée par la VMX-22, s'indigne qu'avec tous les rattrapages coûteux de l'électronique de bord Bell-Boeing n'ait pas monté une alerte lorsque les possibilités de vol ne sont pas remplies, comme en configuration de maintenance … Pour la première fois un officier des Marines, le Col Matt Trollinger, a le courage de dénoncer la façon de faire des constructeurs. Enfin notons que le Cal Spear, qui s'est noyé, est le premier mort américain de l'opération « Inherent Resolve ».

Le 25 octobre, les MV-22B participent à des manœuvres avec la Légion Étrangère sur la plage d'Arta, à Djibouti. Les *Ridge Runners* quittent la zone des combats le 9 janvier 2015 et leurs appareils retournent à la MCAS Camp Pendleton le 24 février 2015 alors que la croisière s'achève.

La seconde croisière débute le 14 octobre 2016, toujours à bord du LHD-8. Au cours du voyage à travers le Pacifique, après un court arrêt à Hawaï, la VMM-163 participe aux manœuvres « Tiger Strike » du 10 au 13 novembre en Malaisie avant d'arriver dans la zone commandée par la 5e Flotte, le 30 novembre. Du 2 au 23 décembre les MV-22B prennent part aux manœuvres « Alligator Dagger » qui se déroulent sur la plage d'Arta. L'USS *Makin Island* entre dans les eaux du golfe Arabique le 8 janvier 2017. Alors que le LHD-8 stationne au large d'Oman, le 29 janvier, au cours d'un raid secret mené par des SEALS dans la province de Bayda contre des leaders d'Al Quaida au Yémen, un appareil de la VMM-163 est chargé d'aller récupérer un blessé. Il fait un atterrissage très dur qui blesse deux hommes à bord. Trop endommagé pour redécoller, le MV-22B est détruit par des hélicoptères

La plupart des flottilles du 11e MEU ont repris le regard du taureau furieux de la VMM-163, tel le CH-53E « YP20 » de la HMH-466 au- dessus du MV-22B BuNo 168620 « YP6 ».