

Véritable ami des bêtes, le Hptm. Hans Philipp (commandant du L/JG 54), est photographié au printemps 1942 avec un attachant renardeau sur le terrain de Krasnogvardeïsk. « Fips » a atteint le cap des 100 victoires. Souvent considérée comme porte-bonheur, adoptée par un seul homme ou par une unité, la mascotte devient un compagnon pour les pilotes qui lui accordent de l'affection, en plein milieu de ce terrible conflit.

Hans Philipp

L'Aigle de Krasnogvardeïsk

Première partie, par Philippe Saintes avec la participation de Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Issu d'un milieu modeste, Hans Philipp va se révéler un pilote de chasse hors pair dès son baptême du feu en Pologne en septembre 1939, puis au cours des difficiles combats de 1940. Mais c'est sur le front de l'Est qu'il accumulera le plus de succès aux commandes de Messerschmitt 109 et ensuite de Focke-Wulf 190, devenant un temps l'as des as de la Luftwaffe avec plus de 200 victoires. « Fips » sera aussi le mentor de deux aviateurs célèbres de la JG 54, Otto Kittel et Walter Nowotny. La mort le surprendra au faite de la gloire dans le ciel d'Europe en octobre 1943, alors qu'il dirigeait la Jagdgeschwader 1 contre la puissante US Air Force.





Hans Philipp (au premier rang, au centre) est garçon d'honneur au mariage de son oncle Oskar avec Elsa Hillig le 4 octobre 1925 à Meissen. Au deuxième rang, troisième à partir de la droite, sa mère, Alma Philipp.
(coll. Josef Charita)



Hans est membre de l'Union chrétienne, une association protestante phagocytée par la Jeunesse hitlérienne en 1933.
(coll. Josef Charita)

Johannes Fritz – dit Hans – Philipp est né le 17 mars 1917 à Meissen, une ville de Saxe célèbre pour sa porcelaine et son vignoble. Son père Leopold Gushurst, un médecin, dirigera divers hôpitaux lors de la Seconde Guerre mondiale. Sa mère Alma, dont il porte le patronyme, est issue d'une famille nombreuse (treize enfants !). Le couple, qui n'a jamais été marié, est brisé peu après la naissance de l'enfant vu la grande différence sociale. Le docteur Gushurst versera néanmoins une pension alimentaire jusqu'en 1933. Hans va être largement assisté par ses grands-parents maternels quoique ceux-ci soient d'origine sociale modeste. Tandis que sa scolarité à la *Volksschule* de Meissen se déroule sans problème, le garçon débrouillard devient membre de l'Union chrétienne de jeunes gens (un mouvement de jeunesse protestant semblable au patronage catholique), participant ainsi à de nombreuses activités extra-scolaires et sportives.



cipaux camarades de promotion se nomment Werner Baumbach, le futur grand as des bombardiers et Helmut Lent, qui deviendra le second plus grand as de la chasse de nuit. Bien qu'il soit promu *Leutnant (sous-lieutenant)* le 24 février 1938, Hans n'est pas tenu pour être un bon élément. À la fin de son écolage, le commandant de la *Kriegsschule* le lui fait savoir : *Je vous libère en me faisant bien du souci pour votre propre carrière, mais je suis encore plus inquiet pour la force aérienne...*

Portant une combinaison de vol et une écharpe d'aviateur, le jeune élève-pilote Hans Philipp a le visage recouvert d'huile. Ses débuts sont plutôt difficiles...
(toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)

Lorsque tous les mouvements de jeunesse **sont englobés dans la Hitlerjugend** en 1933, l'adolescent se passionne pour la technique ainsi que pour le vol à voile. Il songe à se lancer dans une carrière de journaliste de presse mais, sa famille étant presque exsangue financièrement, il décide de passer le 6 septembre 1935 un brevet d'aptitude pour intégrer la nouvelle *Luftwaffe*, ce qui lui permet d'achever ses études secondaires au *Franziskanerum* de Meissen. Une fois son temps de service du travail obligatoire (RAD) terminé, il est admis comme *Fahnenjunker* (aspirant premier grade) à l'école de guerre n° 2 de Berlin-Gatow le 6 avril 1936. Ses prin-

