

# Grebe, un chasseur pour la paix.



Par Jean-Louis BLENEAU

Premier chasseur mis en service par la Royal Air Force après la fin de la première Guerre mondiale, le Grebe inaugurait la livrée classique de la RAF durant l'Entre-deux guerres : peinture grise et bande colorée identifiant le Squadron. Les flancs de ces deux chasseurs du No 25 Squadron décollant de Hawkinge arborent donc une double bande noire.

Quand on évoque le nom de H.P. Folland on pense immédiatement au Gnat, ce chasseur léger qui fut la monture des *Red Arrows* durant 15 ans et produit sous licence en Inde. On sait moins, même en Grande Bretagne, qu'il a dirigé le bureau d'études de la firme Gloster de 1920 à 1937 et dessiné pour celle-ci toute une famille de biplans, le dernier étant le Gladiator.



**Henry Philip Folland** (1889–1954) est issu d'une famille modeste de Cambridge, où son père était tailleur de pierres. Après un apprentissage en mécanique automobile il intégra en 1912 la Royal Aircraft Factory de Farnborough. Assistant au bureau d'études du Capt F.M. Green, il dessina les S.E.2, S.E.4 qui atteignit la vitesse record de 217 km/h, R.E.1 et F.E.2A. Associé à John Kenworthy et Frank Goodden il participa surtout à la conception du chasseur S.E.5, dont 5 205 exemplaires sortirent d'usine durant la Première Guerre mondiale. Il fut aussi (G Endres). Il fut aussi le concepteur du Ruston Proctor Aerial Target, un avion sans pilote destiné à l'attaque des Zeppelins, téléguidé au moyen d'un système mis au point par Archibald Montgomery Low.

En 1917 il quitta la Royal Aircraft Factory pour devenir ingénieur en chef de Nieuport & General Aircraft, et dessina le B.N.1, le bombardier triplan London et surtout le Nighthawk. Ce chasseur biplan aurait du devenir le chasseur standard de la RAF à la fin de la première Guerre mondiale, mais qui ne pourra entrer en service en raison de l'impossibilité de mettre au point son moteur ABC Dragonfly.

Le Nighthawk avait pourtant montré d'excellentes qualités et lorsque Nieuport & General ferma ses portes en août 1920 la Gloucestershire Aircraft Company en racheta les droits ainsi qu'un stock de pièces détachées.

The Gloucestershire Aircraft Company Limited avait été fondée en 1917 par deux industriels souhaitant soutenir l'effort de guerre britannique, Hugh Burroughes et H.H. Martyn. Ce dernier était déjà sous-traitant de la firme Airco et Airco était détenteur de la moitié du capital de GloucAC. Au moment de l'Armistice l'usine de Cheltenham produisant 45 Bristol Fighter par semaine. Mais l'annulation des commandes de guerre puis la disparition d'Airco en 1920 mettait l'entreprise dans une situation délicate. Outre l'acquisition des droits sur le Nighthawk il fut donc décidé de créer un bureau d'études, dont la charge fut naturellement confiée à H.P. Folland. Son premier travail fut d'améliorer le Nighthawk, qui évolua en Sparrowhawk, dont 50 exemplaires furent construits pour la Marine Impériale japonaise.



Immatriculé G-AEYN, le Gloucestershire Aircraft Grouse I était un British Nieuport Nighthawk remotorisé avec un Bentley B.R.2 rotatif de 230 ch. Il servit à tester la voilure dite High Lift Biplane dessinée par H.P. Folland qui fera le succès des chasseurs Gloster.

Parmi les autres problèmes auxquels GloucAC eut à faire face fut l'absence de terrain d'aviation à Cheltenham. Durant la guerre l'Air Board avait créé à Brockworth, au sud-est de Gloucester, un terrain devant permettre la réception des avions produits dans la région. Celui-ci était situé à 11 km de l'usine, distance qui devait être effectuée par route. En 1921 il devint possible de louer une partie de hangar à Brockworth, terrain vers lequel seront progressivement transférés l'ensemble des activités de l'entreprise, dont la raison sociale

fut transformée en Gloster Aircraft Company en décembre 1926. La raison de ce changement est simple. Il était apparu que «Gloucestershire» s'avérait difficile à prononcer pour les clients étrangers, tandis que «Gloster» est proche de la prononciation phonétique de «Gloucester».

