

Guerre en Ukraine :



Par Christophe Cony

Un Soukhoï Su-30SM « Flanker-C » du 120^e GvIAP au roulage à Lattaquié (Syrie) début octobre 2015. C'est au sein de ce régiment de chasse qu'Ilya Sizov effectue alors ses premières missions de combat.
(toutes les photos : Ministère de la Défense russe, sauf autre mention)

Ilya Sizov, un nouvel as de l'aviation ?

Le conflit déclenché en Ukraine par la Russie, le 24 février 2022, a vu le retour en force d'un phénomène que les nations occidentales n'avaient plus connu sur une telle échelle depuis quarante ans et la guerre des Malouines en 1982 : le combat aérien. Qui dit combat aérien, dit victoires et pertes et dans cet exercice l'aviation russe surclasse largement son adversaire, principalement en raison de sa supériorité technique... Les cinq premiers mois du conflit ont semble-t-il placé un pilote largement en tête du palmarès de la chasse russe : le lieutenant-colonel Ilya Sizov, qui serait devenu avec onze victoires aériennes homologuées le dernier en date des as de l'aviation.

LA CHASSE, UNE AFFAIRE DE FAMILLE CHEZ LES SIZOV...

Ilya Andreevitch Sizov est né le 17 août 1985 dans une famille d'aviateurs militaires, puisque son père est pilote de Su-27 et que son frère aîné deviendra pilote de MiG-31... Son destin est donc tout tracé. Sa

ville natale de Kinechma, située sur les bords de la Volga dans la région d'Ivanovo, est à un peu moins de 300 kilomètres au nord-est de Moscou ; il y est scolarisé à l'école n° 1. En 1992, la famille Sizov se rapproche de la Finlande en s'installant sur les rives du lac Onega à Petrozavodsk, la capitale de la république de Carélie. Ilya et son frère poursuivent leurs études au lycée n° 45 où son caractère de leader naturel s'affirme. Suivant la voie familiale, le jeune homme décide d'entrer comme cadet à l'Institut d'aviation militaire de Krasnodar [1] comme il l'a raconté lors d'une interview en août 2016 : *Mon enfance s'est passée dans des garnisons militaires. Enfant, je regardais les avions. Je suis entré à l'école d'aviation de Krasnodar en 2002 et j'ai obtenu mon diplôme en 2007. C'était difficile d'y entrer, il y avait beaucoup de concurrence. Je me suis préparé, j'ai même suivi des cours particuliers en physique et en mathématiques, j'ai fait du sport.*

Son premier vol comme pilote a lieu comme le veut le cursus russe au cours de sa troisième année de formation, sur un biplace d'entraînement à réaction Aero L-39 Albatros depuis l'aérodrome de Maïkop. *Les sensations sont indescriptibles, on en tremble ! Une véritable euphorie... Nous avons des traditions obligatoires – après le premier vol en solo d'un pi-*



[1] Devenu en 2004 l'École supérieure de pilotage militaire de Krasnodar « Anatoli Konstantinovitch Serov ».

Le Cne Sizov répond à l'interview d'un média russe devant son Su-30SM « 04 noir » après sa victoire à Aviadarts-2016. (DR)



Le Cne Sizov (à gauche) devant un Su-30SM au cours de son détachement en Syrie à la fin de l'été 2015.

[2] Une tradition qui a également cours dans l'aviation ukrainienne...
[3] « Fulcrum » selon le code OTAN.

lote, ses camarades le soulèvent, le font basculer pieds en l'air puis appuient doucement ses fesses contre la prise d'air de l'avion [2]. Je pense que c'est pour souhaiter sincèrement au pilote nouvellement formé une carrière faite d'atterrissages en douceur... Sorti de Krasnodar avec son brevet de pilote militaire et un diplôme d'ingénieur en poche, le lieutenant Sizov entame en 2007 sa carrière de chasseur sur Mikoyan-Gourevitch MiG-29 [3] au sein du 120^e GvIAP, le 120^e régiment d'aviation de chasse de la Garde qui stationne sur la base de Doman en Transbaïkalie. En 2013, son unité est rééquipée avec des biplaces multirôles Soukhoï Su-30SM « 4++ » pouvant opérer aussi bien comme chasseurs que comme bombardiers, ce qui rend l'entraînement plus complexe malgré leurs qualités.



