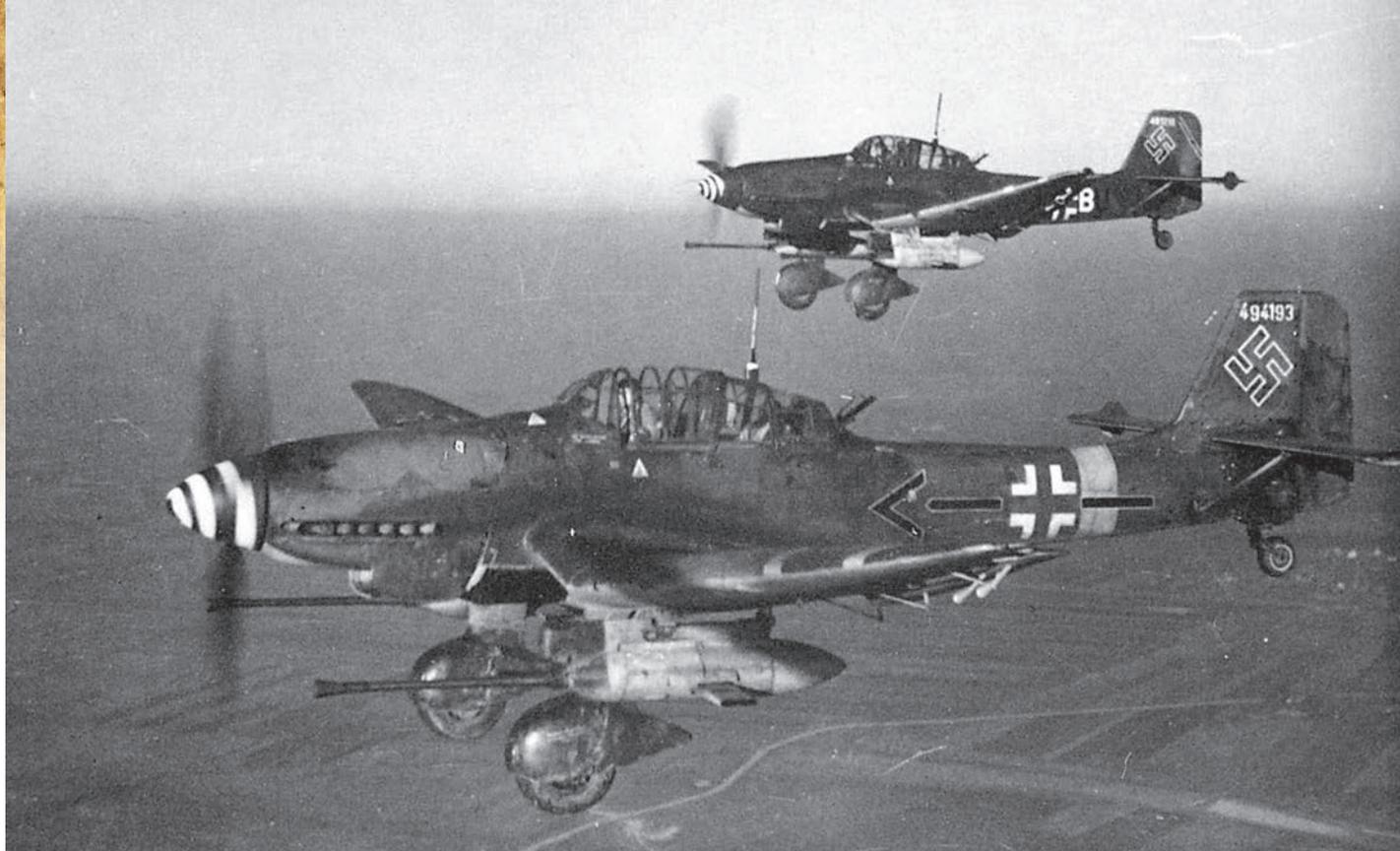


DÉFENDRE BERLIN JUSQU'AU BOUT !

Les dernières opérations des Junkers Ju 87 G



Hans-Ulrich Rudel, le dernier Kommandeur de la Schlachtgeschwader 2, en vol sur son Ju 87 G-2 « chevron plus barres » (W.Nr. 494 193) avec le Lt. Anton Korol sur le « T6+BU » lors d'une mission antichars à l'automne 1944. Un « V » jaune de reconnaissance est peint sur et sous les ailes, d'après une directive de la Luftflotte 4 applicable à la date du 25 septembre.
(coll. Jean-Louis Roba)



L'Oberst Rudel, photographié ici après avoir reçu les Feuilles de chêne en or le 2 janvier 1945, est un expert de la lutte antichars aux commandes du Ju 87 G.
(coll. Jean-Louis Roba)

Par Andrew Arthy (traduction et adaptation de Christophe Cony ; profils d'Éric Schwartz)

C'est avant tout de l'Oberstleutnant Hans-Ulrich Rudel que l'on parle quand il est question des opérations du Junkers Ju 87 G, le célèbre *Kanonenvogel* (Oiseau-Canon). Pourtant, Rudel n'a pas été le seul à obtenir des victoires aux commandes de cet efficace appareil antichar ! Cet article traite des derniers combats menés par les Ju 87 G, de la mi-avril 1945 jusqu'à la reddition allemande le 8 mai 1945. Les deux unités concernées sont les 10^e escadrilles (10. *Staffeln*) des escadres d'assaut (*Schlachtgeschwader*) 2 et 77, qui vont opérer avec succès dans le secteur central du front de l'Est contre les unités blindées soviétiques jusqu'aux derniers moments de la Seconde Guerre mondiale en Europe.

