



## ERRATA AU TOME 2 DU LIVRE SUR LA JAGDGESCHWADER 54

« -La photo montrant un Fw 190 avec le code « C » peint en vert (page 31) n'est pas la monture du *Kommodore* de la JG 54, Hannes Trautloft. Après dix ans de recherche, M. Delmar A. Davis, de Woodlands au Texas, est arrivé à la conclusion que cette machine est le Fw 190 F-8 piloté en Hongrie par Egon Thiem, *Kommandeur* du I./SG 10, en février 1945.

-Page 52 en haut, le Bf 109 du I./JG 54 équipé d'un réservoir supplémentaire ventral est un « Friedrich » (probablement de type F-2) et non pas un « Gustav » comme le montrent la verrière à montants fins et la petite prise d'air du compresseur.

-Page 67 en bas, les pilotes français Durand (avec un d) et Tulasne posent devant un Yak-1B, non un Yak-9.

-Page 76 en bas, le Lavotchkine « 22 » est un La-5.

-Page 235 en bas, le chasseur allemand en vol est bien entendu un Bf 109 G (peut-être de la JG 4) et non pas un Fw 190 de la JG 54.

-M. Benoit Blattlin nous a écrit pour signaler que les Focke-Wulf de la 9./JG 54 photographiés sur le terrain de Varrelbusch en février 1945 (page 255) sont des Fw 190 A-8 à moteur en étoile et non des Fw 190 D-9 à moteur en ligne. Même remarque pour l'appareil de l'Uffz. Herbert Stengel de la 10. *Staffel* (page 257).

Sur le même thème, dans une lettre datée du 15 juillet dernier, l'as Ugo Broch (81 victoires avec la JG 54 de 1943 à 1945) a écrit : *Je vous remercie pour ce deuxième tome. Je ne lis pas le Français mais les photos parlent d'elles-mêmes sur la qualité du livre.*

Je remercie également M. Peter Taghon pour l'aide iconographique apportée à cet ouvrage. »

Philippe Saintes

## L'ESCAPADE SUISSE DE L'AS DE LA NACHJAGD WILHELM JOHNEN

« L'article de M. Gasztych paru dans le n° 236 d'AVIONS appelle certaines remarques. L'auteur semble en effet s'être trop largement basé sur l'autobiographie du pilote Wilhelm Johnen sans avoir pris le recul critique nécessaire.

1°) L'erreur de pilotage de Johnen fin avril 1944 devait nécessairement être suspecte. L'auteur aurait dû rappeler que le 9 mai 1943, soit quasiment une année plus tôt, l'Oblt. Herbert Schmid(t) du IV./NJG 3 déserta, posant délibérément à Dyce son Ju 88 R-1 équipé du tout neuf et récent FuG 202 ; l'appareil est exposé de nos jours au musée de Hendon. Une trahison qui eut de lourdes conséquences pour la *Nachtjagd* et ses équipages. Trahison envers ses camarades de combat car Schmid(t), s'il avait simplement voulu quitter la guerre, aurait parfaitement pu atterrir en Suède neutre. On comprend dès lors que les responsables allemands étaient un peu « chatouilleux » quant à ces « erreurs d'orientation ».

2°) Comme Schmid(t) aurait été un agent allié bénéficiant de l'appui de sa famille (on dit que des renseignements militaires auraient transité via son père), il va de soi que la famille de Johnen et celles de ses équipiers devaient être nécessairement interrogées.

3°) Malgré le récit « horrifique » de Johnen désireux de se faire passer pour un martyr, la « garde à vue » de ses parents ne fut pas un calvaire. Certes, leurs maisons furent fouillées. Certes, ils furent interrogés mais ne furent pas passés à tabac. Certes, ils furent internés un temps et ne reçurent qu'une maigre pitance mais, dans une Allemagne écrasée sous les bombes et soumise au rationnement, on ne pouvait espérer déguster des ortolans en prison. Bref un interrogatoire normal pour toute armée et police dans ce type de circonstances. Inutile donc de noircir le trait même si l'enquête fut menée par la Gestapo.

4°) Si l'auteur accorde bien trop de crédit à l'autobiographie de Johnen, il fait de même pour les écrits post-1945 d'Otto Skorzeny. Ce dernier ne s'est en effet jamais « illustré » lors de la libération de Mussolini puisqu'il ne fut qu'un



sous-fifre, un simple assistant se contentant de représenter Hitler. Il ne traqua jamais les géoliers de Mussolini et ne dressa pas plus le plan du Gran Sasso ; il était incapable de repérer des lieux d'atterrissage pour planeurs et même d'en piloter un. La libération du *Duce* fut donc l'œuvre des seuls parachutistes de la 2.FJD et des équipages de DFS 230 mais, par ses ouvrages, Skorzeny tira les marrons du feu et s'attribua une gloire imméritée en jouant sur la crédulité populaire.

5°) Idem pour son soi-disant « réseau de spécialistes » ayant infiltré la Suisse. Skorzeny a largement exagéré son importance. Le contre-espionnage local n'était pourtant pas composé de crétins. Il est douteux d'ailleurs que l'on ait voulu réellement assassiner Johnen, ce qui aurait nécessairement braqué les autorités helvétiques lors de contacts délicats. Bobard ou intoxication (comme le grotesque « bombardement aérien de Dübendorf ») ? Et si on avait laissé réellement les choses aller aussi loin, aurait-on, à son retour, repris Johnen dans la *Nachtjagd* pour, de nouveau, lui confier des appareils « sensibles » ? Et lui faire au surplus mener une escadrille ? Selon l'élémentaire « principe de précaution », comme « il n'y a pas de fumée sans feu », Johnen aurait été éloigné et aurait fini sa carrière comme pilote de convoyage. Ce projet d'assassinat semble donc être une parfaite carabistouille. »

