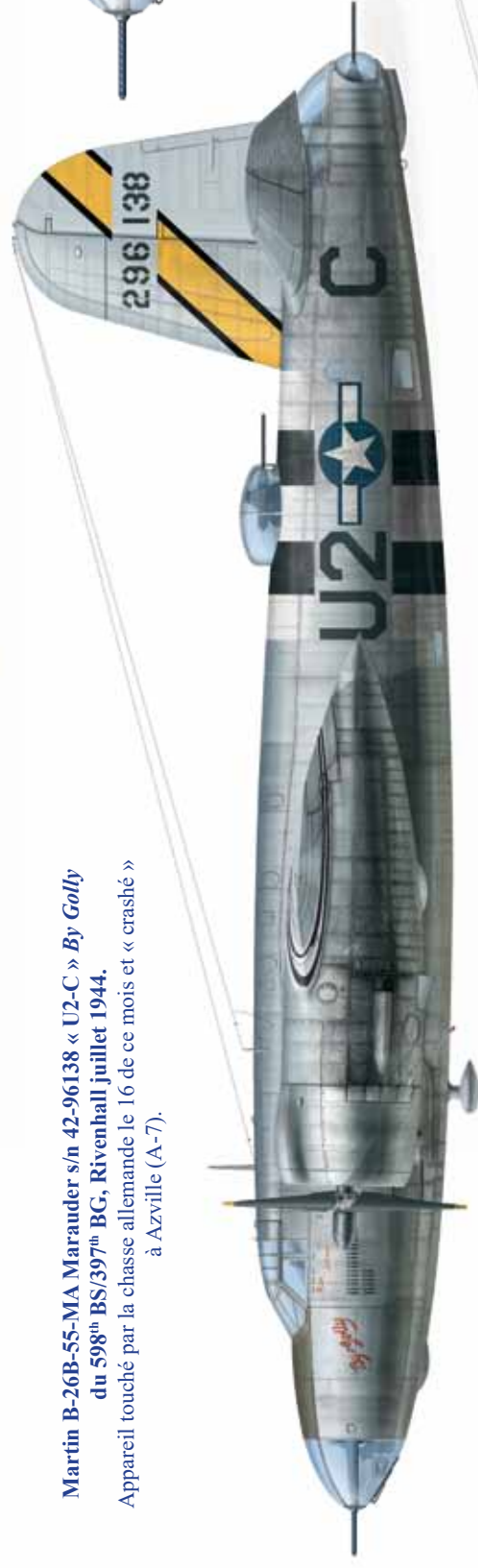


Martin B-26C-20-MO Marauder s/n 41-35018 « 32 » *Spooks* du 37th BS/17th BG, Djedeida (Tunisie) septembre 1943.
Cet appareil sera perdu le 16 février 1944 sur collision en vol avec le B-26B-45-MO s/n 42-95782 « 26 ».



Martin B-26B-55-MA Marauder s/n 42-96138 « U2-C » *By Golly*
du 598th BS/397th BG, Rivenhall juillet 1944.
Appareil touché par la chasse allemande le 16 de ce mois et « crashé »
à Azville (A-7).



Martin B-26B-55-MA Marauder s/n 42-96214 « K9-R » *Coral Princess III*
du 494th BS/344th BG, Cormeilles-en-Vexin (A-59) novembre 1944.
Appareil abattu par la *Flak* près de Chanly (Belgique) le 19 de ce mois.





MARAUDER DANS LA TOURMENTE

Par Guy Julien (profils de Thierry Dekker)

Alors que la guerre semble s'acheminer vers son terme à un rythme moins soutenu qu'ils ne l'avaient espéré, les équipages de la 9th Bomb Division déployés sur des terrains avancés en Belgique et dans le Nord de la France s'apprêtent à passer un Noël tranquille sinon confortable. En butte à une rude offensive du général Hiver, ils vont bientôt découvrir que la Wehrmacht et la Luftwaffe n'ont de leur côté aucune intention d'observer la trêve des confiseurs. Vont s'en suivre pour les Marauder du General Anderson les pires semaines de la guerre aérienne en Europe... Ce seront aussi les dernières !