LES UNITÉS DE JU 87 ANTICHARS

À la mi-avril 1945, seules trois escadrilles de la Luftwaffe sont équipées de Ju 87 G « Gustav » et toutes sont engagées sur le front soviétique, l'écrasante supériorité aérienne alliée empêchant les « tueurs de chars » d'opérer sur le front Ouest même avec une forte escorte de chasse, ce qui est de toute façon rarement possible. Sur le front Est par contre, le Stuka peut toujours intervenir efficacement, même de jour, d'autant que les Allemands accordent beaucoup d'importance au « punch » destructeur des deux canons de 37 mm qu'emporte le Ju 87 G sous ses ailes. Subordonnée au *Luftwaffenkommando Nordost* dans le nord de l'Allemagne se trouve la 2.(Pz.)/SG 9, anciennement désignée 10.(Pz.)/SG 1. Il y a dans le secteur central du front de l'Est la 10.(Pz.)/SG 77, basée à Kamenz, au nord-est de Dresde et placée sous la direction du VIII. *Fliegerkorps*. Opérant plus au Sud, sous commande-

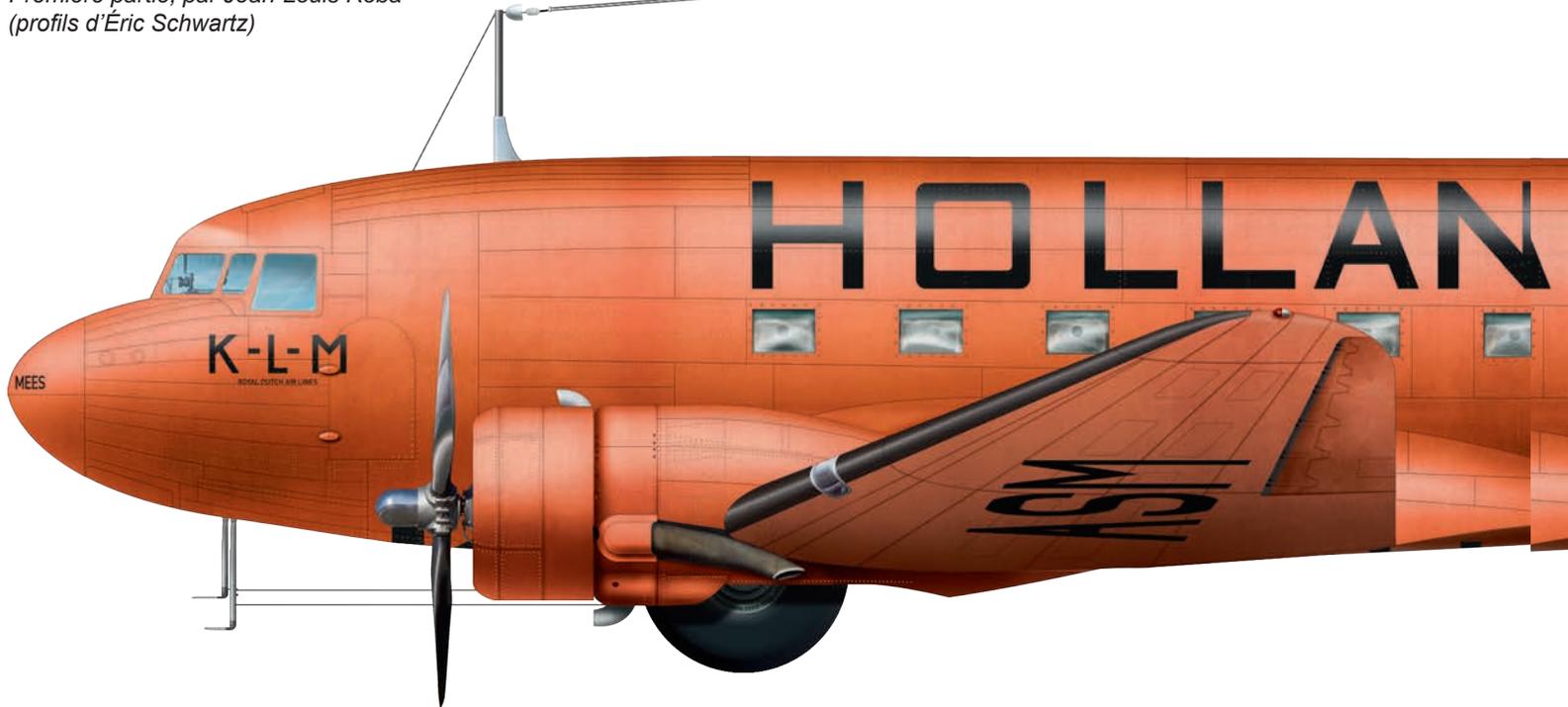
ment de la *Luftflotte 4*, se trouve enfin la 10.(Pz.)/SG 2. Chacune de ses escadrilles possède une douzaine de Ju 87 G et un nombre équivalent d'équipages. Ce sont les deux dernières de ces *Staffeln* qui nous intéressent aujourd'hui.