Versé le 1^{er} mars 1938 au I./KG 253, un groupe de bombardement (le futur I./KG 4), Hans Philipp ne s'y plaît guère : *Mon instructeur n'avait pas une grande confiance en moi !* Il entre deux mois plus tard à la JFS (*Jagdfliegerschule*) de Werneuchen. Suite à l'*Anschluss*, l'annexion de l'Autriche par l'Allemagne nazie, il est versé le 1^{er} juillet à Vienne-Aspern au I./JG 138 du *Hauptmann* (capitaine) Wilfried von Müller-Rienzburg, l'un des deux groupes de chasse de l'ancienne aviation militaire autrichienne. L'unité est dotée pour les 1. et 2. *Staffel* de biplans italiens Fiat CR.30 et CR.32 bis achetés par l'Autriche, pour la 3. *Staffel* de Messerschmitt Bf 109 B ainsi que de quelques Heinkel He 51. Ce *Gruppe* ne constitue pas une formation opérationnelle mais il est assimilé à un échelon intermédiaire entre les écoles de pilotage et l'unité de combat proprement dite. Malgré tout, le I./JG 138 n'aura pas longtemps à attendre pour connaître la modernisation. Le 1^{er} novembre 1938, le groupe, redesigné I./JG 134, se transforme sur monoplans Bf 109 C et D. Philipp se métamorphose aux commandes du « 109 » ; il devient même chef-pilote instructeur à



L'Oberfähnrich (aspirant dernier grade) Philipp en décembre 1937. Il est breveté pilote depuis trois mois.
(coll. Josef Charita)

Un grand as Français Libre : Michel Boudier, « l'homme à la pipe »

Par Bertrand Hugot (profils de Thierry Dekker)



Le Cne Michel Boudier, photographié le 12 septembre 1943 à Bromley, près de la base de Biggin Hill dans le Kent. Il a remporté une quinzaine de jours auparavant sa 6^e victoire aérienne confirmée. (famille Boudier via Frédéric Bruyelle)

ÉLÈVE-PILOTE EN FRANCE PUIS EN GRANDE-BRETAGNE

Michel, Edmond Boudier est né le 18 juin (!) 1920 dans le 17^e arrondissement de Paris, fils du polytechnicien Louis Boudier et de Suzanne née Penel. Il est le fils aîné du couple, son frère Bernard le suivant en juillet 1922. Intéressé par une carrière militaire dans l'aviation, le jeune homme s'engage en décembre 1938 au bataillon de l'Air n° 104 du Bourget. Après ses classes il désire devenir pilote et, à l'issue de tests réussis, rejoint le bataillon de l'Air n° 109 à Tours en août 1939 ; il part vers l'école auxiliaire de pilotage d'Angers-Avrillé (EAP n° 14) le 25 du même mois. Les vols sur biplaces d'entraînement Morane-Saulnier MS.130 et 230 l'amènent à décrocher le brevet de pilote militaire n° 28 385 au tout début de l'année 1940. La réussite donne l'occasion à tous ces jeunes et turbulents pilotes de fêter l'évènement mais aussi de se faire prendre lors d'une sortie en ville interdite et de fidéliser une amitié entre eux...

