

LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE :



1944-1945

En préambule au récit qui suit, trois photos du F6F-5 Hellcat codé « 7 » du VF-17 qui n'a pu attraper le brin d'arrêt et se pose sur la mer à proximité du porte-avions, le 6 juillet 1944. Les pertes dues aux accidents ou dommages sont relativement nombreuses mais Grumman fournit tellement d'exemplaires de son chasseur que le remplacement au sein des unités ne pose que le problème de leur acheminement !

(toutes les photos : coll. NARA, sauf mention contraire)

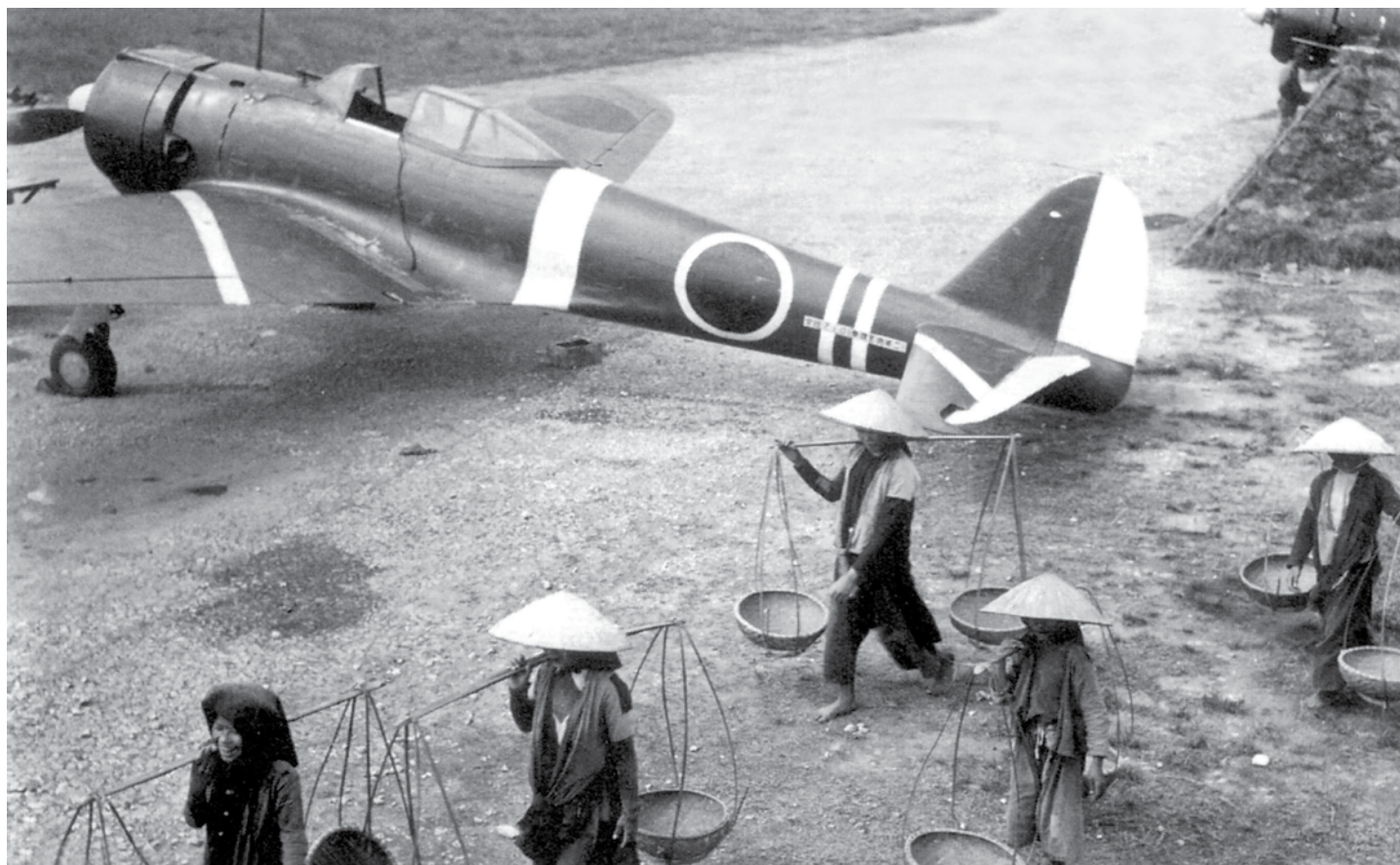
Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Alors que les Japonais essaient de se remettre de leur lourde défaite aux Mariannes, l'U.S. Navy ne cesse de se renforcer : le nombre de ses navires et de ses groupes aériens est en constante augmentation. Pour sa composante aérienne, la marine américaine est parvenue à mettre en place un gigantesque système de rotation qui lui permet de disposer continuellement de nouvelles unités dont l'instruction est devenue quasiment parfaite. Les équipages qui gagnent le front se connaissent et alignent un nombre d'heures de vol important sur leurs avions de combat. Dans le camp adverse, c'est tout le contraire qui se produit : de moins en moins d'heures de vol, une formation écourtée et des avions dépassés... Le résultat est connu. Les combats aux Philippines confirmeront la suprématie des forces américaines. Toutefois, l'acharnement des Japonais à poursuivre une lutte perdue d'avance va entraîner une sauvagerie jamais atteinte qui culminera avec les attaques-suicides. Ces dernières vont prendre au dépourvu les Américains et les contraindre à revoir complètement le système défensif des *Task Forces* tout en poursuivant leur offensive générale dans le Pacifique. Dans tous ces événements, les unités sur Hellcat vont jouer un rôle prépondérant comme nous allons le constater dans les lignes qui suivent.

