

Septembre 1943 :



LA LIBÉRATION DE LA CORSE

Le Lt Georges Valentin en patrouille au-dessus de la Corse dans son Spitfire codé V. Cet as du GC 2/7 remporte sa 10^e victoire confirmée le 30 septembre. Contrairement à ce qui est régulièrement écrit ici ou là, selon quoi son avion serait le Mk.IX EP 813 vu ses six pipes d'échappement, il s'agit bien d'un Mk.V comme le prouvent son aile mais aussi sa casserole d'hélice et son capot-moteur « courts ». Les pipes multiples sont installées sur beaucoup de Mk.V à partir de 1943, car elles font gagner à l'appareil 11 km/h en vitesse de pointe... (USAF)

Par Guy Julien (profils de Thierry Dekker et Pierre-André Tilley)

À la fin de l'été 1943 et pour chacun des belligérants, quoique pour des raisons différentes, l'Île de Beauté représente une ultime étape. Du côté allemand, ce dernier bastion détenu en Méditerranée occidentale n'a d'autre valeur que celle de tremplin devant faciliter un repli définitif vers le continent. Pour les Italiens, la Corse est la scène où se joue le dernier acte d'une aventure tragique dans laquelle Mussolini a définitivement poussé le pays le 10 juin 1940. En ce qui concerne l'armée française, la reconquête de ce département est un pas de géant vers la libération de la métropole que nos aviateurs aperçoivent, presque à portée de main, chaque fois qu'ils décollent. Pour les partisans enfin, les combats de septembre constituent le point d'orgue d'une brève mais intense période de résistance...

LES ALLEMANDS CONFRONTÉS À LA VOLTE-FACE ITALIENNE

Après l'invasion de la zone libre qui répond aux débarquements alliés en Afrique du Nord, la Corse est occupée par l'armée italienne puis à compter de juin 1943 également par la Wehrmacht. Ce sont en définitive près de 100 000 soldats qui vivent alors aux dépens des 220 000 insulaires. Rapidement la résistance, jusque-là limitée à des tâches de renseignement, s'organise en maquis et se lance dans la lutte armée, aidée par les Alliés. Ces mouvements clandestins sont suffisamment structurés pour déclencher le 9 septembre 1943 une insurrection

C'est le journaliste et résistant communiste Maurice Choury qui lance l'insurrection du 9 septembre 1943 à Ajaccio : « À 10h, nous entrons à Ajaccio au milieu des acclamations. Des drapeaux surgissent de chaque portail. Le cortège se transforme en une irrésistible marée humaine ». (DR)





Rescapé du sabordage de la flotte à Toulon en novembre 1942, le sous-marin *Casabianca* assure depuis lors le transport d'armes et de munitions aux résistants corses. On le voit ici de retour au port après une sortie en Méditerranée, le 23 juin 1944.
(National Archives)

générale, dès l'annonce de la capitulation italienne. Au même moment le maréchal Albert Kesselring prend la décision d'évacuer la Sardaigne dont la position est rendue intenable par le retournement d'alliance ; cependant il faut que la Wehrmacht puisse être repliée dans un premier temps en Corse avant de s'embarquer vers l'Italie du Nord.

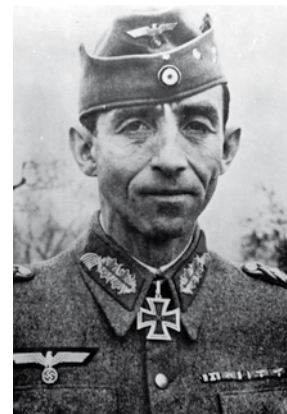
Il importe donc pour les Allemands de tenir, sinon la totalité de l'île, tout au moins un axe Sud-Nord ouvert et de disposer d'un port et d'aérodromes sur lesquels appuyer les opérations d'évacuation. Dans ce calcul tactique, Bastia s'impose comme une solution logique. Grand militaire mais également bon diplomate, Kesselring obtient des Italiens présents sur l'île l'arrêt des combats qu'ils livrent à leur ancien allié de façon sporadique. Au préalable, il lance sur l'île d'Elbe rien moins qu'un assaut parachutiste afin de neutraliser la garnison italienne et sécuriser ses arrières. Dans la foulée et contre la promesse qu'aucune action de guerre ne sera entreprise contre eux, il parvient à obtenir de ses interlocuteurs (principalement le *Generalo* Giovanni Magli, commandant du VIII^e corps d'armée) les mains libres à Bastia et dans sa région, en même temps que l'ouverture d'un « corridor humanitaire ». L'enjeu est le rapatriement de la 90. *Panzer Grenadier-Division* du *Generalleutnant* Carl-Hans Lungershausen, à peine reconstituée après les très durs combats de Tunisie et celle, plus symbolique, de la *SS-Sturmbrigade* « Reichsführer-SS » du *SS-Obersturmbannführer* Karl Gesel, la garde personnelle de Heinrich Himmler.

