

L
 par
 cou
 sur
 de
 cre
 ant
 me
 les
 Cet
 abo
 mo
 aux
 de
 et p
 pre
 pag

A int
 Edi
 10 6
 tot l
 abou
 Abo
 Abo
 1 an
 2 an
 Abo
 Abo
 OFF
 Abo
 Abo
 A pa



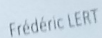
Frédéric LERT

MIRAGE 2000-5F

20 ANS ET TOUTES SES DENTS !

MALGRÉ L'ARRIVÉE DE PLUS MODERNE et plus puissant que lui, l'avion tire encore son épingle du jeu dans les missions de défense aérienne. Illustration à Luxeuil, dans le nid des « Cigognes ».

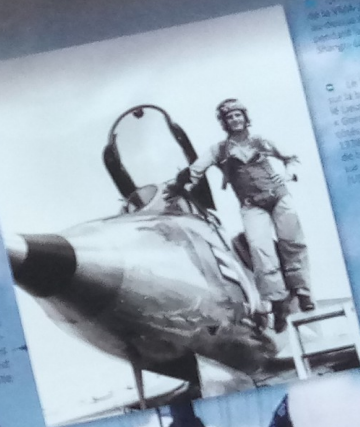
Avion de Combat n° 4



❶ Cet YA40-1 (Bufto 137820), photographié en vol en octobre 1955, est l'un des neuf Skyhawk de présérie. Il avait été amélioré par l'installation d'un pare-brise à montants et d'un carénage sur la tuyère.

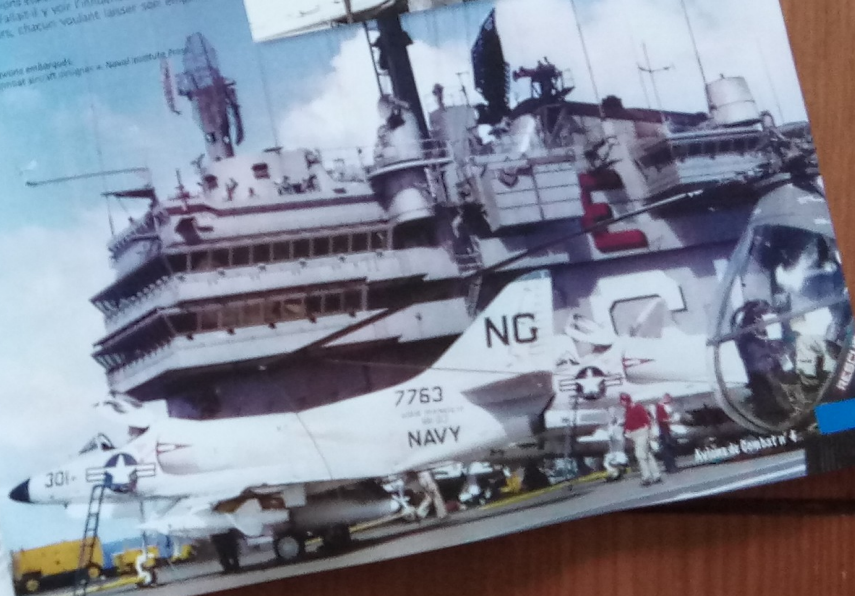
Le prototype XA40-1 (BuNo 137812) voila pour la première fois le 22 juin 1954. On notera le pare-brise monobloc, sans montants (Douglas)

Le Douglas XA4D-1, premier prototype du Skyhawk, vole pour la première fois à l'été 1954, moins de dix ans après la fin



Le 15 octobre 1965, sur la base d'Edwards, le Lieutenant Gordon L. Gordo, à Gray II pilotait un C-130B avec lequel il vient de briser le record de vitesse sur 500 km en 25 min 40 s.

U A-4C (BuNo 147763) de la VA-33 a Blue Angels a arrive de mission AOP-12 Bulupou sur le pont de l'USS Ranger en 1963.



en rendre sur les porte-avions en opération dans le Pacifique.
Le plus récent de nombreux équipages et mécaniciens et
avait été particulièrement marqué par ce que lui avaient dit
des derniers : « faites des avions simples, faciles à entretenir,
quand on est en bout de ligne logique d'un bon mesure avion,
norme du Pacifique, la qualité d'un avion performant qui n'est
pas la simplicité d'entretien. Un avion performant qui n'est
pas la simplicité d'entretien. Un avion performant qui n'est

[illegible][illegible]

L'obsession de la légèreté

[illegible]