OÙ DEVONS-NOUS FRAPPER LES JAPONAIS ?

Malgré les victoires récentes et l'accumulation des moyens dans le Pacifique, les principaux chefs de guerre américains ne sont toujours pas d'accord sur la suite à donner aux événements : certains, comme l'amiral Nimitz, pensent qu'il faut conquérir Formose afin d'y acquérir les bases nécessaires à l'assaut contre le Japon alors que le général McArthur s'obstine à vouloir reconquérir les Philippines. Pour trouver une solution, le président Roosevelt se déplace à Pearl Harbor où il arrive le 26 juillet à bord du croiseur USS *Baltimore*. Du 26 au 29 juillet, Roo-

sevelt, Nimitz, Leahy et McArthur confèrent, chacun défendant son point de vue. Le président finit par approuver McArthur, Nimitz demandant en contrepartie la conquête des îles Palau pour protéger le flanc droit du dispositif contre les Philippines. Ces opérations seront planifiées puis approuvées lors de la conférence interalliée qui se tiendra à Québec (« Octogone ») du 13 au 16 septembre 1944. Après la prise de Morotai, Peleliu, Yap, Ulithi et Mindanao, un débarquement sur Leyte doit avoir lieu le 20 décembre 1944. Le scénario est alors en place pour la phase suivante des opérations dans le Pacifique. Il aura toutefois un déroulement légèrement différent, comme nous le verrons.



ARKHIVES

LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Cette vue d'ensemble d'un Ki.43-I, prise à Hanoï en octobre 1942, montre l'avion du *Sentaichō* du 1^{er} *Hikō-Sentaï*, le Cdt Kinshiro Take-da, et ses marquages particuliers. Les bandes de commandement du fuselage et des ailes étaient blanches.

Le gouvernail était jaune (*Chûtaï* 1) et ses trois bandes blanches horizontales – difficilement visibles – étaient celles du 1^{er} *Shôtai*. (coll. Aireview)

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

Preuve du manque de capacités de l'industrie aéronautique japonaise, un an après l'entrée en guerre et alors que trois nouveaux chasseurs étaient en cours de production, 9 des 25 groupes de chasse de l'Armée impériale volaient toujours sur Nakajima Ki.27, un modèle âgé de cinq ans, tandis que plusieurs autres en comptaient encore un petit nombre dans leur effectif. Parmi les unités dotées de matériel ancien figuraient tout naturellement les dernières nées dont quatre (les 26^e, 68^e, 78^e et 204^e *Sentaï*) opéraient en Mandchourie, un secteur réputé calme, et les deux autres (246^e et 248^e *Sentaï*) au-dessus du Japon.

BIRMANIE

Quand l'activité aérienne reprit dans le ciel birman après la mousson de l'année 1942, ce front était défendu par les 11^e, 50^e et 64^e *Sentaï* à présent tous équipés du Ki.43-I ; ces groupes pouvaient bénéficier le cas échéant de l'aide du 1^{er} *Sentaï*, lui aussi équipé du Hayabusa et qui stationnait au Tonkin (Indochine). Les premières opérations se déroulèrent dans le ciel d'Akyab que les bombardiers anglais attaquaient chaque fois qu'un convoi nippon appro-

chait de ce grand port de la côte ouest. Le 9 septembre, le *Chûtaï* n° 2 du 50^e *Sentaï* revendiqua la destruction de cinq bimoteurs et le groupe fit mieux le 14 octobre quand ses *Chûtaï* n° 1 et 2 interceptèrent dix-huit Blenheim dont six furent annoncés « abattus ».

En réponse à ces raids à répétition, les Japonais lancèrent eux aussi leurs bombardiers contre les bases ennemies situées au-delà de la frontière indienne, au nord du pays. Une mission d'escorte, le



Nakajima Ki.43-I du Cdt Kinshiro Takeda, commandant du 1^{er} Hikô-Sentai, Hanoï (Indochine) octobre 1942.

L'inscription sur le fuselage *Aikoku 710 (Sêmê Dai-Ni)* indique que l'appareil a été financé par la deuxième compagnie impériale d'assurance-vie.