Le *Generalleutnant* Fridolin von Senger und Etterlin, commandant des troupes allemandes en Sardaigne et en Corse, doit donc faire passer sur le continent et dans les meilleurs délais près de 15 000 hommes, 100 chars ainsi que 500 véhicules. Sachant que les 80 000 soldats italiens demeureront l'arme au pied, les Allemands sont tout à fait de taille à sécuriser

leurs lignes de communication et les infrastructures qui leur sont nécessaires, d'autant que les maquis ne sont pas en mesure d'agir seuls et qu'il faut attendre le 12 septembre pour voir des troupes régulières commencer à débarquer au compte-gouttes, au gré des rotations entreprises par le sous-marin français *Casabianca*. Les Alliés n'ont en effet pas prévu d'intervenir immédiatement, bien qu'ils disposent d'un plan d'action nommé opération « Firebrand » qui leur permet en principe de le faire. De mauvaise grâce, ils laissent le général Henri Giraud agir avec les seuls moyens dont l'armée française dispose.

Confronté à une logistique et à des armements qui n'ont guère évolués depuis 1940, Senger va pouvoir s'atteler à sa tâche sans vraiment d'appréhension autre que celle que le ciel lui tombe sur la tête... Car bien que disposant sur place d'une quarantaine de FW 190 et de Bf 109 des II./Sch.G. 2 et du III./JG 77, ainsi que des quatre Bf 109 G-4 et G-6 de l'escadrille de reconnaissance tactique 4(H)/12, il ne se fait aucune illusion sur sa capacité à garantir – même localement – le maintien de la supériorité aérienne sur une longue période. Ces craintes sont d'autant plus fondées que dès le 17 septembre, des chasseurs ennemis viennent se poser à Ajaccio pour participer activement à l'opération « Vésuve » (nom de code donné par les Alliés à la reconquête) dont ils constituent la principale composante aérienne. Deux escadrons de Spitfire, relégués jusqu'alors aux missions de surveillance côtière au sein du *Bône Fighter Command*, vont donc prendre l'offensive. Il s'agit des No 326 et 327 *Squadron*, connus dans l'Armée de l'Air comme les GC 2/7 et 1/3.

Au matin du 17 septembre, après un *briefing* sommaire, treize chasseurs (huit du 1/3 et cinq du 2/7) décollent d'Afrique du Nord. Bien qu'ayant leurs réservoirs pleins, les pilotes sont inquiets car il s'agit pour eux d'un vol sans retour. La Corse qu'ils doivent gagner coûte que coûte se situe en effet bien au-delà



Le général von Senger und Etterlin (1881-1963), grand artisan du repli des troupes allemandes de Sardaigne en Italie continentale via... la Corse.
(DR)

La une du journal *Le Patriote* du vendredi 10 septembre 1943, lendemain de l'insurrection générale en Corse.
(DR)



Le Gal Henri Giraud, co-président du CFLN (Comité français de la libération nationale) avec le Gal de Gaulle, est le commandant en chef des forces françaises au moment de la libération de la Corse.
(DR)

Le Dr. Ernst Kupfer,

Par Christophe Cony, avec la participation de Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker)

Alors que nombre de magazines actuels passent leur temps à réécrire des biographies du célèbre pilote de Ju 87 Hans-Ulrich Rudel, une autre grande figure des Stuka demeure continuellement dans l'ombre : celle d'Ernst Kupfer.



DE LA CAVALERIE AUX STUKA

Né à Cobourg (en Bavière) le 2 juillet 1907, le jeune Ernst, fils d'un agent d'assurances, se voit contraint au début des années vingt de quitter son lycée pour travailler dans une banque ; vraisemblablement en raison de la misère qui règne alors dans le Reich vaincu. Le jeune homme se retrouve très vite sans emploi mais il a la chance de pouvoir retourner à l'école pour parachever ses études et décrocher son *Abitur* [1] en 1925. La situation financière de l'Allemagne s'améliorant, Kupfer s'inscrit même en 1926 à la faculté de Droit de l'université réputée d'Heidelberg où il obtient son diplôme deux ans plus tard. Cependant, et probablement toujours par manque de moyens, il s'engage le 1^{er} octobre 1928 dans la petite armée de la république de Weimar. Il devient simple soldat au 5^e escadron du 17. *Bayerischer Reiter Regiment*, une unité de cavalerie de tradition surnommée « Bamberger Reiter » car ayant adopté comme insigne la célèbre statue médiévale de chevalier qui décore l'église de Bamberg.