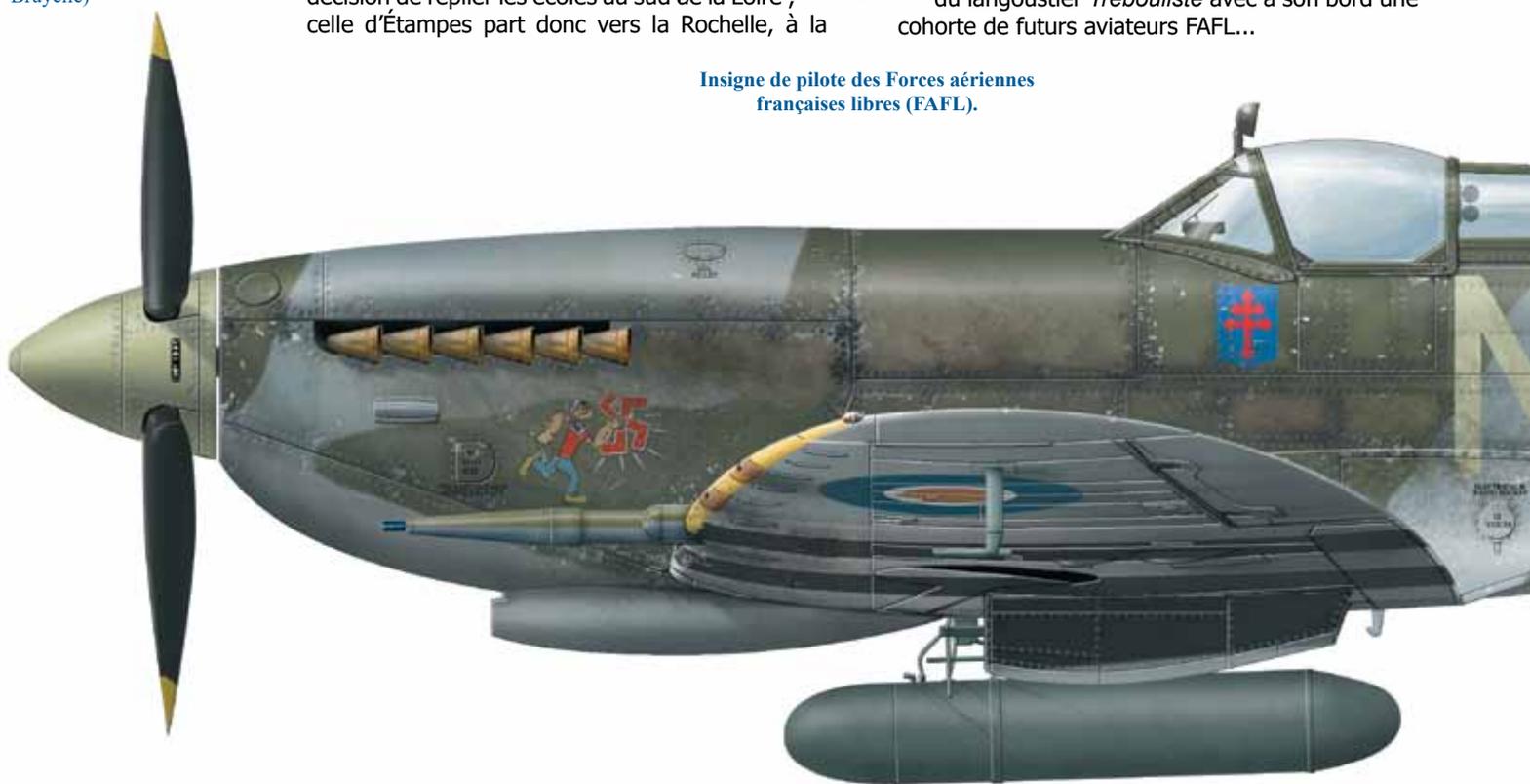
Passé sergent, Michel rejoint le 10 février 1940 l'école de pilotage n° 1 d'Étampes. Le perfectionnement se fait alors sur des avions plus puissants et plus modernes, comme les Dewoitine D.500 – D.501 et les North American NAA 57. Mais avec le déclenchement du « Plan Jaune » allemand et l'attaque généralisée du Benelux, le 10 mai 1940, l'état-major français prend la décision de replier les écoles au sud de la Loire ; celle d'Étampes part donc vers la Rochelle, à la

fois en train et aussi par avion qu'il faut convoyer dans le Sud-Ouest. L'entraînement reprend tant bien que mal et le mardi 4 juin 1940, sur la piste de la Sausaie, un accident est à deux doigts d'arrêter net la carrière de Michel Boudier mais aussi celle de Jacques Guignard. En effet le Morane-Saulnier MS.230 F-ARRD du sergent Boudier accroche avec la jambe de force le plan droit du NAA 57 n° 28 ! Heureusement pour les deux pilotes, leurs avions peuvent rejoindre le sol... avec sans aucun doute une grosse frayeur pour ces futurs « chevaliers du ciel » d'exception. L'aggravation de la situation oblige à un recul permanent jusqu'à Saint-Martin-de-Hinx, dans les Landes, mais les anciens de la « Z » ne veulent pas en rester là.

