



Le 2ème prototype du KB-11 était encore équipé, comme le n°1, d'un moteur Alfa Romeo et d'une hélice tripale. (photos ANDREEV)

# LE KAPRONI-BOLGARSKI KB-11 "FAZAN"

par José Fernandez

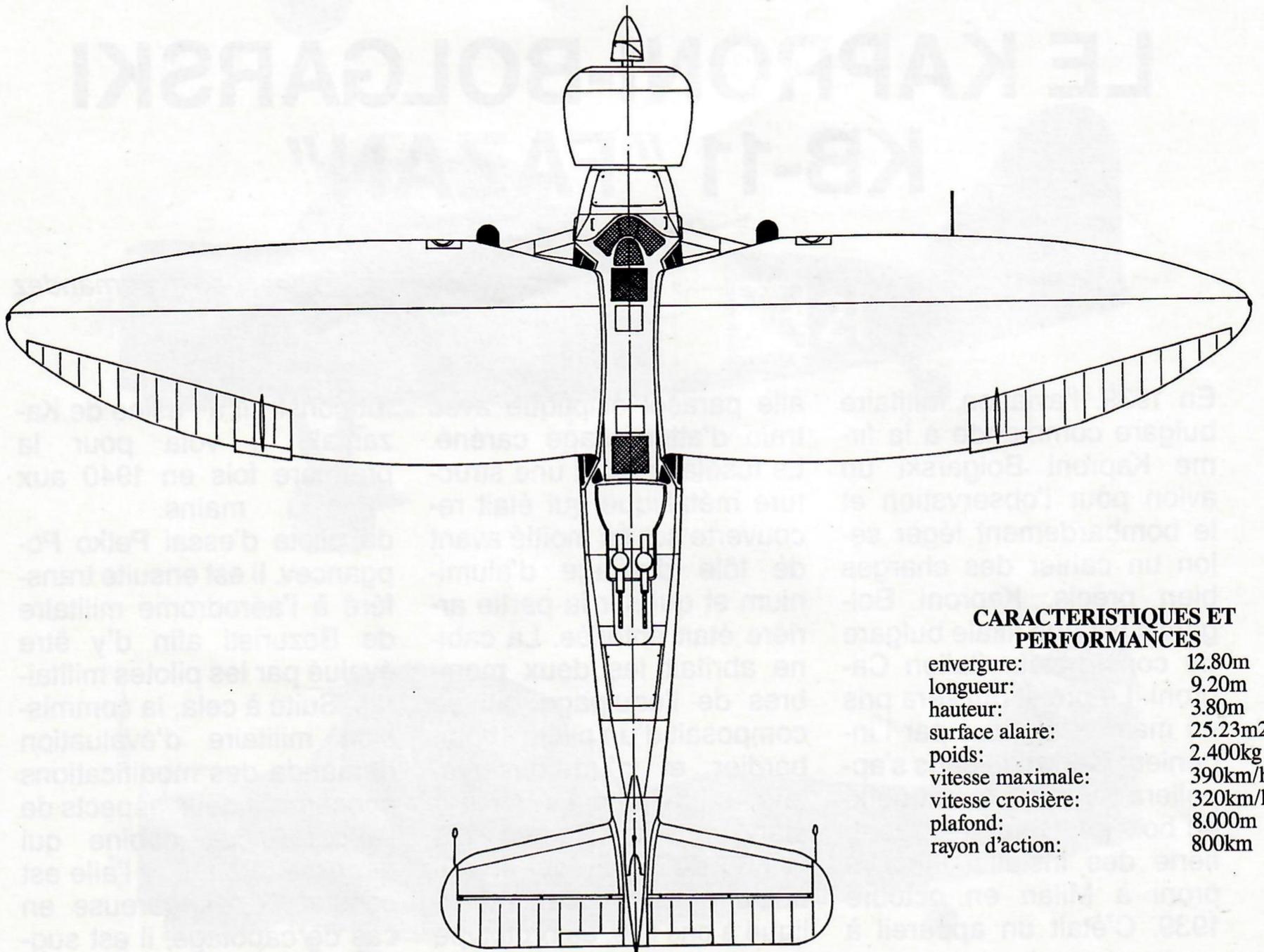
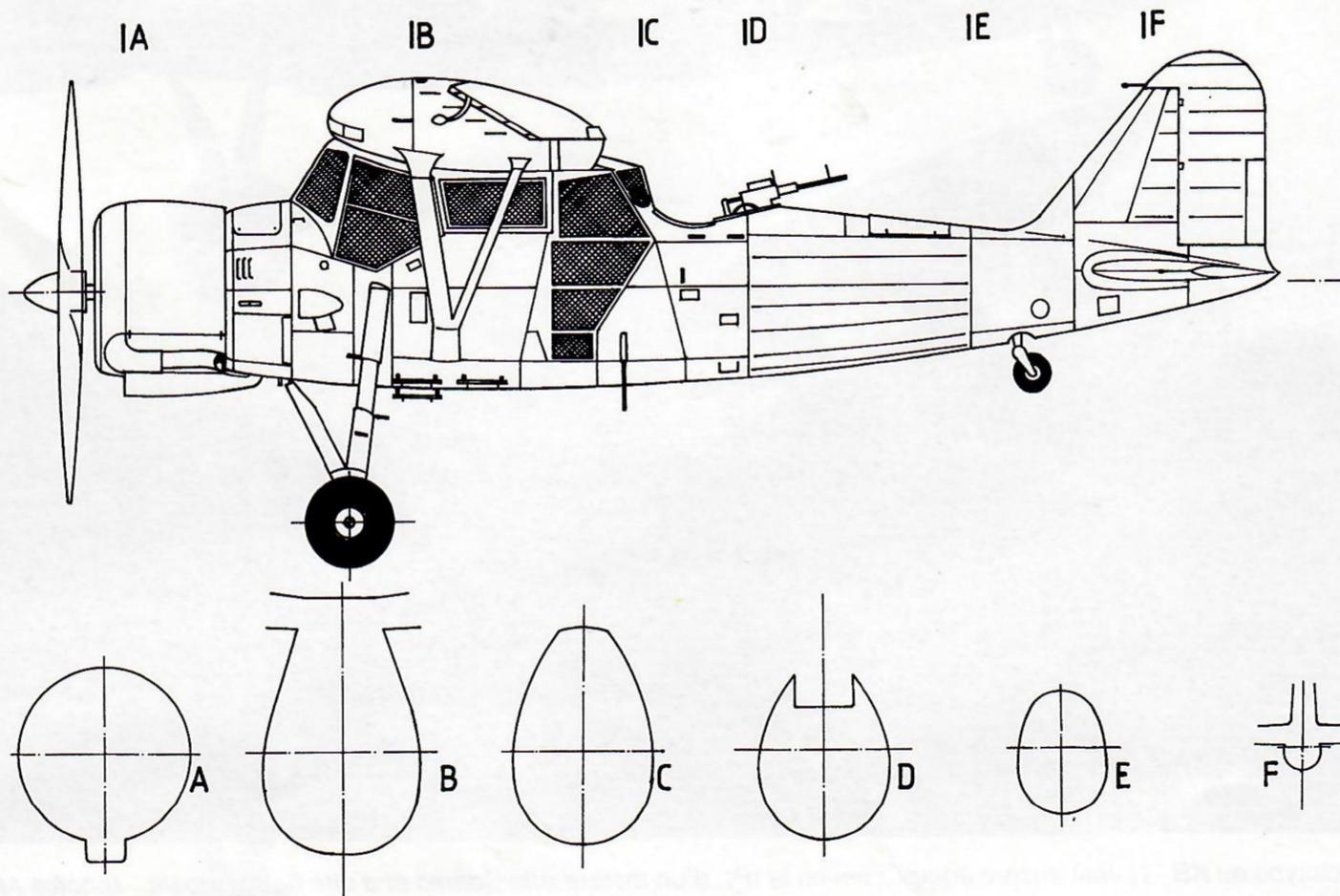
En 1939, l'aviation militaire bulgare commande à la firme Kaproni Bolgarski un avion pour l'observation et le bombardement léger selon un cahier des charges bien précis. Kaproni Bolgarski est une filiale bulgare du constructeur italien Caproni. Le projet qui sera pris en main et élaboré par l'ingénieur Carlo Caligaris s'appellera KB-11. La maquette en bois est testée à la soufflerie des installations Caproni à Milan en octobre 1939. C'était un appareil à