Ilya Sizov expliquant une manœuvre en 2016. Il compte déjà près de mille heures de vol. (DR)



Le Su-30SM RF-83685 « 04 noir » du 120^e GvIAP lors du concours militaire Aviadarts-2016 en Crimée. Sur la gauche, la dérive du Su-35S RF-95475 « 29 rouge » du 23^e IAP dont le pilote sera battu par Sizov sur son biplace !

Le monoplace Soukhoï Su-35S « Flanker-E » RF-93651 « 10 rouge » du 23^e IAP fait escale en Sibérie sur l'aéroport Tolmatchevo de Novosibirsk.



[4] Le Cne Youri Balachov et le Lt A. Karpov.

En septembre 2015, Sizov fait partie du détachement du 120^e GvIAP envoyé par le gouvernement russe en Syrie afin d'y soutenir le régime de son allié Bachar el-Assad qui fait face à une guerre civile depuis quatre ans. Stationnés sur l'aéroport de Khmeimim, à Lattaquié, les quatre Su-30SM du régiment assurent pendant plusieurs mois l'escorte des

bombardiers et avions d'assaut Su-34, Su-24 et Su-25 du contingent russe ; en l'absence d'opposition aérienne, ils participent aussi à l'attaque au sol des forces de l'État islamique à l'aide de bombes classiques de 250 et 500 kg.

Du 28 mai au 5 juin 2016, le capitaine Ilya Sizov participe avec comme navigateur le lieutenant Sergueï Houseïnov au concours militaire *Aviadarts-2016* qui se tient sur la base de Belbek en Crimée et voit les meilleurs aviateurs russes se confronter les uns aux autres dans chacune de leurs spécialités (chasse, assaut, bombardement). Les deux hommes se classent premiers dans la catégorie « chasse », ex aequo avec un autre équipage du 120^e GvIAP [4] et devant plusieurs pilotes de monoplaces Su-35S, le « nec plus ultra » de la chasse russe ! Interrogé par un média russe, l'officier loue les qualités de son appareil mais il met aussi en avant son implication personnelle : *L'aviation est une grande partie de ma vie, peut-être même toute ma vie. Nos femmes ont vraiment une patience énorme, car elles endurent des détachements réguliers. Nous sommes constamment absents. Bon, que faire... Ma femme y est déjà habituée. J'ai deux fils. S'ils veulent voler, je ne les dissuaderai pas.*



Le Su-35S « 06 rouge » du 23^e IAP se pose à Baranovitchi le 26 janvier 2022. C'est de cette base située en Biélorussie que le régiment opérera jusqu'au début du mois d'avril, durant la première phase de l'attaque russe en Ukraine.



Le colonel commandant le 23^e IAP est accueilli par les autorités militaires biélorusses à son arrivée à Baranovitchi. Derrière lui, second en partant de la gauche, son adjoint le Lt-Col Ilya Sizov.



Le MiG-29MU1 « 07 blanc » de la 40^e BrTA lors de l'exercice conjoint «Clear Sky 2018», mené à Starokostiantyniv par les aviations ukrainiennes, américaine, polonaise et roumaine en octobre 2018. (USAF)

En récompense de son succès, Sizov est affecté avec le grade de *Major* (commandant) à une unité prestigieuse : le 23^e IAP. Ce régiment honoré du nom de « Tallinn » stationne sur la base aérienne de Djongui, près de Komsomolsk-sur-l'Amour dans le kraï de Khabarovsk. Dépendant du District militaire Est, il a été le premier à toucher des Soukhoï Su-35S deux ans plus tôt. En raison de l'augmentation croissante des tensions entre la Russie et l'Ukraine, le 23^e IAP quitte à la fin du mois de janvier 2022 l'Extrême-Orient pour se redéployer sur la base aérienne biélorusse de Baranovitchi, près de Minsk [5]. L'unité y participe du 10 au 20 février à l'exercice *Détermination alliée-2022* qui constitue une ultime répétition à l'invasion de l'Ukraine, finalement lancée le 24 de ce mois sous la dénomination officielle d'« opération militaire spéciale ».