Ils quittent donc le camp, subtilisent une voiture et gagnent Saint-Jean-de-Luz où ils ont entendu parler de l'embarquement de troupes polonaises vers la Grande-Bretagne ; les déserteurs – puisque l'Armée de l'Air les considère comme tels à cette date – montent à bord du SS *Arandora Star* et quittent la France. Arrivés en Grande-Bretagne le 27 juin, ils sont débarqués à Liverpool et rejoignent Londres où ils demandent à servir dans l'aviation. Michel déclare une certaine d'heures puis part alors sur Saint-Athan. Il choisit le pseudonyme de « Fred Murray » lorsqu'il est enregistré à la compagnie de l'Air sous le n° 30 159. Dans le même temps ses copains l'appellent « Pilou », du nom du chien qui a accompagné la traversée du langoustier *Trébouliste* avec à son bord une cohorte de futurs aviateurs FAFL...



Insigne de pilote des Forces aériennes françaises libres (FAFL).



ALEX VRACIU, LE QUATRIÈME AS DE L'US NAVY

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)



Jolie vue colorisée de l'EV1 Alex Vraciu sur son Grumman F6F-3 Hellcat « 19 » baptisé *Gadget* en février 1944, peu après les combats au-dessus de Truk. On voit très bien l'insigne du *squadron* VF-6, Félix le Chat. (toutes les photos : NARA, sauf autre mention)

Après avoir étudié le célèbre chasseur Grumman Hellcat pour les colonnes de ce magazine, je me suis attardé sur l'un des as parmi les plus célèbres ayant piloté cet appareil : Alex Vraciu. Ce pilote aux dix-neuf victoires aériennes eut une carrière assez brève puisqu'il obtint ses succès en à peine huit mois, même s'il demeura vingt-deux ans en service dans l'US Navy. Certes, comparé à l'impressionnant palmarès de nombreux as de la Luftwaffe, le nombre de 19 victoires peut paraître dérisoire mais n'oublions pas que le système de « tour d'opération » mis en place par l'US Navy pour ses personnels navigants, une pratique générale dans les forces aériennes alliées, limitait forcément la présence sur le front. De plus, le Pacifique n'était pas l'Europe et les phases de combats, particulièrement pour les unités embarquées de l'US Navy, étaient bien plus espacées que pour une unité présente sur un front terrestre. Alex Vraciu fut donc l'un d'eux et il devint le quatrième as de l'aviation embarquée américaine.

UN FILS D'IMMIGRÉS ROUMAINS

Alexander Vraciu (Jr.) est né le 2 novembre 1918 à Indiana Harbor, tout près de la ville d'East Chicago, dans l'état d'Indiana – à ne pas confondre avec Chicago, dans l'Illinois. Ses parents, Alexander Vraciu Sr. et Maria Tincu, sont venus de Roumanie. S'étant tout d'abord établis près de Chicago, ils arrivent à Indiana Harbor où, sans faire fortune, ils vont se construire une situation aisée. Le jeune Alex est le cadet d'une petite Betty, plus âgée d'un an et demi environ. En 1925, à sept ans, Alex se rend dans le pays de ses ancêtres avec sa famille. Lors de ce long séjour d'une année, il apprend le roumain à l'école mais n'en gardera que très peu de souvenirs. Son pays est l'Amérique, où il se sent nettement plus à l'aise. Indiana Harbor est très cosmopolite,

l'industrie métallurgique y ayant attiré de nombreux immigrants.

Alex Vraciu Jr. semble s'être intéressé très tôt à l'aviation et surtout à ses héros, notamment ceux qui s'étaient faits un nom durant la Première Guerre mondiale ou encore les grands pilotes de raid, tel Charles Lindbergh. Vers la fin des années vingt, son père lui paie son baptême de l'air qu'il effectue dans un vieux biplan. La Grande Dépression n'épargne cependant pas la famille Vraciu qui doit vendre certaines de ses propriétés et regagner un ancien appartement beaucoup plus modeste. C'est durant ces temps difficiles qu'Alexander Vraciu Sr. entre dans la police d'East Chicago, sauvant ainsi sa famille de la disette.