La 10.(Pz.)/SG 2 est commandée depuis le 1^{er} septembre 1944 par le *Leutnant* Anton Korol, né le 8 octobre 1916, qui a récemment été décoré de la *Ritterkreuz* (croix de Chevalier de la Croix de Fer). Un autre membre éminent de la 10.(Pz.)/SG 2 est l'Ofw. Werner Fehdler, un pilote qui revendiquera ses 60^e à 65^e chars détruits le 18 avril. Malgré la situation générale désespérée, le personnel de l'escadrille demeure toujours optimiste quant à la suite de la guerre comme l'un de ses membres l'expliquera plus tard : *Nous pensions, avec l'optimisme de la jeunesse, que tout pouvait encore tourner à notre avantage. Après tout, on venait bien de remporter une nette victoire à Lauban* [1].

[1] Lors de l'opération « Gemse » (Chamois), début mars 1945, les forces allemandes sont parvenues à reprendre la ville de Lauban sans pour autant réussir à briser l'encerclement de Breslau.

Les DC-2 et DC-3 d'avant-guerre de la KLM

Première partie, par Jean-Louis Roba
(profils d'Éric Schwartz)



Albert Plesman, fondateur et mythique directeur de la KLM.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

LES DÉBUTS DE LA KLM

En octobre 1919, quasiment une année après la fin de la Grande Guerre (au cours de laquelle les Pays-Bas neutres n'avaient pas été envahis), un jeune aviateur militaire très entreprenant, Albert Plesman, rassembla des contributions d'importants donateurs désireux de lancer une compagnie civile d'aviation dont il allait prendre la tête. L'engouement fut tel qu'elle devint KLM [1], *Koninklyke Luchtvaart*

Maatschappij ou compagnie royale d'aviation, bénéficiant de suite de l'appui de la couronne néerlandaise.

Menée par un Plesman aussi compétent qu'ambitieux, la KLM débuta modestement avant de prendre de l'ampleur. Ses premiers avions furent des appareils britanniques, parfois des surplus de guerre, mais également locaux. Le constructeur néerlandais Anthonij [2] Fokker qui avait fourni des



[1] De nos jours, on écrirait *Koninklijke*.

[2] Il allait par la suite se faire appeler Anthony.

La KLM mit en service de nombreux appareils du constructeur local Fokker, comme ce F.VII.



Douglas DC-3 PH-ASM (n/c 2142) Mees de la KLM, octobre 1939 – mai 1940.
La peinture orange et la mention HOLLAND sur le fuselage sont destinées à marquer la neutralité de l'appareil.

chasseurs de valeur à l'aviation militaire allemande lors du premier conflit mondial avait vu cette source se tarir suite aux restrictions du Traité de Versailles. Il se reconvertit dès lors avec un certain succès dans l'aviation civile, ce qui le poussa tout naturellement à collaborer avec la nouvelle KLM. Bien qu'achetant et mettant en service ses appareils, Plesman ne semble guère avoir eu d'atomes crochus avec un Fokker moins rigoriste que lui. C'est ainsi que, sans grands états d'âme, il annula en 1934 une livraison de six Fokker F.XXXVI pourtant expressément commandés deux années plus tôt à son ex-compatriote [3],

ces quadrimoteurs ayant été conçus à sa demande expresse pour relier les Pays-Bas à sa lointaine colonie des Indes Néerlandaises (l'actuelle Indonésie). Mais, à cette époque, Fokker s'obstinait à inclure le bois dans ses appareils [4] alors que, de l'autre côté de l'Atlantique, la firme aéronautique Douglas venait de lancer un nouveau « produit » : le DC-1, un avion tout en métal, concept désormais privilégié par Plesman. La KLM n'accepta dès lors que l'unique F.XXXVI qui vit le jour [5] et, pendant une année, une brouille sérieuse allait ternir les relations KLM – Fokker.

[3] 1932, Fokker avait pris la nationalité américaine.

[4] Le F.XXXVI avait des ailes largement en bois.

[5] Employé peu de temps par la KLM, il sera vendu à la société aérienne écossaise Scottish Aviation avant d'être réquisitionné par la RAF qui l'employa pour entraîner ses observateurs. L'appareil fut détruit le 31 mai 1940 au décollage de Prestwick.



L'Uiver est débarqué à Rotterdam.