Les forces aérospatiales russes auraient rassemblé près de cent vingt chasseurs modernes Su-35S, Su-30SM et MiG-31BM, un nombre jugé suffisant pour obtenir le contrôle de l'espace aérien ukrainien qui n'est défendu tout au plus que par quatre-vingt chasseurs MiG-29 et Su-27 considérés comme démodés. Opérant par paires et guidés par des quadriréac-

teurs d'alerte aérienne avancée Beriev A-50U, les Su-35S de Baranovitchi ont pour mission d'abattre les appareils de chasse ou d'assaut qui tenteront de s'opposer à l'attaque de l'aéroport de Gostomel [6], au nord-ouest de la capitale ukrainienne. Leur secteur d'opération s'étend jusqu'à 200 kilomètres de la frontière biélorusse ; il va de Jitomir, à l'ouest, à Bila Tserkva, au sud, en passant bien entendu par Kiev. Armés de huit missiles antiaériens R-73 et R-77-1, les Soukhoï emportent également deux missiles antiradars Kh-31PM pour détruire les missiles sol-air (SAM) ukrainiens.

[5] Parmi les 24 Su-35S du 23^e IAP déployés à Baranovitchi ont pu être identifiés les appareils codés 01, 05, 06, 08, 10, 11, 12 et 14 (en rouge), 16, 17 et 20 (en bleu), 26, 27, 28, 31 et 35 (en rouge). [6] Hostomel en ukrainien.

LA PREMIÈRE PHASE DES COMBATS EN UKRAINE

Le lieutenant-colonel Ilya Sizov, à présent commandant-adjoint du 23^e IAP, participe aux opérations dans le secteur de Kiev mais c'est son camarade le *Major* Viktor Doudine (voir encadré) qui est le premier à s'illustrer, dès le premier jour de l'invasion, en revendiquant un « Su-27 » qui s'apprêtait à frapper les troupes russes. Celui-ci pourrait être un Soukhoï de la 39^e BrTA descendu près de Khmelniński (*Major*



Le Maj Doudine répondant à une interview de la télévision russe devant un Su-35S du 23^e IAP. (DR)



LES SOUKHOÏ SU-25 UKRAINIENS AU COMBAT

Première partie, par Christophe Cony

Le Su-25UBM1K « 63 bleu » en vol au-dessus de Mykolaïv en janvier 2018. Construit en 1991, cet avion qui n'a « que » 31 ans d'âge est un des plus récents Su-25 ukrainiens. Il a été livré par la Russie en 1993 en échange d'un des biplaces Su-25UTG catapultables dont l'Ukraine n'avait pas l'usage. (toutes les photos : Ministère de la Défense Ukrainien, sauf autre mention)

Depuis sa mise en service au début des années quatre-vingt, l'avion d'assaut blindé Soukhoï Su-25 « Gratch » (corbeau [1]), mieux connu en Occident sous son code OTAN de « Frogfoot » (grenouille), s'est fait connaître sur les théâtres de nombreux conflits à travers la planète : Afghanistan, guerre Iran-Irak, guerre du Golfe, Tchétchénie, guerre Éthiopie-Érythrée, Ossétie du Sud, Tchad, Donbass, Syrie, Haut-Karabagh... Des Su-25 de l'aviation ivoirienne ont même bombardé des troupes françaises à Bouaké en novembre 2004, faisant plusieurs victimes parmi les troupes de l'opération « Licorne » et entraînant en représailles la destruction de l'aviation locale par l'armée française. Depuis février 2022, les Su-25 font à nouveau parler d'eux dans le cadre de la guerre menée par la Russie en Ukraine, avec cette particularité que le « Gratch » est utilisé par chacune des deux nations belligérantes. Nous nous intéresserons dans cet article aux Su-25 de la 299^e brigade d'aviation tactique, reconnue comme la meilleure unité de l'armée de l'air ukrainienne et dont la résistance héroïque depuis le début de l'attaque russe a été saluée par tous les médias occidentaux.



[1] Plus exactement freux, l'une des quatre espèces européennes de corbeau.

Le Su-25 « 01 bleu » de la 299^e ChAvBr pris sur l'aéroport de Kiev-Hostomel en juin 2006. Il porte le premier type de camouflage développé en Ukraine, à bords brisés combinant deux tons de vert et du brun moutarde. Mis au standard M1 en 2010 et recodé « 44 bleu » six ans plus tard, il est toujours opérationnel en septembre 2022.



Le Su-25UB « 65 bleu » au parking en août 2009 devant un chasseur MiG-29. Ce biplace porte un camouflage vert aux motifs bruns en forme de trèfle bien visibles. (Wikipedia Commons)

LES ORIGINES DE LA 299^e BRTA

Lorsque l'Union Soviétique s'est auto-dissoute le 26 décembre 1991, l'Ukraine – anciennement « fer de lance » de l'URSS dans le flanc européen de l'OTAN – s'est retrouvée à la tête d'un arsenal militaire colossal, aussi bien en qualité qu'en quantité. Lorsqu'elle est officiellement créée le 17 mars 1992, l'armée de l'air ukrainienne compte 2800 avions dont près de 1700 de combat, ce qui fait d'elle la quatrième aviation militaire au monde après celles des États-Unis, de la Russie et de la Chine !