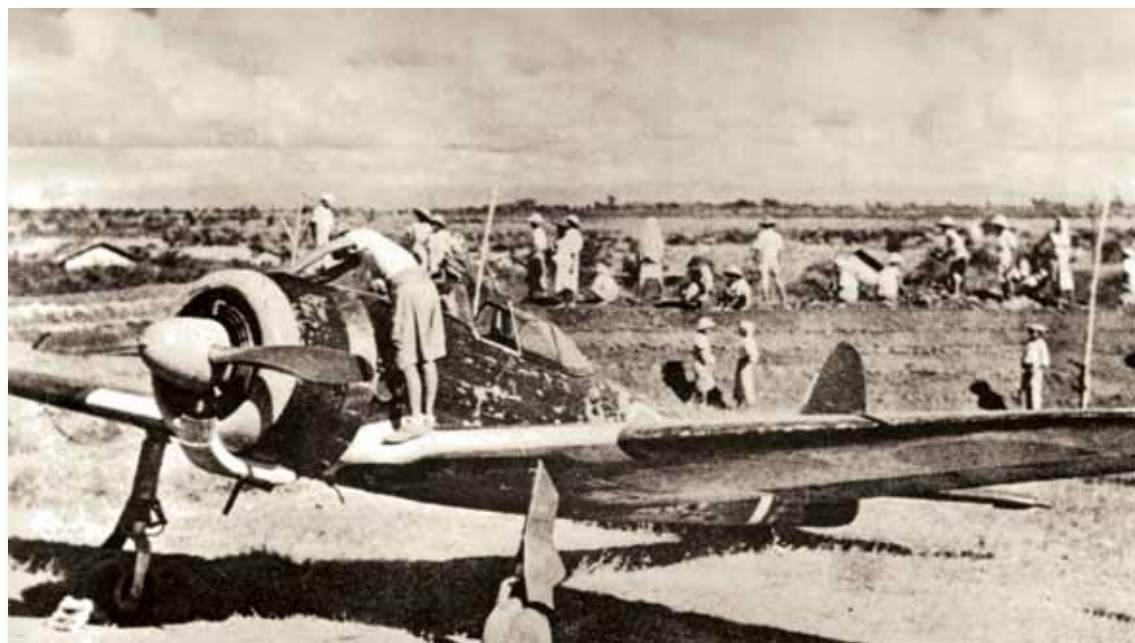
25 octobre, coûta au 50^e *Sentai* trois pilotes pour un seul P-40 annoncé « détruit ». Dans les mêmes conditions, le 64^e revendiqua lui aussi un P-40 mais rentra au complet. Fin octobre, toujours, le 11^e *Sentai* attaqua Chittagong sans résultat probant et le 1^{er} *Sentai*, depuis l'Indochine, effectua trois missions consécutives qui n'eurent pas plus de succès. Ces deux groupes quittèrent le front birman dans le courant du mois de novembre... Toujours dans le secteur d'Akyab, ce fut le 64^e *Sentai* qui rencontra des Blenheim le 10 novembre mais, cette fois, les bimoteurs britanniques étaient escortés de Curtiss Mohawk qui se révélèrent des adversaires coriaces. Deux combats distincts virent le groupe revendiquer sept victoires mais trois Hayabusa allèrent au tapis en causant la mort de leurs pilotes. Ce fut ce mois-là, le 26, que le Cne Yasuhiko Kuroe et son ailier le S/C Yoshito Yasuda revendiquèrent en collaboration la première victoire nocturne du 64^e *Sentai*.

Le 5 décembre, les 59^e et 64^e *Sentai* escortèrent conjointement des bombardiers sur Chittagong. Une seule victoire fut annoncée par le 64^e qui perdit en retour le chef de son *Chûtai* n° 2, le Cne Masuzo Ôtani. L'opération fut répétée les 10 et 15 décembre 1942 et seul le 50^e *Sentai* accrocha l'ennemi. Treize nouvelles victoires vinrent gonfler son tableau de chasse dont deux allèrent au crédit du commandant d'unité, le Cdt Tadashi Ishikawa, mais un pilote tomba à chaque fois. À l'issue de cette offensive contre

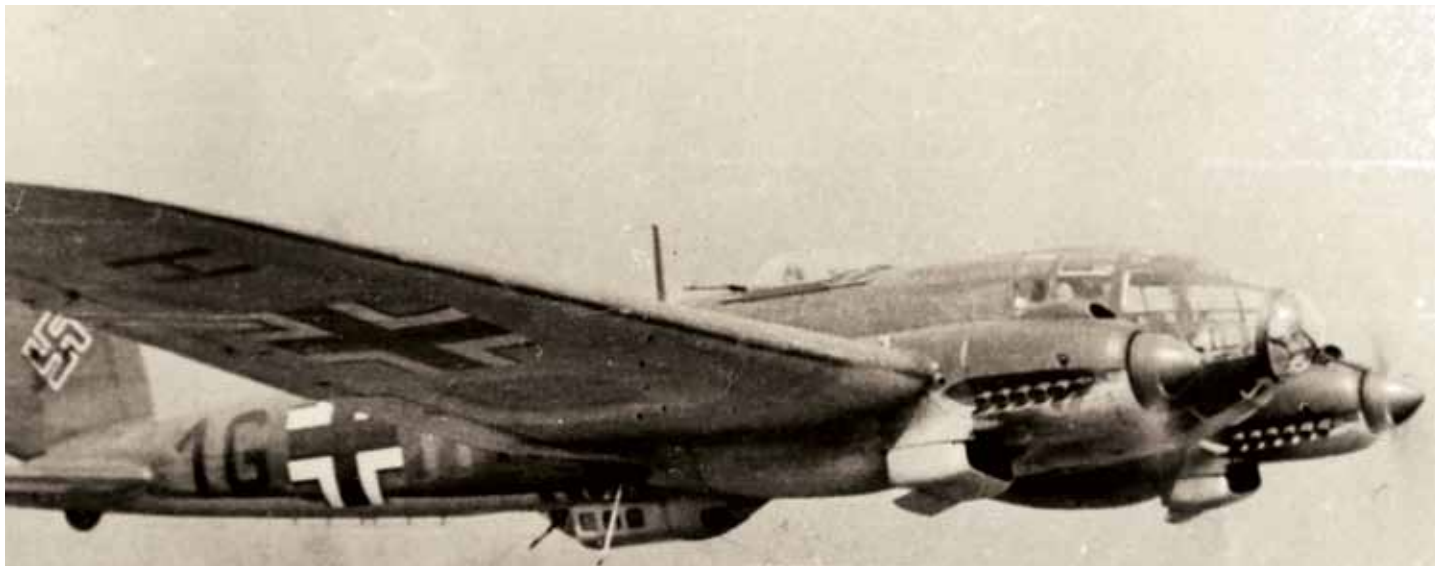
Chittagong, le 64^e *Sentai* regagna la base de Tachikawa, au Japon, où il allait percevoir la nouvelle version du Hayabusa, le Ki.43-II.