MISSION SANS RETOUR 4

La première victoire de l'as Georges Flachaire

Par Christophe Cony

Ci-dessus : beau profil de l'Aviatik C.I C.817/16 capturé le 30 avril 1916 par le MdL Flachaire. L'avion s'est posé à moins d'un kilomètre des lignes allemandes ! Il est tout neuf, puisqu'appartenant à une série de 25 exemplaires (C.815 à C.839/16) commandés à Aviatik au mois de mars 1916.

(coll. Albin Denis)

Tandis que l'offensive allemande bat son plein sur le front de Verdun tenu par la II^e Armée, vingt-quatre combats aériens sont livrés dans ce secteur durant la journée du 30 avril 1916, au cours desquels quatre avions ennemis sont abattus par le maréchal des logis Georges Flachaire de l'escadrille N 67, le lieutenant Henri de Chivré de la N 69, l'adjudant Jean Chaput de la N 57 et le lieutenant Albert Deullin de la N 3, un cinquième étant descendu par la DCA. C'est le combat du premier nommé qui nous intéresse aujourd'hui, car il est le seul à s'être terminé dans les lignes françaises...

Alors qu'il attaquait un biplace ennemi venu bombarder des cantonnements vers Douaumont, Flachaire a épuisé ses munitions sans obtenir le moindre résultat. Il continue pourtant à poursuivre son adversaire dans les lignes allemandes, tout en s'efforçant de le ramener par ses manœuvres vers le Sud-Ouest. Mais le moteur Le Rhône 110 HP de son Nieuport XVI criblé de balles commence à avoir des ratés, puis s'arrête subitement... Dans l'ardeur du combat, Georges n'a plus fait attention à sa provision d'essence et son réservoir est à sec ! La rage au ventre, le pilote français doit abandonner la lutte

Le biplace vient d'être poussé contre un petit bois où chacun peut venir l'examiner à loisir... La croix de fer peinte sur l'entoilage des roues, un marquage classique sur les Aviatik C.I, est bien visible.

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





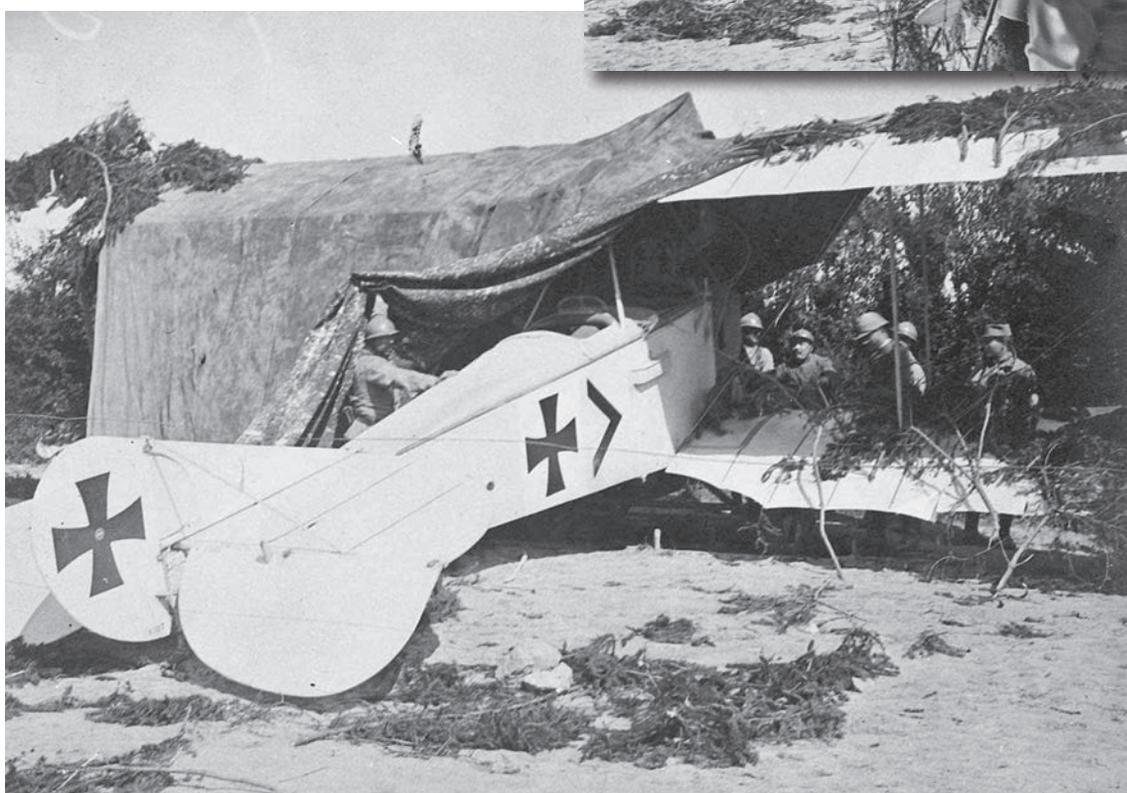
Cette vue de détail de l'appareil montre qu'il est équipé d'un moteur Mercedes D.III 160 HP, contrairement à d'autres machines du même type propulsées par un Benz Bz.III de seulement 150 HP.



