

Le Percival D.2 Gull



Par Jean-Louis BLENEAU

Le Percival Gull fut construit avant tout pour participer à la King's Cup, célèbre course de vitesse à handicap organisé en Grande-Bretagne. Le prototype G-ABUR y participa à deux reprises, en 1933 et 1934. Pour cette seconde participation, arborant le numéro de course '40', il avait reçu un nouveau moteur et la verrière du cockpit avait été redessinée (Photo Hunting Percival)

Tout passager aérien passant par l'aéroport international d'Auckland ne peut manquer de remarquer, accroché au plafond de la galerie commerciale, le petit monomoteur avec lequel l'aviatrice Néo-Zélandaise Jean Batten réalisa la première liaison aérienne en solitaire entre la Grande-Bretagne et la Nouvelle Zélande. Plus proche de nous, dans le Parc du Cinquantenaire, le Musée de l'Air et de l'Espace de Bruxelles nous propose un appareil du même type remarquablement restauré. Ces deux avions sont des Percival Gull. Leur nom est associé à quelques exploits sportifs remarquables marqués, durant les années 1930, par la rivalité entre deux constructeurs britanniques, Percival Aircraft Company et Miles Aircraft Limited.

Du pilote militaire au pilote d'essais : Comme souvent durant la première moitié du XXe Siècle, l'histoire de la firme Percival fut d'abord celle d'un homme, et en particulier d'un pilote de talent.



Edgar Wikner Percival naquit le 23 février 1898 à Albury, en Nouvelles Galles du Sud, à la limite de l'état de Victoria. Australien de naissance, il avait des origines suédoises : Son grand-père maternel, Edgar Magnus Wikner, était le frère du philosophe suédois Pontus Wikner. Il découvrit l'aviation en 1911 quand le dentiste local entreprit d'utiliser un aéroplane pour effectuer ses tournées. L'appareil utilisant comme terrain d'atterrissage une prairie communautaire proche de la ferme familiale, Edgar Percival sut se rendre utile et fut récompensé par un baptême de l'air. Dès 1912 il construisait et testait ses premiers planeurs.

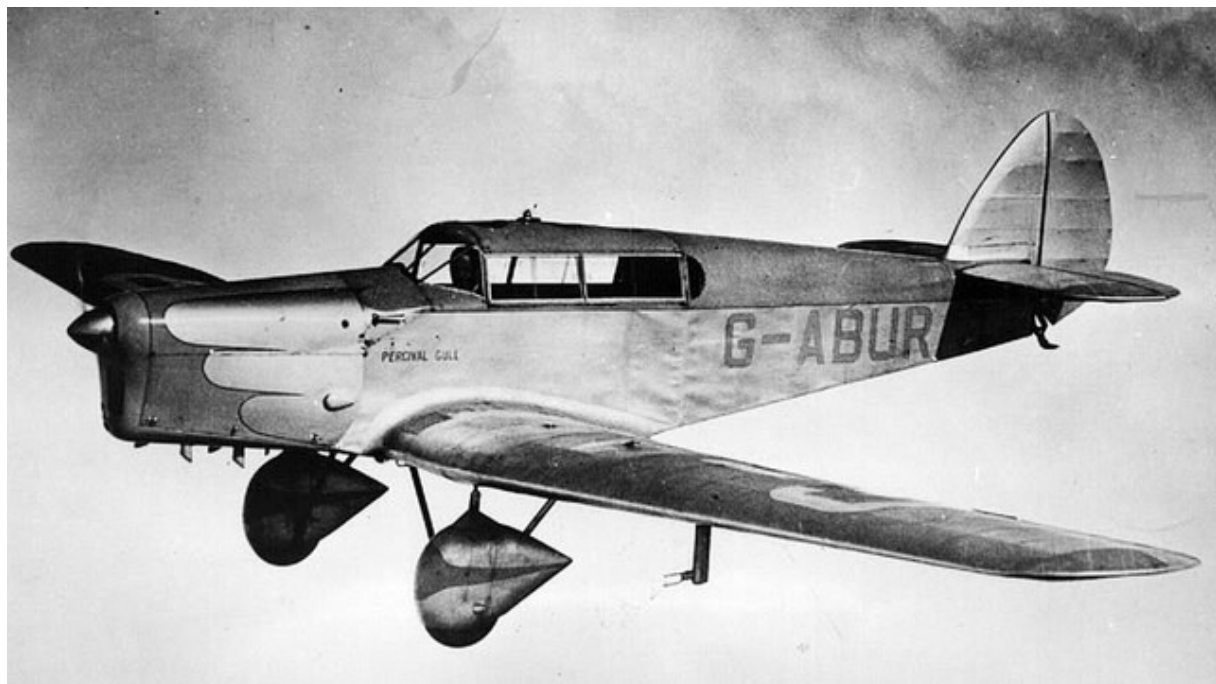
Edgar Percival photographié le 15 mars 1934 devant le Mew Gull

Après avoir suivi les cours de l'Ecole Supérieure de Fort Street, à Sydney, il entra au Collège Technique de Sydney, effectua un séjour en apprentissage et fut finalement accepté à l'Université de Sydney.

En 1915 il rejoignit le 7^e Régiment de Cavalerie Légère australien stationné en Palestine, mais dès 1916 il obtint son transfert au Royal Flying Corps britannique. Jeune breveté pilote, il fut affecté en 1917 au No 60 Sqdn, effectuant alors de nombreuses sorties en compagnie de l'as canadien Billy Bishop. Ses qualités de pilote lui valurent rapidement une nomination au rang de capitaine et son transfert au No 11 Sqdn, opérant au Moyen-Orient et de Grèce. C'est durant son séjour en Egypte qu'il conçut son premier avion, un Bristol F.2B modifié avec un moteur Rolls-Royce Eagle.

Rentré en Australie à la fin de la Première Guerre mondiale avec deux Avro 504 et un Airco DH.6, Edgar Percival créa une petite entreprise de travail aérien, explorant en particulier la route Melbourne-Brisbane en 1921 ou remportant en 1923 la course aérienne Melbourne-Geelong. Mais il reprit aussi ses travaux sur la conception d'aéronefs. En 1924 il remporta le prix de l'Aéro-Club d'Australie pour la conception d'un avion léger, puis en 1926, pilotant un appareil à la conception de laquelle il avait participé, remporta un prix de 940 Livres offert par le gouvernement fédéral. Il effectua également en 1926 une série d'expériences tendant à démontrer que l'usage de chasseurs était possible depuis un navire de guerre, expériences concrétisées par des essais de catapultage d'un Sopwith Pup, piloté par Percival, depuis le cuirassé USS Idaho (BB-42) en baie de Guantanamo (Cuba).

Regagnant la Grande-Bretagne en 1929, Edgar Percival fut alors engagé par le Ministère de l'Air britannique comme pilote d'essais, se spécialisant dans les hydravions et la mise au point des avions participant à la Coupe Schneider. Pilote expérimenté et respecté, surnommé 'The Hat' en référence au feutre qui quittait rarement son crâne, y compris quand il pilotait, il fut aussi de 1929 à 1939 un membre actif de la Reserve of Air Force Officers.