Le 50^e *Sentai*, seule unité de chasse à couvrir le front birman, dut alors faire face à une offensive britannique dont l'objectif était la neutralisation des terrains nippons. Le 20 décembre, des Blenheim frappèrent Magwe couverts par des Hurricane. Les dégâts furent légers et les Hayabusa en patrouille rentrèrent en annonçant cinq victoires, dont deux pour le Sgt Satoru Anabuki. Quatre jours plus tard, Magwe reçut deux visites des Britanniques, l'une avant l'aube et l'autre peu après le lever du jour. En plus des dégâts causés aux installations, plusieurs hommes dont un pilote (le S/Lt Teizo Kanamaru) périrent sous les bombes. Chaque fois, les Hayabusa intervinrent en nombre restreint mais ils revendiquèrent quand même six victoires dont l'une fut là encore créditée au Sgt Anabuki.

Après quelques petits accrochages sans incidence dont l'un, le 14 janvier 1943, vit tout de même le Lt Nakazaki et le Sgt Anabuki revendiquer un Hurricane chacun, le 50^e *Sentai* fit une incursion dans le ciel chinois le 16. Ce raid qui visait la gare de triage de Kunming lui rapporta trois nouveaux succès, des P-40, mais lui coûta un pilote. Le mois de janvier 1943 fut aussi marqué par deux escortes de bombardiers, les 18 et 23, qui visaient Feni et Chittagong.



Sous le soleil de Birmanie, un Ki.43-I du *Chûtai* 2 du 50^e Hikô-Sentai est vu entre les mains des mécaniciens. L'appareil possède toujours un camouflage uni « vert Armée » mais l'usure de la peinture qui est partie en de nombreux endroits commence à lui donner un aspect tacheté. On remarque, en arrière-plan, des coolies chinois en train de travailler à la construction d'alvéoles de protection. (archives auteur/DR)



La Kampfgeschwader 27 « Boelscke » dans la campagne à l'Ouest (mai-juin 1940)

Deuxième partie, par Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker)

Le « H jaune » (He 111 P codé 1G+HL de la 3./KG 27) en vol vers la France au cours du printemps 1940. (toutes les photos : coll. auteur)

19 MAI 1940

Si les I. et II./KG 27 peuvent mener ce jour-là leurs missions sans entraves, le III./KG 27 va pour sa part se faire tailler des croupières par la chasse adverse. La 8^e escadrille, partie de Baltringen pour bombarder les routes, les troupes et le réseau ferroviaire au sud-ouest de Reims, est interceptée à 11h00 par les Hurricane du No 1 Sqn ayant eux-mêmes décollé d'Anglure pour escorter des bombardiers chargés d'attaquer des colonnes allemandes qui progressent vers la région de Montcornet – Neufchâtel.

Le « 1G+HS » se pose en urgence au nord de Château-Thierry. Le mécanicien de bord, grièvement blessé, décèdera peu après. Ses trois camarades capturés seront libérés en fin de campagne ;

Le He 111 de l'Oblt Kurt Bormann effectue également un atterrissage forcé dans le même secteur. Le mécanicien, l'Uffz Friedrich Schmidt, a été mortellement blessé. Après avoir mis le feu à leur appareil, les trois survivants prennent la fuite à travers la forêt et ne seront capturés que le 24 mai. Ils seront libérés de même en fin de campagne. Bormann reviendra à la KG 27 qu'il n'aurait quittée qu'en 1944. Il aurait alors probablement été tué à la chasse de nuit ;

Un troisième He 111 est abandonné entre Rethel et Reims mais l'équipage saute dans (ou près de) ses lignes. Tous seront indemnes.

Le N° 1 Sqn ne s'en tire cependant pas sans mal. Le F/O Paul Richey combat de manière farouche car on lui attribuera (abusivement) trois victoires sur Heinkel. Lors de l'attaque du dernier bimoteur, son Hurricane P2805 est atteint par le tir défensif et Richey, blessé au cou, tente en vain d'ouvrir sa verrière bloquée. Il n'arrive plus à contrôler son bras droit, perd un moment son sang-froid, pique vers le sol puis tire le manche et réussit à se poser sur le ventre près de Château-Thierry. Craignant l'explosion de sa machine, il décuple d'efforts et réussit à faire glisser partiellement la verrière. Assisté par des fantassins français, le jeune pilote sera envoyé dans un hôpital puis à la clinique parisienne du réputé Dr. Thierry de Martel. Le Sgt Frank « Boudienny » Soper, dont l'appareil a été atteint par les tirs de la KG 27, se pose de même sur le ventre à Château-Thierry. Il est indemne mais son Hurricane, le L1925, devra être abandonné vu la rapide avance allemande.

La 9^e escadrille, volant sur la région de Soissons, perd pour sa part deux appareils mais, ici, face aux redoutables Dewoitine D.520 du GC I/3.

Le Heinkel He 111 P du Fw Engelbert Heinert emportait un passager, le *Sonderführer* Eduard Voigt, un correspondant de guerre faisant office de mitrail-

Le pilote et l'observateur d'un Heinkel de la KG 27 aux aguets.