Après avoir passé ses années de collège et de lycée à la Washington High School d'East Chicago,



Le jeune Alex Vraciu, assis sur les marches de la Villa Lante, la maison de la fraternité de l'université DePauw. (DR)



1940 : Émile Becquet.

Le Nieuport-Delage Ni D. 622 n° 547 de la 4^e escadrille du GC II/1 à Dugny en 1934. À noter : la décoration très riche de ces avions avec code répété sur l'aile, bandes blanches et blason de la ville de Paris. (coll. famille Munier)

« Vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage... » a écrit Nicolas Boileau, adage toujours d'actualité trois siècles plus tard. Dans AVIONS hors-série n° 20 consacré aux As français de 39-40 [1] et malgré la faiblesse des archives, nous avons illustré au mieux Émile Becquet, crédité de cinq victoires sûres au groupe de chasse II/1. Sauf que... la citation qu'il a reçue à l'issue de son combat du 5 juin 1940 évoque non pas un, mais deux, Henschel ! Cette reconnaissance officielle modifie obligatoirement son palmarès, mais pas seulement le sien...

DU NIEUPOINT 622 AU DEWOITINE 510

Commençons par le début. Des corrections s'imposent dans l'évocation d'Émile, Maurice, Becquet car même sa date et son lieu de sa naissance, publiés un peu partout, sont erronés. Né le 29 octobre 1909 à Laventie, dans le Pas-de-Calais [2], le jeune homme obtient le brevet de pilote militaire n° 23 049 le 27 août 1930 à Angers. Faute de documents, on ne peut qu'émettre une hypothèse logique sur la suite de sa carrière... Après ses dix-huit mois de service légal qui l'ont probablement amené au grade de sergent, il doit se rengager puisqu'il est admis dans le corps des sous-officiers de carrière au cours

Dugny 1934, quand les sous-officiers chahutent ! De gauche à droite : Kuntzel, Becquet, Dubreuil, Roger et Richardin, qui participeront tous à la Campagne de France en 1940. À l'arrière-plan un Nieuport de la 3^e escadrille du GC II/1. Cette photo prouve qu'Émile Becquet est déjà sergent à cette époque. (coll. famille Munier)



Émile Becquet en tenue de vol devant un Dewoitine D.510. (coll. famille Becquet)



Photo de groupe sur fond de D.510 à Alger en 1938. Ont pu être identifiés de gauche à droite : 4^e S/C Munier, 5^e S/C Becquet, 10^e Lt Coiral, 12^e Cne Robillon.
(coll. famille Munier)

L'as qui en cachait un autre...

Par Alain Coste, avec la participation de Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)



du troisième trimestre 1934. Il est alors pilote sur Nieuport-Delage NiD.622 à la 4^e escadrille du GC II/1 [3], un groupe créé 1^{er} juillet 1932 sur la base de Dugny à la dissolution des anciens régiments d'aviation. Dans l'intervalle, sa santé a joué un drôle de tour à Émile, que tout le monde ou presque appelle Maurice. Venu en convalescence chez sa sœur à Allery, dans la Somme, il y a fait la connaissance de Gilberte Desprats. De leur union le 11 janvier 1932 naitront deux filles, Josette le 5 octobre 1932 et Dany en août 1940.

Fin 1934, la 1^{re} escadre se déplace à Villacoublay où elle reçoit à partir de 1935 des Dewoitine D.500 et D.501, puis le 29 octobre 1936 elle passe à Étampes où le GC II/1 touche le mois suivant ses premiers D.510. C'est sur cette base qu'Émile est promu sergent-chef

à compter du 1^{er} janvier 1937. Participant au meeting de Zürich du 23 juillet au 1^{er} août 1937, le capitaine Robillon peut juger du retard pris par l'aviation



L'insigne de la 4^e escadrille du GC II/1 : la Spa 62 *Unguibus et Rostro*, en français « *Bec et Ongles* ». (coll. Serge Joanne)

Toujours à Alger, de gauche à droite : Pissotte, Becquet, x, Richardin et Munier. (coll. famille Munier)



[1] Les As français de 1939-1940 (première partie : d'Accart à Lefol), par Christophe Cony et Alain Coste, Éd. Lela Presse 2007.