Son aviation d'assaut se compose de quatre-vingt-quinze Soukhoï Su-25 dont soixante-quinze sont opérationnels. Il s'agit de trente-huit monoplaces Su-25 et trois biplaces d'entraînement Su-25UB servant jusqu'alors avec le 299^e régiment d'aviation d'assaut embarqué de la Marine soviétique (299^e KChAP) basé à Novofedorivka, près de Saki en Crimée ; mais aussi de vingt-huit Su-25 et six Su-25UB qui opèrent au sein du 452^e régiment d'aviation d'assaut indépendant de la Force aérienne soviétique (452^e OChAP), stationné à Tchortkiv –

Tchertkov en russe – dans l'ouest de l'Ukraine. Les machines du 299^e KChAP, sur Su-25 depuis 1990, sont des cellules déjà anciennes puisqu'elles datent des années 1983-1984, ayant été transmises par le 90^e OChAP qui vient d'être dissous à Artsyz (près d'Odessa) ; beaucoup de ses Su-25 sont d'ailleurs des vétérans d'Afghanistan. Celles du 452^e OChAP sont plus récentes puisque ce régiment a reçu des appareils neuf à sa création en 1987.

Les appareils non opérationnels sont cinq biplaces d'entraînement catapultables Su-25UTG alors testés par le 100^e régiment d'aviation de chasse embarqué (100^e KIAP) à Novofedorivka, dix Su-25 de début de série stockés sur la 4070^e base aéronautique de réserve (BRS) à Ovroutch dans le nord de l'Ukraine ainsi que quatre Su-25 en révision à la 316^e usine de réparation aéronautique (ARZ) d'Eupatoria, en Crimée ; le dernier avion sert de cellule d'instruction.

Les années suivantes, marquées par la mise en place d'une force aérienne ukrainienne aux effectifs largement réduits, entraînent plusieurs réorganisations. En novembre 1992, le 299^e KChAP prend en charge les



Un pilote ukrainien pose en 2013 devant un Su-25 qui emporte sa charge utile maximum, soit quatre tonnes, sous les dix pylônes d'ailes. Celle-ci se décompose de la façon suivante, de l'extérieur vers l'intérieur : un missile air-air à courte portée R-60, deux bombes à fragmentation OFAB-100-120 de 100 kg, un conteneur UB-32 pour roquettes S-5 de 55 mm, un conteneur B-8M1 pour roquettes S-8 de 80 mm et un conteneur SPPU-22 pour canon à tube double GCh-23 de 23 mm tirant en oblique. Au sol sont visibles de part et d'autre un réservoir supplémentaire PTB-800 de 800 litres, un conteneur à sous-munitions KMGU-2, un conteneur B-13L pour roquettes de 122 mm et une bombe FAB-500 ChL/ChN retardée par parachute. Au milieu, le canon bitube Griazev-Chipounov GCh-30-2 avec une rangée de roquettes S-8 de chaque côté et 250 obus de 30 mm au premier plan.



Trois Su-25 de la 299^e BrTA dégageant devant l'objectif du photographe au-dessus de la région de Mykolaïv en septembre 2103.

vingt-cinq Su-25UTG mais l'année suivante il en reverse deux, ainsi que deux monoplaces Su-25, au Centre d'essai scientifique aéronautique d'état (DANVTs) de Kirovske en Crimée. En 1993 toujours, le Su-25UTG « 61 bleu » endommagé est ferrailé et le 299^e KChAP – redésigné 299^e OChAP en avril 1994 – échange avec la Russie ses deux derniers biplaces catapultables, les « 63 rouge » et « 64 bleu », pour des Su-25UB standards. Les vieux Su-25 stockés à Ovroutch sont eux aussi ferrailés. En septembre 2003, les deux régiments sont rebaptisés 299^e et 452^e brigades d'aviation d'assaut (ChAvBr). Mais en novembre de l'année suivante, la 452^e ChAvBr est dissoute et tous les Su-25 opérationnels sont transférés à la 299^e ChAvBr qui devient la seule formation de l'armée de l'air ukrainienne à opérer sur Su-25. La 299^e brigade s'établit en mai 2005 sur la base de Koulbakino, à l'ouest de Mykolaïv (Nikolaïev) près des côtes de la Mer Noire. Les avions indisponibles sont stockés à Tchortkiv puis à Ivano-Frankivsk.