Bien que n'ayant jamais obtenu son certificat de navigabilité, le MN « type A » fut immatriculé F-AMUT. Moteur tournant, il s'apprête ici à faire un vol aux mains d'André Maillet. (toutes les photos : coll. auteur, sauf autre mention)

Les avions Maillet

Première partie, par Philippe Ricco (plans de Joël Mesnard et profil de Yann Le Gal)

GENÈSE : LE MN-A

André Maillet, né le 4 octobre 1896 à Loches-sur-Ource (Aube), boulanger de profession, s'engagea volontairement en septembre 1914 dans l'artillerie. Passé dans l'aviation le 2 mai 1917, il passa son brevet de pilote et fut affecté au mois d'octobre à l'escadrille d'observation MS 215 qui volait sur

biplaces Morane-Saulnier type P. C'est alors que son unité venait d'être transformée sur Spad XI qu'il fut abattu et capturé le 23 mars 1918 au sud du Bois des Caures (sur le front de Verdun) avec son observateur le S/Lt Georges Tombelaine. Les deux hommes terminèrent la guerre dans un camp de prisonniers... Jusque dans les années 1930, Maillet ne cessa de voler à travers le monde et de participer

Le mécanicien Edmond Nennig et le pilote André Maillet posent fièrement devant leur création : le MN-A. L'étrange verrière à facette qui l'équipe ici semble bien n'avoir été qu'un montage provisoire.



LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE



(1917-1918)

Sur cette page : deux des Sopwith laissés en Italie par l'escadrille Espinasse et intégrés à la Sop 36 sur le terrain d'Oleis à son arrivée en août 1917.

(coll. A. Mazzotta et coll. AUSSME)

Deuxième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentili, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau et profil de David Méchin)

INTERMÈDE CONTRADICTOIRE

Au printemps 1917, à la demande du haut commandement, le chef de la mission militaire française en Italie, le colonel (puis général) Henri de Gondrecourt, a étudié la possibilité de l'envoi de divisions françaises en Italie et, ultérieurement, l'arrivée d'unités aéronautiques de soutien. Le but étant de non seulement renforcer les troupes italiennes, mais aussi d'agir depuis le Sud en cas de violation allemande de la neutralité suisse, avec des forces pouvant intervenir à l'est du lac de Garde, ou à l'ouest ou face à la Suisse. Dans cette hypothèse, Gondrecourt a fait préparer une étude, transmise le 6 juin 1917, sur les

possibilités de transport en Italie de six escadrilles, avec dans un cas une arrivée à Padoue et Vérone et un stationnement à Villaverla, dans un autre cas une arrivée à Brescia et un déploiement à Ghedi et Castenedolo et dans un troisième enfin, une arrivée à Gallarate et stationnement sur les nombreux terrains alentours.

À la fin de juillet 1917, la présence française sur le front italien est reconstituée. Le Comité de guerre français a décidé d'y transférer une importante force d'artillerie lourde. Dans cette optique, la France envoie donc, sous le commandement du lieutenant-colonel Jamet, un nombre conséquent de pièces

[6] Lt Hallade, Adj Pinot et Touzé, Sgt Bossard et Monnier, Cal Lefèvre, Gellie et Lardent (pilotes) ; Lt Terlin, Asp Cocteau, Taron et Berger (observateurs).



IKARUS IK-2,



LA MOUETTE YOUGOSLAVE

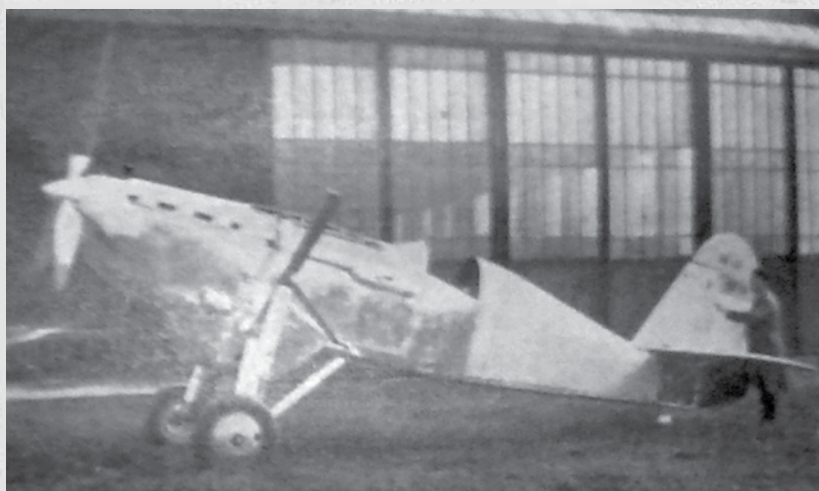
Une très belle photographie de l'IK-2 BR. 2110 alors qu'il était en service avec le 6^e Régiment de Chasse, sur le terrain de Belgrade-Zemun en septembre 1939. On remarque l'absence de canon.
(Musée de l'Air Belgrade)

Première partie, par Ognjan M. Petrović et Aleksandar M. Ognjević
(traduction de Michel Ledet et profils couleurs d'Ognjan M. Petrović)

L'Ikarus IK-2 fut le premier chasseur de conception yougoslave à être construit en série. Il fut également le premier chasseur yougoslave à structure métallique disposant d'un moteur canon en service au sein de l'Aéronautique Militaire Royale yougoslave ou *Vazduhoplovstvo Vojске Kraljevine Jugoslavije* (en abrégé VVKJ). Il fut encore le tout premier appareil yougoslave à atteindre 435 km/h.