En mai 1934 Hawker prit le contrôle de Gloster, qui devient un an plus tard une division de Hawker Siddeley Aviation Group.

**Gloster High Lift Biplane** (HLB) n'était pas la désignation d'un avion mais d'un nouveau type de voilure destiné à associer le meilleur des formules biplane et monoplane. C'est du moins ce que pensait H.P. Folland qui fit déposer un brevet par Gloucestershire Aircraft Company. On peut lire sur la demande de dépôt la formulation suivante : « Le plan supérieur du biplan est a profil épais et portance élevée, le plan inférieur à profil classique. L'épaisseur du profil du plan supérieur décroît régulièrement sur environ un cinquième de l'envergure aux extrémités, mais aussi dans sa partie centrale, au niveau du disque d'hélice, afin de réduire la traînée. Les ailerons sont dotés d'une corde croissante en envergure pour un meilleur contrôle ». Cette formule devait assurer un bon ratio portance/traînée sur un biplan de faible envergure, donc conduire à la réalisation d'un avion à la fois maniable et facile à maîtriser.

H.P. Folland était inventif mais d'un caractère prudent. Il lui importait donc de tester la formule. Pour ce faire un Sparrowhawk II fut équipé d'une nouvelle voilure et d'un moteur rotatif Bentley B.R.2 de 230 ch. Devenu Gloucestershire Grouse et immatriculé G-EAYN, le monoplace prit l'air en 1922 et confirma le bien fondé de la formule HLB.



On voit nettement sur cette photo d'usine du J6969, premier prototype du Grebe, le positionnement des réservoirs de carburant, plaqués sous le plan supérieur dont le profil était aminci au centre. Leur forme évoluera légèrement en série.

Essais terminés, le prototype fut ramené en atelier, modifié en biplace d'entraînement de base et re-motorisé avec un moteur en étoile Armstrong-Siddeley Lynx de 185 ch. Rebaptisé Grouse II, il fut présenté sans succès à la RAF comme un remplaçant potentiel de l'inamovible Avro 504. Suite à une série de démonstrations à Malmslätt en décembre 1925 le Service Aérien de l'Armée Royale Suédoise acheta le Grouse II avec promesse d'une commande de 8 exemplaires supplémentaires qui ne se matérialisa pas.

L'attention de la Royal Air Force avait pourtant été attirée par la formule aérodynamique du Grouse et début 1923, après une démonstration à Hendon devant les responsables de

l'Air Ministry et de la RAF, GloucAC se vit notifier le contrat No 402023/23 portant sur la réalisation de trois prototypes d'un monoplace baptisé Nighthawk (Aile épaisse) équipé d'un moteur Armstrong-Siddeley Jaguar III de 350 ch. Un cahier des charges spécifique, la Specification 3/23, fut créé pour couvrir cette commande. Rebaptisé Grebe I, le premier, serial J6969, prit l'air en mai 1923. Le 22 juin 1923 il était livré à l'Aeroplane Experimental Establishment de Martlesham Heath, dans le Suffolk. L'EAA deviendra Aeroplane & Armament Experimental Establishment (A&AEE) le 20 mars 1924 et verra passer une vingtaine de Grebe pour des essais divers sur les 133 exemplaires construits.



Compact, le Grebe fit la liaison entre les chasseurs de la Première Guerre mondiale construits en bois entoilé et les machines plus sophistiquées apparus dans les années '30.

**Techniquement** le Gloucestershire Grebe ne présentait guère d'innovations par rapport aux avions construits durant la Première Guerre mondiale.

La structure du fuselage reposait sur quatre longerons d'angle en frêne et des entretoises en épicéa, le tout assemblé au moyen de goussets boulonnés et raidi par câbles. L'extrémité avant des longerons recevait une cloison en contreplaqué de cinq centimètres d'épaisseur supportant le bâti-moteur. En arrière du poste de pilotage des cintres légers en contreplaqué et des lisses donnaient sa forme au fuselage. Le revêtement faisait appel à des panneaux métalliques au droit du moteur et du poste de pilotage, à un pontage de contreplaqué et à un entoilage classique à l'arrière.

