



Janvier 1941 : escortant des Martin 139WSM sur Siem Reap, des Curtiss H-75N de la Foong Bin Khap Lai 60 sont aux prises avec des MS.406 de l'EC 2/596.
© Jerry Boucher, 2017.



ROYAL THAI AIR FORCE

Aérorama Thaïlande

par Yannis Kadari & Yann Mahé

La création de la force aérienne siamoise [1] est motivée par la volonté du royaume de préserver les restes de son indépendance face aux puissances coloniales qui l'entourent, à savoir la France et la Grande-Bretagne. Posséder une aviation militaire est en effet une marque ostensible de souveraineté, mais aussi de modernité pour le pays, d'autant que durant l'entre-deux-guerres, dans cette région du monde, seuls le Japon et la Chine sont dans ce cas-là.

Le

royaume de Siam ne doit sa survie en tant que nation libre qu'à l'accord passé en 1904 entre Paris et Londres : soucieux d'éviter un nouveau Fachoda [2], les deux pays européens se sont en effet entendus pour transformer la future Thaïlande en une sorte d'État-tampon, séparant l'Indochine française des possessions coloniales britanniques que sont la Birmanie et la Malaisie.

Toutefois, au fil des ans, l'intégrité territoriale siamoise sera remise en cause par ces puissants voisins. Ce grignotage sera vécu comme une humiliation par les Thaïlandais, qui feront tout leur possible pour se doter d'armements modernes afin de se protéger, mais aussi pour reconquérir, le moment venu, ces terres perdues et ainsi venger leur honneur. C'est dans ce contexte nationaliste et irrédentiste que va naître l'aviation militaire thaïlandaise.

Son histoire débute sous le règne de Rāma VI, en février 1911, par un show aérien organisé à Bangkok par le pionnier de l'aviation Charles Van Den Born. Le roi est si impressionné par la démonstration du Belge qu'il fait envoyer en février 1912 un trio d'officiers [3] en France afin de leur faire suivre des cours de pilotage. De retour au pays en novembre 1913, avec leur brevet en poche, ces trois aviateurs vont devenir les pères fondateurs de la Royal Siamese Air Force. De France, ils ramènent huit avions (quatre Breguet et quatre Nieuport), achetés grâce à une campagne de dons organisée auprès des populations. Dans un premier temps, les apprentis pilotes s'entraînent près de Sa Pathum, une piste ayant été tracée dans un coin du Royal Bangkok Sport Club, un vaste et luxuriant complexe dédié aux courses de chevaux et de lévriers. Le 27 mars 1914, avions, pilotes et personnels au sol déménagent pour *Don Muang*, au nord de Bangkok, où une base comportant des bâtiments et des hangars a été établie. Le même jour, la naissance de l'aviation siamoise est promulguée avec fierté à travers tout le pays. D'emblée, la volonté de bâtir une force « autochtone », avec des moyens essentiellement thaïlandais, est revendiquée. Cette posture de dignité nationale n'exclut évidemment pas de collaborer avec les puissances militaires les plus en pointe dans l'art de faire la guerre, en l'occurrence la France.

[1] En juin 1939, le Siam deviendra la Thaïlande, le « pays de tous les Thaïs ».

Un changement de nom qui sonne comme une revendication irrédentiste, les militaires au pouvoir cherchant à récupérer les territoires concédés de force aux Britanniques et surtout aux Français dans les décennies précédentes.

[2] La crise de Fachoda est un incident diplomatique sérieux qui opposa la France au Royaume-Uni en 1898 dans le poste militaire avancé de Fachoda, au Soudan. Il illustre les tensions nées de la course aux colonies que se livraient alors les grandes puissances européennes.

[3] Il s'agit des commandant Luang Sakdi Sanlayawut, capitaine Luang Arwut Sikikorn et lieutenant Thip Ketutthat

LA MONTÉE EN PUISSANCE

C'est ainsi que, en 1917, à la suite de la déclaration de guerre du Siam aux Empires centraux, le roi Rāma VI décide d'inclure une composante aviation au corps expéditionnaire en partance pour la France en vue d'acquérir une expérience dans le domaine de la guerre aérienne. Un groupe de 106 volontaires embarquent pour l'Europe. Envoyés à l'École d'aviation d'Istres en août 1918, ils sont instruits en vue de former une escadrille de chasse, une d'observation et une de bombardement. Les 28 meilleurs Siamois partent se perfectionner à l'École de chasse de Pau. De leur côté, les mécaniciens se familiarisent avec les machines aux usines Breguet et SPAD, puis à la maintenance et aux réparations dans les ateliers Rhône et Hispano-Suiza.

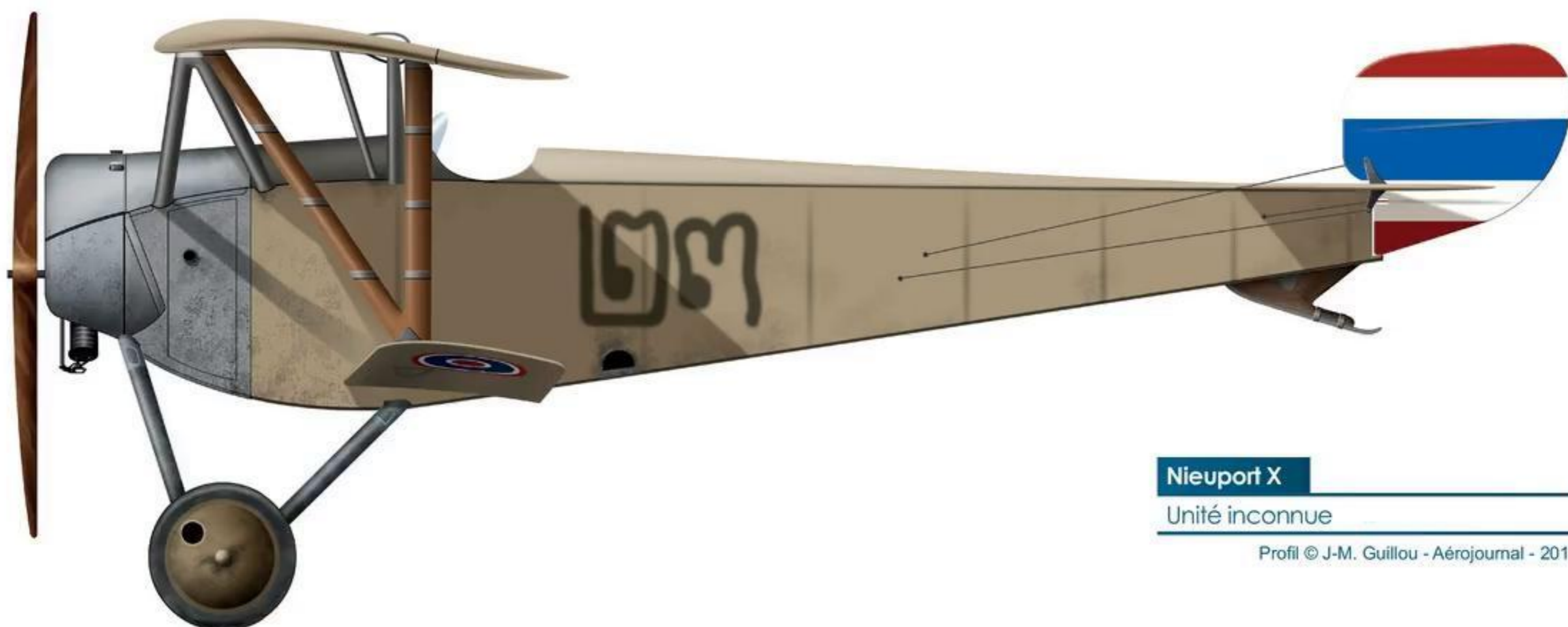
Malheureusement pour les pilotes asiatiques et leurs « rampants », les hostilités avec l'Allemagne prennent fin avant qu'ils n'aient pu rejoindre le front.