Le petit chasseur fut conçu sur la base d'un projet privé par les deux ingénieurs serbes Ljubomir D. Ilić et Kosta I. Sivčev. Le projet fut achevé en 1933, à l'époque où un chasseur équipé d'une aile en mouette, d'un moteur et d'un armement puissants représentait la solution la plus moderne qui fut. La firme Ikarus A.D., basée à Zemun, construisit finalement quatorze appareils, soit le prototype IK-L1 en 1935, le second prototype IK-02 en 1936 puis douze IK-2 de série en 1938-1939. Malheureusement, lorsqu'ils furent mis en service au sein du 6^e Régiment de Chasse (6^e RC) en 1939, les IK-2 étaient démodés par rapport aux chasseurs à aile basse. Au cours de la période 1940-1941, les chasseurs IK-2 servaient au sein du 4^e RC basé à Zagreb ; ils prirent part, avec un certain succès, aux combats de la guerre d'avril contre les modernes Messerschmitt Bf 109 E de la Luftwaffe.

Médiocre, mais unique, photo montrant le fuselage du premier prototype chez Ikarus.
(YAA 1935)



Pourtant, le prototype de l'IK-2 avait fait son apparition dès 1933 ! Mais la période de quelques années durant lesquelles la formule de ce chasseur pouvait encore être considérée comme moderne s'écoula en des retards inacceptables. Au lieu de commander en série l'IK-2, la Yougoslavie acheta des biplans Hawker Fury, avec la licence de construction... à une époque où les chasseurs monoplans à aile basse faisaient déjà leur apparition. Ajoutons à cela certaines attitudes conservatrices, les fluctuations dans les cercles du pouvoir et la situation financière fragile du pays. La volonté de la VVKJ de disposer d'un appareil équipé d'un moteur puissant (ce qui était alors le cas de l'IK-2) s'opposa sans cesse aux doutes quant à la capacité de l'industrie aéronautique nationale de produire rapidement un chasseur à structure métallique et voilure en mouette. Si l'on examine la situation avec un peu de recul, il est certain que la

L'ÉVEIL DE L'EMPIRE DU MILIEU

Par Jan Bedrich



Le porte-avions *Laoning* lors des essais, porteur du matricule 16. Il est équipé d'un *ski-jump* comme son prédécesseur. (toutes les photos : DR, sauf autre mention)

L'AERONAVALE

L'année 2017 a été très riche en évolutions pour l'Aéronavale chinoise qui aspire à se ranger comme la première puissance en Asie et la deuxième mondiale après les États-Unis d'Amérique.

L'événement majeur a été le lancement du porte-avions « Type 001A » le 26 avril 2017, premier navire de ce type entièrement construit en Chine par les chantiers de Dalian. Bien que de construction nationale, le navire est fondé sur les bâtiments russes de la classe « Koustnetzov ». Il devrait théoriquement être opérationnel en 2020 mais les autorités

militaires chinoises, préoccupées par la tension grandissante dans la région, envisagent d'accélérer les travaux pour une mise en service début 2019. L'inclusion de ce groupe aérien au sein des forces chinoises confirmera réellement la première place de ce pays en Asie sur le plan militaire, même s'il sera loin d'égaler les bâtiments américains car doté d'une propulsion classique et ne disposant que d'une rampe de lancement, sans catapulte.

Actuellement la Chine ne dispose que du *Laoning*, un bâtiment soviétique inachevé (le *Varyag*), acheté à l'Ukraine en 1998 et reconditionné. Bien que de conception obsolète, il est encore le vecteur de groupe aérien le plus puissant des pays asiatiques, bien supérieur en capacité au porte-hélicoptères japonais *Izumo* et au porte avions indien *Vikramaditya*. Ce début de force aéronavale, bien que de capacité insuffisante en cas de conflit, est toutefois un instrument politique et diplomatique, aussi bien pour asseoir la capacité de défense de la Chine que pour donner un poids certains aux nombreuses revendications en Mer de Chine Méridionale.

Le groupe aérien embarqué, du fait de la conception du navire, est limité à des hélicoptères et des avions-multi rôle Shenyang J-15. D'après le *Shanghai Morning Post* d'août 2014, le *Laoning* peut embarquer vingt-quatre de ces appareils ainsi que six hélicoptères anti-sous-marins Changhe Z-18F, développé à partir du Changhe Z-8 (une copie chinoise du Sud-Aviation SA 321 Super Frelon), quatre hélicoptères AEW Changhe Z-18J et deux hélicoptères de sauvetage Harbin Z-9C, une variante sous licence du SA 365N Dauphin.

Sur le pont du *Laoning*, un hélicoptère Harbin Z-9C parmi les chasseurs J-15.



Comme pour les voilures tournantes, le Shenyang J-15, baptisé 飞鲨 (*Fēishā*, soit *Flying Shark*) est un dérivé d'un avion de combat étranger, en l'occurrence le Soukhoï Su-33 « Flanker D ». Le gouvernement chinois a tenté d'acquiescer auprès de la Russie des Su-33, deux appareils devant être livrés en 2007 ou 2008 avec une option pour un autre lot de 12 voire 24 avions supplémentaires. Mais les négociations traînèrent en longueur car les Chinois désiraient un minimum d'équipement d'origine dans les appareils, tandis que les Russes souhaitaient évidemment tirer un profit maximum avec des évolutions ultérieures. Ces négociations furent rompues en 2006 du fait d'un désaccord concernant une autre production à partir d'un chasseur russe. En fait, comme à l'accoutumée, les Chinois avaient passé un accord avec la Russie pour produire sous licence le Su-27SK « Flanker » en tant que Shenyang J-11. Mais les autorités chinoises ayant développé, sans l'accord de Soukhoï et des autorités russes, une nouvelle version (le J-11B), les négociations furent brutalement interrompues.