L'empennage s'inspirait de celui du S.E.5a, avec commandes par câble et quille ventrale. Les gouvernes de profondeur n'étaient pas articulées sur le stabilisateur mais sur un tube métallique tenu par haubans, ce qui permettait de faire varier l'incidence du plan fixe sans toucher au réglage des gouvernes.

Non interchangeables, les ailes n'avaient en commun que la structure générale, des longerons en lamellé-collé d'épicéa et des nervures et treillis formant un ensemble raidi par des cordes à piano. Le tout était entoilé. Le plan supérieur ne comportait aucun élément central, les longerons des deux panneaux venant se fixer par boulonnage dans l'axe de l'appareil sur des tubes d'acier formant un V inversé. Outre la réduction de l'épaisseur du profil dans la section centrale, une large échancrure au niveau du bord de fuite assurait une meilleure visibilité au pilote vers le haut.

Le plan inférieur était d'envergure plus faible que le plan supérieur, décalé et échancré au bord de fuite au niveau de l'emplanture. L'entreplan était tenu par une paire de mâts en acier, l'ensemble étant tenu par haubanage souple.

Chaque plan était doté d'un aileron non encastré articulé sur un faux-longeron, perpendiculaire à l'axe de l'appareil pour le plan inférieur, en flèche inversée pour le plan supérieur. Les ailerons supérieur et inférieur étant interconnectés au moyen d'une barre d'accouplement.



Le monoplace reposait sur un train principal composé de tubes d'acier en V amortis par blocs de caoutchouc et supportant un axe droit pour le train principal. La béquille arrière était amortie par blocs de caoutchouc et débrayable.

Second prototype, le J-6970 fut longuement testé comparativement avec l'Armstrong Whitworth Siskin.

Pour tracter cet ensemble il fut décidé d'utiliser un tout nouveau moteur 14 cylindres en double étoile l'Armstrong-Siddeley Jaguar, entraînant une hélice bipale en bois. Ce moteur compact (1,09 m de diamètre) étant refroidis par air, un capotage léger protégeait le vilebrequin en arrière de l'hélice mais laissait les cylindres bien dégagés. Le moteur était alimenté par deux réservoirs d'une capacité de 118 litres, partiellement encastrés dans le profil du plan supérieur.

Le Grebe était équipé de 2 mitrailleuses de capot Vickers de 7,7 mm disposant chacune de 600 coups et alimentées par bandes. Un interrupteur Constantinesco permettait le tir à travers le disque d'hélice, tir déclenché au moyen de deux interrupteurs situés sur le 'manche à balais'. Il était également prévu d'emporter 4 bombes de 25 livres (11,3 kg) sous chaque plan inférieur.

### **Le Grebe II en chiffres**

Envergure 6,19 m ; Longueur : 6,17 m ; Hauteur : 2,82 m ; Surface alaire : 23,59 m<sup>2</sup> ; Masse à vide : 780 kg ; Masse en charge : 1151 kg.

Un moteur 14 cylindres en double étoile Armstrong Siddeley Jaguar IV de 400 ch entraînant une hélice bipale en bois Watts de 2,90 m de diamètre.

Vitesse maximale : 260 km/h au niveau de la mer, 233 km/h à 3 000 m ; Vitesse de décrochage : 83 km/h ; Montée à 6 100 m en 24 minutes ; Plafond pratique : 7 163 m ; Autonomie : 2,45 heures.

**Les premiers essais** effectués par les pilotes de l'AEE révélèrent des performances supérieures à celles du Sopwith Snipe, qui lui rendait 37 km/h au niveau de la mer. L'avion était aussi extrêmement maniable. Après avoir été présenté au public à l'occasion de la revue aérienne de Hendon en 1923, le J6969, qui devait voler jusqu'au 24 août 1925, passa son temps entre l'usine du constructeur et les centre d'essais officiels pour des essais divers.