Ce noyau dur sert cependant à constituer, dès le mois de mars suivant, l'*Army Aeronautical Department*, qui va s'équiper en achetant des surplus de l'Armée française, à savoir des chasseurs SPAD S.VII et S.XIII, des bombardiers Breguet XIV A2 et B2 ainsi que des Nieuport-Delage.

En 1921, les Thaïlandais commencent à expérimenter le concept de régiment aérien. À la même époque apparaît un uniforme propre aux aviateurs, coupé dans un drap de couleur gris bleuté, qui aide à forger un puissant esprit de corps.

Passionné par l'aéronautique, Rāma VI pousse à la construction sous licence du Breguet XIV et du NiD.29 dans une petite usine bâtie *ad hoc* à Don Muang.





Nieuport X

Unité inconnue

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017

C'est aussi là que va être mis au point un biplan de conception nationale : le type 2 Paribatra, qui sort en 1929. Bien que constituant un semi-échec, cet appareil permet au Siam d'entrer dans le club très fermé des constructeurs aéronautiques ! Cette même année, l'aviation royale, désormais baptisée Aeronautical Service, achète 20 appareils d'entraînement britanniques Avro 504N (désignés par les Siamois type 4), ainsi qu'une licence de production.

En 1930, Bangkok manifeste son intention de tester des chasseurs européens et américains : dans les mois qui suivent, le pays se fait livrer deux Curtiss P-1 Hawk, deux Bristol Bulldog Mk. II britanniques ainsi que le seul prototype ayant existé du Heinkel HD 43, un « Doppeldecker » monoplace équipé d'un moteur BMW. L'acquisition de cet appareil interroge, car, à l'époque, le traité de Versailles interdit à l'Allemagne de posséder ou de travailler sur la conception du

moindre avion de combat [4]. Or, les essais du HD 43 ont lieu dans le plus grand secret en Union soviétique, où la *Reichswehr* et l'Armée rouge collaborent militairement depuis les accords scellés lors du traité de Rapallo. Comment les Siamois ont-ils eu connaissance de l'existence d'un chasseur allemand précisément censé ne pas exister ? Mieux encore, comment ont-ils réussi à l'acheter, quelques mois seulement après sa conception ? Il n'y a pas de réponses clairement établies à ces questions, mais cette transaction démontre qu'un lien de confiance entre les chefs de l'aviation siamoise, d'une part, et les généraux et les constructeurs aéronautiques allemands, d'autre part, existe dès l'orée des années 1930.

À la même époque, l'Armée royale, dont dépend l'Aeronautical Service, fait bâtir par une entreprise britannique un complexe aéronautique moderne comprenant six ateliers à Bang Sue. Aux trois chasseurs occidentaux

qu'il s'est procurés en 1930-31, le Siam préfère finalement le Boeing P-12/F4B ; deux exemplaires sont achetés par Bangkok en février 1932 [5], avec la possibilité d'assembler l'avion en série. Mais ce projet avorte à cause du coup d'État du 24 juin 1932. Né de la crise économique mondiale, qui a eu des effets importants sur la situation sociale des fonctionnaires, des militaires, des salariés et des masses rurales du pays, ce putsch met fin à la royauté absolue au profit d'un régime de monarchie constitutionnelle. Les activistes civils sont rapidement évincés par les militaires. Prenant les leviers du pouvoir, ils vont se livrer à une compétition farouche opposant

[4] Le Heinkel HD 43 est armé de deux mitrailleuses de 7,62 mm, sa vocation militaire est donc irréfutable.

[5] Les avions cédés par les Américains proviennent des stocks du 4th Composite Group (3rd Pursuit Squadron) basé aux Philippines.



Boeing P-12/F4B

Unité inconnue

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017



Type 2 Paribatra

Unité inconnue

Profil © C. Fernandez - Aérojournal - 2017

les tenants de l'armée de Terre à ceux de la Marine et de l'aviation afin de s'octroyer les lignes budgétaires les plus importantes. En toile de fond se renforce déjà la détermination des officiers thaïs à reconquérir les terres perdues au profit des Britanniques et des Français.

Dès l'été 1933, les aviateurs commencent à bénéficier des largesses du nouveau régime, qui se montre soucieux d'amadouer les rangs clairsemés du corps de ses officiers après les purges. Cette générosité va aller en s'accroissant en 1934, avec la nomination au ministère de la Défense d'un homme convaincu de la nécessité pour le Siam de disposer d'une force aérienne puissante et moderne. Dès lors, les moyens octroyés aux aviateurs vont augmenter de façon substantielle, et, de 1934 à 1940, l'aviation va dépenser plus de 5 millions de dollars en appareils, moteurs et pièces détachées rien qu'auprès des États-Unis !

LE GRAND MARCHÉ

De fait, c'est bel et bien de l'autre côté du Pacifique que Bangkok s'adresse pour se constituer une force aérienne crédible. À la fin du mois de mars 1934, le royaume achète 12 chasseurs Curtiss Hawk II et 12 avions d'observation Vought V-93 Corsair. Si ce dernier a attiré l'attention des Siamois par sa polyvalence, l'acquisition du premier est plus surprenante, car il s'est avéré très inférieur au P-26A que proposait simultanément Boeing : le Hawk II atteint péniblement les 300 km/h et il n'est armé que de deux mitrailleuses Browning de 7,62 mm. En fait, ce sont ses capacités de bombardement en piqué qui ont séduit les Siamois : ils ont notamment suivi les démonstrations réalisées par l'as et futur général de la *Luftwaffe* Ernst Udet à bord d'une machine identique, et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils ont été très impressionnés. Au fil des années 1930, les liens entre Bangkok et Berlin

n'auront de cesse de se resserrer, et d'aucuns parmi la caste des généraux siamois affichent clairement leurs sympathies pour le nouveau régime allemand.