En haut à droite : les poilus recouvrent de branchages et d'une bâche l'Aviatik, de manière à ce qu'il ne puisse pas être repéré par les avions ennemis ; ceux-ci auraient tôt fait dans ce cas de le signaler à leur artillerie qui le prendrait alors sous son feu.



L'avion s'est posé comme on le voit aux lisières de Viennele-Château dont les maisons ont été copieusement bombardées... Ce cliché un peu flou jette un doute sur le matricule exact du biplace (C.817/15 ou /16), mais l'Aviatik C.I C.817/15 étant toujours à l'AFP de Gaede le 11 juin 1916, il s'agit avec certitude du C.817/16.



La bâche recouvre à présent tout le côté gauche du C.817/16, dont on remarque qu'il porte au centre de la croix de fer peinte sur le gouvernail le logo rond « Automobil & Aviatik A.G. – Mülhausen i/E. ». Le constructeur Aviatik est en effet installé à Mulhouse, en Alsace occupée ! Le râtelier installé sur le flanc du fuselage, devant le chevron, contient normalement des fusées de signalisation.

Un pilote de Me 210 hongrois témoigne !



Départ en mission, à l'été 1944, d'un Me 210 Ca-1 devenu bombardier rapide après son échec au printemps en tant que chasseur lourd. Il est toujours compliqué de trouver une nouvelle fonction à un appareil qui était destiné à jouer un autre rôle...

(toutes les photos : coll. György Punka, sauf autre mention)

Par Emmanuel Coris

La vie est une construction de hasards et de rendez-vous inextricablement mêlés. En ce mois d'août 2016, les orages des jours précédents rendent la température beaucoup plus agréable à supporter. Là-haut, des traînées de condensations dessinent des voyages lointains alors qu'il y a quelques années en arrière, celles-ci étaient synonymes de batailles. Nous roulons de Budapest à Balaton et je sais déjà que la rencontre à laquelle nous sommes conviés, je devrai la partager d'une façon ou d'une autre. La fenêtre temporelle que nous allons traverser grâce à János et Endre est une porte ouverte sur ces petites histoires qui font l'Histoire...

János Szentiványi et Frankó Endre sont deux des trois derniers pilotes survivants ayant servi durant la Seconde Guerre mondiale au sein de l'Aviation Militaire Royale Hongroise, la *Magyar Királyi Honvéd Légierő*. Grâce à Attila Kositzky, ancien chef d'état-major de l'aviation militaire royale hongroise [1], la journée du 23 août 2016 sur le lac Balaton restera imprimée à jamais dans la mémoire de mes enfants et dans la mienne. Nous avons le bonheur de pouvoir approcher, échanger et surtout écouter des acteurs de ce qui fut le plus grand, mais également

le plus douloureux événement du 20^e siècle. János parle pour les deux, et d'après Endre cela ne date pas d'aujourd'hui !

Janos Szentiványi est né l'année de la signature du traité de Trianon, en juin 1920 [2]. À l'âge de 18 ans, en 1938, il souhaite devenir pilote et postule au sein de l'Aviation Militaire Royale Hongroise. La Petite Entente (Roumanie, Yougoslavie, Tchécoslovaquie) a en effet accepté en 1938, avec les accords de Bled, que la Hongrie puisse à nouveau disposer d'une armée de l'Air moderne. L'idée est de la maintenir par ce biais en dehors de l'attraction germano-italienne. Quand Miklós Horthy, régent du royaume de Hongrie, appelle la jeunesse à rejoindre cette nouvelle force, l'enthousiasme est débordant. Sur les 4500 postulants, seuls 200 cadets sont initialement sélectionnés. Ils reçoivent leur formation pratique en Italie, non loin de Tarante, à Grottaglie.

Cette formation terminée, et décoré d'un magnifique aigle d'or, Janos rentre en Hongrie en 1939 à l'escadron de chasse 2/3 où il vole sur FIAT CR.32. C'est au sein de cette unité qu'il participe aux opérations de réunification de la Transylvanie. Après son transfert en 1941 à Börgönd, il devient instructeur sur de multiples appareils tant dans les domaines du bombardement, de la reconnaissance que de la chasse. Cette opportunité – non désirée – lui donne l'occasion d'accumuler des heures de vol, une expérience non négligeable qui va manquer à beaucoup

Le Bücker 131 est indéniablement l'avion-école de base des pilotes de l'Axe. Ici le « I.4+74 » en patrouille serrée.



Pourquoi la Hongrie est-elle devenue l'alliée de l'Allemagne ?

Le 4 juin 1920, au grand Trianon de Versailles, est signé entre la Hongrie et les vainqueurs le traité de paix dit du Trianon. L'empire austro-hongrois appartient alors définitivement au passé et les conséquences de la défaite sont plus que douloureuses pour la Hongrie. Est-il possible de parler de Diktat ? Là n'est pas le sujet, mais il s'agit indéniablement d'un traumatisme majeur pour le pays. Sa superficie diminue des deux tiers, il perd l'accès à la mer comme à la plupart de ses richesses naturelles, sa population est déchirée entre différents pays voisins vainqueurs. Comme pour le Traité de Versailles qui par sa dureté attise la rancœur en Allemagne, le Traité du Trianon inscrit inévitablement dans le cœur des Hongrois le désir de retrouver le pays d'antan.