Le second prototype, serial J6970, fut initialement utilisé à Martlesham Heath pour étalonner les performances du moteur Armstrong Siddeley Jaguar, puis pour des essais comparatifs de tenue de vol et de maniabilité face à l'Armstrong Whitworth Siskin, principal

concurrent du Grebe, un monoplace équipé du même moteur. Après un rapide passage à l'AEE, le dernier prototype (J6971) fut renvoyé chez GloucAC pour des essais de développement.



La quatrième cellule se distinguait par le montage d'amortisseurs oléo-pneumatiques et un nouveau dessin de l'empennage. Équipé d'un moteur en étoile Bristol Jupiter VI de 455 ch et portant une immatriculation civile (G-EBHA), il effectua son premier vol le 6 juillet 1923 aux mains de Larry Carter, récemment embauché comme pilote d'essais par GloucAC. Cet appareil était destiné à faire la promotion du Grebe hors du Royaume Uni mais aussi permettre les essais en vol d'une hélice métallique bipale à vitesse constante, et donc à pas variable, de 3 mètres de diamètre conçue par le Dr Henry Hele-Shaw et T.M. Beacham. Pour ses promoteurs cette hélice permettait au pilote 'd'oublier la commande des gaz et de se consacrer au pilotage et à la manipulation de ses armes.' Une telle hélice devait en effet éviter toute variation importante du régime du moteur, quelle que soit l'assiette de l'avion.



Pour compenser les risques de flutter les Grebe furent temporairement dotés de deux mats obliques supplémentaires en bout d'aile. La solution fut finalement trouvée en modifiant le profil à l'extérieur des mats de voilure.

Tout semblait donc aller pour le mieux, mais lorsque le premier Grebe II de série (Serial J7283) fut livré à l'AEE en octobre 1923 on s'aperçut que la voilure était sujette à un phénomène de *flutter*. En clair le Grebe 'battait des ailes' comme l'oiseau dont il portait le nom. Dans un premier temps il fut imaginé que la longueur du plan supérieur au-delà des mats d'entreplan était en cause et une paire de mats en V fut ajoutée, mais une légère modification des profils de voilure fit finalement disparaître le problème.

En 1927 le J7571 fut transféré démonté au dépôt de la RAF à Hinaidi, en Irak, aux fins d'essais tropicaux. Ré-assemblé avec le serial JR7571, il fut affecté au No 14 Squadron et en février 1931 participa à une parade aérienne organisée à Héliopolis, en Égypte. Entre temps un autre Grebe II, le J7593, avait été transféré en Égypte en 1929 pour évaluation à Aboukir et Abou Sfeir. Deux autres Grebe participèrent à ces essais tropicaux sans qu'il soit jamais envisagé d'affecter des Grebe à des unités d'outre-mer.



Doté d'un moteur Bristol Jupiter VI de 455 ch et d'amortisseurs oléo-pneumatiques, la quatrième cellule du Grebe fut conservée par Gloster et immatriculée G-EBHA. Utilisé pour des essais et comme avion de démonstration, on le voit ici équipé d'une hélice à pas variable Hele-Shaw/Beacham.

**La Royal Air Force** était en 1918 la plus puissante armée aérienne du monde avec 22 000 avions en compte dont 3 300 en première ligne. Mais dès l'Armistice le nombre de ses escadrons opérationnels fut ramené de 188 à 12 et les unités de chasse équipées uniquement de Sopwith Snipe, un monoplace à moteur rotatif datant de 1917. En 1922 le Ministère de l'Air commença cependant à s'intéresser au rééquipement de la RAF, qualifiée de façon un peu péjorative de « meilleur aéro-club du monde ». Le cahier des charges 14/22 visait à la fourniture d'un appareil terrestre à hautes performances. Il allait donner naissance à l'Armstrong Siddeley Siskin, premier avion de la RAF à structure métallique.

Mais, on l'a vu, l'apparition du Grouse rebattit les cartes et, les essais des trois prototypes Grebe donnant satisfaction, la RAF passa finalement commande de 109 monoplaces équipés d'un moteur Jaguar IV de 400 ch sous la désignation Grebe II (Serial J7283/J7294, J7357/7402, J7406/J7417, J7568/J7603 et J7784/J7786). Pour être complet il convient d'ajouter à ces monoplaces 20 Grebe IIIDC (Serial J7519 à J7538), des biplaces en double commande destinés à la transformation des pilotes.