En attendant, cultivant avec toujours autant d'ardeur leur volonté d'indépendance, les Thaïlandais ont aussi acquis la licence de production du Corsair, dont 25 exemplaires sortiront tous les ans des chaînes de montage de Bang Sue à partir de 1936. Quatre ans plus tard, lorsque le ton montera avec les Français, ils seront environ 80. Armés de deux mitrailleuses Browning de 7,62 mm tirant vers l'avant et d'une arme défensive orientée vers l'arrière, pouvant embarquer 200 kg de bombes mais n'accrochant pas les 300 km/h, le Corsair n'est pas vraiment un « foudre de guerre », mais ça reste un avion fiable et sain. En outre, son autonomie de 1 100 km le qualifie pour une grande variété de missions, dont les patrouilles lointaines.



Curtiss Hawk II

Foong Khap Lai 80

Prachuap Khiri Khan, Thaïlande, novembre 1941

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Curtiss Hawk III

Foong Bin Khap Lai 71
Chanthaburi, Thaïlande, 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Curtiss Hawk H-75N

Foong Khap Lai 60
Don Muang, Thaïlande, 1941

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Au Hawk II succède bientôt le Hawk III, version export du BFC2 de l'US Navy, tout à la fois plus rapide que son prédécesseur et disposant de meilleures capacités de bombardement en piqué. L'avion accroche les 360 km/h et il peut emporter une bombe de 200 kg sous le fuselage (ou deux de 50 kg sous chaque aile) en plus de ses deux mitrailleuses de 7,62 mm. Début 1935, le gouvernement siamois en commande 24 exemplaires, tout en négociant la licence de l'appareil pour le produire au pays, à partir d'octobre 1938, sous le nom de chasseur type 10.

Au milieu des années 1930, malgré les progrès accomplis, il manque un bombardier digne de ce nom aux escadrilles thaïlandaises, une machine fournissant les capacités offensives dont l'Aeronautical Service est jusqu'ici dénué. En fait, depuis 1932, les aviateurs sont à la recherche d'un avion à même de frapper la Birmanie et l'Indochine voisines en cas de conflit avec Paris ou Londres. À cet égard, le cahier des charges est très précis, puisque l'appareil doit avoir une capacité d'emport de 1 000 kg, une vitesse de plus de 320 km/h

et un rayon d'action de 650 km, mettant ainsi Rangoon, Hanoi et Saigon à sa portée. On constate, au passage, qu'en dépit de la normalisation des relations avec ses deux anciens alliés de la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne et la France demeurent pour l'Armée siamoise la menace prioritaire pour l'intégrité du pays.

Une part du budget de la Défense de l'exercice 1936-1937 est réservée par Bangkok à l'acquisition de cet appareil, qui n'est autre que le Martin B-10. C'est un quadriplace armé de trois mitrailleuses défensives de 7,62 mm moderne, puisqu'il s'agit du premier bombardier monoplane entièrement métallique en service aux États-Unis. En juillet 1936, les aviateurs en commandent six exemplaires dans sa version export – désignée Martin 139WSM – à la Glenn Martin Company pour la somme de 625 000 \$, ce qui constitue le contrat le plus cher signé par les Siamois au cours de la décennie. Sortis des chaînes de production en avril 1937, les bimoteurs sont testés aux États-Unis, démontés puis envoyés par bateau au Siam, où ils reçoivent, après assemblage, la

nomenclature de bombardier type 3. Ils iront tous rejoindre la *Foong Bin Thing Rabut 50*. C'est au même moment – le 12 avril 1937 précisément – que la modernisation de l'aviation militaire thaïlandaise connaît un tournant décisif, puisqu'elle devient indépendante de l'armée de Terre sous le nom de Royal Siamese Air Force (RSAF [6]). Son premier chef est le colonel Vechayan Rangarit. D'emblée, il se fixe pour mission prioritaire de trouver un chasseur performant capable d'escorter les Martin 139WSM, les récentes déconvenues des Curtiss Hawk III chinois, taillés en pièces par les Mitsubishi A5M nippons durant la guerre sino-japonaise, n'ayant guère rassuré les Siamois sur leur situation. Il est vrai que les chasseurs biplans sont de plus en plus dépassés face aux monoplans qui entrent en service dans la région au début de 1938, comme le Hurricane britannique ou, plus tard (et plus loin), le Fokker D.XXI néerlandais.

[6] Qui deviendra, en 1939, la Royal Thai Air Force (RTAF).

LA ROYAL THAI NAVAL AIR FORCE

Pour être tout à fait complet, il convient d'évoquer la Royal Thai Naval Air Force (RTNAF), l'aéronavale née à la fin des années 1930 de la volonté de la Marine royale siamoise de se doter d'une composante aérienne. La reconnaissance des côtes est en effet une mission attribuée par le ministère de la Défense à la flotte, mais, ne disposant alors d'aucun avion, celle-ci n'était jusqu'alors pas en mesure de s'acquitter de cette tâche.

C'est à la faveur de la loi navale spéciale du 1^{er} avril 1935, accordant à la Marine un budget de 18 millions de bahts, que l'aéronavale est mise sur pied. La construction du port de guerre de Sattahip, point d'appui idéal pour des patrouilles aériennes dans le golfe de Siam, et l'acquisition des croiseurs légers classe Taksin avec quatre hydravions embarqués Imam Ro.43 confortent ce choix. Il est décidé, à titre expérimental, de former un petit groupe de pilotes et d'acheter au Japon des hydravions capables d'opérer à partir de deux avisos alors en construction à Yokosuka. Dans le courant de l'année, la Marine négocie avec Watanabe Tekkosho, petit constructeur nippon spécialisé dans les hydravions d'entraînement, l'achat d'un

appareil répondant spécifiquement à ses besoins. En 1936-37, le bureau d'études de la firme japonaise conçoit un dérivé du Watanabe E9W1 [A] : le WS-103S. Ce biplan à flotteurs, dont Bangkok achète six exemplaires, est armé de deux mitrailleuses de 7,7 mm. Pouvant emporter deux bombes de 30 kg, il est capable de voler à 230 km/h pour une autonomie de 740 km. Le prototype est testé en février 1938, et les six hydravions – désignés BRN-1 par les Thaïs – sont expédiés au Siam courant mai. Pendant ce temps, leurs équipages suivent leur instruction à l'École de l'air de Don Muang.