L'unité ne prend sa désignation actuelle de 299^e brigade d'aviation tactique – 299^e BrTA – qu'en no-

vembre 2007, héritant à cette occasion d'une vingtaine de biplaces d'entraînement Aero L-39 Albatros. L'année suivante, en raison du mauvais état de beaucoup de cellules, la 299^e BrTA n'aligne plus que vingt-trois Soukhoï (dix-huit Su-25 et cinq Su-25UB) ainsi que treize Aero L-39, tous portant des codes de couleur bleue. Les effectifs de la brigade vont après cela régulièrement baisser bien qu'une seconde usine de réparation aéronautique, la ZDARZ « MiGremont » de Zaporojjié (ex 713^e ARZ), soit devenue en 1997 la principale structure d'entretien des machines de types Su-17/22, Su-25, Su-27 et MiG-25. Deux monoplaces Su-25 sont détruits sur accident jusqu'en mars 1998. Un troisième, le Su-25 « 34 rouge » (n/s 25508110123) du 299^e OChAP, s'écrase le 3 avril 2002 lors d'un vol d'essai après révision à la ZDARZ « MiGremont » suite à une faute de pilotage au ras du sol. Son pilote, le colonel Youri G. Goudine, est tué.

Une dizaine de monoplaces arrivés à bout de potentiel sont aussi placés en exposition après avoir été réformés. Il s'agit des Su-25 codés :

Le Su-25 « 105 rouge » exposé au musée aéronautique de Kiev-Jouliany. Simple et rustique, ce type d'appareil blindé est la version moderne du célèbre Il-2 « Chtourmovik » de la Seconde Guerre mondiale. (Wikipedia Commons)



L'autre Su-25 exposé en bordure de l'aéroport de Kiev-Jouliany est le « 41 blanc ». (Wikipedia Commons)

-« 01 bleu » (n/s 25508101037) et « 20 rouge » (n/s 25508110221) présentés au musée technique de l'aviation de Lougansk, aujourd'hui en RPL annexée au sein de la Russie ;
-« 02 bleu » (n/s 25508101017) au musée de l'aviation de l'époque soviétique à Vinnitsa ;
-« 02 bleu » (n/s inconnu) à l'école des mécaniciens de Mykolaïv ;
-« 03 bleu » (n/s 25508105015) à l'Université de l'Armée de l'Air de Kharkiv ;
-« 27 bleu » (n/s 25508101060) à l'école des mécaniciens de Vassylkiv, au sud de Kiev ;
-« 41 surligné de blanc » (n/s 25508107057) et « 105 rouge » (n/s 25508101024) au musée de l'aviation d'État « Oleg Antonov » de Kiev-Jouliany qui stocke également le « 35 blanc » (n/s 25508101065) ;
-et enfin d'un appareil non codé et au numéro de série inconnu dans l'ancienne école militaire Souvorov de Boïarka, au sud-ouest de Kiev.

Au début des années 2000, l'économie du pays étant en pleine déconfiture – le PIB s'est effondré de 60% entre 1989 et 1999 –, l'Ukraine doit se résoudre à vendre une partie de sa flotte. La première transaction consiste cependant, en 2001, à acquérir trois monoplaces et un biplace auprès de la Biélorussie afin de les revendre pour huit millions de dollars à la Macédoine du Nord où ces appareils deviennent le Su-25UB « 120 » (n/s 38220113522) ainsi que les Su-25 « 121 », « 122 » et « 123 » (n/s 25508109015, 25508110188 et 25508107039). Le

DANVTs s'étant séparé de ses quatre « Gratch », le « 43 jaune » – un des deux Su-25UTG restants – est vendu en 2007 à la Chine tandis que la même année deux Su-25UB (n/s 38220110091 et 38220110101), puis en 2009 deux Su-25 (n/s 25508103001 et 25508104017), sont livrés à la Guinée Équatoriale qui leur attribue les codes « 026 » à « 029 ».