VEILLÉE D'ARME

Au début du mois de décembre 1944, le cœur du Reich de mille ans est désormais frappé quotidiennement (entre autres) par les « Medium » de la 9th Air Force. Cependant celui-ci n'a pas complètement cessé de battre. Des chars et des avions continuent à être produits en grande série et même si leurs équipages n'ont plus la qualité d'antan, tel n'est pas le cas des armes mises entre leurs mains qui, elles, sont ultra-modernes. Conscient de

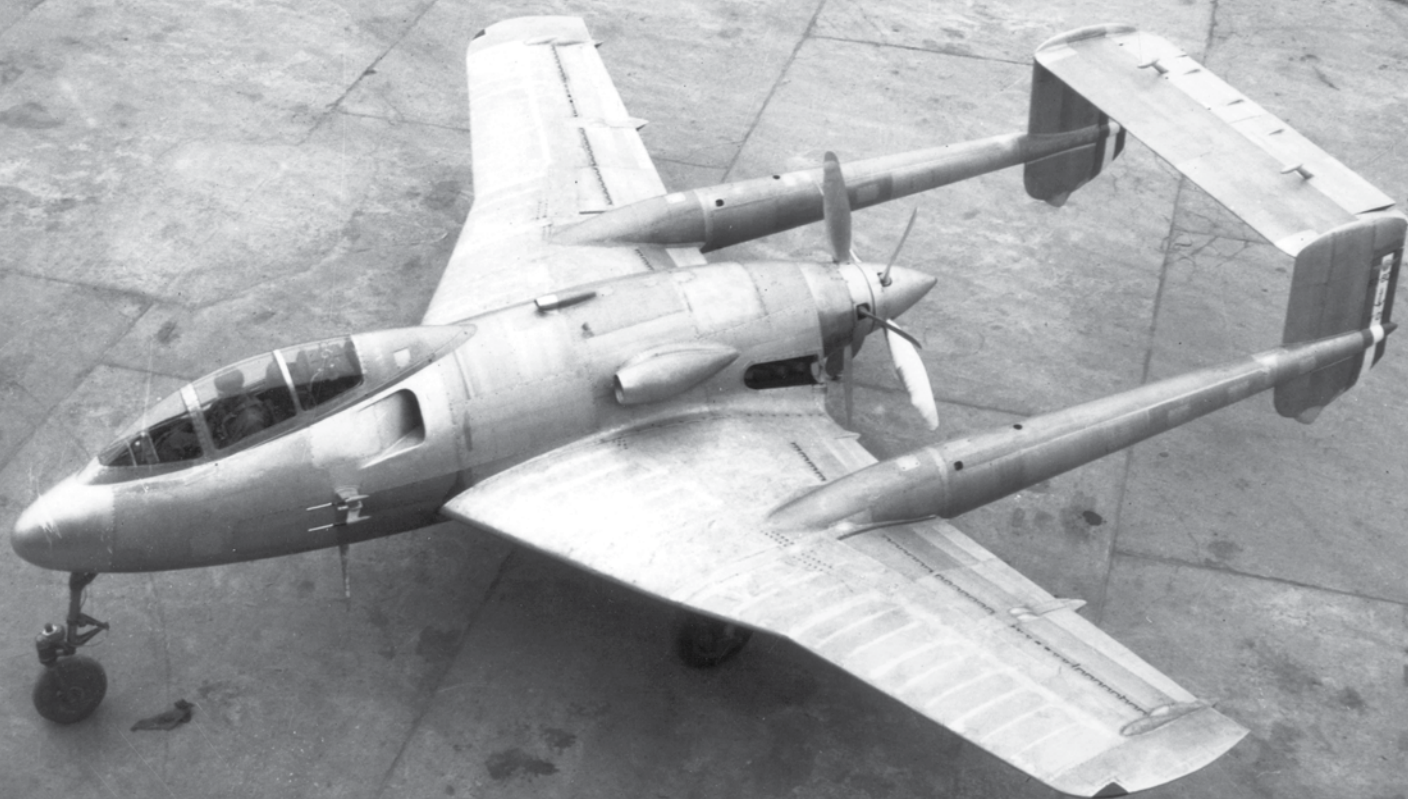
cet écart croissant et de la faiblesse de réserves de carburant amenées à s'étioler inexorablement, l'OKW [1] se prépare à lancer un dernier grand coup. Ayant pu concentrer suffisamment de forces blindées et motorisées (vingt-neuf divisions dont sept de Panzer regroupant environ 250 000 hommes) face à un secteur relativement peu défendu du dispositif allié, il déclenche le 16 décembre 1944 dans les Ardennes belges l'opération « Wacht Am Rhein » dont l'objectif est de s'emparer d'Anvers après avoir creusé entres les armées ennemies un profond sillon.