Jean-Louis Roba

## CLAIRE ROMAN ET LES AVIONS BRITANNIQUES DANS L'ARMÉE DE L'AIR

« Tout d'abord bravo pour l'article sur les avions britanniques dans l'Armée de l'Air en 1939-40 ! Je n'en ai lu qu'une petite partie, mais il a réellement motivé mon achat. J'ai toutefois constaté ce qui me semble être une petite erreur concernant Mme Claire Roman. M. Comas y écrit en page 43 qu'elle prit le grade de sous-lieutenant lors de son intégration à la DALAC. Or le décret du 27 mai 1940 fixant le statut des pilotes féminins de l'Air ne prévoyait « ni grade, ni rang dans la hiérarchie militaire » pour ces dernières (article 5) ; en revanche, elles étaient assimilées au rang de sous-lieutenant pour « le droit au frais de déplacement et au logement, l'accès au mess et aux popotes » (article 8). Ce décret a été publié au JO du 30 mai 1940, pages 4042 et 4043 ; il est consultable en ligne via Gallica. S'il y a un texte plus récent, je serai curieux de le connaître car c'est un sujet qui m'intéresse.

Encore bravo et merci de proposer des articles qui sortent des sentiers battus (et parfois rebattus). »

Romain Lebourg

## UN PETIT MYSTÈRE ÉCLAIRCI EN MARGE DE L'ARTICLE SUR LE SALMSON-MOINEAU SM.1

« Juste un mail pour vous féliciter pour vos magazines et particulièrement pour la passionnante série d'articles sur le Salmson-Moineau exemplaire par ses recherches, sa richesse et ses précisions. J'en profite pour vous remercier

# La Section Avions de Sondages Météorologiques n° 1



## ou le Secret de la Licorne [1]

Gros plan sur le météorographe du Br 270 n° 7.

La limousine Breguet 270 n° 7 photographiée sur le terrain de Monéteau. Des sangles maintiennent l'avion bien arrimé au sol. À sa gauche on distingue la dérive d'un autre Breguet 270 « limousine », le n° 30 livré le 26 février 1940. Comme sur le Breguet 270 n° 88 visible plus loin, on distingue sous l'aile supérieure droite le météorographe.

(origine Jean-Claude Colin)

par Bertrand Hugot (profil de Yann Legal)

Par la note de service du Grand Quartier Général de l'Armée (GQGA) n° 620-3/Météo/EME, du 27 novembre 1939, la Section avions de sondages n° 1 est formée à titre d'essai. Le 9 décembre suivant, c'est la note n° 1372 du 3<sup>e</sup> Bureau de l'état-major de la Zone d'Opérations Aériennes Est (ZOAE) qui entérine la création de la Section d'essais n° 1 d'avions de sondages météorologiques. Cette section, stationnée à Auxerre, est directement rattachée d'un point de vue hiérarchique au général commandant la ZOAE. À terme, la SAS doit être complétée par des personnels militaires prélevés sur la station principale de Nancy et les stations d'observations de Mézières, Stenay, Metz, Sarrebourg, Belfort et Auxerre. Le nombre des avions prévus pour la section est de six. En fait, le Grand commandement a été attiré dès octobre 1939 par l'absence d'exécution des sondages par avion, due parfois à l'indisponibilité de l'appareil prévu mais surtout au fait que certains terrains d'aviation (comme Stenay, Mézières, Belfort ou Sarrebourg) sont situés trop près des lignes et que les missions de sondages – faites avec un avion non armé – peuvent courir le risque d'être interceptées par l'ennemi.

### DÉCEMBRE 1939 : L'ARRIVÉE À AUXERRE-MONÉTEAU

Le but de ce regroupement d'avions météo est donc d'assurer l'entretien et le ravitaillement plus aisés d'un matériel jusqu'alors dispersé en le réunissant sous un même commandement. Dans le même temps, il s'agit de réduire les dangers courus par les équipages qui effectuent les sondages météorologiques en basant la section avions de sondages sur un terrain éloigné des lignes. Le sesquiplan Breguet 270 est choisi car il est éliminé progressivement de la zone des armées, non seulement en raison de l'usure du matériel mais aussi par suite de l'application des consignes de vol. Il faut néanmoins préciser que l'emploi de l'avion pour cette tâche spécifique a été tranché dès le 31 juillet 1939, date à laquelle il a été décidé qu'en temps de guerre les Breguet 27 seraient spécialisés à ces missions de sondage.

En ce qui concerne l'emploi, le commandant de cette unité dépend du chef de la station d'Auxerre qui reçoit

les directives du 3<sup>e</sup> bureau de l'EMG ; pour ce qui est des points de vue administratif et disciplinaire, il dépend du commandant de la 1<sup>re</sup> Région aérienne. Depuis le 14 décembre 1939, la section avions de sondages n° 1 – c'est désormais son appellation officielle – occupe l'immeuble de M. Rey à Monéteau, dans l'Yonne. Prise en compte par la Compagnie de l'air 40/133 d'Auxerre, elle est arrivée la veille dirigée par le sergent-chef (météo) Pierre Harmant, qui dirigeait auparavant la Station d'observation météo n° 1 du terrain de Mézières avec quatre hommes de troupe ; Harmant s'est présenté au lieutenant Fernand Picard qui va momentanément diriger la SAS, lui-même assurant en parallèle le commandement de la SOM n° 5 à Auxerre.

Les premières semaines de l'hiver 1939-1940 sont essentiellement consacrées à l'installation du cantonnement. En effet, l'immeuble réquisitionné n'est pas du tout opérationnel et les militaires n'ont rien : *Nous n'avons aucun outil. Que faire ?* se demandent-ils. *Un voisin obligeant nous en prête et on peut commencer*

[1] Jeu de mot difficile à éviter quand on sait que *Licorne* est le nom de code attribué à la SAS n° 1 au 1<sup>er</sup> juin 1940...