Un jour une mission



EXOCET CONTRE ROYAL NAVY

4 mai 1982: l'attaque du HMS Sheffield par les SUE argentins au large des Malouines

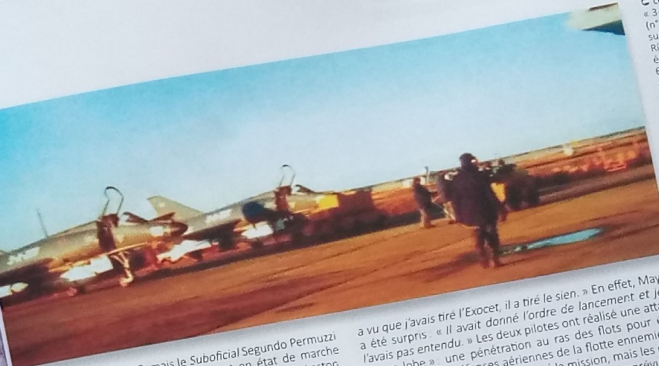
Le 4 mai 1982, le destroyer HMS Sheffield est touché par un missile Exocet tiré par un Super Étendard de l'aéronautique navale argentine. Le missile n'explose pas, mais le carburant du propulseur déclenche un incendie qui ravage le navire.

Libéré après la guerre des Malouines, le SUE n° 0761 (« 3-A-211 ») est configuré comme les deux appareils qui attaquèrent le Sheffield en mai 1982, avec un réservoir de 600 litres sous le fuselage et un Exocet sous l'aile droite, contrebalancé par un bidon de 1000 l à gauche. (DR)

Le croiseur léger argentin ARA General Belgrano, photographié après son torpillage par le sous-marin nucléaire d'attaque britannique HMS Conqueror. L'ironie de l'histoire, ce vieux croiseur, ex USS Phoenix racheté par l'Argentine en 1951, avait survécu à l'attaque japonaise de Pearl Harbor. Le HMS Conqueror devient ainsi le seul sous-marin nucléaire ayant coulé un bâtiment de surface au cours d'un combat (Teniente de Fragata Martín Surt).



Ariel OTTAVIO



Le 4 mai 1982, à 5h07, alors que le jour n'est pas levé, un Lockheed SP-2H Neptune argentin de patrouille maritime décolle de la base aéronavale de Rio Grande pour une mission d'exploration. Le Capitán de Corbeta Ernesto Peruzzi reçoit l'ordre de patrouiller dans la zone des Malouines pour assurer l'arrivée sans encombre à Port Stanley (le nouveau nom de Port Stanley) de la Flota Aerea Argentina. Depuis quatre jours, les Argentins ont en effet la capitale des Malouines et les Terrains de Goose Green. Grâce à un plus de 200 km dans des conditions de visibilité nulle, le Neptune « 2-P-112 » de l'Escuadrilla de Exploración obtient un premier contact radar avec la position et à 157 km de Port Stanley l'éclairage val de repérer l'émission en bande F d'un radar appartenant au destroyer Type 42 HMS Sheffield, qui donne immédiatement l'alerte au Comando de Aviones (COAN). L'ordre est donné de préparer deux Super Étendards de la 2a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

La Task Force britannique détecte

Le 4 mai 1982, à 5h07, alors que le jour n'est pas levé, un Lockheed SP-2H Neptune argentin de patrouille maritime décolle de la base aéronavale de Rio Grande pour une mission d'exploration. Le Capitán de Corbeta Ernesto Peruzzi reçoit l'ordre de patrouiller dans la zone des Malouines pour assurer l'arrivée sans encombre à Port Stanley (le nouveau nom de Port Stanley) de la Flota Aerea Argentina. Depuis quatre jours, les Argentins ont en effet la capitale des Malouines et les Terrains de Goose Green. Grâce à un plus de 200 km dans des conditions de visibilité nulle, le Neptune « 2-P-112 » de l'Escuadrilla de Exploración obtient un premier contact radar avec la position et à 157 km de Port Stanley l'éclairage val de repérer l'émission en bande F d'un radar appartenant au destroyer Type 42 HMS Sheffield, qui donne immédiatement l'alerte au Comando de Aviones (COAN). L'ordre est donné de préparer deux Super Étendards de la 2a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Deux SUE survolent 500 km d'océan

Le Capitán de Corbeta Ernesto Peruzzi décide d'utiliser une dernière fois son radar à 10h35 pour obtenir un relevé plus précis de la position des contacts radar. Le Neptune obtient trois nouveaux contacts et l'opérateur radar en déduit qu'il s'agit de deux destroyers et probablement d'un porte-avions. Leur position est rapidement transmise aux SUE qui sont déjà sur zone.