aile parasol elliptique avec train d'atterrissage caréné. Le fuselage avait une structure métallique qui était recouverte sur sa moitié avant de tôle d'alliage d'aluminium et qui sur la partie arrière était entoillée. La cabine abritait les deux membres de l'équipage qui se composait d'un pilote-bombardier et d'un observateur-mitrailleur. Le moteur était un Alfa-Roméo 125 RC 35 de 750cv qui entraînait une hélice tripale métallique à pas fixe. Le prototype

fut construit à l'usine de Kazanlak, il vola pour la première fois en 1940 aux mains

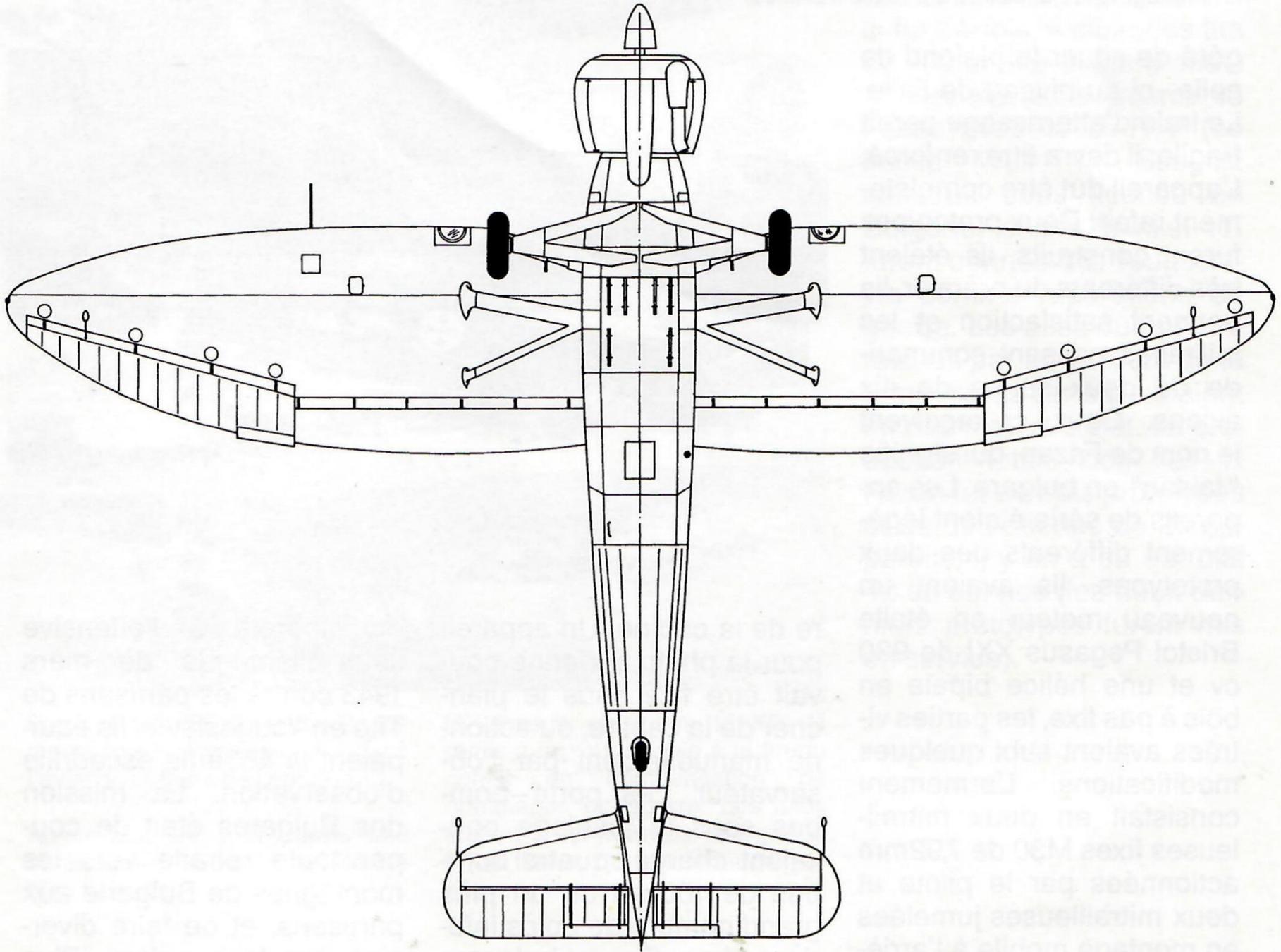
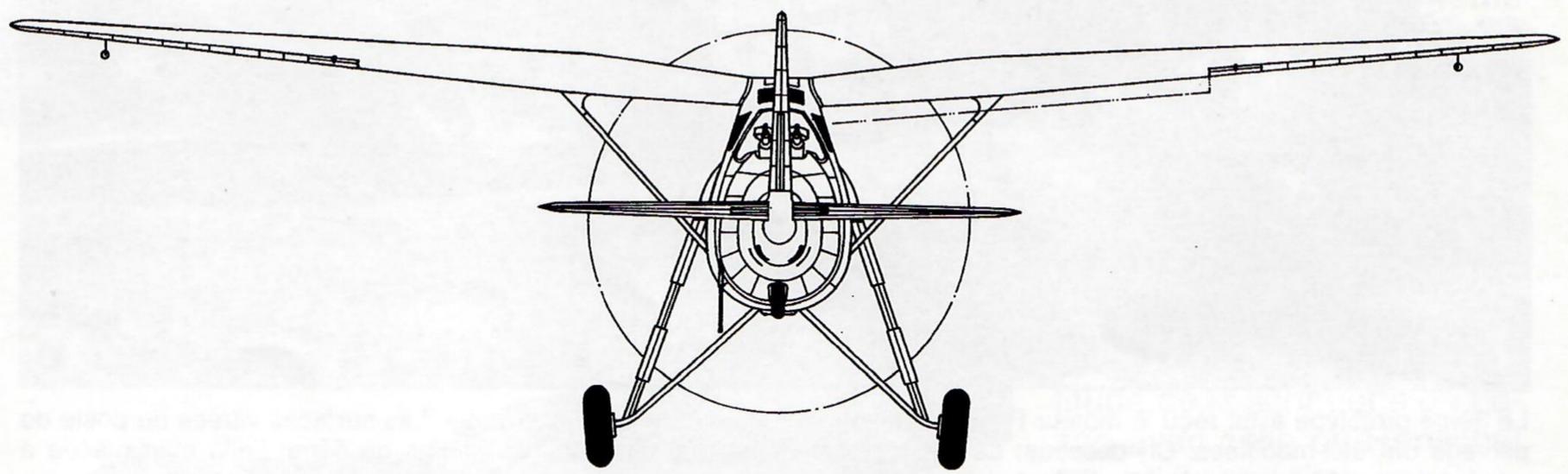
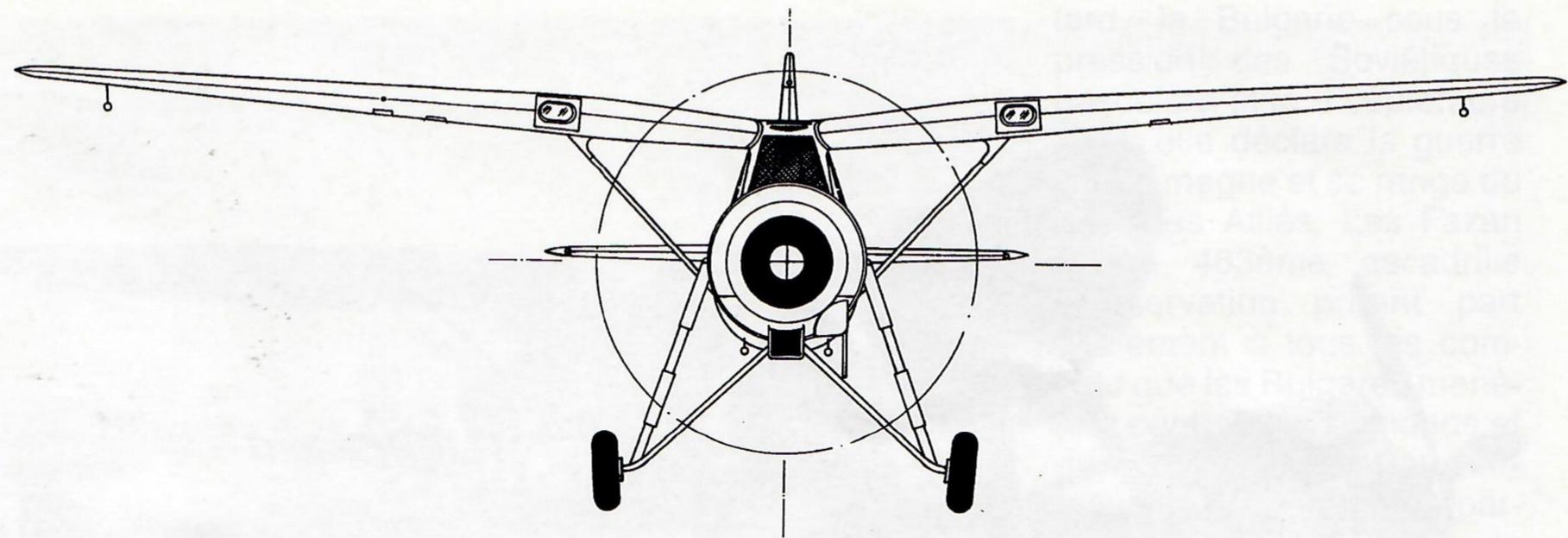
du pilote d'essai Petko Popgancev. Il est ensuite transféré à l'aérodrome militaire de Bozuristi afin d'y être évalué par les pilotes militaires. Suite à cela, la commission militaire d'évaluation demanda des modifications concernant deux aspects de l'appareil. La cabine qui dépasse le plan de l'aile est considérée dangereuse en cas de capotage, il est sug-