Breguet 270 limousine n° 7 de la SAS n° 1, Auxerre-Monéteau début juin 1940.

*à bricoler.* Tant bien que mal les militaires se débrouillent et quand arrive le premier pilote et son avion, les chambres, lits, cuisine, poêles ont été installés ; ce sont le sergent-chef Roger Thierry et le sergent mécanicien Masué, auparavant à Metz, qui sont affectés le 19 décembre. Pour pouvoir se déplacer entre le cantonnement et le terrain, la SAS n° 1 va prendre en compte trois véhicules à la base centre d'instruction de la météorologie (BCIM) du Fort de Saint-Cyr qui est le siège de l'Office national de la météorologie : une Renault Primaquatre, un camion Renault et un side-car Terrot. Le commandant du détachement arrive finalement à Auxerre ; c'est le lieutenant Picard qui va le chercher en voiture avec chauffeur à Melun le 24 février. Embarqué dans la Primaquatre M42859, le lieutenant André Colin lui indique que son dernier vol à l'ECN 2/13 sur Potez 631 a eu le dimanche 18 février et que désormais il volera sur Breguet à la place des bimoteurs. Deux jours plus tard, Colin fait programmer des vols de 15 minutes aux trois pilotes déjà présents sur le Breguet 270 n° 30 : les sergents-chefs (réservistes) Chas, Legros et Cancalon ainsi que le météorologiste Harmant effectuent une petite sortie à 150 mètres d'altitude.

Dix-neuf personnes sur les trente et une prévues au tableau d'effectif vont composer la SAS dont des sous-officiers pilotes ou mécaniciens brevetés, caporaux et soldats. Ces personnels militaires sont prélevés sur la station principale (SP) de Nancy et différentes stations d'observation de la ZOAE. Le personnel navigant et mécanicien est rattaché à la base/centre d'instruction de Caen, celui du service général au centre d'instruction de Saint-Cyr. Le lieutenant Colin, âgé de 34 ans, fera remarquer à ses supérieurs qu'un seul de ses sous-officiers pilotes a des notions de pilotage sans visibilité... Ceux-ci sont les suivants : Roger Thierry (38 ans), arrivé le 9 décembre 1939 de Metz avec le soldat Masué et l'avion n° 30 (?) ; Pierre Cancalon (28 ans), arrivé le 5 janvier 1940 de Lyon ; Jean Chas (33 ans), arrivé le 10 janvier 1940 de la SOM 9 de Stenay-Weseppe ; André Dejoux (39 ans), arrivé le 28 février 1940 de la SP 3 de Nancy ; Charles Hôtel (31 ans), arrivé le 28 février de la SP 3 de Nancy mais auparavant à la SOM 8 de Buhl ; Joseph Legros (38 ans), arrivé le 1<sup>er</sup> mars 1940 de la SOM 5 d'Auxerre ; Marceau Baudier (36 ans), arrivé le 26 avril 1940 de la SOM 10 de Fayence ; Marius Jamet (30 ans), arrivé le 30 avril 1940 de la



**Malheureusement floue, cette photo de groupe montre une dizaine de militaires de la SAS n° 1 en plein installation. Le Lt Colin est à gauche.**  
(origine Jean-Claude Colin)

# LE BOMBARDIER-TORPILLEUR AICHI B7A RYUSEI, L'ULTIME « ÉTOILE FILANTE »



# 流星

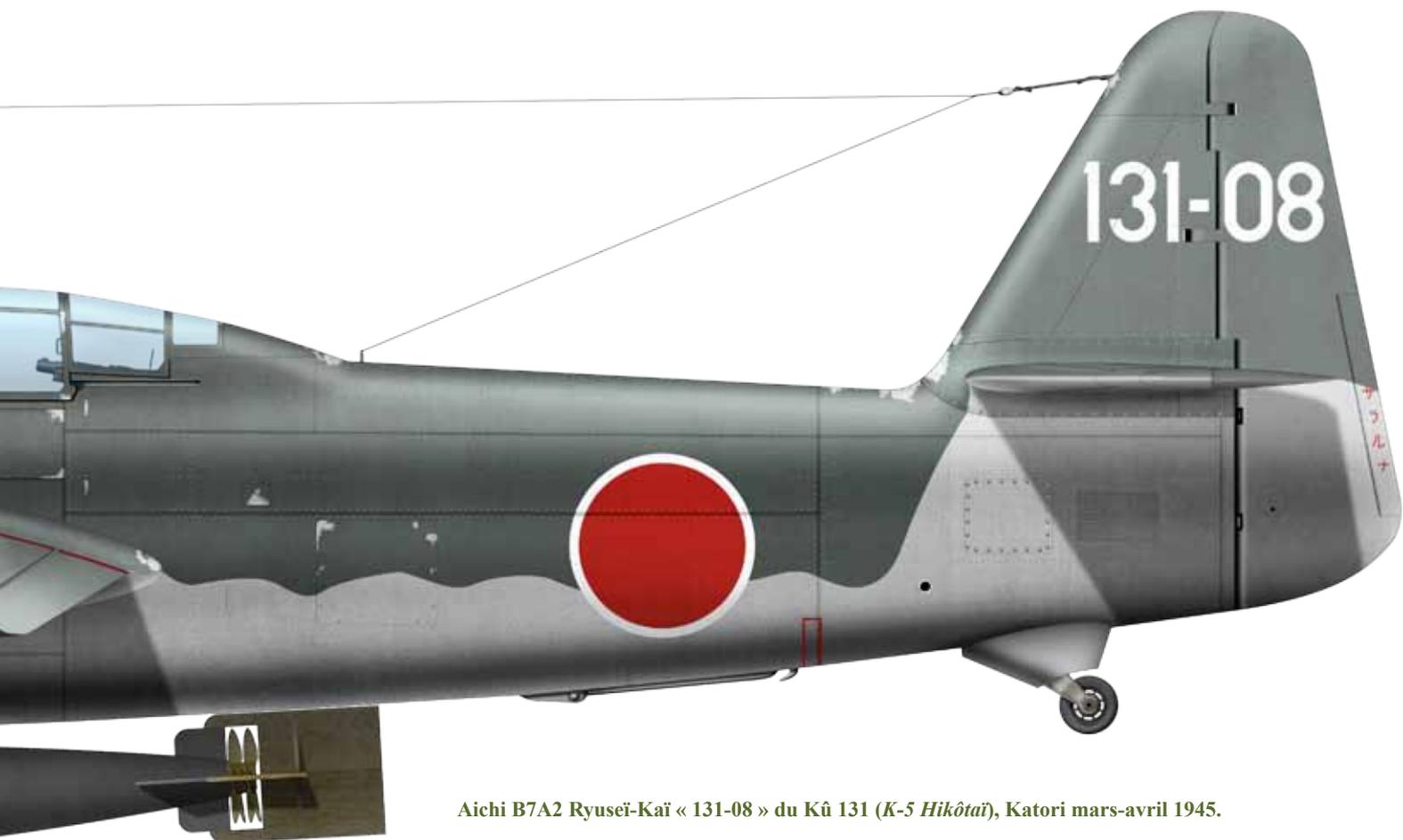
1<sup>re</sup> partie, par Bernard Baëza (profils d'Éric Schwartz)