Les SUE ont été ravitaillés sur leur route par le KC-130H Hercules « TC-70 » de la Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina. Mayora fournit quelques détails : « (...) en fonction de toutes ces informations, on nous a ordonné d'attaquer. Nous nous sommes dirigés vers l'avion de ravitaillement, nous avons débuté l'attaque, le Neptune nous a donné la dernière dans la cornue de la cible et nous avons introduit très, très bas, notre centrale inertielle. On voyait vraiment très, très bas, très vite. C'était une journée horrible, il avait des grains, de la pluie, une très faible visibilité, ce qui était parfait pour nous parce que de cette façon nous pouvions entrer dans la zone de l'objectif sans être détecté. »

Les deux pilotes de SUE ne se parlent pas jusqu'à ce qu'ils détectent sur leur radar la formation des navires britanniques. À environ 30 milles nautiques de l'objectif, les deux pilotes rompent le silence imposé et Bedacarratz donne l'ordre de lancement, à la sorte d'un grain, à 11h03. Il raconte : « Nous avons échangé des informations et j'ai donné l'ordre de tirer. Mayora n'avait pas entendu mon ordre à la radio mais quand il

a vu que j'avais tiré l'Exocet, il a tiré le sien. » En effet, Mayora a été surpris. « Il avait donné l'ordre de lancement et je ne l'avais pas entendu. » Les deux pilotes ont réalisé une attaque « sous lobe », une pénétration au ras des flots pour éviter les radars et les défenses aériennes de la flotte ennemie. Des averse sporadiques ont compliqué la mission, mais les pilotes savaient que le plus risqué était une rencontre imprévue avec des Sea Harrier de la Fleet Air Arm. Tout s'est passé très vite, ne leur a pas laissé le temps de réfléchir. Bedacarratz dira, lui, qu'il a agi de façon quasi mécanique, avec une seule chose présente à l'esprit : les pertes parmi les équipages adverses. Aussitôt débarrassés de leur missile, les pilotes amorcent brusquement un demi-tour et quittent la zone à vitesse maximale pour regagner leur base.



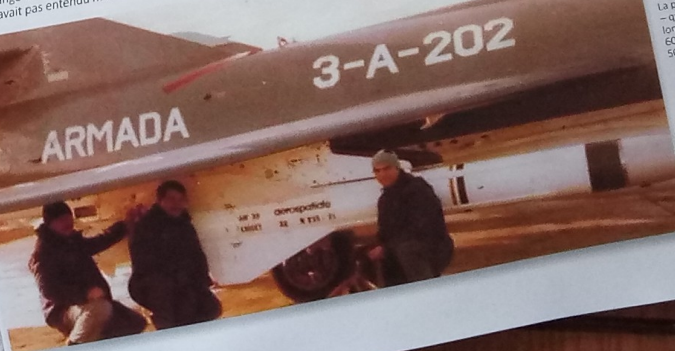
La 2a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque et ses héros occulés : les mécaniciens et armuriers – qui l'on voit ici posés à côté d'un missile AM-39 Exocet fixé sous l'aile du Super Étendard n° 0752 – qui mesure 4,70 m de longueur et pèse plus de 600 kg – est comprise entre 50 et 70 km. (DR)

Le Super Étendard dispose d'un système de navigation et d'attaque Sagem-Kearfoot ETNA (Étendard navigation-attaque) indispensable pour les vols au-dessus de l'océan.

Avions de Combat n° 4

Les Super Étendard « 3-A-203 » et « 3-A-202 » (n° 053 et 052) photographiés sur la base aéronavale de Rio Grande. Les appareils, équipés d'un réservoir de 600 litres sous le fuselage et armés d'un missile AM-39 Exocet, une configuration inventée par les Argentins, sont prêts à partir au combat. (DR)

Des armuriers montent un Exocet sous l'aile droite du Super Étendard n° 0752 (« 3-A-212 ») de la 2a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. L'avion d'attaque français est une excellente plateforme de lancement pour ce missile anti-navire. Son radar Agave, optimisé pour le mode air-mer, peut en effet détecter des frégates ou des destroyers à plus de 100 km de distance. (DR)



Pour connaître ces avions de combat, cette page est à lire avec attention.

A retourner à :
Éditeur
BP 61
Tel. 02
abonn.