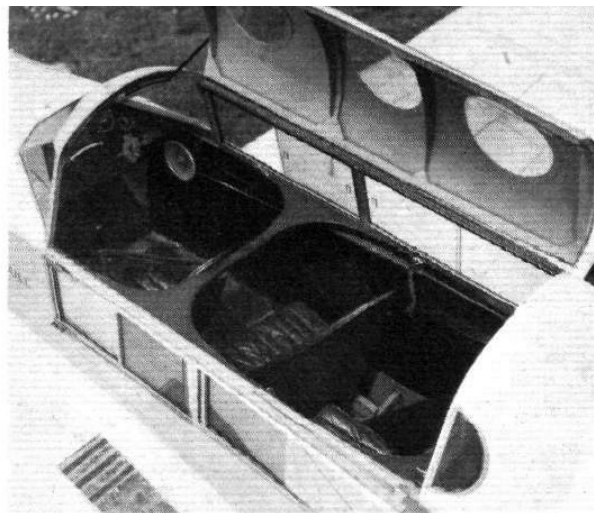
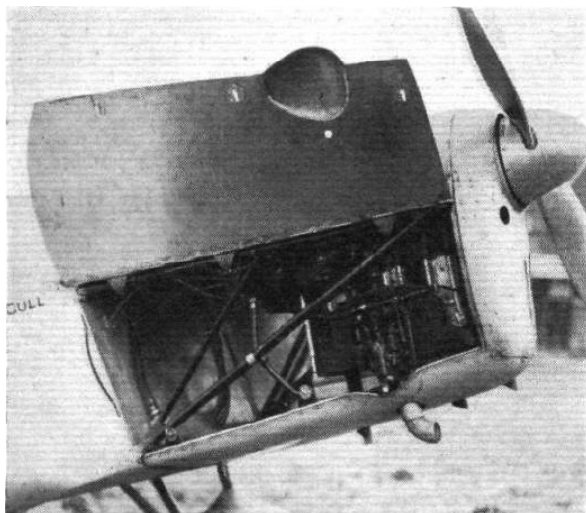
Le Percival D.1 Gull effectua probablement ses premiers vols en février 1932. Cette photo, non datée, montre l'appareil durant ses premiers essais en vol. (Photo Hunting-Percival)

Premier Gull, le Percival D.1 : Outre ses activités de pilote, Edgar Percival avait quelques idées sur la construction d'avions et entendait les faire fructifier. Il commença par un partenariat technique avec la firme Saunders Roe autour d'un trimoteur postal, le Saro Percival Mail Carrier, dont une petite série fut produite sous l'appellation de Spartan Cruiser.

En juin 1930 Edgar W. Percival acheta le Hendy 302, petit monoplace à aile basse cantilever dessiné par Basil B. Henderson et construit à Yate par George Parnall & Company Ltd. C'est avec cet appareil équipé d'un moteur Cirrus Hermes IV de 130 ch qu'il participe à la King's Cup, course de vitesse à handicap disputée le 5 juillet 1930. Portant le numéro de course 63 (il y avait 101 engagés à cette compétition réservée aux pilotes britanniques et du Commonwealth), et bénéficiant d'un faible handicap, il prit la 24^e place sur 61 concurrents classés.

Estimant que ce petit monoplace méritait mieux, Percival entreprit alors d'en extrapoler un triplace de grand tourisme, conservant les lignes générales du monoplace et la voilure cantilever repliable pour laquelle Henderson avait déposé un brevet. Réputé colérique et dur en affaires, Edgar Percival eut les plus grosses difficultés à trouver un partenaire industriel pour faire construire un prototype, dont la construction était financée par le Lt Cdr E.B.W. Leake. Equipé du même moteur que le monoplace Hendy 302, le premier **Percival D.1 Gull** (G-ABUR, c/n 20) fut finalement construit par la British Aircraft Company de Maidstone, dans le Kent.

Edgar Percival s'entoura du plus grand secret durant le développement et les essais de son prototype afin de fournir le minimum d'informations possibles aux autres engagés de la King's Cup de 1932, qu'il entendait disputer sur son monoplan. On ignore donc encore aujourd'hui la date du premier vol, effectué semble-t-il à West Maling. On sait cependant que les lettres G-ABUR lui furent attribuées en février 1932 et qu'un mois plus tard l'appareil se trouvait au centre d'essais de Martlesham Heath, où il fut gravement endommagé, victime d'un atterrissage forcé, probablement après le 30 juin 1932, date de délivrance du Certificat de navigabilité initial. Il aurait été reconstruit durant les trois semaines précédant la course, un nouveau certificat de navigabilité étant obtenu par E.W. Percival le 3 juillet. Ors la King's Cup fut disputée les 8 et 9 juillet, le départ et l'arrivée se faisant sur l'aérodrome de Brooklands. Doté du numéro de course 50 et d'un des plus faibles handicaps de l'épreuve, le monomoteur se classa à la 12^e place sur 31 appareils classés, ce qui constituait un bon début pour un avion dont le collecteur d'échappement se consuma durant la course. Il se fit aussi et surtout remarquer par une vitesse moyenne de 228 km/h sur un circuit de 1 970 km.



Détails de construction du prototype Percival D.1 Gull extraits de la presse de l'époque. A gauche le bâti-moteur supportant le Cirrus Hermès IV. Le volume disponible sera suffisant pour remplacer ultérieurement ce groupe quatre cylindres par un moteur six cylindres. A droite on remarque l'aspect 'sportif' de l'accès à la cabine et la disposition des trois sièges.

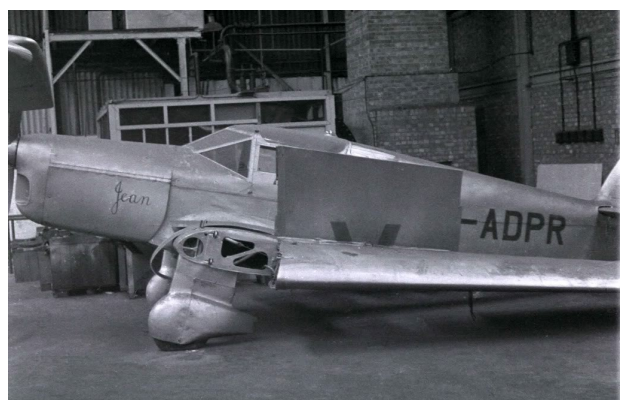
Cet appareil subit ensuite un certain nombre de modifications pour participer à la King's Cup de 1933. Equipé d'un moteur Napier Javelin III, groupe 6 cylindres en ligne de 160 ch qui faisait passer la vitesse de croisière de 200 à 225 km/h, la vitesse maximale gagnant également 25 km/h, il fut équipé d'une nouvelle verrière, le toit devenant entièrement transparent. Sponsorisé par le futur roi George VI et confié au Flt. Lt. J Armour se classa premier de sa poule éliminatoire, puis remporta à 249,5 km/h une seconde manche disputée sur 333 km et fut le plus rapide dans la troisième manche à 248,3 km/h. Malheureusement pour lui, classé cinquième de cette manche en raison de son handicap, il ne put participer à la finale, seuls les quatre premiers étant retenus.