**Nous sommes au début de l'année 1941 et le célèbre chasseur embarqué A6M Zéro vient tout juste d'entrer en service quand la Marine impériale qui a déjà avalisé le remplacement des bombardiers embarqués du moment, l'Aichi D3A et le Nakajima B5N, voit encore plus loin et envisage un appareil embarqué de troisième génération destiné à équiper les grands porte-avions modernes de la classe *Taihô* dont elle entend se doter dans les années à venir. À cette époque, sous l'impulsion de chefs clairvoyants qui croient en l'aviation embarquée et dont le plus célèbre est l'amiral Isoroku Yamamoto, la marine japonaise est à la pointe de la modernité, position qu'elle entend conserver en lançant le programme 16-*Shi*.**

Rappelons qu'en 1941, les appareils qui équipent les porte-avions du *Kidô-Bûtai* (Force mobile) sont considérés comme performants pour l'époque mais résultent de programmes relativement anciens en termes de technologie aéronautique que sont le 9-*Shi* (1934) pour le chasseur A5M, le 10-*Shi* (1935) pour le bombardier-torpilleur B5N et le 11-*Shi* (1936) pour le bombardier en piqué D3A. Prévoyante, la Marine impériale envisage le remplacement de cette génération d'appareils dès 1938 avec le programme 13-*Shi* qui va donner naissance au Mitsubishi A6M Zéro et au bombardier en piqué Yokosuka D4Y Suisei, puis en 1939 avec le programme 14-*Shi* dont résultera le bombardier-torpilleur Nakajima B6N Tenzan. Mais les leçons tirées des combats dans le ciel de Chine et de Mongolie (incident du Nomonhan) conduisent les Japonais à reconsidérer le bien-fondé des concepts aéronautiques occidentaux (avions lourds, parce que

bien protégés et disposant d'une grande puissance de feu, qui nécessitent des moteurs puissants). Or, il s'agit là d'un domaine nouveau pour les avionneurs japonais et cela va leur poser problème...

Des trois modèles appelés à constituer la seconde génération d'avions embarqués nippons de la Deuxième Guerre mondiale, le seul à entrer en service en temps et en heure est le chasseur A6M Zéro pour lequel Mitsubishi s'en tient aux critères traditionnels de légèreté et de maniabilité au détriment des protections passives. La conception et la mise au point des deux autres prennent un retard considérable et particulièrement préjudiciable en ce sens qu'il va obliger les vieux D3A (« Val ») et B5N (« Kate ») à demeurer en première ligne jusqu'en 1945. Au début de 1941, le bombardier en piqué D4Y Suisei (« Judy ») et le bombardier torpilleur