La Chine avait toutefois réussi à acquiescer en 2001 auprès de l'Ukraine un prototype non achevé du Su-33, le T-10K-3 qui fut étudié en profondeur pour une opération de *retro engineering*. Le programme du J-15 fut donc lancé en 2006 par Shenyang Aircraft Corporation, ce qui constitua un autre développement en violation de la propriété intellectuelle et ne contribua pas à l'apaisement des relations avec la Russie... Le premier vol ayant lieu le 31 août 2009 avec des images diffusées en juillet 2010, il apparut clairement que la structure du J-15 était similaire à celle du Su-33. D'aucuns y virent une simple copie mais les apparences cachaient un appareil profondément modifié. Toute la technologie, et notamment l'avionique d'origine russe, avait été remplacée par des équipements de conception chinoise dérivés du programme J-11B. La motorisation d'origine ne semblait pas satisfaisante, les réacteurs AL-31F-3 russes furent remplacés par des Shenyang FWS-10H. Les performances semblent améliorées de façon conséquente par rapport au Su-33 avec une vitesse maximale de 2940 km/h (contre 2300 km/h), un rayon d'action de 3500 km (contre 3000 km) et un plafond de 20 000 m (contre 17 000 m). Il semble également que les surfaces du J-15 disposent d'un revêtement capable d'absorber les ondes radar ce qui, sans en faire un véritable avion furtif, permettrait de réduire



sa signature. Extérieurement les plans canard ont été augmentés par rapport au Su-33. Toutes ces modifications tendraient à montrer que le J-15 serait extrapolé du J-11B plus que du Su-33.

Lors de la campagne d'essais de 2013, le J-15 « 554 » sur l'ascenseur du *Laoning*. On remarque les rails pour les missiles air-air sur les extrémités de la voilure repliée.

En mai 2010 l'appareil effectua son premier lancer en condition à partir d'une piste aménagée en tremplin, en *ski-jump*, système de lancement utilisé sur les porte-avions de taille moyenne comme le *Laoning*, non pourvu de catapulte. Les premiers essais en condition réelle eurent lieu le 25 novembre 2012 à bord du *Laoning*. Ce jour là, deux J-15 effectuèrent des atterrissages sur le porte-avions. Le même jour le directeur de Shenyang et concepteur de l'avion, Luo Yang, mourut d'une crise cardiaque. L'immense pression engendrée par le programme pourrait être à l'origine de ce décès. Plus tôt dans le mois une version biplace, avion d'entraînement avec capacité de combat, avait effectué son premier vol. Les essais intensifs se sont poursuivis sur le *Laoning*, en conditions de plus en plus sévères pour toutes sortes d'opérations. Fin 2013 ces entraînements se sont déroulés avec la présence à bord des hautes instances de la Commission centrale militaire chinoise, notamment l'amiral Wu Shengli, commandant en chef de la Marine. Les médias chinois annoncèrent alors le début de la production en série et le déploiement des J-15 avec marquages opérationnels.

Lors des essais, vision étonnante d'un J-15 bardé de pastilles de tests qui décolle sans le *ski-jump*. À noter l'insigne d'un requin volant sur la dérive.



IAR-80A

Maquette en plastique injecté Azur-Frrom au 1/32°

La marque française nous ayant proposé l'IAR 81 il y a quelques années, la venue de cette maquette de l'IAR 80A est assez logique... mais il fallait quand même le faire ! L'IAR-80A précède l'IAR-81C sur les chaînes de fabrication et l'avion différait sur les points suivants : une envergure plus courte de 480 mm ; un fuselage plus court de 70 mm ; un unique radiateur d'huile à l'emplanture de l'aile droite ; l'armement de 6 mitrailleuses de 7,92 mm et donc des panneaux d'accès aux armes différents, tout comme les orifices d'éjection des douilles ; absence de support de stabilos ; camouflage du type ancien, avec schéma brun et vert dessus et bleu pâle dessous ; absence de point d'emport pour bombe ventral. Bref, cette maquette est aussi jolie que la précédente et elle est de plus bienvenue dans cette version. Quatre décorations au choix sont possibles grâce à la planche de décalcomanies. L'idée de proposer cette version antérieure est donc très bonne et offre de plus la possibilité de décliner le modèle, moyennant quelques modifications mineures. Une excellente idée d'Azur-Frrom que nous saluons.

POTÉZ 540 (transport version)

Maquette AZ model (ex-Heller) au 1/72°

Durant le second conflit mondial, un certain nombre de Potez 540, devenus disponibles après leur retrait des unités de première ligne, furent transformés en avions de transport, type d'avion dont l'Armée de l'Air était très démunie. AZ model nous propose ainsi quelques pièces (vraiment très peu) et une planche de décalcomanies permettant de monter cette version de transport du bimoteur. Comme on le comprend, il s'agit essentiellement de la vieille maquette Heller. L'idée n'est pas mauvaise mais il aurait été bien mieux de proposer une planche de pièces photodécoupées et des pièces en résine permettant d'améliorer la maquette. Ce n'est pas le cas avec cette timide tentative et c'est dommage !