Le soldat Kupfer semble avoir bénéficié d'un grand charisme fait d'allant et d'obstination. Très apprécié par ses supérieurs et ses subordonnés, il est nommé *Leutnant* en 1933 puis *Oberleutnant* le 1^{er} décembre 1934. Cela en dépit de sa modeste origine, alors qu'il évolue pourtant dans un milieu où presque tous les officiers sont nobles (*Junkers*). Son parrain de promotion écrira d'ailleurs : « Kupfer était une personnalité étonnamment dynamique avec beaucoup d'élan, d'esprit et d'humour. Il accomplissait son service avec compétence

et passion. Sa joie de vivre et son caractère de boute-en-train assuraient l'ambiance lors des fêtes de l'escadron ».

En 1933, la Reichswehr est devenue la Wehrmacht. À cette époque, Kupfer est attiré – comme la plupart des officiers célibataires de son unité ! – par une jeune fille de Dresde qui vient se poser chaque semaine en avion sur le terrain de manœuvres de Bamberg. Le Cobourgeois est autant fasciné par le charme de la donzelle que par son avion... « Beau gosse » ayant un certain succès auprès de la gent féminine, Kupfer « emporte le morceau » et épouse son aviatrice en 1935. Il profite vraisemblablement de l'aisance de sa belle-famille pour quitter l'armée début 1936, retourner à l'université et y décrocher le 4 mars 1937 son titre de docteur en Droit ; d'où le fameux « Dr. » perpétuellement accolé à son nom dans une Allemagne où les respectables titres universitaires font toujours autorité. Kupfer travaille un temps dans l'entreprise de son beau-père, tout en s'intéressant désormais

très sérieusement à l'aviation. Cependant, pour devenir « Herr Doktor », Ernst a bénéficié de l'appui bienveillant de ses officiers. Il a été mis en congé sans solde mais doit regagner son unité de cavalerie le 1^{er} octobre 1937. Ce qui ne lui déplaît probablement pas : obstiné mais pas brouillon, il attend son heure.

Le 30 septembre 1939, alors que la campagne de Pologne touche à sa fin, le *Rittmeister* (capitaine) Kupfer quitte le poste d'instructeur qu'il occupe depuis l'année précédente dans une école pour officiers : sa demande de mutation à la Luftwaffe vient de lui être accordée ! Désormais *Hauptmann*, il devient élève-pilote à l'*Aufklärungsschule* 3 de



[1] Équivalent du baccalauréat.

[2] Son unité va ainsi constituer la base du film « héroïque » de Carl Ritter « Stukas », les membres du I./St.G. 2 y jouant les figurants.

un as méconnu des Stuka



Junkers Ju 87 D-3 « T6+AA » du commandant de la *Stukageschwader 2* « Immelmann », le Major Dr. Ernst Kupfer, été 1943.

Jüterbog-Waldlager, dans le Brandebourg. Sa volonté ainsi que sa force de caractère lui font décrocher très vite son brevet. Le fait de retrouver un tel « fonceur » dans une école de reconnaissance peut paraître étonnant. Mais contrairement à bien des pilotes d'exception, comme par exemple Hans-Ulrich Rudel, la chasse n'est pas son premier choix. Sa grande taille (1,90 mètre) le gênerait pour entrer dans un Messerschmitt à l'habitacle étroit. Très vite cependant, il s'oriente vers une spécialité procurant davantage de sensations fortes : le bombardement en piqué ; d'autant que la vaste verrière du Stuka lui convient parfaitement... Au début du mois de juin 1940, Kupfer suit ainsi un écolage sur Ju 87 à la *Stukaschule 2* basée à Otrokowitz puis Wertheim. Il manque cependant de périr le 2 juillet 1940 – le jour même de son 33^e anniversaire – lorsque, lors d'un atterrissage en formation, il serre de trop près l'appareil voisin. Le souffle de l'hélice de ce dernier « brise » sa vitesse ; il ne peut maintenir sa machine en l'air et s'écrase. Tous les assistants sont ébahis de le voir sortir de l'épave avec seulement un nez cassé et un œil au beurre noir !