Cette machine fut finalement cédée au pilote indien Man Mohan Singh pour une tentative de record entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud qui se termina par la destruction de l'appareil, accidenté à Luwanga, en Rhodésie, le 26 août 1935.

Description sommaire du Percival D.1 Gull : Le Percival D.1 Gull se présentait comme un classique monoplan à aile basse cantilever et train classique fixe, de construction en bois. Triplace, il disposait d'un habitacle entièrement fermé.

La voilure était construite en trois éléments, une section centrale de corde et épaisseur constante, coiffée de panneaux trapézoïdaux. Fidèle aux procédés de construction brevetés par Henderson, elle reposait sur deux longerons en spruce de profondeurs égales, tenus par des entretoises et recevant, à l'avant un bec de bord d'attaque en contreplaqué roulé, à l'arrière des queues de nervures, l'ensemble étant entoilé. La partie des panneaux externes, située en arrière du longeron arrière et à l'intérieur des ailerons de grand allongement, était montée sur charnière. Elle pouvait donc se relever après déverrouillage, permettant à la voilure de se replier le long du fuselage grâce à une articulation aménagée au niveau du longeron arrière, limitant l'encombrement dans un hangar à 3,91 m contre une envergure de 10,97 m. Le carburant était logé dans deux réservoirs de 91 litres montés entre les longerons des panneaux externes, comportant chacun une pompe, un robinet de sélection étant monté sur le caisson des longerons traversant la cabine, le bord d'attaque du plan gauche recevant un réservoir d'huile de 13,6 litres.

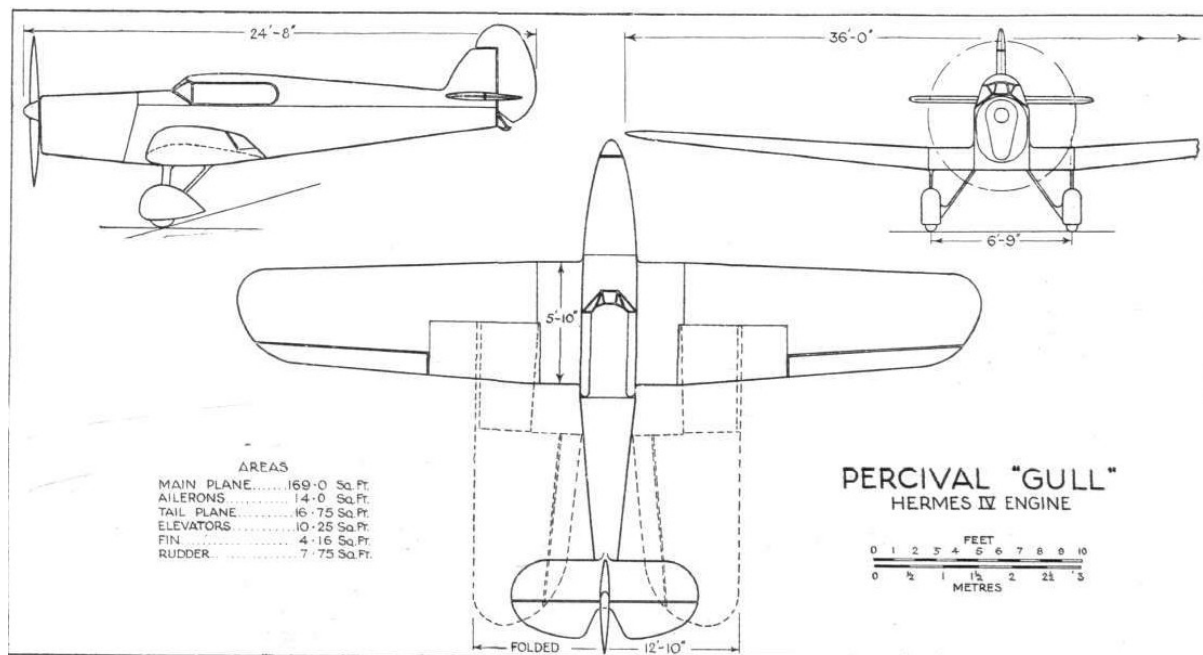
Le fuselage reposait sur une poutre de section rectangulaire comportant quatre longerons d'angle tenus par des nervures et supportant un revêtement en contreplaqué. Des nervures cintrées supportaient un pontage arrondi prolongeant le vitrage de cabine. L'ensemble était recouvert d'une toile enduite. Outre le pare-brise, comportant cinq panneaux vitrés plats, l'habitacle était éclairé par deux longs vitrages latéraux coulissants. Le panneau droit était fixe, supportant au sommet une charnière sur laquelle était articulée le panneau de toit, percé de trois panneaux vitrés circulaires. Le côté gauche du panneau de toit comportait également une charnière, sur laquelle s'articulait le vitrage latéral gauche. Il fallait donc relever le toit à la façon d'un capot-moteur pour accéder à la cabine en enjambant le longeron supérieur gauche de fuselage. Cette cabine comportait le siège du pilote, légèrement déporté sur la gauche et adossé à une barre de compression maintenant en place les longerons supérieurs du fuselage, puis deux sièges déportés, le premier à droite et le second à gauche, les passagers pouvant ainsi allonger facilement leurs jambes. Une plaque d'aluminium était boulonnée sur la face avant du fuselage, l'ensemble supportant un bâti tubulaire recevant le moteur 4 cylindres inversés en ligne Cirrus Hermes IV. Celui-ci, refroidi par air, entraînait une hélice bipale métallique à pas fixe Fairey, et était protégé par un ensemble de panneaux métalliques articulés pour en faciliter l'accès.



Ces deux images prises en 1954 à Luton illustrent parfaitement l'original système de repliage de la voilure des Percival Gull. Le G-ADPR (Gull Six msn D55) fut utilisé par la Néo-Zélandaise Jean Batten en 1936 pour relier la Grande-Bretagne à la Nouvelle-Zélande dans le temps record de 11 jours 1 h 25 minutes. Révisé après avoir passé la Seconde Guerre mondiale sous les couleurs de la RAF, il était à vendre en 1958 au prix de 300 Livres Sterling. Il fut finalement cédé à la Shuttleworth Collection et participa durant quelques années au spectacle aérien à Old Warden.

Cantilever, l'empennage reposait sur des surfaces fixes bilongeron et des surfaces mobiles monolongeron entoilées. Construit d'un seul bloc, le stabilisateur était réglable en incidence en vol, s'articulant sur le longeron avant et commandé depuis le poste de pilotage par câble. La gouverne de direction était originellement compensée aérodynamiquement par un bec débordant qui disparut fin 1932.

Le train d'atterrissage principal reposait sur deux trièdres indépendants dont les jambes étaient boulonnées sur les longerons de la section centrale de voilure, la jambe principale étant équipée d'un amortisseur hydraulique. Les roues à pneus basse pression Palmer, équipés de freins hydrauliques, étaient protégées par des carénages. L'ensemble était complété par une béquille amortie boulonnée sur l'étabot.