CAUDRON C.600 AIGLON

Maquette SBS en résine au 1/48°

Après nous avoir proposé trois boîtes du Caudron C.600 au 1/72°, le fabricant hongrois SBS a eu l'excellente idée de les décliner au 1/48° ! Il s'agit d'une très belle maquette, juste dans ses formes et dimensions ; SBS remercie d'ailleurs Jean-Christian Bouhours, talentueux auteur dans AVIONS, pour l'aide apportée dans la fabrication de la maquette. La résine est sans défaut et tout est moulé comme du plastique injecté – il faut cependant séparer les pièces de leur support, avec beaucoup de soin. C'est simplement superbe et on ne peut que rêver de voir d'autres modèles français de cette époque fabriqués à cette échelle ! Bravo donc à SBS.

NIEUPORT-DELAGE NiD 622

Maquette MustHave ! en résine au 1/32°

N'ayant bénéficié d'aucune publicité, c'est par hasard que nous avons découvert cette maquette du fabricant français MustHave !, fabriquée grâce au master de M. Michel Rolland. Pour une surprise, c'en était une, tant la parution de modèles français est devenue exceptionnelle, surtout à cette échelle. En ouvrant la boîte en solide carton, l'odeur de la résine nous saute aux narines. Les pièces sont moulées comme du plastique injecté, en une résine verte et le premier travail consistera à séparer les pièces principales de leur support de moulage ; cela requiert beaucoup de soin. Les formes et dimensions nous ont paru satisfaisantes au regard de la documentation en notre possession. Seul problème, la notice de montage ne comporte aucun texte, même si chaque étape est bien illustrée,

ce qui pourrait être gênant. L'intérieur du fuselage est bien détaillé et il ne faudra ajouter que les divers câblages ou tuyauteries avant d'effectuer un travail de peinture convaincant. Toutes les parties mobiles sont indépendantes, ce qui est une excellente chose à cette échelle. Notre crainte essentielle concerne la mâturation d'entreplans qui pourrait se déformer avec le temps car elle ne comporte aucun renfort en métal. Les autres pièces (nombreuses) destinées aux détails externes sont très convenablement moulées. Dernière surprise, la planche de décalcomanies et ses motifs précoupés mais tout-à-fait conventionnels. Pour terminer, il aurait fallu inclure une notice en couleurs pour la peinture des deux sujets de décoration car pour le coup, il faut aller les trouver dans la documentation existante... Cette maquette est une excellente surprise. Certes, il faudra voir au montage comment tout cela s'assemble mais néanmoins, l'idée est excellente et mérite d'être renouvelée avec d'autres modèles français des années trente. Bravo à MustHave ! Disponible sur : www.musthavemodels.jimdo.com

Der Adler mit dem Fernrohr (en langue allemande)

Par Harald Rabeder, Stefan Ommert et Alois Schlee, chez Flechsig

Après avoir publié l'an dernier un remarquable ouvrage sur la 1.(F)/123 de reconnaissance lointaine de la Luftwaffe, Harald Rabeder (assisté ici par deux autres chercheurs) publie cette année l'histoire de la seconde escadrille du Fernaufklärungsgruppe 123. Le titre se rapporte à l'insigne de la 2.(F)/123 : un aigle tenant une longue-vue dans ses serres. Ce qui ne pourra que rappeler des souvenirs aux fidèles lecteurs de ce magazine puisque cette unité fit l'objet d'une série de quatre articles débutant dans le n° 107 de la revue. Comme signalé lors de la parution du précédent ouvrage, celui du « team » de Rabeder est excellent. Fort bien imprimé en format italien, il contient un grand nombre de photos, de textes et de témoignages divers, sans oublier une liste des pertes. Il est heureux que, de nos jours, des chercheurs continuent à relater l'histoire des « petites » unités de l'aviation allemande, y compris celles de reconnaissance, les parents pauvres de toutes les aviations du monde. Ce qui change heureusement des redites sur les unités de chasse ou sur les sempiternels as aux 485 biographies. Un ouvrage de nouveau à conseiller, même à ceux pour qui la langue de Goethe reste encore quelque peu énigmatique.

DE VAL VAN JAVA

Par Nico Geldhof et Prudent Staal, chez Geromy

Si la langue de Goethe demeure énigmatique, que dire du néerlandais, pourtant plus abordable après le retrait des déclinaisons ! Bref, ce livre fort intéressant est bel et bien publié en langue néerlandaise. Les deux auteurs, tous deux spécialistes incontestés de l'histoire de l'aéronautique navale néerlandaise (le MLD), y décrivent la situation de cette arme juste après l'invasion nipponne de Java et l'évacuation d'une partie du personnel de l'île. Malheureusement, près d'un millier de personnels ne purent bénéficier de cette évacuation et furent fait prisonniers. Les autres servirent ensuite en Australie ou à Ceylan ou constituèrent la partie MLD de l'école de pilotage de Jackson, aux États-Unis. Le drame de Broome, en Australie, bénéficie également d'une excellente description. Rappelons que quelques Zéro y détruisirent un grand nombre d'hydravions alliés, la plupart néerlandais, chargés de réfugiés dont beaucoup furent tués ou blessés. Si l'iconographie n'est pas exceptionnelle (beaucoup de photos ont été publiées dans d'autres ouvrages), ce livre est dans l'ensemble excellent par les détails qu'il fournit sur cette période noire de l'histoire du MLD. Disponible chez : www.geromybv.nl

INFO-LOISIRS

Par Michel Ledet,
Christophe Cony
et Jean-Louis Roba