De plus, en 1941, Hitler pense pouvoir envahir la Grèce, afin de soutenir son allié italien, grâce à un libre passage accordé par la Yougoslavie. Mais un coup d'état, fomenté en sous-main par les services de renseignements britanniques, rend caduque cette option. Hitler impose alors l'ouverture de la Hongrie aux troupes allemandes. La Hongrie doit également apporter une aide, afin, dans un premier temps, de mater le voisin yougoslave.

Vis à vis de l'URSS, l'attitude de l'état hongrois est un mélange de retenue et d'opportunité. Le prétexte de son engagement va être un incident survenu le 26 juin 1941 quand trois bombardiers soviétiques, selon certaines sources, lâchent des bombes sur Kassa. Le lendemain 27, la Hongrie scelle finalement son destin avec l'Allemagne en déclarant la guerre à l'Union Soviétique.

de ses coreligionnaires. Il volera sur plus de trente types d'appareils différents durant sa carrière. En janvier 1944, János termine son cours de transition sur Messerschmitt Bf 110, appareil toujours utilisé comme chasseur lourd en Hongrie. Peu de temps après, en mars, il est affecté au « CEAM » hongrois, dénomination locale RKI (*Repülő Kísérleti Intézet*), l'institut d'expérimentation en vol, afin de participer à la mise sur pied d'une unité utilisant l'avion d'attaque multi-rôles Me 210 Ca-1.

Le Messerschmitt Me 210 aurait dû prendre la relève du Bf 110, mais il s'est avéré être la tache dans le CV de « Willi » Messerschmitt. Après des essais tumultueux, et malheureusement de nombreux accidents bien souvent mortels, l'arrivée en première ligne n'a pas changé la donne. La Hongrie va être le seul pays allié de l'Allemagne à utiliser cet appareil, modifié avec un fuselage allongé pour résoudre ses problèmes de stabilité en vol. L'usine Dunai Repülőgépgyár Rt. de Budapest va produire 270 exemplaires de ce dernier dont 110 seront livrés à la Luftwaffe, qui en revendra 19 aux Hongrois.

Contrairement aux versions allemandes Me 210 A-1 et A-2, équipées de Daimler-Benz DB 601 F de 1350 ch, la version locale dispose du DB 605 B de 1475 ch. Ce petit surcroît de puissance (250 ch) n'est pas de trop, même si cela sera toujours insuffisant. L'armement se compose de deux canons de 20 mm MG 151/20 et deux mitrailleuses de 7,92 mm MG 17 dans le nez, plus deux mitrailleuses défensives de 13 mm MG 131 dans des tourelles de fuselage télécommandées par le radio-mitrailleur. L'appareil peut également transporter jusqu'à une tonne de bombes en soute et sous les ailes.

L'occupation effective du territoire hongrois par l'Allemagne en mars 1944 désigne de fait la Hongrie comme une cible pour les quadrimoteurs américains. Il va donc falloir faire face aux vagues de ces bombardiers lourds, puissamment escortés, qui ne vont plus se contenter de survoler le territoire en direction d'autres théâtres d'opérations. Deux escadrilles équipées du Me 210 Ca-1, la 5/1 *Éjjeli Vadász Század* de chasse de nuit et la section de chasse lourde du RKI, vont avoir la lourde tâche de trouver



János Szentiványi à deux époques bien éloignées, mais toujours arborant un grand sourire...



Cuvée spéciale du jour de la rencontre, une bouteille réalisée en l'honneur de nos deux pilotes.



Un autre appareil sur lequel János a évolué : le FIAT CR.32, type qui sera en fait le premier véritable chasseur moderne de l'Aviation Militaire Royale Hongroise.

[1] Dont la biographie est parue dans AVIONS n° 215.
[2] Voir rappel historique en encadré.

Le Singapore I à flots lors de son lancement en août 1926. Les trois antennes radio sont rattachées à un long mât, système abandonné sur les versions ultérieures.
(Short Bros)