Son écolage terminé, Ernst est transféré le 31 août 1940 à l'*Ergänzungs-Stukagruppe* de Lippstadt ; il part le 7 septembre en France pour entrer dans son unité de front, le I./St.G. 2 alors basé à Saint-Malo. À cette époque, le Stuka a été retiré des opérations sur l'Angleterre depuis plus d'un mois et les équipages passent leur temps à s'entraîner ou à prendre part à des tournages [2]. Kupfer arrive avec le même grade que son *Kommandeur*, le Hptm Hubertus Hitschhold... ce qui est un peu gênant pour tout le monde. Mais la compétence du nouveau venu est telle qu'il prend dès la mi-octobre le commandement de la 3. *Staffel*. Les apparences sont sauvées ! Issu de la cavalerie, le tout neuf *Staffelkapitän* dé-

signera toujours sa *Staffel* (escadrille) comme son *Schwadron* (escadron) – ses pilotes étant non plus des *Flugzeugführer* mais bien des *Schwadroneure*.

Fin 1940, Ernst Kupfer arrive en France pour entrer au I./St.G. 2.





LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Les mécaniciens de pont s'apprêtent à libérer un F6F-3 pour un vol d'entraînement. L'appareil codé V-12 porte les cocardes cerclées de rouge, réglementaires de juin à août 1943 ; les orifices de sortie de ses mitrailleuses de 12,7 mm ont été protégés par des bandes de toile adhésive. (National Archives)

Deuxième partie, par Michel Ledet (plans et écorché de Iulian Robanescu)

DESCRIPTION TECHNIQUE SUCCINCTE

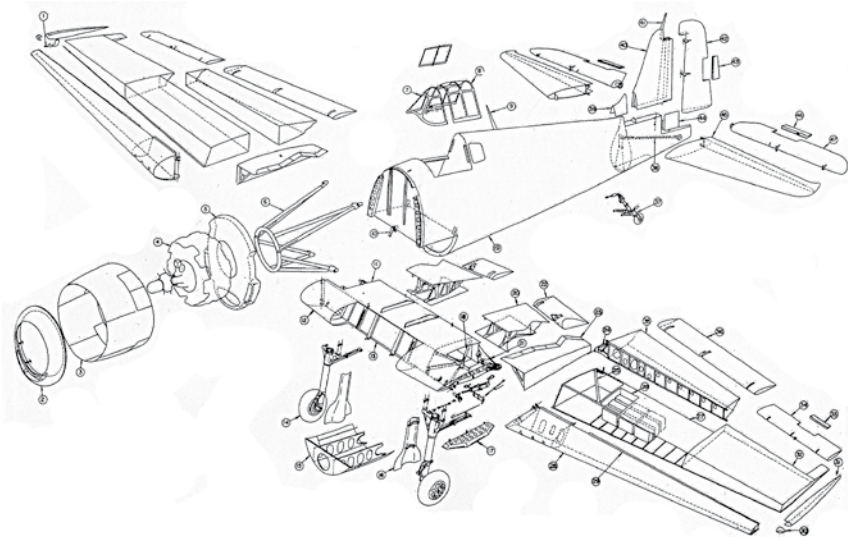
Le Grumman F6F Hellcat est un chasseur monoplane, monomoteur et monoplace embarqué à voilure médiane repliable. Il s'agit d'un appareil imposant, plus encore que le P-47 Thunderbolt de l'USAAF, pourtant déjà impressionnant.

La voilure

La voilure du Hellcat, de type cantilever, comprend trois parties : un panneau central placé sous le fuselage et deux parties latérales ou externes repliables ; elles pivotent vers le bas et viennent se positionner le long du fuselage.

La partie centrale se compose de deux longerons reliés entre eux par des nervures et raidisseurs, le tout à section en I. Le longeron avant, de construction renforcée, est incliné vers l'arrière de façon à permettre la rotation des panneaux externes lors du repliage. Les attaches des panneaux externes sont fixées à chaque extrémité de la partie supérieure du longeron ; lors du déploiement des panneaux, ceux-ci sont tenus en place par un système de verrouillage fixé aux extrémités du longeron arrière. L'ensemble de la partie centrale de voilure est recouvert de tôles en alliage d'aluminium, rivetées sur la structure (rivets à tête noyée). La structure de la partie centrale s'étend le long du fuselage sous la forme de deux panneaux ; sur leur face arrière sont fixées en deux points les parties les plus petites des volets.

Deux réservoirs sont logés dans la partie centrale de la voilure qui accueille également le train d'atterrissage et les crochets d'attache de catapulte. Afin



Éclaté des différents sous-ensembles du Hellcat.