Débuts industriels : Suite aux réactions positives consécutives à l'apparition du Gull dans la King's Cup 1932 et devant la multiplication des marques d'intérêt, Edgar Percival décida de commercialiser son triplace depuis son domicile, 81 St George's Square, à Londres. Vendus 1 250 Livres, les 24 premiers appareils furent construits par George Parnall & Sons, un accord ayant finalement été trouvé avec cette entreprise de Yate, Gloucestershire, qui avait construit le Hendy 302 dont le Gull dérivait. Ces appareils furent désignés **Percival D.2 Gull**.

Dès le début de la production un certain nombre de modifications furent apportées à la cellule d'origine, la plus visible portant sur le vitrage de cabine, le panneau de toit étant entièrement vitré. Par la suite un aérofrein fut ajouté à la base du fuselage, juste en arrière du capot-moteur. Outre les modifications apportées par Edgar Percival, Parnall devait aussi compter sur les demandes particulières des futurs propriétaires et il devint rapidement difficile de gérer la production à la satisfaction de tous. Le carnet de commandes grossissant régulièrement, Percival et Leake s'associèrent finalement en 1933 pour constituer au 20 Grosvenor Square, à Londres, la Percival Aircraft Company. Un directeur technique, R.H. Bound, fut engagé, puis un chef dessinateur, A.A. Bage. Enfin en 1934 fut créé un atelier de construction sur l'aérodrome de Gravesend, dans le Kent, placé sous les ordres de W.A. Summers.

Les appareils étaient en principe livrés avec une livrée standard, voilure, stabilisateur et profondeur argent, fuselage, dérive, direction et train d'atterrissage turquoise, mais l'atelier de Gravesend pouvait proposer de nombreuses variantes au gré des désirs des clients.

Fin 1936 enfin Percival Aircraft Company déménagea pour s'installer dans des locaux plus spacieux sur l'aéroport de Luton, où fut produit un quadriplace de tourisme dérivé du Gull, le Vega Gull, qui fera l'objet d'une monographie séparée.

Gull Four et Gull Six : Outre les modifications introduites en cours de production, le Percival Gull fut proposé avec diverses motorisations, incluant des moteurs quatre et six cylindres. Le transfert de la production de Yate à Gravesend devait se traduire par l'apparition d'une nouvelle version de la machine. Enfin, en 1944, Percival Aircraft fut rachetée par le groupe Hunting & Son Ltd. En 1947 Hunting réorganisa l'entreprise et transforma la désignation des appareils. On constate au final que les appellations utilisées aujourd'hui pour désigner les Percival Gull ne sont pas toujours appropriées et que le nombre exact d'appareils construits incertain. Essayons d'y voir plus clair.

³⁵
¹⁷ **Percival D.1 Gull** : Cette appellation est applicable uniquement au prototype (G-ABUR, c/n D.20). Équipé initialement d'un quatre cylindres Cirrus Hermes IV de 130 ch, remotorisé avec un six cylindres Napier Javelin III et doté d'une nouvelle verrière, il fut détruit sur accident le 26 août 1935. Deviendra Percival P.1 en 1947, la désignation Gull Mk I parfois utilisée étant d'origine incertaine.

³⁵
¹⁷ **Percival D.2 Gull Mk II** : Version de série du précédent avec moteur Hermes IV et verrière modifiée. Trois exemplaires construits par Parnall, devenant à juste titre **Gull Four** après l'apparition des modèles équipés de moteurs six cylindres, et Percival P.1A dans la nomenclature de 1947. Il s'agit des G-ABUV (c/n 22), G-ACAT (c/n 24) et G-ACFY (c/n 26). Utilisé successivement par les motoristes Napier et Cirrus Hermes Engineering, puis par Surrey Flying Services, le premier fut finalement vendu à un particulier et termina sa carrière sur accident près de Nice le 2 novembre 1936. Le second prit le chemin de l'Australie dès avril 1933 et passa entre les mains de plusieurs propriétaires avant d'être détruit sur incendie le 16 avril 1945. Enfin le dernier se classa 6^e de la course Londres-Newcastle le 12 août 1933 avant d'être utilisé par la firma A.V.Roe & Co comme avion de liaison. Il fut finalement exporté en juin 1937, probablement en direction de l'Espagne.

³⁵
¹⁷ **Percival D.2 Gull Mk IIA** : Outre le prototype G-ABUR, la King's Cup de 1933 fit s'aligner au départ trois autres Gull à moteurs Napier Javelin III. Curieusement, ces appareils furent affectés de handicaps différents, possédant chacun un congé de raccordement aile-fuselage différent. Edgar Percival, qui eut le plus grand mal à faire démarrer son moteur, ne passa pas le cap du premier tour éliminatoire, les deux autres ne purent accéder à la finale en raison d'un handicap trop élevé. Curieusement, alors que le Gull Mk IIA était équipé d'un moteur six cylindres, certes proposé en option, les huit exemplaires construits à Yates sont tous identifiés comme des **Gull Four**, et Percival P.1B dans la nomenclature adoptée en 1947.



Le Gull Four G-ACGR (c/n D.29) fut acheté par Sir Philip Sassoon, sous-secrétaire d'état à l'Air de sa Majesté pour être engagé dans la King's Cup en 1933.

Dans le détail il s'agit des G-ACAL (c/n D.21), détruit sur accident à Sandhurst le 1^{er} octobre 1933, G-ACGP (c/n D.28), qui survécut à la guerre pour être démantelé en 1946 et G-ACGR (c/n D.29) sur lequel nous reviendrons plus loin. Le G-ACHA (c/n D.30) qui causa des soucis à Edgar Percival durant la King's Cup, vit son moteur remplacé par un de Havilland Major puis un Gipsy Six avant de prendre le chemin de l'Australie fin 1935. Devenu VH-UTP, il fut utilisé par différents opérateurs commerciaux avant de se retourner à Bourke le 19 mai 1956. Racheté par Don Johnston en 1979, il a été soigneusement remis en état de vol par Mothcarr Aviation et a repris l'air en 1999. Le G-ACIP (c/n D.33), exporté vers les Pays-Bas en

décembre 1935 (PH-HCA), a probablement été détruit en mai 1940 et le G-ACIR (c/n D.34) percuta à Heston le 20 février 1935. Enfin le G-ACLJ (c/n D.40) fut vendu en juin 1935 à Indian National Airways (VT-AGO) et détruit sur accident le 26 janvier 1937 et le G-ACPA (c/n D.44) renvoyé en usine pour mise au standard D.3 avant d'être vendu à l'Abyssinie. Il s'écrasa près d'Avignon durant son convoyage, le 2 janvier 1935.

35
17

Percival D.2 Gull Mk IIB : Alternative au moteur Cirrus Hermès, le groupe quatre cylindres de Havilland Gipsy Major, qui développait également 130 ch et bénéficiait d'une excellente réputation, ne pouvait pas ne pas être proposé aux acheteurs potentiels du Gull. Désignés initialement **Gull Major**, puis et à juste titre **Gull Four** avant de devenir Percival P.1C en 1947, ce modèle fut produit à 11 exemplaires par Parnall.