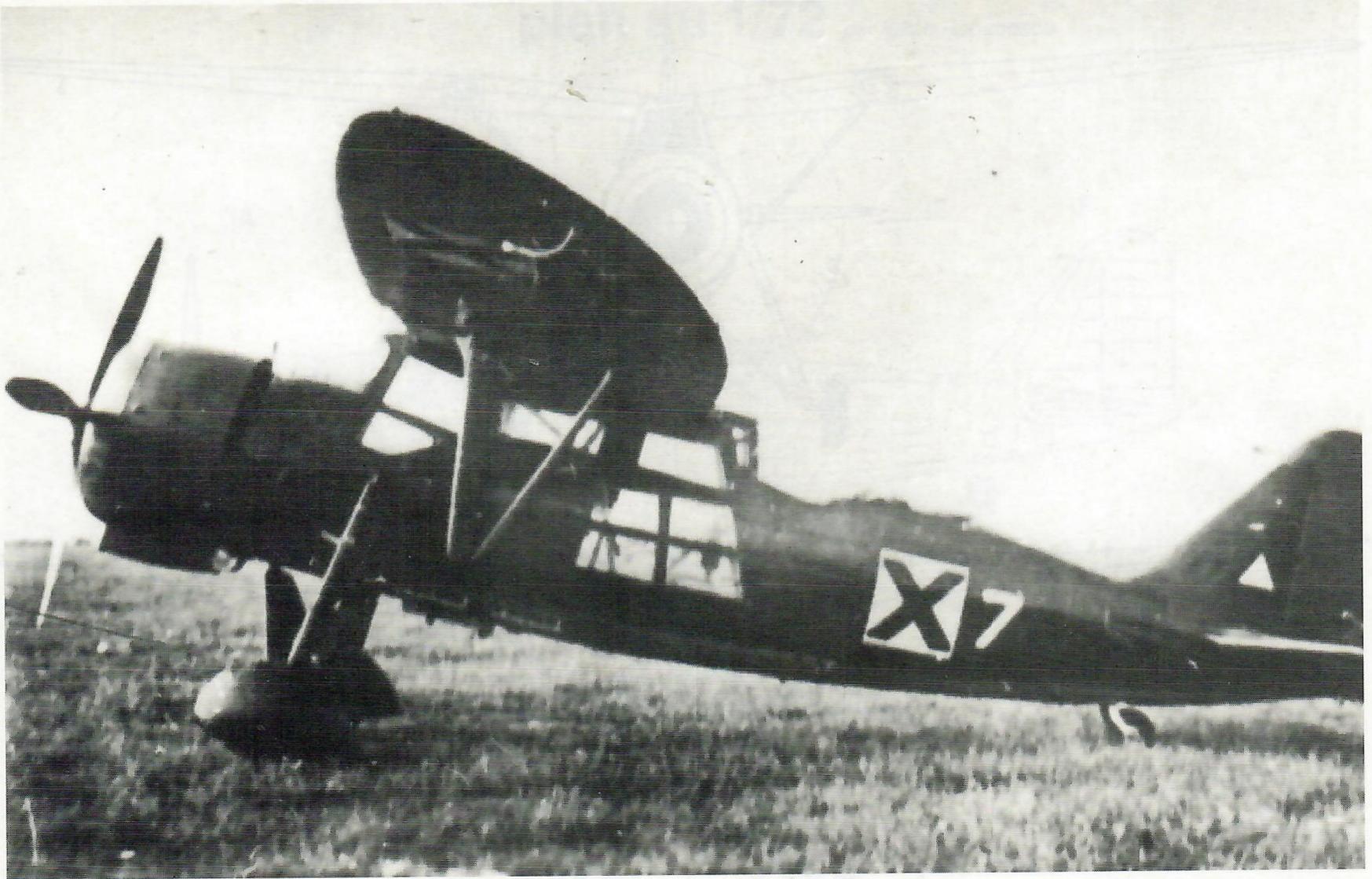
# plan au 1/72 par Iulian Robanescu



## CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

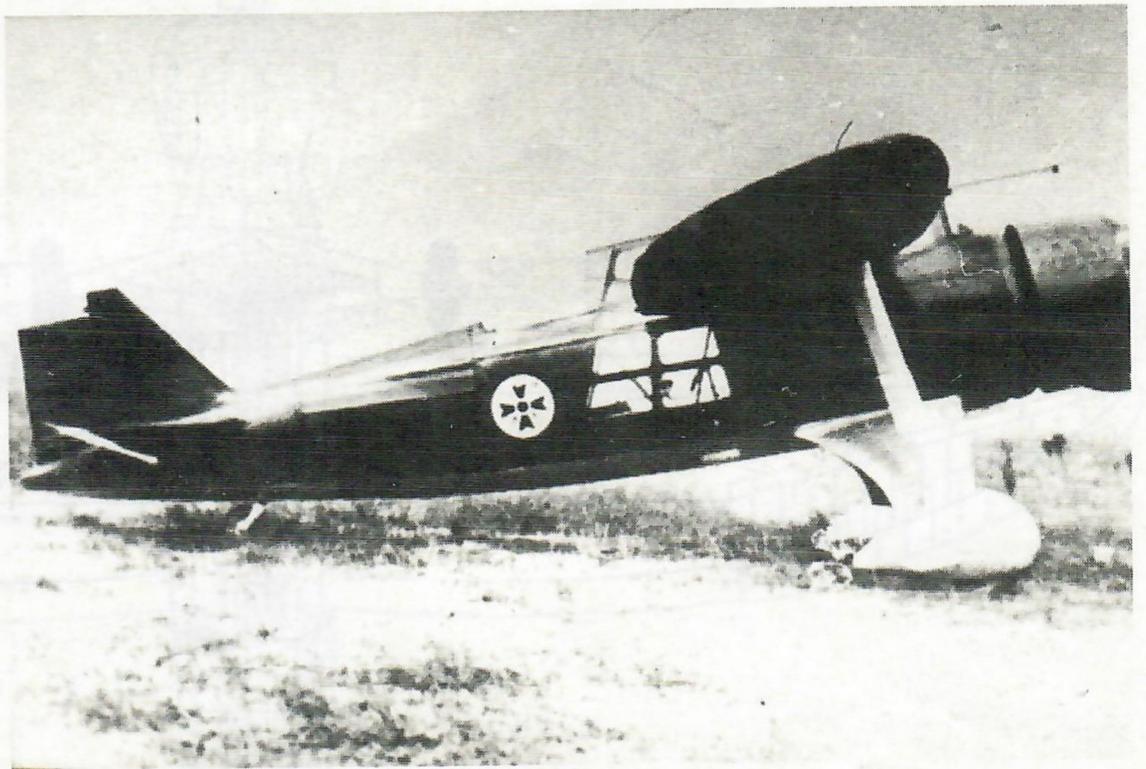
envergure:	12.80m
longueur:	9.20m
hauteur:	3.80m
surface alaire:	25.23m <sup>2</sup>
poids:	2.400kg
vitesse maximale:	390km/h
vitesse croisière:	320km/h
plafond:	8.000m