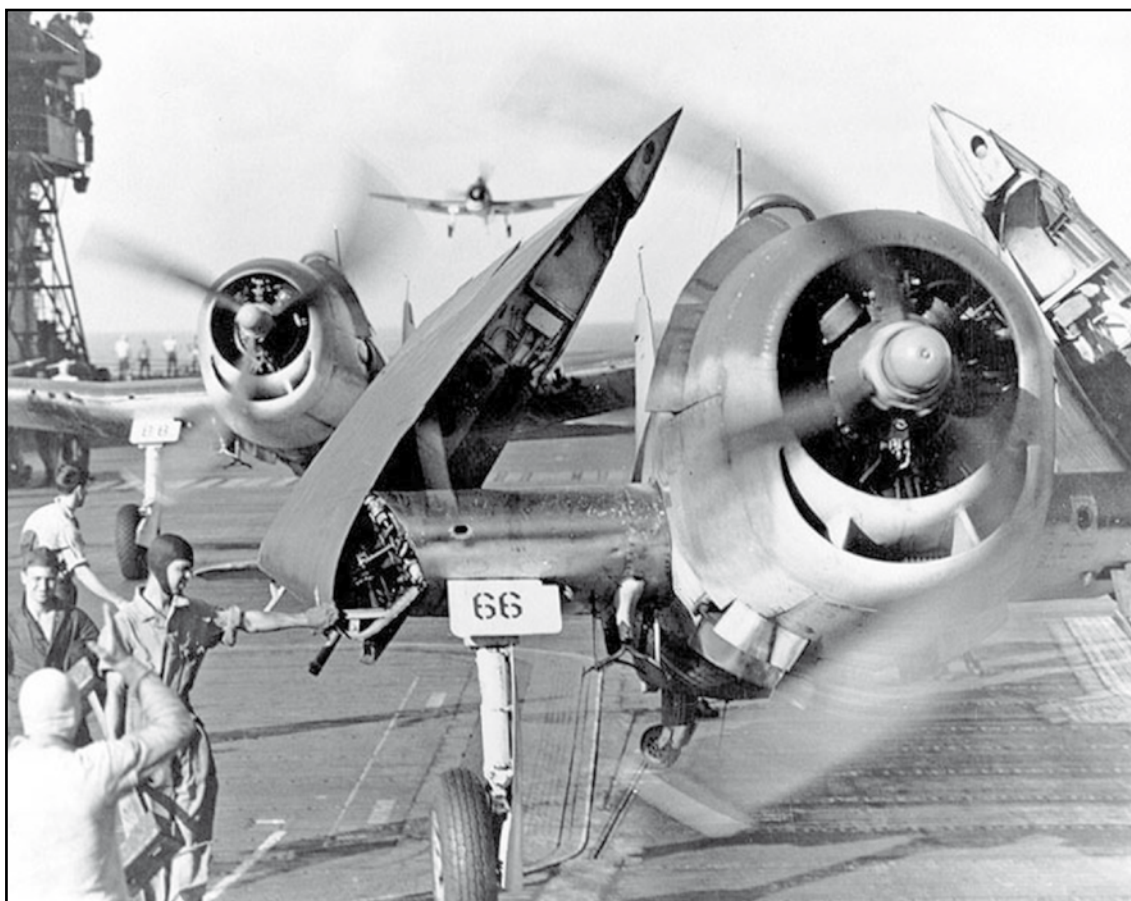
Pris sur les docks de la base navale de San Diego vers la mi-1943, ce cliché montre des marins en train de hisser un F6F-3 à bord d'un porte-avions. On voit bien que lorsque les ailes se replient, c'est leur surface supérieure qui vient « basculer » le long du fuselage.

(National Archives)

de protéger le revêtement, des bandes de trimate carborundum sont collées sur les tôles longeant le fuselage, servant de bandes de passage. Le joint avec les parties externes est réalisé à l'aide de bandes de néoprène.

Les parties des volets dépendant de la partie centrale, entièrement métalliques, comprennent un longeron central avec des parties de nervures formant le bord d'attaque et d'autres parties formant le bord

de fuite ; l'ensemble est recouvert de toile. À noter que les deux parties de volets ne sont pas reliées aux parties principales et qu'elles sont actionnées par un système hydraulique indépendant. Lorsque les volets sont en position relevée, des panneaux à mouvement automatique comblent l'espace entre les volets et la structure alaire. La partie centrale de voilure est fixée en quatre points au fuselage, via des attaches sur les longerons avant et arrière.



Sur cette photo montrant des Hellcat venant de se poser sur l'USS Enterprise, le système de repliage de la voilure est bien visible. Grumman utilise le même procédé sur tous ses appareils embarqués.



« CHINA BLITZERS »

LA SAGA DU 26th FIGHTER SQUADRON

Deuxième partie, par Steve Blake (traduction de Jean Barbaud et profils de Thierry Dekker)

Un duo de Warhawk du 26th FS : on reconnaît au second plan le premier P-40N (« 292 ») de Benjamin Ashmore.
(via Ashmore)

L'emblème personnel porté par la monture de « Ben » Ashmore : un bovin texan longhorn avec un drapeau nippon embroché sur une de ses cornes, sur fond de carte de l'État.