La RTNAF poursuit son développement au début des années 1940, à un rythme cependant moins soutenu que celui de la Royal Thai Air Force. Un Avro 504N rééquipé de flotteurs est perçu par les marins en 1939,

tandis que Bangkok achète 18 hydravions de reconnaissance biplaces Nakajima E8N1 ; ces appareils disposent du même armement que les Watanabe, mais leurs performances sont supérieures : 300 km/h pour un rayon d'action de 900 km. Livrés fin 1940 par bateau, ces monomoteurs seront engagés dans la surveillance des côtes et la lutte anti-sous-marine, en particulier dans le golfe de Siam, du côté du Cambodge.

En 1942, le parc aérien de la Marine va être renforcé par trois E13A-1 « Jake ». Trois autres seront livrés par le Japon en juin 1944. Un dernier lot de trois machines supplémentaires aurait pu être fourni, mais aucun document ne peut en attester avec certitude [B]. Modernes, endurants, suffisamment vastes pour accueillir trois membres d'équipage et dotés d'une autonomie très appréciable (rayon d'action de 2 100 km), les Aichi E13A-1 vont rendre de précieux services aux Thaïlandais en permettant de monter des patrouilles maritimes à longue distance. Les survivants seront ferrailés une fois la guerre terminée, et remplacés par une dizaine de Firefly Mk. I cédés par la Fleet Air Arm en 1948. ■

[A] Hydravion embarqué à bord des sous-marins nippons de la classe Jun Sen III.

[B] Il en va de même au sujet de prétendus A6M2-N « Rufe » (39 exemplaires) et Mitsubishi F1M2 « Pete » (11 exemplaires) qui auraient été vendus aux Siamois par les Japonais entre 1941 et 1943.

Aichi E13A « Jake »

Unité inconnue

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Fairey Firefly Mk. I

Unité inconnue

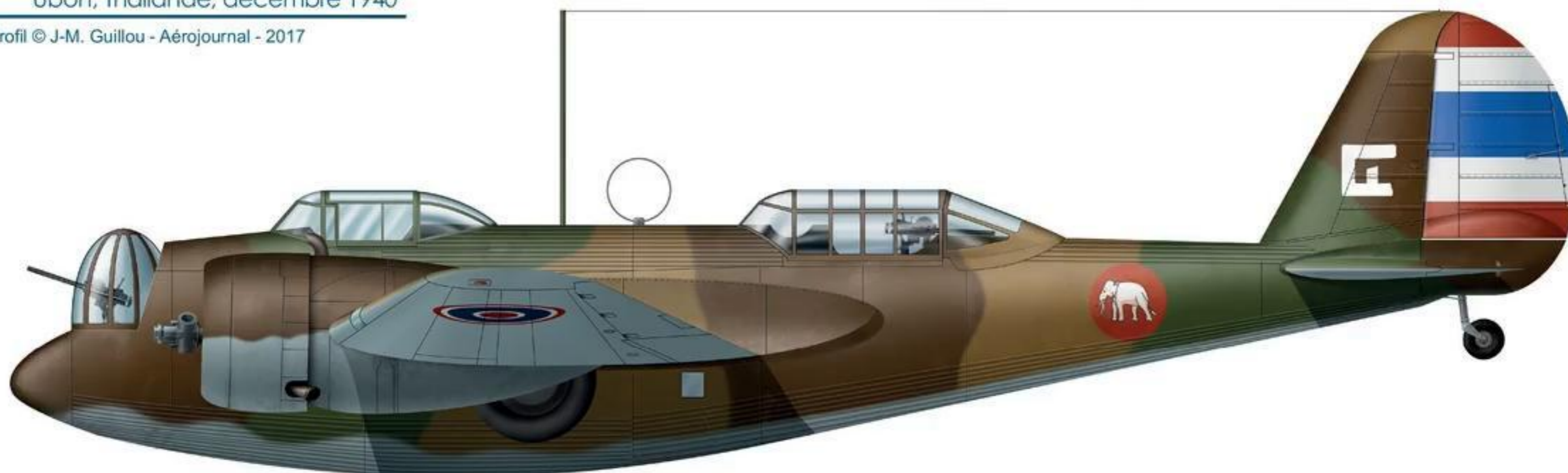
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Martin 139WSM

Foong Bin Thing Rabut 50
Ubon, Thaïlande, décembre 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



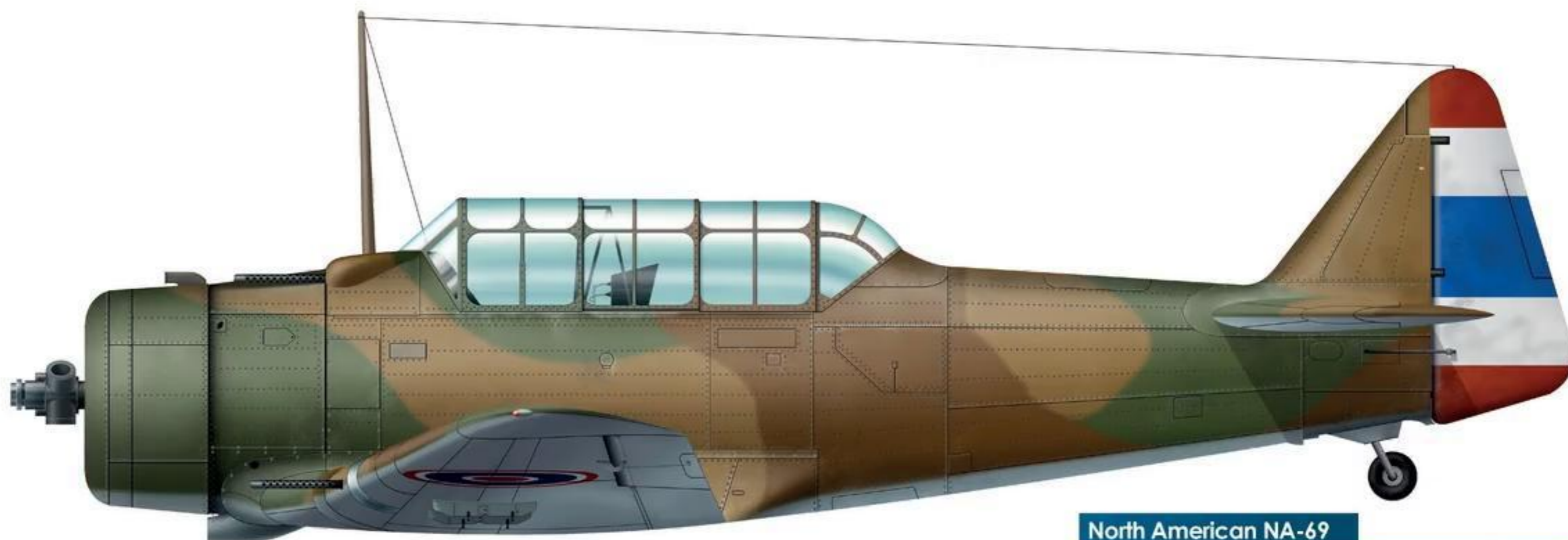
Plus alarmant pour la RSAF, même les Douglas DC-3 de la KLM faisant la liaison entre les Pays-Bas et les Indes néerlandaises *via* le terrain de Don Muang affichent des vitesses de croisière supérieures à celles des Hawk III. Bangkok est donc dans l'impérieuse nécessité de renouveler une partie de son parc aérien.