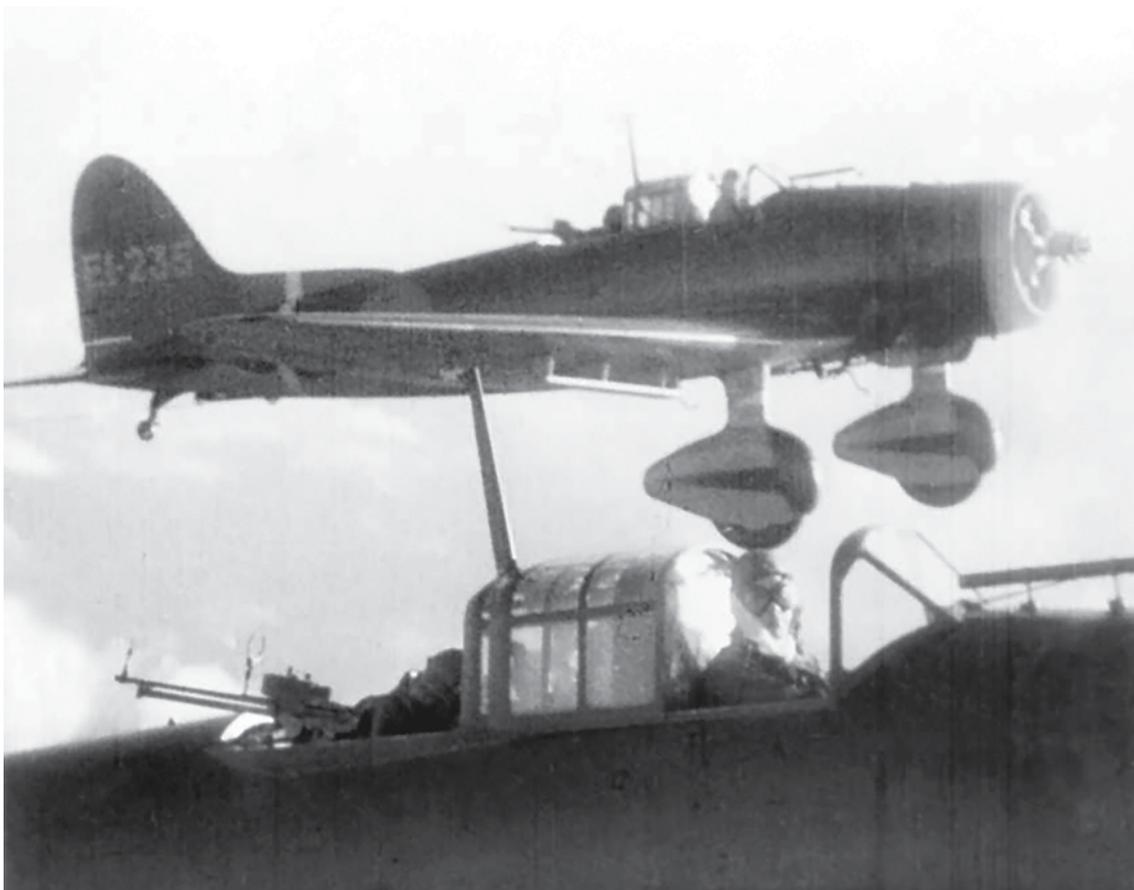


Aichi B7A2 Ryusei-Kai « 131-08 » du Kû 131 (*K-5 Hikôtai*), Katori mars-avril 1945.

B6N Tenzan (« Jill ») sont encore à plusieurs mois de leur entrée en service effective quand le *Kaigûn Kôkû-Honbu* (état-major « Air » de la Marine) lance le programme *16-Shi* dans le cadre duquel est envisagée la succession du Zéro par l'A7M Reppu du même constructeur et la conception d'un bombardier embarqué parfaitement polyvalent, apte à remplir le rôle de bombardier horizontal, de bombardier en piqué et d'avion torpilleur ; en soi apte à lui seul à remplacer les D4Y et B6N.

## UN POTENTIEL DES PLUS PROMETTEURS...

Dans la mesure où tous les constructeurs sont déjà lourdement engagés dans la production des modèles existants, c'est la société Aichi, considérée comme spécialiste du bombardement en piqué, qui est désignée par le *Kaigûn Kôkû-Honbu* pour concevoir le nouvel appareil conformément aux spécifications *16-Shi* qui exigent :



L'Aichi D3A1 dont on voit ici deux exemplaires du porte-avions *Shôkakû* au retour de la bataille aéronavale des Salomon orientales, le 24 août 1942, est le bombardier en piqué biplace embarqué avec lequel la Marine impériale a débuté la guerre du Pacifique. Plutôt lent du fait d'un moteur peu puissant et de son train fixe, sa charge offensive maximale se limite à une bombe de 250 kg sous le fuselage et une de 60 kg sous chaque aile. La mitrailleuse arrière type 92 que l'on voit ici est la Lewis LMG de 7,7 mm, fabriquée sous licence, qui va équiper les neuf B7A1 et les B7A2 de début de production.  
(coll. K. Arima)

# Werner Petermann : « J'ai été capturé en Crète »



## Le témoignage d'un as de la Luftwaffe

Par Bernard Roland (profils d'Éric Schwartz)

### DANS L'AÉRONAVAL DE LA LUFTWAFFE

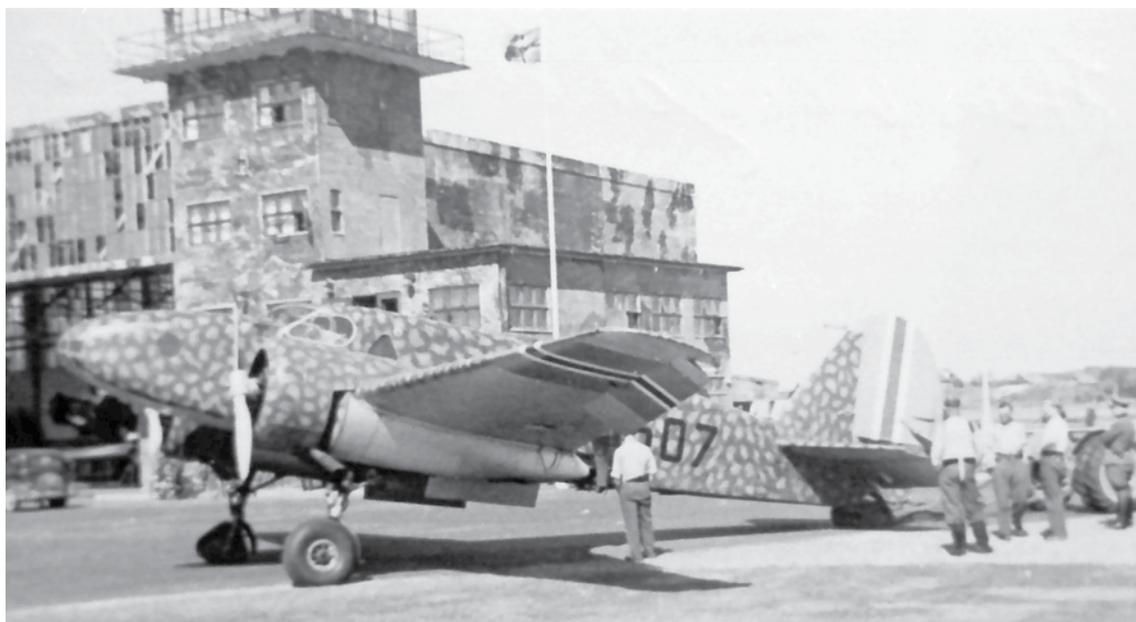
*Je suis né à Thurm, en Saxe, le 21 octobre 1917. Mon père avait auparavant travaillé aux USA, ne revenant en Allemagne qu'en 1908. J'ai eu trois frères et trois sœurs. Un de mes frères, entré comme moi à la Kriegsmarine, fut tué comme matelot dans la Manche. Le second, fantassin durant la guerre, fut sérieusement blessé à deux reprises et allait décéder de ses blessures. Le dernier était trop jeune que pour être incorporé.*