[2] Et non le 8 juin 1914 à Lederzeele (Nord), une date incompatible avec son grade d'adjudant en 1939.

[3] Comme son nom l'indique, le GC II/1 est le 2^e groupe de la 1^{re} escadre d'aviation légère de défense, très vite rebaptisée 1^{re} escadre de chasse. Le 1^{er} groupe (GC I/1) se compose des 1^{re} et 2^e escadrilles (Spa 31 et Spa 48) et le 2^e groupe de la 3^e et de la 4^e (Spa 94 et Spa 62).

L'Adj Ernest Richardin, qui partagera les deux dernières victoires d'Émile Becquet, pose devant son Dewoitine D.510 n° 266. (coll. famille Munier)



Les pilotes de la *Jasta 11* à Roucourt fin avril 1917. Dans l'habitacle de son Albatros D.III au fuselage peint en rouge, Manfred von Richthofen. Assis en tailleur au premier plan, son frère Lothar avec derrière lui, sur des chaises, les Lt. Karl Esser et Constantin Krefft. Debouts de gauche à droite, les Lt. Karl Allmenröder et Hans Hintsch, le Vzfw. Sebastian Festner, les Lt. Karl-Emil Schäfer, Kurt Wolff, Georg Simon et Otto Brauneck. On notera que la croix de fuselage a été barbouillée de peinture.
(coll. Jean-Louis Roba)

[6] Cf. la biographie de ce grand pilote dans AVIONS n° 147 et 148.



Manfred von Richthofen, l'as des as de la Première Guerre mondiale

Deuxième partie : le Baron Rouge

Par David Méchin et Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

CHEF D'ESCADRILLE ET PILOTE MÉDIATIQUE

La précieuse médaille « Pour le Mérite » est finalement attribuée à Richthofen par le *Kaiser* le 12 janvier 1917, huit jours après que le baron ait obtenu sa 16^e victoire aérienne sur un Sopwith Pup. Depuis le 7 de ce mois, il vole sur le dernier-né de la chasse allemande : l'excellent Albatros D.III, dont les ailes ont été copiées sur celles du chasseur français Nieuport, améliorant à la fois le champ de vision du pilote et la manœuvrabilité de l'appareil. Manfred est désormais en tête du palmarès des pilotes de chasse allemands vivants, car il a dépassé d'une victoire le score du précédent « as des as » Wilhelm Frankl [6], le commandant de la *Jasta 4*. La nouvelle le met en joie mais ses sentiments sont mitigés : il vient d'apprendre qu'il a été désigné pour prendre le commandement d'une nouvelle escadrille dans le secteur d'Arras, la *Jasta 11*, alors qu'il espérait qu'on lui accorde la direction de la *Jasta 2*. Créée fin septembre 1916, cette formation majoritairement équipée de monoplaces Halberstadt D.V n'a pas remporté la moindre victoire aérienne en quatre mois d'existence...

Richthofen arrive aux commandes de son Albatros le 16 janvier sur le terrain de La Brayelle, situé à trois kilomètres à l'ouest de Douai ; il s'emploie

aussitôt à insuffler à ses hommes un esprit combattif en appliquant les méthodes de combat définies par Boelcke. Soucieux de les guider efficacement, il décide de faire peindre une partie de son appareil en rouge vif, une décision inhabituelle à une époque où les chasseurs allemands portent des marques très discrètes (sa mère, à qui il rendra une courte visite le 4^e février, jugera d'ailleurs que *c'est assez frivole...*). Le fait de choisir la couleur rouge est sans doute une réminiscence du front de Verdun sur lequel Manfred a combattu au second trimestre 1916, quand le célèbre as français Jean Navarre était la terreur des équipages allemands à bord de son Nieuport rouge.