INNOVATION ET INDEPENDANCE

Le pays s'adresse une fois de plus à l'avionneur américain Curtiss-Wright dans l'intention d'obtenir le dernier-né de la firme de Buffalo : le Model 75. Affichant des performances très supérieures à celles du Hawk III, le « 75 » dispose d'un armement dénotant une certaine polyvalence, dont sont friands les Thaïs : mitrailleuses d'ailerons et de capot, râteliers d'ailerons pour 10 bombes de 15 kg ou 6 de 25 kg, plus une de 250 kg sous le fuselage ; l'avion peut aussi bien assurer des missions de chasse que d'escorte, d'attaque et même de bombardement léger. Bref, un potentiel qui séduit d'emblée les Siamois. Son robuste

train d'atterrissage fixe lui permet également d'opérer à partir des pistes sommairement aménagées du royaume. Tant et si bien que 12 Curtiss H-75N sont achetés au printemps 1938 [7]. Ayant constaté que la plupart des aviations occidentales ont choisi de doter leurs chasseurs de mitrailleuses, l'état-major siamois désire apporter une amélioration à la machine américaine afin de supplanter ses adversaires potentiels. Si les deux MG de capot de 8 mm sont conservées, il n'en va pas de même de celles installées en série dans les ailes, la RSAF exigeant le montage – en gondole amovible – de puissants canons Madsen M/38 de 20 mm. Bien que réduisant à la fois la vitesse maximale (450 km/h) et la manœuvrabilité du chasseur, ces canons – qui interdisent l'emport de bombes lorsqu'ils sont montés – devront être employés pour le combat aérien, mais aussi pour l'attaque au sol. Cette modification réalisée par les ateliers de Curtiss témoigne une fois encore de la modernité de la pensée des officiers siamois, qui ont compris que des mitrailleuses ne suffisent plus forcément à envoyer un bombardier « au tapis » et que seuls des canons – par

ailleurs dévastateurs dans les missions d'attaque au sol – peuvent y parvenir aisément. Les H-75N modifiés arrivent à Bangkok entre le 17 janvier et le 9 février 1939, où ils prennent la désignation de chasseurs type 11 ; ils sont tous versés au sein de l'escadrille de chasse *Foong Bin Khap Lai* 60. Si le Curtiss permet à la RSAF d'opérer un bond qualitatif certain – le moment venu, ce chasseur sera le seul capable de disputer le ciel aux MS.406 français –, ses escadrilles de chasse et d'observation demeurent en grande partie équipées de biplans, alors que les Martin 139WSM, modernes en 1936, sont désormais dépassés par les progrès de l'aéronautique militaire. Ces bimoteurs sont trop lents pour pouvoir espérer échapper aux chasseurs de conception récente. De fait, en octobre 1938, Bangkok contacte Londres afin de négocier l'acquisition de six Bristol Blenheim et de trois Airspeed Oxford pour la conversion des équipages, ainsi que d'un lot de Avro Anson devant être employés pour des missions de patrouille. Malheureusement pour les Siamois, le début de la Seconde Guerre mondiale empêche cet accord d'aboutir.



North American NA-69

Vue d'artiste
(avion frappé d'embargo par les USA)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

North American NA-68Vue d'artiste
(avion frappé d'embargo par les USA)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Quant aux Hawk II, Hawk III et Corsair, biplans dont la guerre d'Espagne et le conflit sino-japonais ont cruellement démontré l'obsolescence, ils sont tout juste bons à la reconnaissance et à la coopération terrestre. La RSAF a donc grand besoin d'un chasseur et d'un bombardier en piqué modernes pour les remplacer.

Malgré un intérêt manifesté pour le Blackburn Skua de la *Fleet Air Arm*, un Curtiss H-75A de bombardement biplace, le Curtiss Model 77 [8] ou encore le Vought V-156 [9], les Siamois jettent leur dévolu sur deux appareils dérivés du NA-16/BT-9 de la North American Aviation Company, des modèles conçus à des fins d'exportation : le chasseur NA-50 et le bombardier léger NA-44. Monomoteurs entièrement métalliques à ailes basses et à train rétractable, ils dépassent l'un et l'autre les 400 km/h, sont bien armés – le NA-50 doit être équipé du Madsen de 20 mm – et faciles de maintenance. Ils sont en outre nettement moins chers que leurs concurrents et s'avèrent peu complexes à construire sous licence. En juin 1939, Bangkok entame les tractations pour l'achat de 12 NA-50A devant remplacer les Hawk III et 12 NA-44 censés

succéder aux Corsair. Les pourparlers durent tout l'été, pour aboutir, le 30 novembre, à la commande de six chasseurs NA-50 (baptisés NA-68 par le constructeur) et dix bombardiers NA-44 (désignés NA-69 par l'avionneur) ainsi que des licences de construction.

Grâce à ses achats aux États-Unis et à l'usine de Bang Sue qui produit sous licence 25 avions par an, la force aérienne royale est autonome. Elle n'emploie pas un seul spécialiste ni instructeur étranger. Certes, ses officiers partent se former et s'entraîner aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en Italie, mais uniquement dans le but de revenir au pays pour faire part de leurs observations. À ce titre, le développement de la RSAF est conforme à la politique nationaliste et autarcique voulue par ses créateurs.