[La RAF passa aussi commande de 20 Grebe IIIDC, biplaces en double commande.](#)

Le Grebe fut le premier chasseur conçu après la Première Guerre mondiale à entrer en service dans la RAF. La première escadrille du No 111 Squadron, alors stationné à Duxford, prit en effet en compte ses premiers monoplaces le 1<sup>er</sup> octobre 1923, soit sept mois avant la mise en service des premiers Armstrong Whitworth Siskin III par le No 41 Squadron de Northolt.

Le No 111 Squadron n'était constitué que d'une escadrille (6 appareils) quand arrivèrent les premiers Grebe en octobre 1923. Il fut renforcé par une escadrille de Snipe en avril 1924 puis une de Siskin en juin suivant. Dès janvier 1925 les Grebe furent reversés à d'autres unités.

En septembre 1924 les Grebe II destinés au No 56 Squadron furent livrés à Biggin Hill. Ils furent remplacés en septembre 1927 par des Siskin.

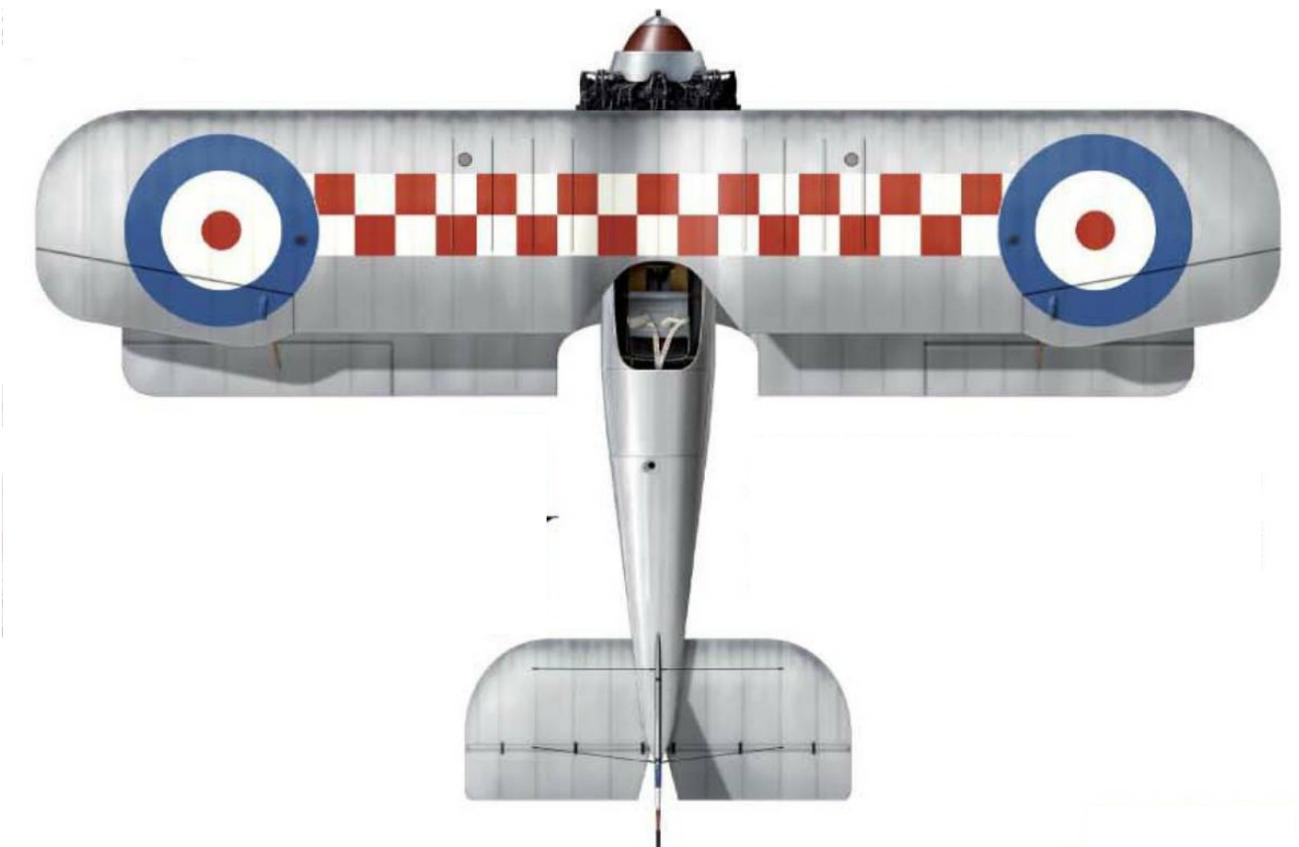
Le No 25 Squadron, basé à Hawkinge, abandonna en octobre 1924 ses Sopwith Snipe pour des Grebe II, remplacés à leur tour par des Siskin en février 1929.