Si le premier Mk IIB (G-ACFJ, c/n D.23) fut utilisé comme avion personnel par Edgar Percival avant d'être converti en D.3 et vendu en France en 1936, le suivant (G-ACGC, c/n D.25) vola aux couleurs de la British Air Navigation Company avant d'être exporté vers le Brésil en 1937. Portant successivement les immatriculations PP-BAA et PP-TEL, il ne fut radié que le 31 décembre 1968, ce qui est assez remarquable pour un avion construit entièrement en bois sous le climat brésilien. Acheté par Thomas 'Loel' Guinness, le G-ACLG (c/n D.27) fut revendu fin 1934 à Indian National Airways. Devenu VT-AFV il fut radié en juin 1938, probablement sur accident. British Air Navigation prit également livraison du G-ACHM (c/n 31), exporté en mai 1936 pour une destination inconnue, peut-être l'Espagne, tandis que le G-ACHT (c/n D.32) fut lui transféré en France en décembre 1936. Utilisé en août 1937 à l'occasion du Circuit de l'Est, disputé au départ de Vittel, par Elisabeth Louise Spitzer, il fut acheté par celle-ci, passant sur le registre français comme F-AQLZ. On en perd la trace en 1940.



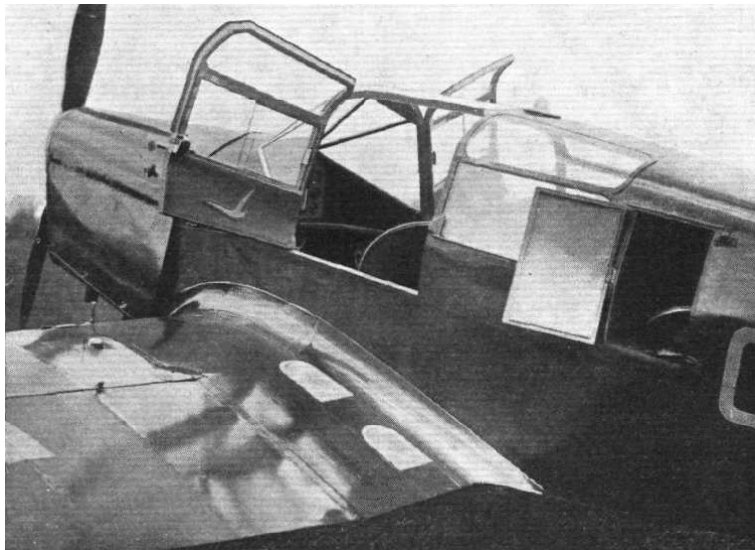
Deux Percival Gull sont maintenus en état de vol en Australie. Le VH-UTP (c/n D.30) est le plus ancien. Il s'agit d'un D.2 Gull Four Mk IIA. On Remarque en particulier la verrière, qui n'a pas été modifiée. (Photo Craig Justo - Aero Aspects)

Acheté par Air Service Training, le G-ACIS (c/n D.35) fut rapidement revendu à Indian National Airways (VT-AFU) pour finir sur accident en juin 1936, le G-ACJP (c/n D.36) fut expédié en mars 1934 à un obscur client japonais (J-BASC) et le G-ACJR (c/n D.37) fit un atterrissage forcé en Manche le 2 mai 1934, à peine plus de huit mois après avoir été livré à

son propriétaire. En décembre 1933 deux autres Gull Major prirent la direction de l'Australie. Le G-ACJV (c/n D.39) était destiné à Charles Kingsford-Smith, qui le baptisa '*Miss Southern Cross*'. Devenu VH-CKS il fut victime d'un accident à l'atterrissage, de nuit et par temps de brouillard, en Nouvelle-Galles du Sud le 28 novembre 1934. Le G-ACJW (c/n D.38) fut lui réimmatriculé VH-UTC et accidenté à son tour le 28 juillet 1940 après être passé entre les mains de plusieurs propriétaires. Enfin le G-ACXY (c/n D.42), propriété de Percival Aircraft, fut modifié en D.3 avant d'être mis à la disposition de Guy de Châteaubrun, représentant en France les intérêts de Percival. Devenu F-AOXY le 5 juin 1936, cet avion connut deux autres propriétaires parisiens avant de disparaître, comme tant d'autres, en 1940.

35
17

Percival D.2 Gull Mk III : Après transfert de la production à Gravesend le fuselage fut sensiblement redessiné afin d'améliorer l'accès et le confort en cabine : la barre de compression située derrière le siège du pilote fut supprimée et les longerons supérieurs du fuselage abaissés au niveau de la cabine, ce qui permit de modifier l'accès à l'habitacle : Les panneaux de toit et latéral articulés furent remplacés par des portes de type automobile, articulées sur leur montant avant, de chaque côté du fuselage. Une autre modification importante apportée aux appareils produits à Gravesend concernait le train d'atterrissage : une jambe de force amortie hydrauliquement et maintenue par des goussets sur la face avant du longeron avant supportait les roues principales, de simples contrefiches latérales et arrière assurant le transfert des efforts au sol, ce qui permettait de réduire sensiblement la taille du carénage des roues, tandis que la béquille arrière était remplacée par une roulette libre avec dispositif de rappel dans l'axe. Enfin un compartiment à bagages fut installé derrière le siège arrière, accessible de l'extérieur par une trappe située à gauche, au dessus du longeron supérieur.



Coupure de presse de 1934 montrant clairement que l'évolution entre le D.2 Gull Four et le D.3 Gull Six ne se limitait pas à un simple changement de moteur. L'abaissement du longeron principal courant le long du fuselage permit d'adopter un mode d'accès plus classique au fuselage.

Trois appareils équipés d'un moteur Gipsy Major furent achevés dans cette nouvelle configuration. Tête de série des avions construits à Gravesend, le G-ACUL (c/n D.45) fut assez rapidement modifié en D.3 avant d'être exporté vers la Nouvelle Zélande fin 1936. Après huit mois sur le registre civil comme ZK-AES il fut pris en charge par l'Air Department avec le serial NZ572. Versé au Communication Flight, il fut accidenté à Hobsonville le 18 juillet 1940 et radié. Le G-ADGK (c/n D.51) fut perdu sur accident à Baden-Baden le 6 juin 1935 et le c/n D.57 quitta Croydon le 2 novembre 1935 pour rejoindre en vol l'Australie avec l'immatriculation provisoire VH-UWA. Devenu ensuite VH-UVH, il fut victime d'un atterrissage forcé un mois plus tard.

Curieusement, le dernier **Gull Four Mk III** fut équipé d'un moteur Blackburn Cirrus Major I de 135 ch. Cette nouvelle motorisation n'est reflétée que dans la nomenclature adoptée en 1947, qui fait la distinction entre Percival P.1D (Mk III Gipsy Major) et P.1E (Mk III Cirrus Major). Cet

unique exemplaire (G-ADOE) fut livré à North Sea Aerial & General Transport en août 1935. Utilisé durant la guerre comme avion de liaison par le constructeur Blackburn Aircraft et remotorisé à la fin des hostilités avec un Gipsy Major, il fit un atterrissage forcé en Manche le 7 octobre 1947.