C'est ainsi que, à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, Bangkok aligne quatre escadrilles de chasse, huit de bombardiers monomoteurs et une de bombardiers bimoteurs (la *Foong Bin Thing Rabut 50*), le tout réparti en cinq escadres. Les projets des Siamois vont cependant bien plus loin, puisqu'ils tablent à court terme, grâce aux productions de Bang Sue, sur une force avoisinant les 200 appareils répartis

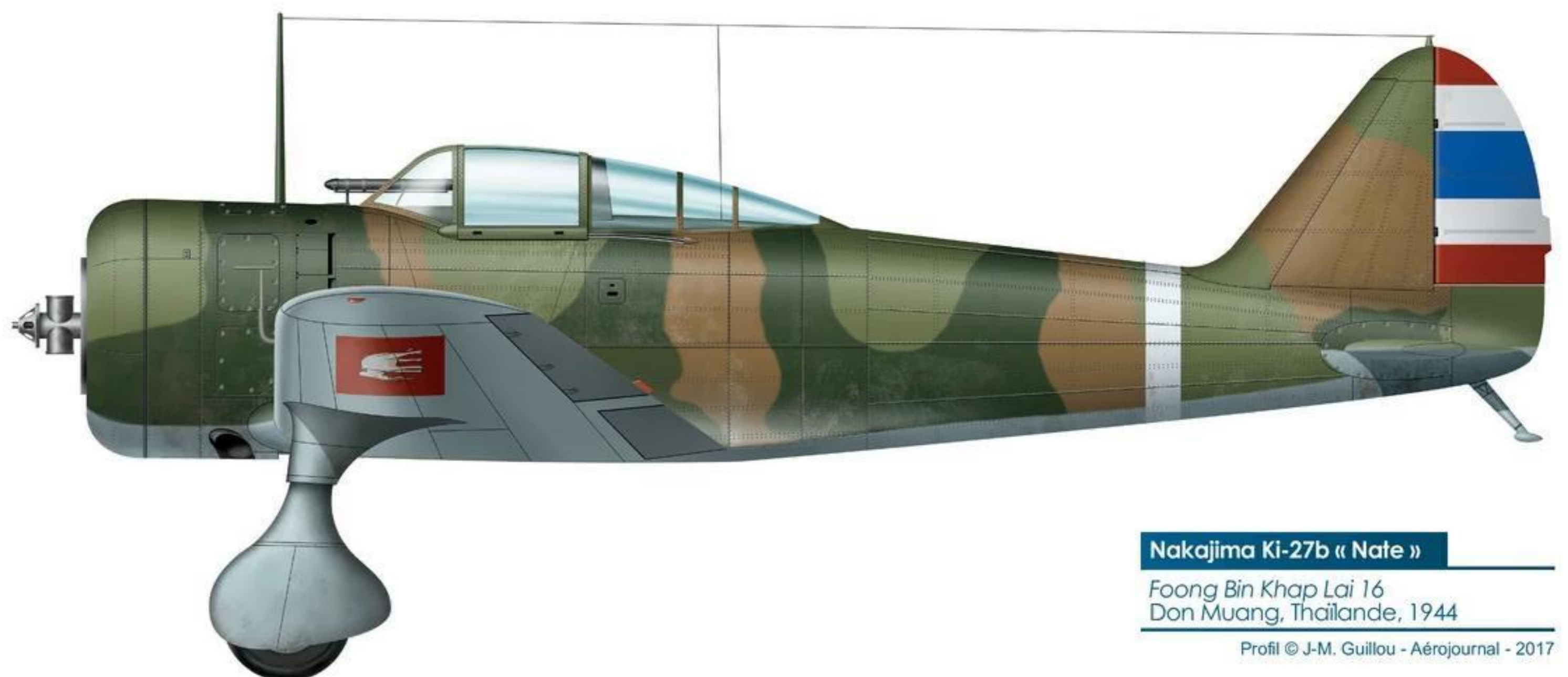
en 16 escadrilles. À plus longue échéance encore, pour 1941-42, un programme de commandes accru, conjugué à la qualification attendue de 40 à 50 nouveaux pilotes et de 25 mécaniciens, doit permettre d'entretenir un parc de 400 avions de combat : un plan considérable, puisque ce nombre serait supérieur à ce que la RAF aligne dans toutes ses possessions d'Asie du Sud-Est ou la ML-KNIL aux Indes néerlandaises [10]. Et ce n'est pas tout, puisqu'une escadrille de Corsair spécialisée dans la coopération avec la Marine est à l'étude, tandis que les aérodromes existants sont en cours d'agrandissement et que de nouvelles pistes sont en train d'être tracées, en particulier aux frontières du pays.

[7] Au même moment, le Siam achète également aux États-Unis des avions de liaison Fairchild Model 24J et Rearwin Model 8500 Sporters.

[8] Version export du Curtiss SBC-4 Helldiver.

[9] Version export du Vought SB2U-2 Vindicator.

[10] En Europe, ce chiffre équivaut quasiment aux aviations belge et néerlandaise réunies à la veille de l'invasion allemande.

**Nakajima Ki-27b « Nate »**Foong Bin Khap Lai 16
Don Muang, Thaïlande, 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Mitsubishi Ki-30 « Ann »

Foong Bin Phibun Songkhram 1
Don Muang, Thaïlande, 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Pour l'entraînement de ses aviateurs, la RSAF dispose de nombreux Avro 504N (probablement plus d'une cinquantaine) et de dix Vought V-93 à double commande. Ils sont tous affectés à la *Foong Bin* de l'air de *Don Muang*. Ouverte en 1933, celle-ci comprend une escadrille d'entraînement préliminaire et une d'entraînement avancé. La formation est inspirée de celle de la Royal Air Force, l'école étant dirigée par un officier passé par la *Central Flying School* d'Upavon, d'où sortent les instructeurs de la RAF. La formation avancée, préparant les élèves pilotes à l'intégration en escadrille, se fait quant à elle sur le terrain de Prachuap Khiri Khan : ils y apprennent à tirer sur des cibles remorquées par des vénérables Breguet, mais aussi à bombarder et à mitrailler des objectifs factices disposés au sol. Tous ces exercices, y compris les bombardements, se déroulent avec des munitions réelles. En 1940, les effectifs de l'aviation militaire thaï seront de l'ordre de 1 500 personnels, dont 500 pilotes. Une force non négligeable, puisque trois fois plus puissante que l'aviation française d'Indochine. La chasse, en particulier, est à même d'interdire avec efficacité l'espace aérien du pays.