Le rééquipement de l'escadrille sur Albatros D.III est également entamé, quatre avions de ce type étant perçus du 21 au 24 janvier. Son nouveau statut de héros lui facilite la tâche car il peut librement recruter tout pilote qu'il juge talentueux pour son escadrille, ce qui inclut son frère Lothar qui rejoindra la *Jasta 11* le 10 mars 1917. Dans l'immédiat, Manfred donne l'exemple en descendant le 23 janvier un monoplace FE8 en feu, puis le lendemain en forçant un FE2b à se poser près des tranchées allemandes à l'ouest de Vimy. Lui-même doit atterrir en catastrophe à côté du biplace, une des ailes inférieures de son chasseur s'étant rompue au cours de l'engagement. L'affaire se termine par un magnifique capotage, heureusement



L'Halberstadt D.V est le type de chasseur sur lequel vole brièvement Manfred von Richthofen début février 1917, avant de repasser définitivement sur Albatros D.III. Celui-ci est le 420/16 (W.Nr. 234), un ancien avion de la *Jasta 11*, capturé le 15 février 1917 après avoir été touché par la DCA britannique. Son pilote (l'Uffz. Heinrich Schneider de la *Jasta 30*) a été capturé. (coll. Christophe Cony)

sans aucune conséquence personnelle si ce n'est pour son amour-propre... Qui remonte en flèche lorsque l'équipage capturé lui avoue que son Albatros, baptisé par les Britanniques « Le Petit Rouge », est déjà bien connu de l'autre côté du front !

au pays car il avait été percé comme une passoire au cours des combats. L'avion suivant de Manfred est celui à bord duquel il a remporté ses 19^e à 25^e victoires [7]. Motivés par l'exemple de leur chef, les

Un cliché fort rare : Karl-Emil Schäfer aidant Lothar von Richthofen à s'installer dans son Albatros D.III 2006/16 dont le fuselage est orné d'une large bande rouge. La casquette d'hélice est aussi peinte en rouge. L'appareil, passablement usé, est semblable au « Petit Rouge » qu'utilisait Manfred en janvier 1917.

(toutes les photos : coll. Greg VanWyngarden, sauf autre mention)

Des incidents semblables étant signalés à la même époque par d'autres *Jagdstaffeln*, tous les Albatros D.III sont interdits de vol le 27 janvier, jusqu'à ce que leurs ailes inférieures puissent être renforcées. Pendant quelques jours, von Richthofen est donc obligé de voler sur un Halberstadt D.V, un chasseur certes un peu moins performant que l'Albatros D.III mais indubitablement plus solide. C'est à bord d'un tel avion qu'il remporte le 1^{er} février sa 19^e victoire sur un vieux biplace BE2 du No 16 Sqn, lors d'une patrouille avec le *Leutnant* Karl Allmenröder. Il retourne ensuite en Allemagne pour y profiter d'une permission en famille, en attendant de recevoir un autre Albatros. On sait qu'un nouveau D.III (1985/16) est livré à la *Jasta 11* le 9 février 1917 ; il semble logique de penser qu'il s'agit du premier avion renforcé que l'as va s'attribuer, car les six suivants n'arriveront qu'entre le 25 et le 27 du mois. Le 14 février, de retour d'une conférence avec son ancienne escadrille – rebaptisée *Jasta Boelcke* en l'honneur de son ancien chef charismatique –, Manfred obtient en deux sorties un doublé sur des BE2. Rebelote le 4 mars, cette fois aux dépens d'un BE2 puis d'un Sopwith 1 ½ Strutter.

On ne connaît pas avec certitude l'apparence de l'Albatros D.III que le baron utilise à cette époque, car il n'en existe aucune photo et lui-même n'indique ni la livrée, ni le numéro de sa machine dans ses rapports de combat ; il ne commencera à le faire qu'au mois de juin. Son frère Lothar indique cependant que : *Quand, parfait débutant, je suis arrivé à l'escadrille, Manfred m'a donné son vieil appareil (...) qui avait une bande rouge autour du fuselage. Sur cet avion, j'ai abattu mes dix premiers adversaires. Finalement cet appareil a dû être renvoyé*

[7] Comprendre : ses dernières victoires jusqu'à l'arrivée de Lothar à la *Jasta 11*, peu avant la mi-mars 1917.