Reconstitué comme une unité de chasse rattachée à l'École de Pilotage de Duxford, le No 19 Squadron ne disposa d'un effectif complet qu'en juin 1924 et fut équipé de Grebe en décembre. Il les abandonna pour des Siskin en mars 1928.

Fin 1924 le No 32 Squadron, qui venait tout juste de retrouver à Kenley une dotation complète, fut transformé sur Grebe. C'est aussi l'escadron qui conserva le moins longtemps cet appareil, remplacé dès septembre 1926 par le Gamecock, un chasseur dérivé du Grebe.



Les chasseurs du No 56 Squadron se reconnaissaient à un damier blanc et rouge le long du fuselage mais également entre les cocardes à l'extrados du plan supérieur.



C'est en janvier 1925 que le No 29 Squadron de Duxford abandonna ses Snipes pour des Grebe, qu'il conserva 3 ans avant d'être rééquipé de Siskin.

On constate que le Grebe disparut de première ligne en 1929, à peine cinq ans après sa mise en service. Mais ce biplan bénéficiait d'une excellente popularité auprès des pilotes pour sa maniabilité et dès 1925 le No 25 Squadron effectua à Hendon une démonstration de voltige groupée, certaines figures étant demandées par radio du sol par le Roi Georges V. Il ne disparut donc pas immédiatement du ciel britannique. Une patrouille de trois Grebe

pilotés par des pilotes du No 22 Squadron, unité expérimentale rattachée à l'A&AEE de Martlesham Heath continua à animer le meeting annuel de Hendon en 1929, 1930 et 1931, laissant dans le ciel des traînées de fumigènes de couleur.

Si le Grebe ne fut jamais utilisé en opérations, les escadrons n'en devaient pas moins maintenir en permanence une section en alerte et les pilotes affectés à cette garde aérienne devaient effectuer dans la semaine trois vols d'une heure à une altitude supérieure à 6 000 m afin de vérifier le comportement du matériel, y compris les combinaisons chauffantes des pilotes. Les armes étaient également régulièrement testées au stand. Apprécié des pilotes, le Grebe l'était beaucoup moins des mécaniciens, le moteur Jaguar étant délicat à entretenir. Plus léger et moins difficile à entretenir, le moteur Bristol Jupiter arrivait sur le marché. C'est donc ce groupe 9 cylindres en simple étoile qui fut choisi pour équiper une nouvelle version du Grebe, qui deviendra le Gamecock.



Victime d'un accident à l'atterrissage en juillet 1925, le Grebe II J-7380 n'est donc resté en service que six mois au No 29 Sqdn dont les bandes et croix de fuselage étaient rouges

Le prototype Grebe IIIDC (J7519) fit l'objet d'un intéressant essai de piqué à Martlesham Heath. Jusqu'alors aucun avion testé à l'AEE n'avait résisté à un piqué au-delà de 200 mph (322 km/h), au point que le pilote chargé de l'essai, le Flt Lt d'Arcy Greig, avait été doté, chose rare à l'époque, d'un parachute de la marque américaine Irvin. Ors le J7519 se posa sans dommage après avoir atteint 328 km/h au badin.

**La Coupe du Roi** fut une compétition aérienne de vitesse très prisée par les pilotes et très populaire en Grande Bretagne durant l'Entre-deux guerres. En 1923 le G-EBHA fut engagé dans la King's Cup Air Race, disputée les 13 et 14 juillet sur la distance de 1 278 km. Larry Carter s'attribua une prime de 25 £ivres, offerte par le *Manchester Guardian* pour la meilleure performance avec handicap sur le parcours Galsgow-Manchester, mais ne termina pas l'épreuve, victime d'un incident à l'atterrissage à Manchester. Accident d'autant plus regrettable que le Grebe occupait alors la seconde place de l'épreuve.