LE JAPON ENTRE EN SCÈNE

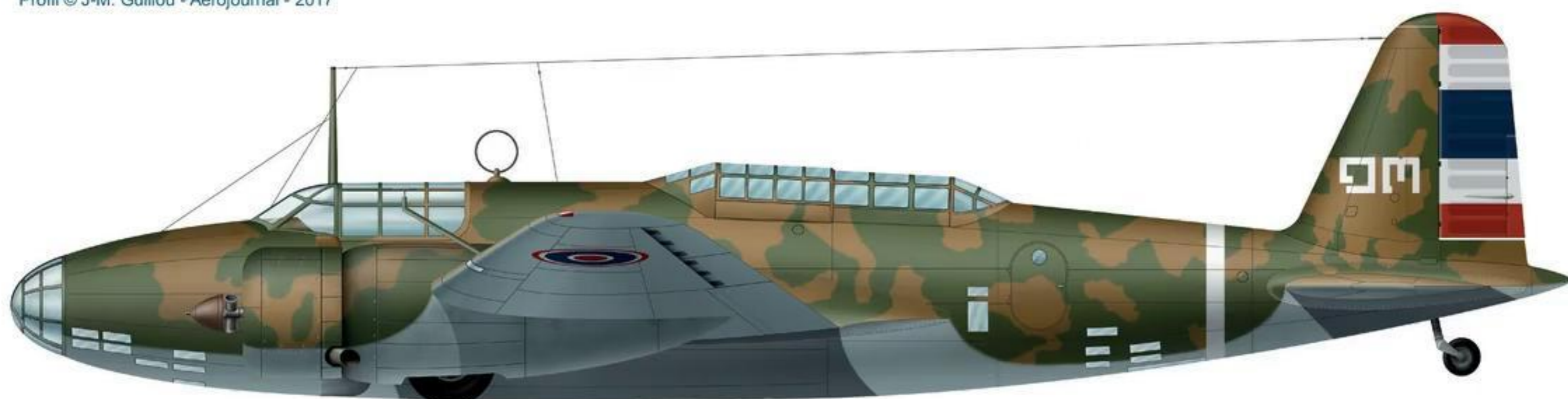
Profitant de l'effondrement de la France en juin 1940 et de la montée en puissance du Japon dans la région, les Thaïs se montrent de plus en plus véhéments à l'égard de l'Indochine. Le temps de la vengeance a sonné, et des incidents éclatent entre les Siamois et les Français en octobre. À Bangkok, le major général Plaek Pibulsonggram, Premier ministre du pays, convoite les territoires laotiens et cambodgiens de l'Union indochinoise, cédés sous la contrainte à Paris ; il va ainsi s'agir de laver les humiliations subies par les Siamois. La guerre franco-thaï est désormais inévitable [11] : elle éclatera le 28 novembre 1940. Ces bruits de bottes n'échappent évidemment pas à l'attention des États-Unis, qui estiment que la politique étrangère siamoise est bien trop agressive. À l'instar de ce qu'ils pratiquent déjà avec l'empire japonais – sans obtenir de résultats réellement probants –, et dans l'espoir de faire plier la Thaïlande, les États-Unis décrètent un embargo contre Bangkok. Cette décision a un impact immédiat sur la RTAF, qui vient d'acheter ses NA-68 et NA-69.

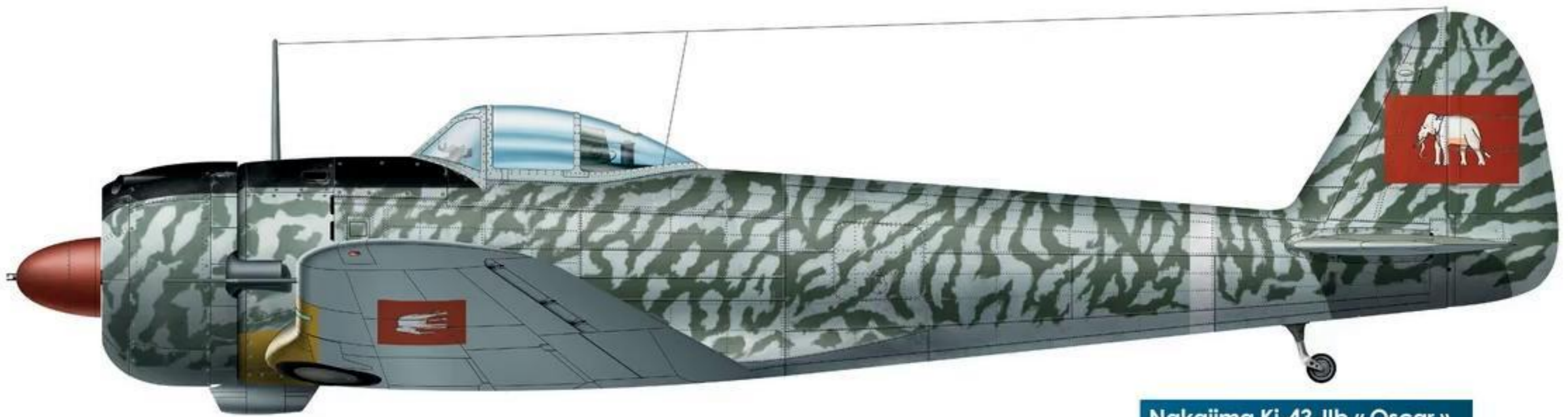
Les derniers NA-69 sortent des chaînes en septembre, les dix exemplaires étant ensuite expédiés vers la Thaïlande *via* les Philippines, alors que les NA-68 effectuent leurs essais, le convoyage de ces chasseurs étant programmé pour le début du mois de novembre. C'est à ce moment que les tensions à la frontière indochinoise amènent le département d'État américain à reconsidérer ces livraisons de matériels, et c'est ainsi que les seize avions achetés par les Thaïlandais sont placés sous embargo en date du 10 octobre 1940 : les NA-69 sont bloqués aux Philippines, les NA-68 en Californie. Quant aux licences de production, elles sont tout révoquées. Il en va de même pour les armes de bord, leurs munitions, les bombes et même les stocks d'essence d'aviation, ce qui contraindra les aviateurs à strictement limiter leurs heures de vol et d'entraînement. L'embargo décidé par Washington est très amèrement ressenti en Thaïlande, d'autant que les avions ont déjà été payés et qu'ils sont logiquement la propriété légale du royaume. De fait, ce blocage relègue la RTAF à une aviation en pleine transition, contrariant grandement ses plans de développement.