Abonn.
Avion
1 an (4
2 ans (8
Abonn.
OFFRE
Avions de
Avions de
À partir

* Vous bénéficiez de cours ou de séminaires, de la solution, de la solution.



GEORGES ÉDOUARD

Atterrissage du F-14A
à 4049 à Téhéran-
Shirabad, sur fond de
monts Elbrouz. Lors de sa
modernisation, ce « Persian
Kat » (surnom donné aux
bombardiers achetés par l'Iran)
a reçu un camouflage
« splinter » reprenant les
couleurs d'origine des
« matous » iraniens.
(DR)

O Une scène inhabituelle comme seul l'Iran peut en proposer, un Su-24MK « Fencer D » du 72^e Escadron de chasse roule sur la piste de l'aéroport de Téhéran alors que deux F-14 de la base d'Ispahan s'apprêtent à décoller...

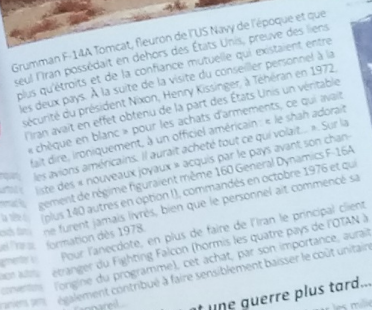
1. Le 21 mars 1935, Reza Shah demande officiellement à la communauté internationale de ne plus utiliser le terme Pers, mais celui d'Iran pour désigner son pays.

...saisant un état des lieux de la situation

[illegible]

Un bon client...

Un bon client...
En 1979, à l'aube de la révolution qui allait voir le Shah et l'instauration d'une république islamique, la situation iranienne était en effet composée des appareils en pist de l'époque et comprenait notamment plus de 200 Phantoms II de différentes versions (F-4D et F-4E) et plus de 160 Northrop F-5E et F-5G.



Une révolution et une guerre plus tard...

Une révolution et une guerre plus

Le Shah d'Iran, de plus en plus contesté tant par les milieux de gauche que par les éléments de la société iranienne les plus traditionnalistes, a commencé par le clergé chiite, hiri par quitter le trône le 16 janvier 1979, pour céder le pouvoir au régime islamique du ayatollah Khomeini. Le 11 février suivant, le régime a réaffirmé sa plus entière adhésion à la République islamique, et à Téhéran le peuple a emboîné le pas par la République islamique impériale. Tout a été obtenu au terme d'une longue lutte envers et contre tout. Après avoir observé une certaine neutralité des Etats du monde, les Occidentaux ont attiré l'attention le 4 novembre sur l'Iran, changeant radicalement d'attitude lorsque l'ambassade des Etats-Unis a été prise d'assaut par des étudiants en otages plus d'une cin-

À la suite de ce coup de force, les États-Unis, rapidement suivis par la plupart des pays occidentaux, gèrent toute relation avec l'Iran et imposèrent des sanctions économiques, ainsi qu'un

[illegible]

n Anteraggio à l'ère
 Mehrabad du F-4E n° 3-6850
 du 31^e Escadron de chasse. Ce
 Phantom II porte sur sa queue
 le numéro de sa base (« 3 »
 pour Namagan-Noien). Au
 total, l'Iran reçoit 177 F-4E et
 16 RF-4E entre 1971 et 1979,
 faisant de lui le plus gros
 utilisateur de Phantom II après
 les États-Unis. Bien que très
 vieillissant (démontre de nos
 jours [une trentaine de F-4E]),
 la flotte de ces vénérables
 appareils est maintenue en
 état de vol, certains d'entre eux
 ayant même fait le coup de feu
 contre des positions de l'Ir
 Irak en 2014.

• Décollage d'un F-4E
(3 65497) sans aucun
code visible. Au moins deux
appareils de ce type du 6^e
Escadron de chaise ont été vus
avec cette impressionnante
livrée de squale « à la Tignes
Volants », peinte à l'avant.
(Shahram Shari)



Maquette

SUPERMARINE

Joël IZARD

Au début des années cinquante, l'aile en flèche, inspirée des recherches allemandes menées pendant la Seconde Guerre mondiale, représenta la nouvelle étape à franchir pour les constructeurs des futurs avions de combat à réaction.

En Angleterre, Supermarine, créateur de la légendaire lignée des Spitfire, entreprit l'étude d'un dérivé de son chasseur embarqué Attacker, doté de ce nouvel élément aérodynamique via son projet S10.