Une nouvelle ère pour les hydravions : **Le Short Singapore**

Première partie, par Geoffrey Bussy

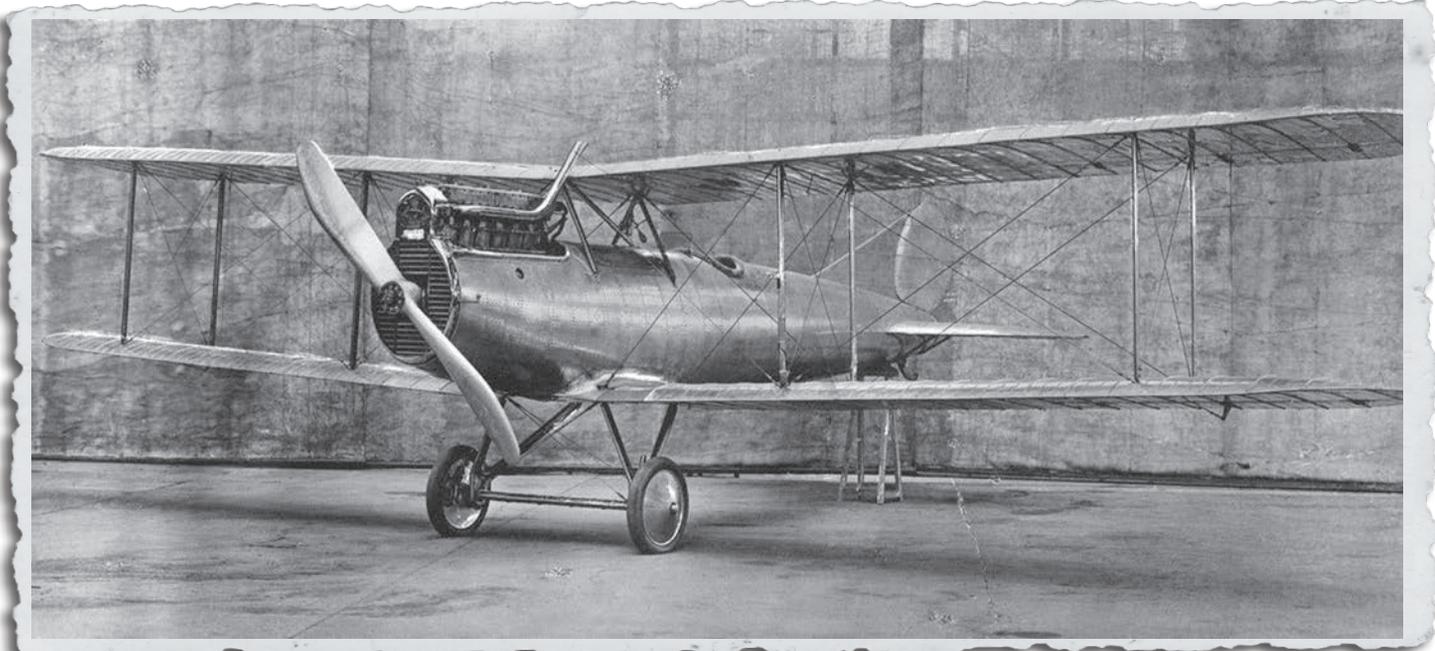
Le Silver Streak fut le premier avion britannique de construction entièrement métallique, non seulement la structure mais aussi le revêtement. Le fuselage était semi-monocoque à revêtement travaillant. Le Silver Streak faisait entrer l'industrie aéronautique britannique dans une nouvelle ère... mais il ne fut pas reconnu à sa juste valeur et les frères Short durent se démener durant des années avant d'imposer ce type de construction.

(toutes les photos : coll. Geoffrey Bussy, sauf autre mention)

Les frères Short furent parmi les premiers à s'investir dans la construction métallique en Grande-Bretagne. Ils étaient persuadés que ce type de construction constituait l'avenir de l'aviation. L'Allemagne était bien sûr le berceau de la construction métallique et des firmes telles que Dornier, Junkers ou Rohrbach avaient acquis un savoir-faire et une avance importants. En particulier, Dornier avait construit le premier hydravion à coque en métal dès 1915, le grand trimoteur RS.I qui fut à l'origine d'une longue lignée d'hydravions performants. Malgré les progrès réalisés en Allemagne, la construction métallique en aéronautique mit du temps à s'imposer en Grande-Bretagne. De nombreux avantages y étaient pourtant associés : indifférence à l'humidité et à la température, liberté offerte aux concepteurs pour les formes et surtout, dans le cas des hydravions, la coque n'était plus sujette à l'absorption d'eau comme l'étaient celles en bois, qui voyaient leur masse augmenter avec le temps passé à l'eau.

L'occasion de proposer un hydravion à coque métallique apparut en 1922 lorsque l'*Air Ministry* ouvrit un concours pour deux coques de conception moderne. À fin de comparaison, celles-ci devaient recevoir des ailes, empennages et moteurs de Felixstowe F.5, celui-ci étant depuis la fin de la guerre l'hydravion de

patrouille standard de la RAF. Avec beaucoup d'enthousiasme, Short soumit donc une coque construite en duralumin mais l'offre fut rejetée. Les officiels n'accordaient aucune confiance aux constructions métalliques, qui plus est pour un hydravion. Avec force persuasion mais surtout en s'engageant



Derniers avions de la SNCASE :



Les S.E. 116 et 117 Voltigeur

Par Joël Mesnard

Le SE 116 Voltigeur n° 01 en vol.
(toutes les photos : coll. de l'auteur)

En 1955, au terme d'une désespérante suite d'échecs, de demi-réussites et de déconvenues en tous genres, les trois Sociétés Nationales de Constructions Aéronautiques (du Nord, du Sud-Ouest et du Sud-Est) connaissaient enfin le succès et la perspective de productions en grande série avec le Noratlas, le Vautour, l'Alouette II et, depuis mai, la Caravelle. Quelques mois plus tard, la SNCASE lança, à Marignane, l'étude de ce qui allait être son dernier avion : un bimoteur de configuration plutôt classique, *a priori* peu susceptible de connaître de gros problèmes. En voici la brève histoire.