En août 1923, le monoplacement fut présenté en vol à l'Exposition Aéronautique Internationale de Göteborg, le Flt Lt Bird ayant rejoint par les airs la Suède.

En juillet 1928 la RAF décida d'aligner dans la compétition le Grebe IIIDC J7520, affecté à la Central Flying School, mais le Fg Off R.L.R Atcherley ne fut pas classé. L'année suivante deux Grebe biplaces s'alignèrent au départ à Hendon, au milieu de 41

concurrents : le J7520, toujours piloté par 'Batchy' Atcherlry, le Fg Off G.H. Stainforth étant passager et navigateur, tandis que le prototype J7519 était confié à E.H. 'Mouse' Fielden avec F. Guest le bien nommé comme passager. Atcherley l'emporta cette fois, couvrant les 1 867 km de l'épreuve à 242 km/h et établissant un nouveau record de vitesse pour la King's Cup.



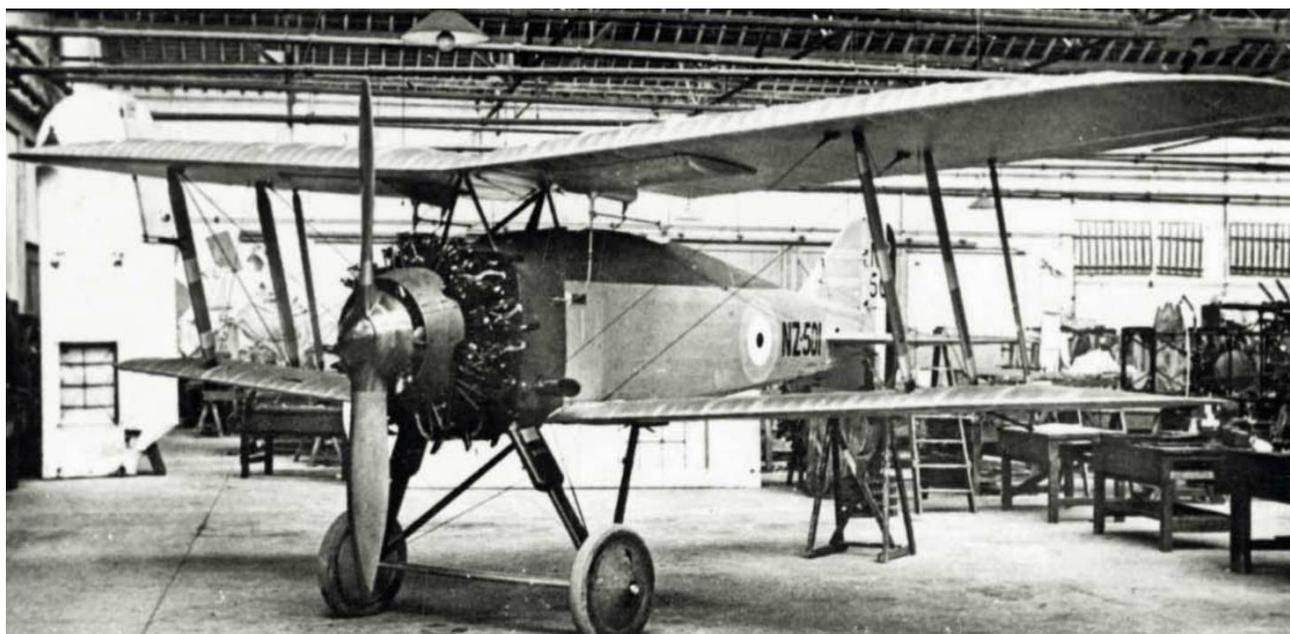
On aperçoit sous l'imposante masse du dirigeable R33 les deux Grebe peu avant le vol historique du 21 octobre. Les Etats-Unis testèrent également la possibilité d'assurer la défense des dirigeables au moyen de chasseurs suspendus sous les aérostats.