Le B-26B-55-MA s/n 42-96153 « X2-N » *The Joker*, un vétéran du 596th BS/397th BG, s'apprête à décoller de son terrain de Péronne (A-72) en janvier 1945. On remarque à droite un autre B-26B-55-MA apparemment en difficulté à cause du verglas ; il s'agit du s/n 42-96125 « 9F-L » du 597th BS.
(toutes les photos : USAF, sauf autre mention)

[1] *Oberkommando der Wehrmacht* : organe de commandement suprême des forces armées allemandes.



Deux Marauder du 575th BS/391st BG en vol sur la France, avec au premier plan le B-26C-45-MO s/n 42-107620 « 08-B » *Oh Baby*. L'ordre de repeindre les bandes de débarquement a été donné par le QG des forces alliées en novembre 1944.



SO 8000 Narval

Le dernier chasseur à pistons français

Cette magnifique vue prise depuis la tour de Bricy en 1949 montre bien l'allure du SO 8000-02 lors de ses essais de roulage. La gouverne de profondeur s'arrête aux dérives, les entrées d'air n'ont pas de cloison, les trappes de trains avant ne sont pas installées, il n'y a pas de tube de pitot devant les ailes. (toutes les photos : coll. Ph. Ricco, sauf autre mention)

Première partie, par Philippe Ricco

La Libération de la France fin 1944 a permis de relancer les études d'avions nouveaux, après cinq années de stagnation technique forcée. Si les premiers appareils à voler sous les couleurs françaises furent avant tout des prototypes déjà anciens ou de conception allemande, les mois qui suivirent permirent une réorganisation des bureaux d'études et le lancement des nouvelles études, plus novatrices. Tout était à refaire, il fallait rééquiper nos armées, tout autant que nos compagnies aériennes, certaines administrations et tous les utilisateurs d'avions. De cette période naquit un foisonnement de prototypes, des plus classiques aux plus avancés. Mi-avril 1949, on comptait déjà pas moins de 19 nouveaux prototypes ayant effectué leur premier vol depuis le 1^{er} janvier ! Parmi eux, figurait le surprenant Narval de la SNCASO...

CHASSEUR EMBARQUÉ À PISTON

La guerre est terminée. Il faut reconstruire le pays et rattraper le retard accumulé durant cinq ans de sclérose des recherches, rien de particulier dans le domaine de pointe qu'est l'aviation. En cette période d'euphorie technologique, la priorité est souvent donnée aux nouveaux modes de propulsion balbutiants : turboréacteur, fusée, statoréacteur... Mais si ces dispositifs sont prometteurs, le chemin de leur mise au point est encore semé d'embûches et de dangers. Certaines solutions, à base de techniques plus classiques, sont aussi l'objet de commandes, pour assurer de manière pragmatique le renouvellement des matériels. Côté Marine, la flotte française est fortement réduite, notamment depuis le sabordage de la Flotte à Toulon en novembre 1942. La guerre achevée, l'Angleterre aide la France à reconstituer une force navale. En particulier, un nouveau type de navire prend son essor : le porte-avions, dont le *Béarn* d'avant-guerre était resté le seul représentant

français, la construction des *Joffre* et *Painlevé* ayant été stoppée en 1940. Mais pour équiper ces porte-avions, il faut... des avions !

L'ingénieur Dupuy a fait partie, durant l'Occupation, du regroupement de bureaux d'études placé sous l'égide de la SNCASO, dirigé par Maurice Hurel à Cannes, connu sous le nom de Groupe Technique de Cannes. On y trouvait ainsi entre autres grands ingénieurs, Roca de la SNCAC (ex Farman), Déplante, Parot, Béziaud, Le Bihan et Servanty de la SNCASO (ex Bloch), Pillon et Robin de la SNCASO (ex Nieuport)... Ces derniers ont étudié un avion léger postal bipoutre, le SO 1030, qui a fait l'objet d'un marché de commande n° 4016/42 et dont les maquettes ont été testées à la soufflerie Eiffel en juillet 1941, puis à Banlève en février, avril, juin et septembre 1942 et en mars 1943. La formule de cet avion est assez peu orthodoxe, avec un moteur propulsif placé derrière le pilote, entre les deux poutres qui portent l'empennage horizontal.

LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE



Neuvième partie, par Bernard Baëza (profil de Thierry Dekker)

LES AIGLES CONTRAINTS DE BAISSER LA TÊTE

Pour les forces armées japonaises, qui réussirent l'exploit de résister plus d'un an à la très nette supériorité qualitative et quantitative américaine, 1944 vit les différents fronts craquer les uns après autres. La campagne de Nouvelle-Guinée, particulièrement coûteuse en pilotes (336 morts), se poursuivait sous la direction de la Marine quand les Alliés attaquèrent le secteur de Biak avant de lancer leur aviation contre Halmahéra et les Célèbes. À cette occasion, le commandement sollicita encore les 13^e et 24^e *Sentaï* auxquels vinrent se joindre les 5^e et 21^e *Sentaï* qui couvraient l'Indonésie. Après le retour du 5^e *Sentaï* au Japon en août et le départ du 24^e pour les Philippines

en septembre, les 13^e et 21^e *Sentaï* tournèrent leurs maigres forces contre Morotai. À bout de potentiel, le 13^e *Sentaï* regagna le Japon en octobre, laissant sur place le 21^e qui effectua sa dernière mission contre Morotai le 27 décembre 1944 avant de regagner Sumatra.

En mai, quand il devint évident que l'offensive nipponne contre Imphal (Inde) était un échec, les 50^e, 64^e et 204^e *Sentaï* se consacrèrent à l'appui des troupes terrestres. En août, le 64^e *Sentaï* fut transformé sur Ki.43-III, la dernière version du Hayabusa, tandis que le 50^e passait sur le nouveau Nakajima Ki.84 (« Frank » dans la nomenclature alliée). Ainsi rééquipés, les deux groupes purent reprendre les missions d'interception que les vieux Ki.43-II avaient du mal à mener à bien. Pour cette raison, le 204^e *Sentaï* fit mouvement sur

Ce Ki.45 kaï modèle C, photographié en conditions opérationnelles sur le terrain de Bacolod (Philippines) à la mi-1944, appartenait au 5^e *Hikô-Sentaï*. À cette époque, tous les avions du groupe arboraient le même insigne de queue circulaire de couleur blanche. Chaque appareil était baptisé du nom d'une montagne du Japon (inscription sur le gouvernail de direction) et les trois *Chûtaï* se partageaient les montagnes du nord, du centre et du sud du pays.

(coll. Naoyasu Saito)



Kawasaki Ki.45 kaï Hei du 5^e *Sentaï*, Bacolod (Philippines) juin-juillet 1944.

LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS



Grumman F6F-5 Hellcat « 10 » *Paoli Local* de l'EV2 Paul E. Drury, du VF-27 embarqué sur l'USS *Princeton* le 24 octobre 1944.

DÉBARQUEMENTS À LEYTE : LES HELLCAT DES PORTE-AVIONS D'ESCORTE

[1] Le quatrième porte-avions de la 22^e Division, l'USS *Santee*, embarque le VF-26 équipé de FM-2 Wildcat.

Comme écrit dans notre n° 226, le 20 octobre à l'aube, les débarquements sur Leyte débutent. La 7^e Flotte (amiral Kinkaid) consacrée à cette opération rassemble 738 navires de tous types dont

18 porte-avions d'escorte commandés par le CA Thomas L. Sprague. Répartis en trois groupes (TU 77.4.1 à 3), ces porte-avions sont en majorité équipés de groupes mixtes ; seuls les *Sangamon*, *Suwanee* et *Chenango* emportent un *squadron* de Hellcat [1] : les VF-37, VF-60 et VF-35 respectivement, qui nous intéressent ici. Ces porte-avions composent la 22^e Division qui, avec la 28^e, forme le TU 77.4.1 plus communément désigné

Les porte-avions d'escorte du TG 77.4 en route vers Leyte. Les combats vont être très agités pour ces navires ainsi que pour leurs appareils. Au premier plan, le pont du *Sangamon* avec les TBM-1C Avenger du VT-37. (toutes les photos : US Navy, sauf autre mention)



LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1944-1945



Taffy 1. Ce groupe soutient le débarquement sur l'île de Panaon qui forme avec Leyte le côté ouest du détroit de Surigao. Si assez peu d'avions japonais font leur apparition, ils choisissent cependant d'attaquer *Taffy 1* et sont localisés sur l'écran radar du *Suwanee* à 07h55. Quelques avions de la couverture aérienne sont dirigés vers cet écho mais rappelés avant l'interception.