UN AVION ANTI-GUÉRILLA POUR LA GUERRE D'ALGÉRIE

La guerre d'Algérie dure depuis quelques mois quand, en août 1955, l'état-major de l'armée de l'Air soumet au STAé (Service Technique de l'Aéronautique) et aux industriels français les spécifications relatives à un avion d'appui d'Outre-Mer. Une fiche-programme, datée du 26 septembre, précise que l'avion doit être un bimoteur triplace, de préférence équipé de turbopropulseurs, d'une masse à vide de l'ordre de 4800 kg, capable de voler à plus de 220 km/h en croisière, de franchir 2000 km en convoyage et de tenir l'air pendant cinq heures en mission d'observation. Il doit pouvoir décoller sur 300 mètres à partir de pistes sommairement aménagées. Son armement doit comprendre deux canons de 30 mm, des bombes et des roquettes, mais il faut également qu'il puisse accomplir des missions d'évacuation sanitaire et transporter des VIP aussi bien que du fret.

Le 12 décembre 1955, six constructeurs soumettent des propositions : ce sont la SNCASE, la SNCAN, SIPA, Latécoère, Potez et Fouga. Dès le début de l'hiver 1955-56, le bureau d'étude de Marignane de la SNCASE, dirigé par Jean Poitou, entreprend l'étude d'un bimoteur triplace équipé de deux Turboméca Bastan, d'abord baptisé « Fonceur ». Il doit être armé de deux canons de 30 mm DEFA 552, alimentés chacun par 180 obus, et comporter six points

d'emport sous les ailes, pour 900 kg de bombes et de roquettes. Le choix du Bastan, justifié par un rapport puissance/poids très prometteur, s'apparente à un pari sur l'avenir, ce premier turbopropulseur français n'en étant qu'au stade de l'étude. Il ne tournera au banc que pendant l'été 1957 et ne volera que le 19 avril 1958 sur le Languedoc n° 81 de la CGTM (Compagnie Générale des Turbo-Machines). C'est pourquoi, quand l'État passe commande de deux prototypes SE 116 le 11 juin 1956, le marché stipule que le premier sera équipé, au moins à titre provisoire, de deux moteurs à 9 cylindres en étoile Wright Cyclone R-1300 de 800 ch, le second recevant des Bastan de 760 ch. Si le Bastan donne satisfaction, le premier prototype devra pouvoir en être équipé, lui aussi.

Un autre projet a été retenu, celui de la SIPA, un triplace à train classique. Moins ambitieux, il fait d'emblée figure de solution de rechange. Le Sipa 1100, en effet, doit être propulsé par deux Pratt & Whitney Wasp R-1340 AN 1 de 610 ch, moteurs imposés pour des raisons de standardisation : ce sont ceux des T-6. Il est évident que l'avion ne pourra satisfaire l'ensemble des missions prévues par l'appel d'offres. Le prototype n'en est pas moins achevé rapidement et, immatriculé F-ZWVK, il vole le 24 avril 1958, un mois et demi avant le Voltigeur. Sous la supervision du général Bodet, il fait rapidement l'objet d'une évaluation par le CEV mais ses performances se révèlent très décevantes : il pèse 550 kg de plus que prévu et ses moteurs, dépourvus de réducteurs, en-

JAS 39E :



LA TROISIÈME GÉNÉRATION DE GRIPEN

**Premier vol du F-39E
Gripen 4100 le 26 août 2019.**
(toutes les photos : SAAB,
sauf autre mention)

Troisième et dernière partie, par Stéphane Nicolaou

En 1995, le Brésil lance le programme F-X2 de modernisation de la Força Aera Brasileira (FAB). En octobre 2008 trois appareils sont sélectionnés : le Dassault Rafale B/C, le Boeing FA-18E/F Super Hornet et le SAAB JAS 39E/F Gripen. Après un imbroglio politique, militaire et industriel mettant en cause le Président Lula da Silva et son Ministre de la Défense, tous deux favorables au Rafale, il faut attendre le 18 décembre 2013 pour que le Gripen E soit déclaré vainqueur de la compétition pour deux raisons principales, un coût unitaire à l'achat

et à l'emploi plus faible et une association étroite entre SAAB et Embraer avec un très large transfert technologique. Le 24 octobre 2014 est signé un contrat pour un premier lot de 36 exemplaires composé de la manière suivante : 28 JAS 39E monoplaces et 8 JAS 39F biplaces.

Les modifications nécessitées par la nouvelle version sont tellement importantes que quatre exemplaires désignés comme démonstrateurs sont nécessaires à la mise au point des nouveaux équipements. En

**Le JAS 39 39803 (ex 39-7)
Gripen NG lors de la
présentation à la Presse le 23
avril 2008.**