35
17

Percival D.3 Gull Six : Le montage du moteur Napier Javelin III sur certains D.2 Gull devait nécessairement conduire à envisager l'installation du groupe six cylindres inversés de Havilland Gipsy Six de 200 ch sur la cellule, ce qui devint possible à Gravesend. Le premier avion ainsi modifié fut probablement le G-ACUP (c/n D.46), immatriculé le 7 juillet 1934 au nom de Percival Aircraft Co. Outre les modifications déjà introduites sur les Gull Four, un nouveau pare-brise, ne comportant plus que quatre vitres planes, fut introduit en cours de production, l'aérofrein ventral fut remplacé par des volets de bord de fuite, beaucoup plus efficaces, et de nouvelles modifications furent apportées à l'atterrisseur principal, qui devint entièrement caréné.

Le Gull Six G-ADPR (c/n D.55) utilisé par Jean Batten, est indiscutablement le plus médiatisé des appareils de cette famille. Il est vu ici durant les années 1960, pensionnaire de la Shuttleworth Collection.



Outre les quatre D.2 convertis, déjà mentionnés, Percival Aircraft devait livrer 18 Gull Six. Plus puissant que le Gull Four et doté d'un moteur beaucoup plus fiable, le Gull Six fut un excellent avion de raid comme on le détaillera au chapitre suivant. Sur ces 18 avions cinq seulement devaient rester sur le registre britannique, les propriétaires britanniques s'étant dessaisi de leurs montures dès le début des restrictions de vol en 1939. Le G-ADFA (c/n D.50) fut acheté par Vickers Armstrong en 1940 comme avion de liaison et passé au pilon à la fin de la guerre, le G-ADKX (c/n D.52) réquisitionné en novembre 1940 par la RAF au Caire (serial AX698) et le G-ADZO (c/n D.63), probablement accidenté, passé au pilon dès février 1938. Le G-ADPR (c/n D.55) de Jean Batten fut également réquisitionné par la RAF (serial AX866), tout comme le G-ADSM (serial BD165), mais ce dernier fut détruit par un bombardement à Ford le 18 août 1940 avant prise en compte par les militaires. En Inde la RAF a également réquisitionné en mars 1942 deux appareils, portant les numéros de série D.47 (ex G-ACYS/VT-AGY) et D.58 (ex G-ADSG/VT-ALT). Devenus respectivement HX794 et MA927, ils ont tous les deux été perdus sur accidents quelques mois plus tard.

Le G-ACUP (c/n D.46) rejoignit en Australie un autre Gull Six exporté directement (VH-UVA, c/n D.60) pour devenir VH-ACM. Ces deux appareils constituèrent la flotte de base de Connellan Airways, entreprise basée à Alice Springs. Si le VH-UVA fut détruit accidentellement le 1^{er} mai 1946, le VH-ACM resta en service jusqu'en 1948 avant d'être revendu à un particulier. Devenu VH-CCM, il a été remis en état de vol en 2001.



Remarquablement restauré, le VH-CCML (c/n D.46), vu en 2006 au Festival of Flight de Watts Field Memorial Airfield (Phoro Scott Williamson, Ed Coates Collection)

La firme Shell Company of South Africa fit l'acquisition de deux Gull Six (ZS-AHD, c/n D.64 et ZS-AKI, c/n D.67), le premier étant accidenté en janvier 1937 et réformé, tandis que le second fut réquisitionné en 1940 par la South African Air Force (serial 1430), qui le conserva jusqu'en 1944, date à laquelle il fut réformé.

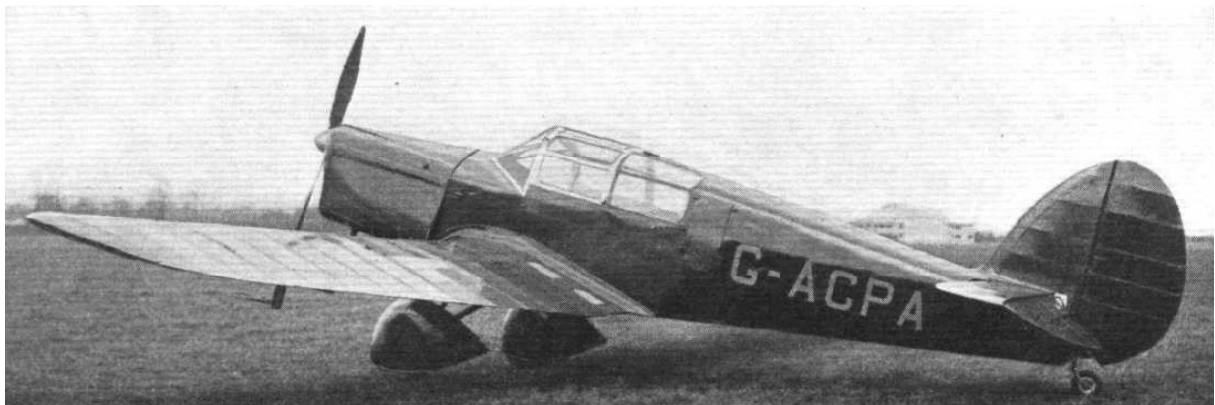
En France deux Gull Six furent également portés sur le registre civil (F-AQNA, c/n D.48, ex G-ADEU et F-APEI, c/n D.54, ex G-ADMI), appareils dont on perd naturellement la trace durant la guerre. Plus chanceux, le numéro de série D.65 fut immatriculé HB-OFU le 21 décembre 1936 au nom du Topsy Club de Genève-Cointrin. Il ne devait regagner la Grande-Bretagne qu'en 1977 pour restauration complète. Devenu G-AERD, accidenté le 30 mai 1981 et remis en état de vol en mars 1983, il a finalement été cédé au National Museum of Australia, mais ne devrait plus voler.

On a tendance à penser que tous avion dont on perd la trace entre 1936 et 1939 a pris le chemin de l'Espagne. S'il est certain que Brian Allen Aviation Ltd a livré un certain nombre d'appareils aux Républicains Espagnols, le seul Gull pour lequel on ait une preuve formelle est le G-ADEP (c/n D.49). On retrouve en effet cet avion, affublé du code 30-99, dans l'inventaire de l'Ejercito del Aire à la fin des années 1940, son sort final n'étant pas connu.

Pour complet que cet inventaire puisse paraître, il dissimule quelques interrogations. Il est généralement admis que les appareils portant les c/n D.41 et D.43 furent bien construits comme D.2, donc à Yates, mais ils ne furent pas catalogués par Percival et probablement exportés directement. Ils n'ont pas été identifiés à ce jour. Le D.56 était un appareil spécialement aménagé avec un poste ouvert, biplace en tandem, réalisa à la demande du Maharaja de Jodpur. Immatriculé VT-AGV, il est généralement désigné *Open Gull*, la nomenclature de 1947 semblant avoir opté pour la désignation de P.7 Touring Gull. Enfin il n'existe aucun détail concernant les appareils portant les numéros de série D.61, D.62 et D.66. Mais si l'on tient compte du fait que les cellules D.20 à D.44 furent produites à Yate et que le dernier Gull Six construit fut le D.67, on arrive donc à une production totale théorique de 48 appareils.