À 08h20, alors que le *Suwanee* fait apponter ses avions, le *Sangamon* fait décoller les siens ; c'est alors que les vigies aperçoivent trois Zéro, trains baissés, qui essayent probablement de se placer dans la procédure d'appontage pour surprendre l'équipage. Deux d'entre eux s'en prennent soudainement au *Santee*, mitraillant puis larguant leur bombe mais en manquant de peu le navire. Après un retrait simulé, les trois Zéro reviennent à la charge, accueillis par de violents tirs de

Le personnel navigant du CVG-35 pose sur fond de Hellcat du VF-35 sur le pont de l'USS *Chenango*. Le CC F.T. Moore est au premier rang, 8^e en partant de la gauche. (famille Moore via US Navy)



FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Rare photographie en couleurs d'un FIAT CR 42 de la 162^e Sq. du 161^o Gruppo Autonomo sur l'aérodrome de Maritza (Rhodes) à l'été 1941. L'insigne de la Squadriglia est un chat noir en colère qui dit *Varda que te sbrego !* (fais attention où je te griffe !). (toutes les photos : coll. Giorgio Apostolo, sauf autre mention)

Quatrième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

LES OPÉRATIONS EN MÉDITERRANÉE CENTRALE

Dès les premiers jours de la guerre, les CR 42 furent utilisés pour escorter les bombardiers et les avions torpilleurs engagés dans des missions contre le trafic maritime britannique en Méditerranée centrale et contre l'île de Malte. Ce scénario compliqué vit les biplans opérer sans relâche depuis leurs bases de Sicile et de

Sardaigne pendant les deux premières années de la guerre ; ils furent en particulier confrontés à de nombreuses reprises aux chasseurs anglais Gladiator et Hurricane défendant Malte. La première victoire d'un CR 42 au-dessus de l'île fut obtenue le 3 juillet 1940 par le Maggiore Ernesto Botto, commandant du 9^o Gruppo, aux dépens d'un Hurricane. Le 23^o Gruppo remporta ses deux premiers succès (deux Hurricane) dix jours plus tard, le 17^o Gruppo descendant quant à lui un Fairey Swordfish le 21 juillet. Il fallut attendre le 27 novembre

Un Falco de la 385^a Sq. du 157^o Gruppo (1^o Stormo) au décollage du terrain sicilien de Trapani durant l'été 1940.



LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)

Cinquième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentili, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau)



**Le Cne Échard, commandant
de la N 82, photographié
lors d'un vol d'escorte de la
Sop 221 le 25 février 1918,
aux commandes du Nieuport
XXVII « 12 ».**
(coll. Christophe Cony)

BOEING EA-18G GROWLER



UN GROGNEUR PARMIS LES FRELONS

Le Growler BuNo 168251 de la VAQ-130 des Zappers décolle de l'USS Truman (CVN-75) en janvier 2014.

Deuxième partie, par Stéphane Nicolaou

VAQ-130 « ZAPPERS »

Dès février 2011, du personnel de la VAQ-130 est envoyé sur la NAS Leemore pour se familiariser avec le Super Hornet, suivant des cours au sol sur les systèmes électroniques avec la VAQ-129. En novembre 2011, les Zappers abandonnent leurs EA-6B Prowler pour tous se former au sein de la VAQ-129. Le processus prend une année et ce n'est que le 18 juillet 2013 que la flottille réalise une courte période de

qualification sur porte-avions à bord de l'USS Truman (CVN-75). La VAQ-130 débute sa première croisière sur le CVN-75 et le CVW-3 (code AC) en juillet 2013. Elle participe à l'opération « Enduring Freedom » (OEF) menée contre les Talibans depuis le golfe d'Oman. En décembre 2013 elle effectue des manœuvres conjointement avec le porte-avions français *Charles de Gaulle*. Le retour à Whidbey Island à lieu le 17 avril 2014.



L'EA-18G BuNo 168250 AC500 de la VAQ-130 catapulté du CVN-75 pour une mission sur l'Afghanistan en mars 2014.





La seconde croisière commence le 1^{er} juin 2016. Elle est menée sur l'*USS Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) dans la Méditerranée puis le golfe Arabe dans le cadre de l'opération « Inherent Resolve » (OIR) dirigée contre l'État Islamique. Les EA-18G accumulent 308 sorties de guerre. La croisière s'achève le 30 décembre 2016.

Jusque-là, la VAQ-130 n'avait pas « fait le buzz ». Et soudain, le 20 novembre 2017 par un beau ciel d'hiver près d'Omak, dans la partie centre-nord de l'État de Washington, quiconque lève la tête voit parfaitement dessiné un immense phallus bien joufflu... Un pilote des *Zappers* est rapidement identifié comme l'auteur de ce crime à la pudeur, qu'on peut voir sur tous les réseaux sociaux de la région puis au niveau

Pour sa deuxième croisière, la VAQ-130 va lutter contre l'État Islamique dans le cadre de l'opération « Inherent Resolve » (OIR) à bord de l'*USS Dwight D. Eisenhower* (CVN-69). Le BuNo 168268 AC500 exhibe une décoration superbe.