En 1936, Werner Petermann s'engage à la marine de guerre. Il est cependant très vite dirigé vers l'aéronavale : J'ai été initialement à Kiel-Holtenau puis à la LKS, l'école de guerre de Berlin-Gatow. Après un passage à Bug am Rügen, je suis retourné à Kiel passer des examens puis ai été affecté à Püttnitz. J'ai obtenu tous les brevets (A2, B2, C2) pour les avions et les hydravions. C'était en 1938 et seulement vingt-sept pilotes pouvaient en dire autant. Je devais identifier de suite tous les navires. J'ai volé

Werner Petermann dans le Bf 109 E « 11 noir » à la 5./JG 77, en Norvège, durant l'été 1940. On note l'insigne du II. Gruppe adopté lors du séjour sur la Deutsche Bucht : une tête d'aigle stylisée sur la mer. (toutes les photos : coll. de l'auteur)

Prestation de serment à la FFS (See) 2 de Püttnitz devant des He 60 en 1938.





À Stavanger, les aviateurs du II./JG 77 contemplant un bombardier Caproni Ca 310 norvégien tombé intact entre les mains allemandes.

sur tous les hydravions d'alors : He 52, He 60, W 34 et Ju 52 (See). J'ai été catapulté en He 60. Puis je suis passé à la Waffenschule où je n'ai fait que tirer sur des cibles pendant un trimestre.

Après cette excellente formation d'avant-guerre, le Feldwebel (adjudant) Petermann est requis en septembre 1939 pour mener des patrouilles en He 60 sur la Baltique lors de l'invasion de la Pologne. *Nous n'avons pas fait grand chose et avons aperçu peu de navires. À la fin de cette campagne, j'ai été temporairement versé au II./Tr.Gr. 186, unité devant opérer sur le porte-avions Graf Zeppelin mais qui, finalement, n'a jamais été achevé...* En décembre 1939, lors de la grande restructuration de la Luftwaffe en ce premier hiver de la Seconde Guerre mondiale, cinq pilotes, dont Werner Petermann, sont versés au II./JG 77 basé alors dans le nord de l'Allemagne (à Wangerooge) pour protéger les ports et les navires navigant dans la Baie.

## PREMIÈRES VICTOIRES

*Notre commandant en chef était l'Obstlt. Karl Schumacher [1]. Le Staffelkapitän de ma 5./JG 77 était le Hptm. Alfred von Lojjeswski. C'était un fort bon pilote qui avait combattu en Espagne où il avait été crédité de trois victoires. Mais, lors de nos combats en 1940, même s'il volait avec nous en formation lorsque nous remportons des victoires, il ne chercha jamais à se distinguer.*

Le II./JG 77 va prendre part à deux engagements d'importance les 14 et surtout 18 décembre 1939, fameux combats qui voient une hécatombe de bombardiers Vickers Wellington venus sur la baie d'Allemagne sans escorte de chasse. Le 14, cinq victoires sont revendiquées par la 5. *Staffel* dont une par le *Staka* von Lojjeswski à qui elle ne sera finalement pas confirmée. Quatre jours plus tard, les pilotes de la 5<sup>e</sup> escadrille revendiquent six succès (trois homologués) pour un seul blessé, l'Uffz. Erwin Heilmayer. Cet autre

[1] Schumacher était *Kommodore* de la JG 1 mais il cumulait cette fonction avec celle de *JaFü 1 (Deutsche Bucht)*, soit commandant des unités de chasse défendant la Baie d'Allemagne.



Le Fw. Petermann au printemps 1940 avec le couvre-chef adopté un temps par la 5./JG 77, une chapka. L'escadrille a également fait choix d'un insigne propre : un haut de forme.

# MISSION SANS RETOUR



## Le « fléau Fokker » enfin démasqué !

Mis à l'abri derrière un bouquet d'arbres, ses marques nationales couvertes de branchages sur les ailes, le Fokker E.III E.196/16 attise la curiosité des soldats français en ce 10 avril 1916. On peut noter que le matricule militaire de l'avion est pratiquement effacé du côté droit.

(coll. Reinhard Zankl)

[1] Deux jours plus tôt, soit le 8 avril 1916, les Britanniques ont eux aussi récupéré un Fokker E.III quasiment intact, le E.210/16 (W.Nr. 509) de la FFA 5 posé sur panne moteur près de Saint-Omer dans le Pas-de-Calais.