Raids et records pour les Percival Gull : Au milieu des années 1930 le Gull devait se forger une jolie réputation d'avion de raid. Dès le 4 octobre 1933 Charles Kingsford Smith décollait de Lympe à bord du D.2 G-ACJV *Miss Southern Cross* (c/n D.39). Il se posait à Wyndham, sur la côte nord-ouest de l'Australie, le 11 octobre, abaissant à 7 jours, 4 heures et 44 minutes le record de durée entre la Grande-Bretagne et sa colonie. Parti le 12 octobre de Hayes, le trimoteur Avro Ten *Faith of Australia* mettra 11 heures de moins.

Le *Miss Southern Cross* fut ensuite immatriculé VH-CKS (les initiales de son propriétaire) le 8 décembre 1933. Le 14 juin 1934 P.G. Taylor, associé de Kingsford Smith, décolla de Sydney pour Wyndham, Koepang et Surabaya. Arrivé à Batavia le 18 juin, il y collectait les photographies du fameux tournoi de cricket opposant la Grande-Bretagne à l'Australie, arrivées le 21 sur le vol KLM, et repartait pour Sydney. Les photographies étaient publiées dans les journaux australiens le 25 juin. En août suivant Percival reliait Gravesend à Copenhague (1030 km) en quatre heures à la moyenne de 257,6 km/h, toujours avec un Gull Four.



Invendu, le Percival D.2 G-ACPA (c/n D.44) fut transféré de Yate à Gravesend pour y être transformé en D.3 Gull Six. Il devait s'écraser près d'Avignon le 2 janvier 1935, en route pour l'Abyssinie.

Le 17 juin 1935, décollant de Gravesend à 1h30 du matin à bord du Gull Six G-ADEP (c/n D.49), Edgar Percival il gagnait Oran, où il se posait à 8h40 (257 km/h de moyenne). Il en repartait à 11 heures après avoir négocié la vente d'un avion et se posait à Croydon à 18h20. Dans la soirée il déclarait à la radio : « Dans l'avenir les voyages dans la journée seront aussi courants qu'un déplacement à Margate ». Premier pilote britannique à effectuer dans la journée un aller-retour jusqu'en Afrique, il obtenait la Médaille d'Or Oswald Watt. Cet appareil, on l'a vu, finira sa carrière dans l'Ejercito del Aire, toujours en service à la fin des années 1940.

1935 fut le début d'une période faste pour Percival. Cinq Gull Six et deux Gull Four furent engagés dans la King's Cup, sans oublier le monospace Mew Gull. Si la compétition fut dominée par les Miles M.2 Hawk Major, Charles E. Gardner, sur le Gull Six G-ADFA (c/n D.50), s'attribua le Siddeley Trophy. Mais ce sont surtout une série de raids spectaculaires avec des appareils équipés de réservoirs supplémentaires dans la section centrale de voilure et, parfois, d'un réservoir de grande capacité installé dans la cabine à la place des passagers, qui allaient révéler les capacités des monoplans Percival.

Le 2 novembre 1935 Harry F. Broadbent et C.J. Melrose décollèrent tous deux à 7 heures du matin de Croydon afin d'améliorer le record Grande-Bretagne Australie. Broadbent, qui avait dû abandonner le 14 octobre précédent, son de Havilland D.H.80A Puss Moth ayant été victime d'un accident en Iraq, pilotait cette fois le Gull Six VH-UVA (c/n D.60). Il se posait à Darwin le 9 novembre, établissant un nouveau record sur la distance en 6 jours 21h 19 minutes. Melrose avait lui décollé à bord du Gull Four Mk.III VH-UVH (c/n D.57), mais abandonna sa tentative à l'arrivée à Singapour afin de participer aux recherches pour tenter de retrouver Charles Kingsford Smith, porté disparu entre Allahabad et Singapour à bord du Lockheed 8D Altair *Lady Southern Cross* alors qu'il tentait aussi d'établir un nouveau record entre la Grande-Bretagne et l'Australie. Le Gull Four de Melrose fut détruit, victime d'un atterrissage forcé à Goulburn, NSW, le 3 décembre 1935, tandis que le VH-UVA devait poursuivre sa carrière. Il permit à P.G. Taylor d'établir un record de vitesse Java-Sydney en solitaire en mai 1937. Il fut détruit sur accident en mai 1946.

Mais revenons à 1935. Le 11 novembre, ayant troqué un biplan de Havilland D.H.60M Gipsy Moth pour le Gull Six G-ADPR (c/n D.55), l'aviatrice néo-zélandaise Jean Batten décollait à 6h 30 de Lypne pour Casablanca, Villa Cisneros et Thiès, où elle eut la surprise de découvrir que le carburant prévu pour son raid avait été envoyé par erreur à Dakar. Ayant pu finalement ravitailler, elle reprit l'air de nuit en direction du Brésil. Abordant le continent sud-américain au Cap San Roque, elle se posait à Natal le 13 novembre après un vol sans escale de 13 h 15 minutes. Jean Batten établissait un nouveau record de la traversée et devenait la première femme à franchir seule l'Atlantique Sud. Avec un parcours Lypne-Natal en 2 jours 13 h 15 minutes, elle gagnait aussi 24 heures sur le précédent record, établi par Jim Mollison. Victime d'une fuite de carburant l'ayant obligé à se poser sur la plage d'Araruama, elle parvenait pourtant à redécoller pour rejoindre ensuite Rio, Buenos Aires et Montevideo.



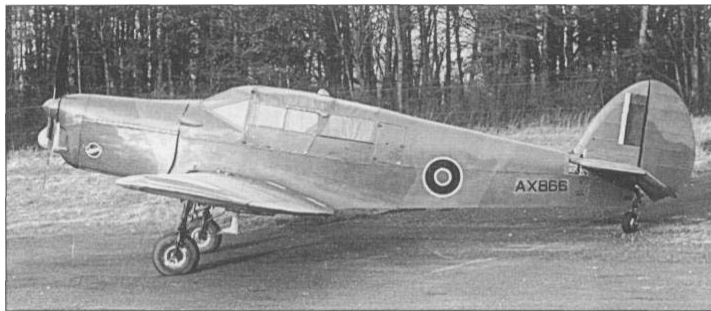
Propriété de Percival Aircraft, le Gull Six G-ADZO (c/n D.63) fut utilisé par Amy Mollison pour une tentative de record de vitesse entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud. Si la première tentative se termina par un train fauché à Colomb-Bechar, la seconde fut réussie, les temps aller et retour étant battus. H.L. Brook acheta ensuite l'avion pour tenter d'améliorer ces records début 1937, mais connu quelques déboires. Cet avion fut finalement passé au pilon courant 1938.