Premier Lockheed Martin C-130J-30 Super Hercules

en dotation à l'Escadron de Transport 02.061 « Franche-Comté »

Par Claude Archambault



Mise en place des troupes sous un ciel maussade, un vent violent et glacial qui laissera aux participants un souvenir que chacun aura hâte d'oublier... Le premier C-130J-30 français est sorti de l'usine de Marietta avec l'immatriculation « 61-PO » ; il l'aura perdu (en vol ?) à son atterrissage à Orléans, pour la retrouver avant la cérémonie. Les hélices courbes à six pales restent extérieurement le meilleur moyen de différencier le C-130J des modèles précédents.

(toutes les photographies : Claude Archambault)

Premier C-130J-30 Super Hercules versé à l'Escadron de Transport (ET) 02.061 « Franche-Comté », mais pas le dernier car quatre Super Hercules seront livrés neufs à la France d'ici à fin 2019. L'évènement a présenté suffisamment d'importance pour justifier le déplacement de la ministre des Armées, Mme Florence Parly, et son cortège de personnalités sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy le lundi 15 janvier 2018. Cependant, l'armée de l'Air utilisant déjà quatorze C-130 Hercules et introduisant progressivement le nouvel Airbus A400M, comment en est-elle arrivée à commander ces quatre appareils supplémentaires non prévus initialement ?

Numéro constructeur 5836, l'appareil a quitté la chaîne de montage Lockheed Martin de Marietta, dans l'état de Géorgie, le 12 octobre 2017. Après une mise en peinture, il est apparu aux couleurs françaises le 20 octobre et a effectué son premier vol le 22 novembre. Un mois plus tard très exactement, il atterrissait sur la base d'Orléans pour être versé à l'ET 02.061. Comme on le voit, les choses sont allées vite par les temps qui courent entre la commande initiale, le 29 janvier 2016, par la Direction Générale de l'Armement (DGA) et l'intégration en unité. On le doit au fait que les avions n'ont pas été commandés auprès du constructeur mais via le programme *Foreign Military Sales* (Ventes militaires à l'étranger) du département de la Défense américain qui sert d'intermédiaire de la commande à la livraison, comme si le matériel devait entrer dans l'inventaire de l'armée américaine. Le second Super Hercules est également de la version C-130J-30 et a été livré le 7 juin 2018 ; les deux derniers seront de la version KC-130J, dotée d'une capacité de ravitaillement en vol, et seront livrés à la mi et fin 2019.



nie (mission de présence avancée de l'OTAN), sur le front irako-syrien (opération « Chammal »), au Sahel (opérations « Barkhane » et « Pagnali » en Mauritanie, au Mali, Burkina Faso, Niger et Tchad) ainsi qu'au Liban (opération « Daman »). Depuis quarante ans, nous pouvons dénombrer plus de soixante-dix opérations extérieures... L'armée française assure par ailleurs une présence au Sénégal, en Côte d'Ivoire, au Gabon, à Djibouti et aux Émirats arabes unis. Sans oublier, bien sûr, les douze territoires d'outre-mer que chacun connaît (n'est-ce pas ?) et qu'il serait fastidieux d'énumérer... Une longue liste de destinations plus ou moins exotiques et dispersées, qui nécessitent un soutien logistique mettant à mal une flotte de transport vieillissante et dont la cure de rajeunissement est moins rapide que prévue.

Dans la catégorie des transporteurs tactiques mis en œuvre par l'armée de l'Air et dans le cadre des interventions à l'extérieur, l'appareil-phare a longtemps été le C 160 Transall. Bonne à tout faire, il a été utilisé à une centaine d'exemplaires par l'armée de l'Air à partir de 1967. Avec un départ à la retraite initialement annoncé pour 2005 et malgré un programme de rénovation, son âge mémorable fait

Début 2018, l'armée de l'Air est engagée sur divers théâtres d'opération : en Lituanie, Lettonie et Esto-