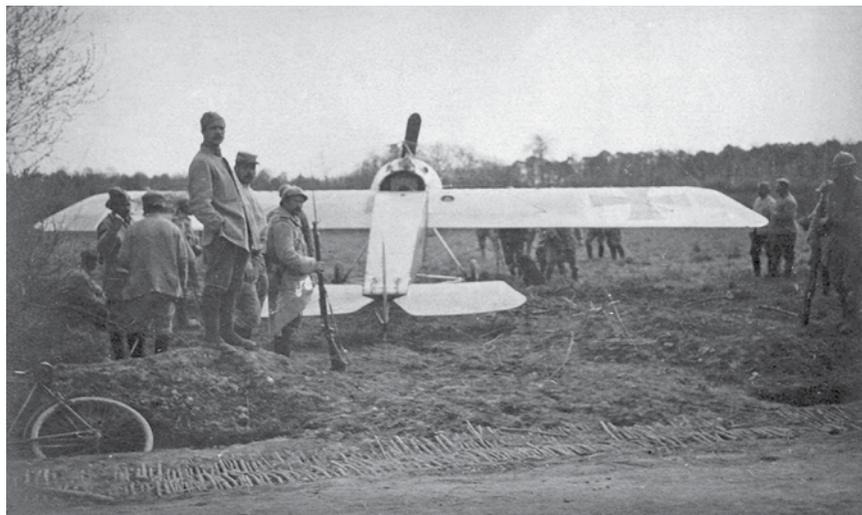
Par Christophe Cony

Depuis la fin du mois de novembre 1915, le 248<sup>e</sup> régiment d'infanterie occupe sur le front de Champagne (IV<sup>e</sup> armée) le secteur des Marquises, entre Prunay et Auberive. L'état-major et le 6<sup>e</sup> bataillon de l'unité cantonnent dans le village de Courmelois, 18 km au sud-est de Reims. C'est là que le 10 avril 1916, les Poilus alertés par les éclatements de la DCA française peuvent assister à un combat aérien entre un bimoteur Caudron G.4 de l'escadrille C 28 et un monoplace allemand. Après un bref échange de tirs, ce dernier se pose vers 11h00 dans un champ à 400 m au nord-est du village [1], en bordure de la route Courmelois – Thuisy. Le pilote descend en hâte de son appareil pour tenter d'y mettre le feu, mais il en est empêché par le sous-lieutenant Joseph Letaconnoux arrivé juste à temps en compagnie d'un peloton. Il ne faut que quelques instants aux Français pour comprendre qu'ils viennent de mettre la main sur le fameux Fokker Eindecker, ce monoplane qui décime depuis plusieurs mois nos frères « cages à poules » grâce à sa mitrailleuse tirant à travers le cercle de l'hélice !

### CIRCONSTANCES D'UNE CAPTURE

Dans les minutes qui suivent l'atterrissage, les fantassins du 248<sup>e</sup> RI poussent le frêle appareil derrière

un rideau d'arbres afin de le dissimuler à la vue de l'ennemi ; à l'aide de branchages, ils recouvrent également les croix de fer qui ornent les ailes, bien trop visibles du ciel puisqu'elles sont peintes en noir sur fond blanc. Alors qu'un piquet de garde se met en place pour éviter tout pillage, les hommes assistent à l'arrivée d'un Nieuport XII de l'escadrille N 38 venu prêter main forte – bien qu'avec retard – au Caudron G.4 qui était engagé par le chasseur allemand. En se posant à proximité, le biplace « plante » sa roue droite dans le sol meuble et capote, sans malheureusement pour le pilote, le sergent Gustave Douchy (un futur as) et son mitrailleur le sous-lieutenant François Roederer. Après enquête et examen du Fokker, cette victoire ne sera attribuée ni à l'équipage de la N 38, ni à celui de la C 28, mais à la 7<sup>e</sup> section d'autos-canon de DCA qui protège les



Le 196/16 quelques instants après son atterrissage au bord de la route Courmelois – Thuisy. L'empennage arrière droit semble avoir été légèrement faussé.

(toutes les photos : coll. Christophe Cony, sauf autre mention)

# ARKHUSI



## LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE



Le seul *Go-Shiki Sen* ayant survécu au conflit est un Kawasaki Ki.100-I Otsu récupéré par les Britanniques et qui se trouve aujourd'hui conservé au musée de la RAF de Londres-Hendon. Au moment de la reddition des forces nippones stationnées en Indochine, cet avion fut découvert intact sur le terrain de Tan-Son-Nhut, à Saïgon, où il venait d'être acheminé par le Sgt Yasuho Kishi, un pilote rattaché au dépôt aéronautique de Heito (Formose), dans le seul but de remonter le moral des défenseurs...  
(photo Max Smith via Wikipedia)

Quatorzième et dernière partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

### 1<sup>er</sup> Hikô-Sentaï

#### Historique :

Le groupe trouve sa source en octobre 1915 en tant que *Kôkû-Daitaï* comprenant une escadrille d'aéroplanes et une escadrille de ballons. Rebaptisé 1<sup>er</sup> *Kôkû-Daitaï* en décembre 1917, son effectif est porté à deux escadrilles d'aéroplanes et une de ballons. Après le départ de l'escadrille de ballons en décembre 1919, le 1<sup>er</sup> *Kôkû-Daitaï* devient officiellement la première unité de chasse de l'Armée impériale en mai 1920. En août 1922, son appellation devient 1<sup>er</sup> *Hikô-Daitaï* et en 1926, il constitue le noyau du 1<sup>er</sup> *Hikô-Rentaï* (1<sup>er</sup> *Daitaï* à deux escadrilles de reconnaissance et 2<sup>e</sup> *Daitaï* à deux escadrilles de chasse). En 1927, le *Daitaï* de reconnaissance est remplacé par un autre *Daitaï* de chasse pour porter l'effectif du 1<sup>er</sup> *Hikô-Rentaï* à quatre escadrilles de chasse. En juin 1932, deux des escadrilles sont envoyées en Mandchourie où elles vont donner naissance à une nouvelle unité, le 11<sup>e</sup> *Hikô-Daitaï*. En 1933, l'effectif du 1<sup>er</sup> *Hikô-Rentaï* est réglementairement fixé à trois escadrilles de chasse mais remonté à quatre escadrilles deux ans plus tard. Le 5 juillet 1938, le 1<sup>er</sup> *Hikô-Rentaï* est dissous à Kagamigahara et son effectif divisé en deux pour constituer les 1<sup>er</sup> et 5<sup>9</sup> *Hikô-Sentaï*. En septembre 1939, le *Chûtaï* 4 du 11<sup>e</sup> *Hikô-Sentaï* est rattaché au 1<sup>er</sup> *Hikô-Sentaï* dont il devient le *Chûtaï* 3. En avril 1944, le groupe change de structure pour disposer d'un *Hikôtaï* et d'un *Seibitaï*.