Le 3 avril 1936 c'était au tour d'Amy Mollison de décoller de Gravesend à bord du Gull Six G-ADZO (c/n D.63) pour une tentative de record entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud. Au décollage de Colomb-Béchar, en fin de journée, le monoplan bleu pâle roule dans du sable mou. Atterrisseur endommagé, Amy Mollison fit effectuer une réparation sommaire et regagna la Grande-Bretagne. Elle repartait le 4 mai sur le même appareil, longeant cette fois la côte ouest de l'Afrique, et se posait le 7 mai à 15h 31 au Cap, abaissant de 11 heures 9 minutes le précédent record sur le parcours. Redécollant le 10 mai 21h 19 et suivant une route plus conventionnelle, elle se posait à Croydon le 15 mai à 13h 36. En 12 jours la Britannique avait couvert 22 960 km et établi deux nouveaux records sur la distance : 3 jours 6 h 26 min à l'aller, 4 jours 16 heures 17 min au retour.

Si en 1936 le Vega Gull succéda aux Gull Four et Gull Six dans la King's Cup par le nombre de participants, Jean Batten allait faire encore parler d'elle avec son G-ADPR, baptisé entre-temps *Jean*. Le 5 octobre elle décollait en effet de Lypne à 4 h 10 en direction de l'Australie pour tenter de battre le record de Broadbent. Elle se posait à Darwin 5 jours 21h 3 minutes plus tard (nouveau record en solitaire, le précédent étant pulvérisé de plus de 24 heures), et poursuivait jusqu'à Sydney. Après un repos de deux jours et demi elle redécollait en direction de la Nouvelle Zélande et se posait à Auckland le 16 octobre après avoir abaissé à 8 h 30 le record de la traversée de la Mer de Timor (1 930 km) et à 11 jours 1 h 25 minutes le record en solo sur la liaison Grande-Bretagne-Nouvelle Zélande, après avoir couvert 22 900 km.

L'année 1937 débuta avec les tentatives de deux aviateurs britanniques, H.L. Brook et David Llewellyn, pour s'approprier les records détenus par Amy Mollison sur la liaison Londres-Le Cap. Brook décolla de Gravesend le 10 janvier à bord du même G-ADZO, mais abandonna le 12 en raison d'une météo défavorable. Llewellyn décolla de Croydon le 29 janvier à bord du Vega Gull *County of Monmouth* mais abandonna le lendemain, au dessus de l'Egypte, victime d'une panne d'huile. Brook repartit de Gravesend le 25 avril, toujours sur le même appareil, cassa sa roulette arrière au décollage de Juba et arriva au Cap au-delà du temps espéré. Il eut plus de chance sur le trajet retour, réalisé en 4 jours 18 minutes.

Enfin, après avoir passé un an dans son pays d'origine, Jean Batten prit la route du retour. Décollant de Sydney le 18 octobre à 21h 30, elle se posait à Lympne le 24 octobre à 15 h 45, soit 5 jours 18 h 15 minutes, nouveau record sur la distance. Durant la Seconde Guerre mondiale le G-ADPR fut réquisitionné par la RAF et semble avoir été utilisé comme avion de liaison avec le serial AX866.



Le Gull Six de Jean Batten, vu ici à RAF Kemble en 1945, fut utilisé comme avion de liaison par la RAF durant la Seconde Guerre mondiale avec le serial AX866. Il fut ensuite racheté par Percival Aircraft et continua à voler jusqu'en 1996.

Lorsque les courses aériennes reprirent en Grande Bretagne après la guerre les pilotes préférèrent utiliser les Vega Gull ou Proctor. Pourtant le G-ADPR de Jean Batten, racheté par Percival Aircraft et reconditionné, s'aligna au départ du Folkestone Aero Trophy, disputé le 31 août 1946, première course aérienne organisée après la fin des hostilités. Il était piloté par L.T. Carruthers, chef pilote chez Percival Aircraft depuis la fin 1940. Meilleur temps sur 21 engagés, dont cinq Proctor, il se classa cinquième au jeu des handicaps. Cet avion fut également engagé le 2 août 1952 dans la course du Daily Express, piloté cette fois par le fameux Group Captain Doug R.S. Bader, qui prit une bien modeste 36^e place sur 38 avions classés. Cet avion fut finalement vendu en 1995 à la Nouvelle Zélande mais ne devait plus voler qu'une fois, en 1936, pour commémorer l'exploit de Jean Batten en 1936. Durant ce vol le moteur montra des signes de faiblesse et le pilote préféra écourter la démonstration. Finalement cédé à l'Aéroport d'Auckland, il y est désormais exposé.

Les survivants : Si cinq Percival Gull ont survécu, aucun ne se trouve en Grande Bretagne et un seul est visible en Europe.

Sous-Secrétaire d'état à l'Air du Royaume Uni, Sir Phillip Sassoon fit l'acquisition d'un Gull Four (c/n G-ACGR) pour l'engager dans la King's Cup en 1933. Piloté par le F/O G.R.A Elsmie et portant le numéro de course '17', il passa sans problème les deux poules de barrage mais fut éliminé en demi-finale. Vendu le 8 mai 1934 à Sir John Kirwan, il fut victime d'une panne de moteur au dessus de la Belgique le 12 octobre 1934 et une tentative d'atterrissage de fortune s'acheva dans un bras de l'Escaut, près de Kerkhove. Sorti de la rivière pour être ramené en Grande-Bretagne, l'appareil fut radié le 7 décembre 1934, et retrouvé sans moteur dans une grange près de Nieuport en 1973. En 1975 l'épave a rejoint de Musée de l'Air de Bruxelles et a fait l'objet d'une longue et minutieuse restauration, achevée en 1992. C'est une des grandes attractions de la collection belge.

Si l'on excepte le *Jean*, suspendu, on l'a vu, dans l'aéroport international d'Auckland, il faut donc se rendre en Australie pour admirer un Percival Gull. Le Gull Four G-ACHA (c/n D.30) qui causa des soucis à Edgar Percival durant la King's Cup de 1933, fut vendu le mois suivant à Airwork Ltd, remotorisé avec un Gipsy Major et exporté en Australie. Devenu VH-UTP le 9 août 1935, il passa entre diverses mains et appartenait à Rein Air Taxis quand il se retourna à l'atterrissage à Bourke le 19 mai 1956. Radié le 30 juin suivant, il fut stocké dans des conditions précaires à Bargo, dans la banlieue de Sydney, jusqu'à ce qu'il y soit découvert par un pilote de Singapore Airlines en 1979. Entièrement restauré par Mothcair Aviation, il vole à nouveau depuis le 21 octobre 1999.

Importé en Australie en 1939 et exploité jusqu'en 1948 par Connellan Airways, à Alice Springs, le Gull Six VH-ACM (c/n D.46) fut vendu l'année suivante à un pilote privé comme VH-CCM. Entièrement restauré en 2001, il vole régulièrement à Wangaratta et participe à de nombreux meetings. Enfin en novembre 1986 le National Museum de Canberra a acheté le dernier Gull Six se trouvant en Grande-Bretagne, le G-AERD (c/n D.65, ex HB-OFU).



Vendu à un aéro-club Suisse, ce Gull Six (c/n D.65) devait résider à Genève-Cointrin jusqu'en 1977. Vu ici peu après son retour en Grande-Bretagne et avant restauration, il a finalement été revendu en Australie en 1986. Il faut donc aller au National Museum de Canberra pour l'admirer (Photo B.Roffee)