Les forces américaines, basées à Nanning, commençaient à être une sérieuse épine dans le pied des Japonais et le commandement à Hainan décida qu'il fallait frapper un grand coup en lançant à nouveau ses chasseurs à l'attaque de l'aérodrome. Le 5 avril 1944, en tout début d'après-midi, deux douzaines de Mitsubishi A6M « Zéro » des Sanya et Haiku Kokutai (deux groupes aériens baptisés du nom de leurs bases) s'envolèrent chargés de bombes, escortés par neuf autres « Zéro » du 354^e groupe. Ces deux unités de chasseurs-bombardiers étaient en fait dévolues à l'entraînement et, hormis une poignée d'instructeurs aguerris chargés de les encadrer, la plupart des pilotes n'avait encore jamais connu le feu du combat !

Le réseau d'alerte local ayant fonctionné à merveille, le chef des opérations put faire décoller la totalité des P-40 disponibles pour les positionner au-dessus du voile nuageux qui couvrait Nanning ; malheureusement, suite à une mission de la 26^e escadrille sur l'Indochine, ce même jour, il n'en restait que cinq sur place... Et l'un des chasseurs japonais ayant dû rebrousser chemin, ce sont 32 « Zéro » qui surgirent au-dessus de l'aérodrome. Les Curtiss pilotés par Marshall, Duncan, Brown, Mace et Putnam les attendaient, avec le double avantage de l'altitude et de la surprise. Dès que le contrôle au sol leur donna la position

des assaillants, les Américains piquèrent à travers la brume et Lyndon Marshall raconta le combat qui s'ensuivit :

« À notre sortie des nuages, ils étaient là ! Nous passâmes à travers leur formation, aussi surpris qu'ils devaient l'être eux-mêmes ! Puis ce fut une véritable mêlée. La vitesse que nous avions acquise pendant le piqué nous donnait un avantage certain, et je tirai immédiatement sur un chasseur que je venais d'ajuster dans mon viseur. Il prit feu puis explosa, alors que j'étais déjà en train d'en abattre un second. Ça a continué comme ça jusqu'à ce que je réalise qu'il me fallait reprendre de l'altitude. C'est à ce moment que trois 'Zéro' se lancèrent à ma poursuite, et je continuai mon ascension, en esquivant tant bien que mal leurs tirs.

Petit à petit, ma vitesse retombait, et mon P-40 finit par décrocher et passa sur le dos avant de partir en vrille. Lorsque je réussis à en sortir et que je redressai au ras de la cime des arbres, je constatai avec surprise qu'aucun appareil ennemi ne m'avait suivi : ils pensaient certainement m'avoir abattu ! »

On attribua au 1Lt Marshall quatre des victoires obtenues ce jour-là, et pour cette action, ainsi que pour l'esprit d'initiative dont il fit preuve à cette occasion, il reçut la seconde décoration la plus importante de



Les Lt Putnam, Marshall, Mace et Duncan exhibent une pièce de soie brodée offerte par la ville de Nanning, quelques jours après la féroce bataille aérienne qui s'y est déroulée.
(via Blake)

l'armée de l'Air des États-Unis : la *Distinguished Service Cross*. Marshall devenait aussi le deuxième et dernier « as » de la 26^e escadrille. Les quatre autres pilotes de P-40 obtinrent aussi des victoires : une pour « Lex » Duncan ainsi que pour « Pinky » Mace, et deux attribuées à « Put » Putnam. Quant au 1Lt « Sam » Brown, un des pilotes détachés temporairement de la 16^e escadrille, il succomba dans une collision en vol avec un des A6M « Zéro » qui lui valut une victoire assortie de la *Distinguished Flying Cross*, à titre posthume... Une fois n'est pas coutume, les pertes reconnues par les forces japonaises correspondaient exactement au total revendiqué par les Américains !



En mai, le capitaine Yantis remit le commandement de l'escadrille au Capt John K. Davis. Depuis fin avril, les « China Blitzers » avaient reçu leurs premiers North American P-51B et la première sortie opérationnelle eut lieu le 10 mai, quand une paire de Mustang décolla de Kunming pour une tentative d'interception. Pendant les semaines suivantes, la transition sur P-51 se poursuivit : les nouvelles montures étaient plus rapides et offraient un meilleur rayon d'action que leurs obsolètes P-40N Warhawk, mais elles possédaient seulement quatre mitrailleuses. Les 16^e et 25^e escadrilles allaient cependant continuer à voler sur le chasseur Curtiss jusqu'à la fin de l'année.