À ce dernier succédèrent divers prototypes dans la série des 500, dont le Modèle 541 qui répondait au cahier des charges F3/48 destiné à fournir un nouveau chasseur de jour à la RAF. La firme Hawker répondit de son côté à cette demande avec son Modèle 1067 qui aboutit au Hunter. Dans l'éventualité d'un échec de celui-ci, le gouvernement britannique commanda à Supermarine une petite série de son projet 541 qui fut alors baptisée Swift (martinet). Malgré une vitesse supérieure et les premières séries du pacité en carburant que le Hunter, les premières séries de Swift (F1 et F2) ne furent pas une grande réussite. Affublés de problèmes de manœuvrabilité et de vibrations rédhibitoires pour un chasseur, d'une postcombustion qui refusait de s'engager à haute altitude, ces appareils retirés du service, s'endormirent et furent rapidement remplacés par le Hunter.

C'est avec la version de reconnaissance FR Mark 5 que le Swift fut le plus efficace. Employé cette fois pour des missions à basse altitude et haute vitesse, la robustesse de sa cellule supportait bien les conditions d'emploi particulières, tandis que la postcombustion fonctionnait désormais correctement. Le Swift FR.5 équipa deux squadrons de la 2nd Tactical Air Force à partir de janvier 1956 et fut remplacé par le Hunter FR.10 dès 1961, non sans avoir, en 1957 et 1959, fini premier et deuxième de la compétition de reconnaissance de l'OTAN, le « Royal Flush ». On ne peut pas dire que le Swift a beaucoup attiré les grands fabricants. Une première maquette de cet avion fut produite (en thermoformé) par Rareplane en 1986, suivie en 2003 par un kit en résine chez CMR.

Plus près de nous, en 2012 ce fut X-Trakit, la marque du magasin Hannants qui proposa cet appareil sous la forme d'un modèle en short-run, un peu « sportif » à monter. Puis vint finalement Airfix avec cette maquette qui fit son apparition en 2015. Celle-ci est typique des réalisations récentes de la vénérable firme d'outre-Manche, avec notamment une gravure en creux légèrement trop appuyée pour l'échelle, mais en revanche un niveau de détail très agréable.

À l'ouverture de la boîte, on trouve une soixantaine de pièces répartis sur quatre grappes grises typiques des récentes productions de la marque britannique, ainsi que deux transparentes emballées séparément. La notice en couleur est très claire, avec notamment un schéma en noir et blanc pour la pose des stencils sur une feuille séparée et blanc pour la pose des couleurs décrivant les deux et blanc pour la pose des couleurs décrivant les deux.

Deux plans trois vues et correspondant à chacune des décorations proposées et correspondant à chacune des unités avant utilisé l'appareil, le No 79 Squadron (dark sea units) en avril 1956 dans sa livrée gris foncé « PRU terlosh » et vert foncé (dark green), avec un intrados « PRU grey » et un avion du No 2 Sqn de Jever en 1956 qui se distingue du premier par son intrados aluminium. En grand fan de l'aviation anglaise et devant la simplicité de ce kit, je n'ai pas pu résister à vous proposer un montage de chaque décoration. L'un des deux sera cependant un peu plus fouillé, car complété par les planches en photo de chaque décoration, tandis que l'autre sera quasiment « d'après photo », histoire de vous montrer ce que l'on peut tirer de cette maquette juste en la montant sans fioriture.

Dans tous les cas, si vous êtes comme moi accro aux avions à cocardes de Sa Gracieuse Majesté, n'hésitez pas à monter ce kit qui prouve une fois encore qu'Airfix est bien actuellement le spécialiste de l'aviation anglaise, toutes époques confondues.

DATAS



Kit : Airfix 1/72
réf. A04003
Photodécoupe :
Eduard réf. 73533 + 72613
(volants)
Peintures utilisées :
Gunze H230 (vert foncé),
H231 (gris foncé)
Hasegawa HTX-A042 (bleu PRU)



SWIFT FR.5

*Mauvais chasseur
mais bon photographe !*



Enfin remplacé par le Hunter, construit selon le même cahier des charges officiels, le Supermarine Swift connaît une production limitée (147 exemplaires dont 84 FR.5 de reconnaissance photo). Seuls trois squadrons de la RAF l'utilisèrent, le No 56 Sqn pour le chasseur « pur » (F1 et F2) pendant à peine plus d'un an, et les Nos 2 et 79 Sqn pour le FR.5 (de janvier 1956 à décembre 1960). Le FR.5 (seulement prévu pour cette maquette, de photodécoupe Eduard) prévu pour cette maquette, de cet article (ND 912 M) du No 2 Sqn a été monté « sans de boîte ».