En septembre 1926 quatre Grebe II (J7385, J7400, J7408 et J7587) furent livrés au RAE de Farnborough pour participer à des essais d'un genre particulier. Il s'agissait de suspendre sous un dirigeable deux chasseurs pour en assurer la protection. L'Airship Development Programme devait être conduit à RAF Pulham (Norfolk) avec le dirigeable rigide R33. Les deux Grebe étaient maintenus sous le dirigeable par un ensemble de mats en assurant la stabilité en vol et leurs moteurs lancés par un démarreur à gaz Bristol installé dans le R33 mais relié au chasseur par une gaine souple. Le 21 octobre 1926 le J7400 se sépara du R33 évoluant à une altitude d'environ 762 m. Après un court piqué le Fg Off R.L. Ragg, du RAE, stabilisa son monoplace puis évolua plusieurs minutes autour di dirigeable avant de se poser à Pulham. Les compte rendus divergent sur l'identité du second appareil, piloté par le Fg Off C.Mackenzie-Richards (probablement le J7408), qui eut quelques difficultés à lancer son moteur mais se posa finalement à Cardington, Bedfordshire. Ces essais ne furent pas poursuivis, la RAF ayant finalement décidé d'abandonner l'usage des dirigeables, et on notera qu'il ne fut jamais envisagé un retour en vol des chasseurs sous le dirigeable.

**Le gouvernement néo-zélandais** reçut en 1926 un don de 2 500 £ivres de Sir Henry Wigram aux fins d'acheter un aéroplane. Homme d'affaire et politicien d'origine anglaise, Sir Henry devait jouer un rôle majeur dans la création de la Royal New Zealand

Air Force. Pour en revenir à ce don, il fut rapidement décidé que l'achat le plus approprié serait celui d'un chasseur, à acquérir avec l'aide du Ministère de l'Air britannique. Ce dernier recommanda l'achat d'un Grebe II et en février 1927 Gloster Aircraft Company reçut la commande.

Il fallut pourtant attendre un an pour que l'appareil soit livré à ce qui s'appelait alors la New Zealand Permanent Air Force. Il ne s'agissait pas d'un avion neuf mais du J7381, provenant du second lot de Grebe II, qui avait servi au sein du No 29 Sqdn de la RAF. Devenu NZ-501, il effectua son 'premier vol' à Wigram Air Base, Christchurch, le 2 mars 1928 piloté par le Capt J.L. Findlay.



Trois Grebe furent livrés à la Nouvelle Zélande, tous prélevés sur les stocks de la RAF. Le premier (NZ-501, ex J-7381) fut le seul monoplace. Il était largement démodé lorsqu'il fut mis en service à Wigram en 1928 mais devait voler jusqu'en 1938.

En novembre 1927 le gouvernement néo-zélandais passa commande de deux nouveaux Grebe, soit un monoplace et un biplace. Le premier (NZ-502, ex J7394 du No 29 Sqdn) fut livré en septembre 1928, tandis que le second (NZ-503) n'arriva à Wigram qu'en décembre suivant. Il s'agissait en fait d'un des monoplaces accroché sous le dirigeable R33 en 1926 (J7400) qui avait été reconstruit comme un Grebe IIIDC. Ce biplace devait s'écraser à Hornby, près de Christchurch le 8 août 1932, victime de la rupture d'une commande de profondeur. Les deux hommes se trouvant à bord survécurent à leurs blessures.

Les trois Grebe néo-zélandais furent livrés non armés et ne reçurent jamais de mitrailleuses, étant utilisés uniquement pour l'entraînement des pilotes. Début 1934 la NZPAF devint Royal New Zealand Air Force. Toujours en service, les Grebe II devinrent A-5 (ex NZ-501) et A-6 (ex NZ-502). Largement démodés, ils participèrent pourtant le 4 juin 1938 au premier meeting aérien de la RNZAF, devenue indépendante un an plus tôt. Durant ce meeting, organisé à Rongotai (Wellington), ils simulèrent l'attaque d'un avion de reconnaissance Vickers Vildebeest. Retirés du service en novembre suivant, les deux monoplaces finirent leur carrière comme cellules d'instruction à l'École Technique de Hobsonville.