Le 27 mai, un nouveau détachement de la 26^e escadrille s'installa sur un terrain « secret » près de Liangshan, dans la province du Sichuan. Il allait opérer à partir de cette piste et à l'occasion depuis une autre située plus au Nord, à Sian. Ce petit groupe de quatre pilotes de la 16^e et de trois autres des « China Blitzers » était sous les ordres du Capt Solon C. Kelley II, et sa mission principale allait consister à interdire tout trafic ferroviaire entre Pékin et Hangkow. C'était là une des réponses des forces alliées au lancement par les Japonais de l'une des plus grandes offensives terrestres de ce conflit, l'Opération « Ichi-Go » (Numéro Un). Celle-ci consistait à sécuriser les voies ferrées reliant les villes occupées de Hangkow et Pékin, avant d'effectuer une poussée vers l'Ouest et le Sud en direction de l'Indochine, tout en se rendant maître des villes chinoises ainsi que des aérodromes de la 14th Air Force, au fur et à mesure de son avance. La supériorité aérienne serait un atout capital face à cette offensive massive, entraînant des pertes importantes, principalement dues à une DCA



« Ben » Ashmore pose sur l'aile de son second P-40N Anvil Chorus, le « 282 » dont le graphisme des lettres a évolué.
(via Ashmore)

Le 2Lt Samuel L. Brown, tué en percutant un « Zéro » le 5 avril 1944.
(via Ziniti)



Curtiss P-40N Warhawk « 282 » Anvil Chorus du 1Lt Benjamin Ashmore, 26th FS/51st FG, Kunming printemps 1944.
Son second Anvil Chorus arbore l'emblème de la vache longhorn ainsi qu'une spirale rouge sur les flasques jaunes des roues

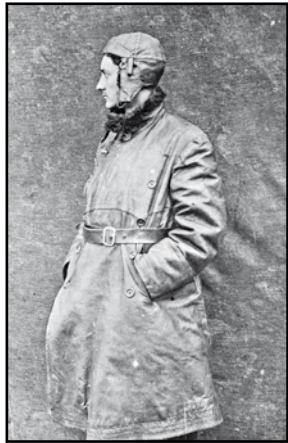
Le S/Lt Guynemer examinant le moteur Le Rhône 80 HP de son Nieuport XI N836 *Le Vieux Charles*.
(coll. BDIC)



« DOGFIGHTS » SUR LA MEUSE

Le détachement de la N 3 à Verdun, 25 février – 15 mai 1916

Seconde et dernière partie, par Marc Chassard (profils de l'auteur)



Georges Guynemer en tenue de vol, vers mars 1916.
(coll. BDIC)

Le pare-brise du N836, criblé d'impacts après le malheureux combat de l'as.
(DR)

Les nouveaux arrivants se lancent dans le « grand cirque » dès le lendemain 13 mars 1916. L'entrée en matière est rude et l'aviation allemande montre tout son mordant. Au cours de la deuxième ronde de la journée, Guynemer attaque à bout portant un LVG dont le mitrailleur riposte vigoureusement. Le Nieuport de l'as est criblé de balles et d'éclats de bois : on relèvera 22 impacts dans le pare-brise ! Georges est touché au visage et reçoit deux balles dans le bras gauche. Pilotant d'une main, il parvient à rejoindre le terrain de Brocourt-en-Argonne, où il est pris en charge par les médecins de l'ambulance 5/20. Indisponible pour plusieurs semaines, Guynemer doit quitter le front sans avoir remporté une seule victoire à Verdun... Il sera soigné à l'hôtel Astoria, à Paris, devenu hôpital bénévole de la Croix rouge japonaise.

Les 14 et 15 mars sont encore des journées d'intense activité. La lutte est acharnée pour la maîtrise du ciel. Charles Tricornot de Rose montre lui-même l'exemple en abattant probablement un appareil le 14. Du côté de la « 3 », Deullin, qui court toujours après son premier succès, se montre particulièrement actif. « Il y a du sport et on s'amuse

intensément, écrit-il. J'ai eu en 24 heures cinq combats à mon actif, dont un contre deux Fokker qui attaquaient une escadrille Voisin. Un des boches que j'ai salé de trente balles à moins de 40 mètres est dégingolé comme un caillou, mais s'est rattrapé 1500 m plus bas. Triste ! »

Le bouillant Albert voit ses efforts récompensés le 19 mars. Ce jour là, il engage le combat avec un LVG qui se défend avec une grande énergie. Deullin reçoit plusieurs balles dans son Nieuport. L'une d'elles traverse son serre-tête et passe au ras du cuir chevelu ! Le pilote français riposte en vidant tout le chargeur de sa Lewis sur son adversaire. L'appareil allemand cesse le feu, pique et disparaît. La victoire lui sera confirmée quelques jours plus tard. Ce même 19 mars, Brocard est moins heureux en rajoutant son nom à la liste des blessés. « Il a attaqué un Boche à 20 m, rapporte Deullin, et ils se sont criblés réciproquement.