#### Matériel :

NC type 91 (octobre 1931 – 1939) ; Ki.27 (1939 – mai 1942) ; Ki.43-I (juillet 1942 – août 1943) ; Ki.43-II (septembre 1943 – avril 1944) ; Ki.84 (avril 1944 – août 1945).

#### Commandement :

Lt-Col Toshio Kato (juillet 1938 – juillet 1939) ; Cdt Fumio Harada (juillet 1939 †)\* ; Cdt Naoshi Yoshida (septembre 1939 – septembre 1940) ; Cdt Kinshiro Takeda (septembre 1940 – mars 1943) ; Cdt Mitsugu Sawada (mars 1943 †) ; Cdt Shunsuke Matsumura (mars 1943 – octobre 1944 †) ; Cne Shigeharu Hashimoto (novembre – décembre 1944 †) ; Cne Hironojo Shishimoto (décembre 1944 – août 1945).

(\* ) Le nom suivi d'une croix signifie que l'officier est mort en service commandé.

*Hikôtaichô* : aucun attribué. Dans la pratique, le groupe conserve sa structure à trois escadrilles mais celles-ci dépendent d'une logistique (*Seibitaï*) commune.

#### Campagnes :

Incident du Nomonhan, juin – septembre 1939 (245 victoires confirmées, 95 probables pour la perte de 16 pilotes) ; Malaisie et Singapour, décembre 1941 – février 1942 ; Java, février – mars 1942 ; Birmanie, mars – mai 1942 ; Salomon et Nouvelle-Guinée, janvier – août 1943 ; Philippines, octobre 1944 – janvier 1945 ; Japon, secteur de Kanto, juillet – août 1945.

# SAAB JAS 39 Gripen,



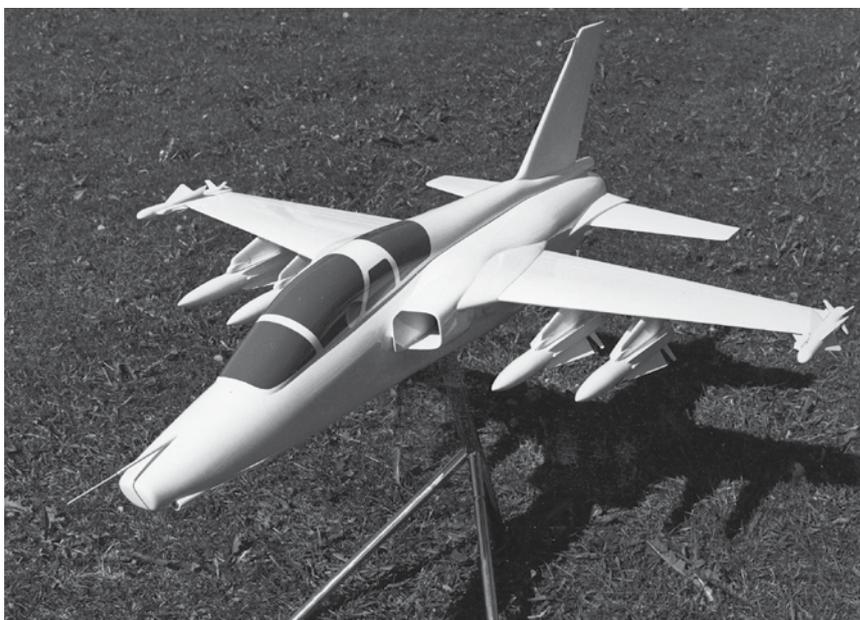
## un griffon suédois

Le JAS 39A « 116 » de la F 7 2. Flygdivision survole un paysage hivernal typique avec quatre missiles Rb 75 Maverick et deux Rb 74 Sidewinder en bout d'aile, plus un bidon sous le fuselage.

Première partie, par Stéphane Nicolaou

Si le SAAB J 35 Draken a connu un relatif succès à l'exportation puisqu'il en a été vendu au Danemark, en Finlande et en Autriche, le JA 37 Viggen n'en a eu aucun. Comme successeur, la société étudie le B3LA/SK 38, un avion polyvalent subsonique orienté vers l'attaque au sol et l'entraînement. Cette machine s'apparente si bien à l'AMX d'Aeritalia que des contacts sérieux sont engagés entre les deux sociétés ; mais en février 1979 le programme est abandonné car il ne correspond pas aux besoins de la Flygvapnet, la Force aérienne suédoise. En février 1980, le commandant en chef du Försvarets Materielverk (FMV), l'administration responsable du matériel de défense, publie la fiche-programme du successeur du Viggen. L'ambition suédoise n'est pas sans risque car une population de sept millions d'habitant peut-elle supporter les coûts de développement d'un nouveau chasseur polyvalent ? N'aurait-il pas été plus sage de trouver un partenaire pour partager les dépenses, ce que l'isolement impliqué par la neutralité du pays rend très difficile ?

Maquette constructeur du B3LA.



### GENÈSE D'UN CONCEPT

Pour répondre au cahier des charges d'un nouvel avion, les États-Unis proposent deux appareils, le F-16A dont le démarrage d'interception de trois minutes ne correspond à l'unique minute exigée par le FMV et le F/A-18A qui satisfait à de nombreuses exigences mais pas à toutes. SAAB se retrouve avec les coudées franches pour proposer tour à tour les études suivantes :

- la 2102, une des deux versions de base, ressemblant à un F-16 sous-dimensionné doté d'entrées d'air latérales ;
- la 2105, seconde version de base, dont la configuration est un delta canard ;
- la 2107, un delta canard pourvu d'une entrée d'air dorsale (trop risquée aux grands angles) ;
- la 2108, un delta canard doté d'entrées d'air latérales ;
- la 2111-4, un canard avec une voilure similaire à la configuration du Rockwell Himat, un projet