rayon d'action:	800km





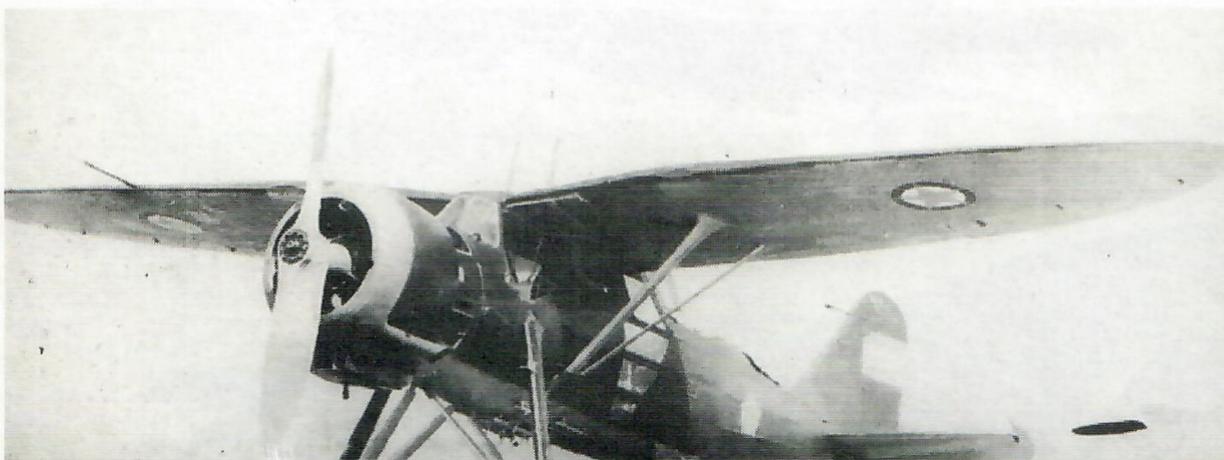
Le 3ème prototype avait reçu le moteur Pegasus actionnant toujours une hélice tripale. Les surfaces vitrées du poste de pilotage ont été modifiées. Ci-dessous: Le 1er prototype était très différent des avions de série; l'aile était placée à mi-fuselage et les jambes du train étaient pleines.