Mitsubishi Ki-21-Ib « Sally »

Unité inconnue

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





Nakajima Ki-43-IIb « Oscar »

Foong Bin 16
Don Muang, Thaïlande, 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Au final, les sanctions américaines vont s'avérer contre-productives, puisqu'elles contribuent à pousser le pays dans les bras du Japon, qui n'en demandait pas tant ! Tokyo, qui a ratifié un pacte de non-agression avec le Siam à l'orée de l'été 1940, annonce sans ambages un soutien diplomatique total à Bangkok dans la crise qui l'oppose à Hanoi. Dans le même temps, en réaction à l'embargo de Washington, une mission militaire nipponne propose à la RTAF de lui vendre des appareils de substitution. Une délégation de huit officiers siamois débarque ainsi au Japon à la fin octobre 1940 afin d'y commander 9 bombardiers bimoteurs Mitsubishi Ki-21 « Sally » et 24 bombardiers légers biplaces Mitsubishi Ki-30 « Ann », que les Siamois surnommeront « Nagoya » ou type 26. Malgré son train fixe, le Ki-30 est un avion moderne : armé de deux mitrailleuses type 89 de 7,7 mm – une dans l'aile gauche et une en position défensive arrière – il peut emporter jusqu'à 400 kg de bombes à une vitesse maximale de 420 km/h jusqu'à 1 700 km de distance. Des pilotes thaïlandais arrivent en novembre pour prendre livraison des machines à l'usine Mitsubishi. Après une brève instruction, ils repartent avec les douze premiers avions sortis des chaînes ; les autres Ki-30 seront convoyés par des pilotes japonais. Ils arriveront à Bangkok le 30 novembre, via Okinawa, Formose, Canton, Hainan et Hanoi. Dans le même temps, les Japonais fournissent une quantité considérable de bombes d'aviation à leurs nouveaux « protégés », tandis que d'autres contrats d'achat d'armements sont déjà en négociation.

La mise à disposition des « Nagoya » entraîne la création de deux escadrilles d'élite : les *Foong Bin Phibun Songkham* 1 et 2 basées à Don Muang. Déclarées opérationnelles à la fin décembre 1940, elles connaissent leur baptême du feu contre les Français le 7 janvier 1941. Plus tard, les Ki-30 seront aussi engagés contre les Britanniques, notamment au-dessus de la Birmanie [12]. En novembre 1945, la Thaïlande disposera encore de douze « Ann » en état de voler, les derniers étant retirés du service au début des années 1950. Si le Ki-30 est apprécié des Thaïlandais, que dire alors de l'excellent Mitsubishi Ki-21-Ib

qui leur est livré à la fin décembre 1940. Embarquant jusqu'à 1 000 kg de bombes en soute, ce bimoteur moderne peut atteindre les 430 km/h pour un rayon d'action de 2 700 km. L'armement défensif du Ki-21-Ib – ou type 61 pour les Thaïlandais – est de cinq mitrailleuses type 89 de 7,7 mm (une dans le nez, une dorsale, une ventrale, une latérale et une en barbotte de queue). Cette petite dizaine d'avions accroît considérablement la force de frappe de la RTAF, mais ils sont si précieux que les Siamois en feront un usage finalement très limité.

1942 est une année faste pour l'aviation militaire thaïlandaise, le pays étant rentré en guerre contre les Alliés. La RTAF saisit l'opportunité de faire ses emplettes auprès des Nippons dès janvier. 24 Tachikawa Ki-36 et Ki-55 « Ida » sont commandés. Il s'agit d'avions d'entraînement avancé pouvant remplir des missions de guerre qui seront principalement affectés à l'École de l'air de Don Muang.

C'est à peu près à la même époque que la Thaïlande va toucher un lot de 12 chasseurs Nakajima Ki-27b « Nate », commandés auprès de la compagnie Mansyu installée dans les faubourgs de la ville japonaise d'Ota. Les « Nate » prendront d'ailleurs ce surnom auprès des Thaïs, qui les référenceront aussi comme des type 15. À leur arrivée, les monomoteurs sont déployés en remplacement des Hawk 75N, qui passent en réserve opérationnelle. Le baptême du feu des petits chasseurs japonais date du mois de février 1942, durant lequel ils escortent un raid impliquant les Ki-21 et Ki-30. Basés dans le nord du pays, ils monteront

[11] Nous ne rentrerons pas dans les détails de ce conflit, un article sur la question étant prochainement prévu.

[12] Le pays déclare la guerre à l'empire britannique et aux États-Unis le 25 janvier 1942. Une décision désastreuse prise sous la pression exercée sur Bangkok par le « protecteur » japonais, qui s'octroie un droit de passage sur le territoire siamois. Londres et Washington s'efforceront d'épargner les Thaïs, tandis que l'ambassadeur de Thaïlande aux États-Unis refusera de remettre la déclaration de guerre de son pays. Il ira jusqu'à former un Mouvement de la Thaïlande Libre pro-allié, qui prendra le pouvoir une fois la paix revenue en Asie en 1945 !

principalement des CAP jusqu'à la fin de la guerre. Au printemps 1945, ils seront encore 8 en état de voler. Au moment de l'effondrement du Japon, il n'y en aura plus qu'un seul capable de prendre l'air, les P-38 et P-51 américains étant passés par là.

En 1943-44, la RTAF se voit équipée de 27 « Oscar » livrés en plusieurs lots. Bien que surclassé par les appareils alliés, le Nakajima Ki-43 IIb Hayabusa n'en demeure pas moins un avion moderne pour les Siamois, en comparaison de leurs Curtiss Hawk et Ki-27b. Les « Oscar » thaïlandais seront employés pour des missions d'interception contre les bombardiers américains, ainsi que pour la protection de Bangkok. À la fin du conflit, ils ne seront plus que trois à être encore jugés opérationnels. Grâce à la cannibalisation des épaves, les Thaïs seront en capacité d'en refaire voler quelques-uns jusqu'en 1949, année qui marque leur retrait des effectifs de la RTAF.

On notera enfin que, en 1943, le Japon rétrocédera à son protégé ou vassal neuf bombardiers Martin 139W et 139WH-3A capturés dans les Indes néerlandaises. Ces machines continueront à voler après 1945, pour des liaisons, du transport de fret ainsi que des patrouilles maritimes et ASR.

CONCLUSION

Symbole d'indépendance pour une nation d'à peine 20 millions d'habitants (en 1935), qui plus est coincée entre des colonies britanniques et françaises, la Royal Thai Air Force aura été d'une grande modernité, notamment du point de vue de sa pensée doctrinale. Malheureusement pour eux, les Thaïs ne parviendront pas à se tenir à l'écart de la Seconde Guerre mondiale, dans laquelle ils seront entraînés du fait de leur alliance (à reculons) avec le Japon. Relativement épargné par les Alliés et repris en main par les chefs de la « Thaïlande Libre », le pays s'alignera rapidement sur les États-Unis à l'orée des années 1950. Cet engagement se matérialisera à travers la participation de la RTAF au conflit coréen, puis à son action durant la guerre du Vietnam. ■