Le capitaine a reçu une balle en retour dans la lèvre et qui lui a cassé trois dents. Ce n'est pas très grave, mais ça l'a abruti et il n'a pas pu voir ce qu'était devenu son Boche. » Le chef de la N 3, qui sera crédité d'une victoire probable, doit



ROMANO 82



UN VOLTIGEUR DANS LA GUERRE D'ESPAGNE

Par Philippe Ricco (profils de Pierre Tilley)

Romano 82 « ER-005 » de la 4^e escadrille du 3^e escadron de l'École de Chasse d'El Palmar, Andalousie octobre 1938.

SALADE ESPAGNOLE

Le premier client pour les Romano 82 fut l'Espagne républicaine, en pleine guerre civile. C'est pour cette raison que la reconstitution de l'histoire des Romano espagnols est particulièrement chaotique. Transactions secrètes, sociétés écran, livraisons non autorisés, divergences entre politiques officielle et officieuse, implication de trois pays (France, Espagne et Belgique), avions utilisés par des belligérants désorganisés et finalement vaincus, etc. Tout concours à faire disparaître les traces de ces avions...

La guerre civile espagnole fut déclenchée en juillet 1936, à la suite d'élections aux résultats contestés suivies d'un soulèvement militaire. Elle opposait les Nationalistes, un groupe de rebelles putschistes orienté à droite et à l'extrême-droite, menés par le général Francisco Franco, aux Républicains qui défendaient le gouvernement légalement établi de la II^e République. Cependant les Nationalistes, plutôt bien organisés, étaient soutenus par l'*Aviación del Tercio* (des volontaires fascistes italiens) ainsi que la Légion Condor, un détachement de l'armée illégalement reconstituée par le nouveau pouvoir nazi en

Allemagne. Ces derniers disposaient d'escadrilles de leurs nouvelles générations d'avions qui rééquipaient progressivement la Luftwaffe. De son côté, l'armée populaire des Républicains regroupait malgré elles diverses factions d'origine et d'obédience très éparées, parfois même contradictoires. Si la majorité provenait de gauche et d'extrême gauche, cela incluait tout aussi bien des anarchistes opposés à la vision autoritaire des Nationalistes. Quant au soutien des pays étrangers, la France et les Britanniques en tête, décidèrent de ne pas soutenir les communistes espagnols et de suivre une politique de non-ingérence. Ils mirent même officiellement en place un embargo pour s'assurer que l'interdiction de livraison d'armes serait respectée. Seule l'Union Soviétique apporta un réel soutien matériel, sous la forme de fourniture d'armes et d'avions, notamment les fameux Polikarpov I-15 et I-16, respectivement surnommés dans la péninsule ibérique *Mosca* (mouche) et *Rata* (rate, femelle du rat).

Cependant, diverses initiatives privées à la marge de la légalité s'organisèrent pour livrer malgré tout du matériel aux Républicains espagnols. En particulier, la Société Française de Transports Aériens (SFTA) fut créée le 28 septembre 1936 avec comme directeur Alfred Pilain. Son premier « achat » porta sur des Fokker ex-KLM ; par la suite elle fut dirigée par les frères Godillot et en fonction des sources on lui attribue l'achat pour l'Espagne d'entre 70 et 120 avions. La SFTA était une des entreprises fantômes créées afin que la République puisse acheter des avions hors du contrôle de la décision européenne de « non-intervention ».

C'est dans ce contexte qu'un vieil ami de la République espagnole, le Français André Desmoulin, de Lejeune Aviation, entra en contact avec Romano pour essayer de le convaincre de la fabrication secrète d'avions. Desmoulin servit d'intermédiaire entre le colonel Angel Pastor, du comité technique à Paris de l'ambassade républicaine en charge de l'achat d'avions, et Étienne Romano. Ce dernier accepta car c'était une affaire intéressante pour lui. Romano proposa trois modèles d'appareils : le R 92, le R 83 et le R 130 [1] ; il obtint en retour d'im-

[1] La série 80 était réservée pour les avions d'entraînement et la série 90 pour les chasseurs.

Parmi les trois familles d'avions proposées par Étienne Romano aux Républicains espagnols, figurait le projet de chasseur biplan à train rentrant Romano 130 dont on voit ici une maquette.

(toutes les photos : coll. Ph. Ricco, sauf autre mention)