géré de situer le plafond de celle-ci au niveau de l'aile. Le train d'atterrissage paraît fragile; il devra être renforcé. L'appareil dut être complètement refait. Deux prototypes furent construits, ils étaient très différents du premier. Ils donnent satisfaction et les militaires passent commande de deux séries de dix avions. Ceux-ci reçoivent le nom de Fazan, qui signifie "faisan" en bulgare. Les appareils de série étaient légèrement différents des deux prototypes. Ils avaient un nouveau moteur en étoile Bristol Pegasus XXI de 930 cv et une hélice bipale en bois à pas fixe, les parties vitrées avaient subi quelques modifications. L'armement consistait en deux mitrailleuses fixes M30 de 7,92mm actionnées par le pilote et deux mitrailleuses jumelées en montage mobile à l'arrière



re de la cabine. Un appareil pour la photo aérienne pouvait être fixé sous le plancher de la cabine, ou actionné manuellement par l'observateur. Les porte-bombes sous le fuselage pouvaient charger quatre bombes de 100kgs ou un plus grand nombre de poids inférieur. Les Fazan bulgares

participèrent à l'offensive italo-allemande de mars 1943 contre les partisans de Tito en Yougoslavie. Ils équipaient la 463ème escadrille d'observation. La mission des Bulgares était de couper toute retraite vers les montagnes de Bulgarie aux partisans, et de faire diversion sur leur arrière. Plus



En haut: Le n°36 nous dévoile les marquages en vigueur dans l'aviation bulgare de l'époque.

Au milieu: Le n°25, sans ses carénages de roues, a la peinture bien fatiguée!

Ci-dessus: L'un des 15 KB-11 remis à la Yougoslavie à la fin du conflit en compensation de dommages de guerre. Les ailes étaient en si mauvais état que la firme Ikarus dut en fabriquer de nouvelles.

tard, la Bulgarie sous la pression des Soviétiques basculera et le 9 septembre 1944, elle déclare la guerre à l'Allemagne et se range du côté des Alliés. Les Fazan de la 463ème escadrille d'observation prirent part également à tous les combats que les Bulgares menèrent contre les Allemands et qui se poursuivirent en Serbie et en Macédonie. A partir de janvier 1945, la 453ème escadrille du 4ème groupe d'observation reçoit 9 KB-11 qui remplacent les Letov S 328 qu'elle avait jusque là. A la même date les 113ème et 123ème escadrilles du 1er groupe d'observation laissent leurs P 43 Karas pour recevoir chacune 8 KB-11 à leur place. La similitude de la silhouette du Fazan avec celle du Henschel 126 allemand fit que celui-ci fut parfois la cible des tirs de l'infanterie bulgare elle-même. Après la guerre 15 Fazan avec 10 DAR 9 (Le Focke Wulf 44 Stieglitz construit sous licence en Bulgarie) et un Heinkel 111 furent donnés à la Yougoslavie comme réparations de guerre. Les ailes durent être refaites par les ateliers de la firme Ikarus car elles étaient en trop mauvais état. La production totale des KB-11 Fazan fut de trois prototypes et de deux séries de 20 appareils, il y en a eu au total 42 en service (les deux derniers prototypes furent mis en service).



Ci-contre: L'observateur à son poste maniant l'appareil photo, ce qui ne devait pas être très facile.

Au milieu: Le n°26 en vol, nous dévoile ses lignes, très proches de celles du Hs 126 allemand.

En bas: Le n°2 remotorisé et muni d'une hélice bipale en bois.