De 2008 à 2010, quatre Su-25 (n/s 25508105012, 25508105016, 25508105009 et 25508105011) et deux Su-25UB (n/s 38220113611 et 38220115075) sont vendus au Tchad où ils deviennent respectivement les Su-25 TT-QAI, TT-QAL, TT-QAN et TT-QAO ainsi que les Su-25UB TT-QAH et TT-QAM. En 2011, le dernier biplace à crosse d'appontage et ailes repliables Su-25UTG (n/s 3820128670, ex « 42 jaune ») est vendu aux États-Unis. Il est suivi en 2012 par deux Su-25 (n/s 25508104018 et 25508104025), qui sont immatriculés FG-505 et FG-506 en République Démocratique du Congo où ils remplacent deux des monoplaces Su-25K acquis en 1999-2000 par la RDC auprès de la Géorgie et qui avaient été détruits en décembre 2006 et juin 2007. En 2013, le Niger achète deux Su-25 portant les numéros de série 25508105037 et 25508106025. Les dernières ventes sont encore faites au Tchad qui se procure la même année quatre Su-25 supplémentaires, les n/s 25508104007 immatriculé TT-QAR (ex « 20 bleu »), 25508103008 TT-QAS, 25508103003 TT-QAT et 25508104001 TT-QAU.



Le Su-25 n/s 25508105012 photographié à Ndjamena fait partie de la vingtaine de Soukhoï vendus par l'Ukraine à l'étranger au début des années 2000, en l'occurrence au Tchad où il a reçu en 2008 l'immatriculation TT-QAI. (DR)



Le Dragon Rapide de la Fundación Infante de Orleáns. (FIO)

Les De Havilland Dragon Rapide et l'exil républicain espagnol

Par Carlos Lázaro Ávila

La collection aéronautique de la Fundación Infante de Orleáns à Cuatro Vientos (Madrid) possède un exemplaire du De Havilland DH.89 Dragon Rapide. Ce bimoteur commercial britannique est connu pour avoir transporté le général Francisco Franco des îles Canaries jusqu'au Protectorat espagnol au Maroc le 19 juillet 1936, permettant ainsi à Franco de lever l'Armée d'Afrique et de lancer le putsch militaire qui a conduit à la guerre civile. Il est moins connu que la veille, le chef de l'Aeronáutica Militar [1], le général Miguel Núñez del Prado y Susbuelas, s'était rendu en DH.89

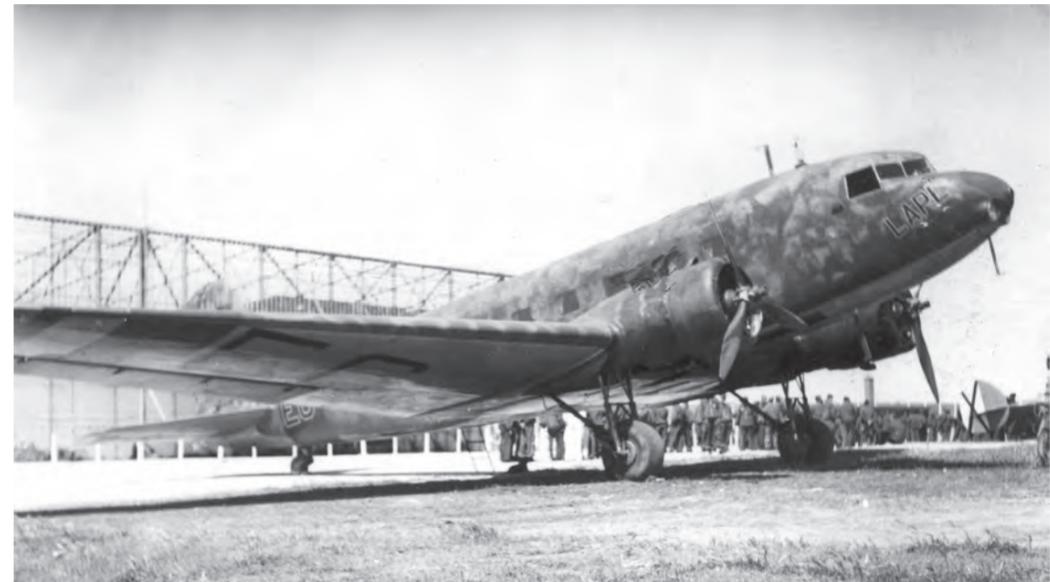


Dolores Ibárruri Gómez, dite la Pasionaria, à Barcelone en septembre 1938. (DR)

à Saragosse pour exiger personnellement la loyauté du général Miguel Cabanellas Ferrer envers le gouvernement républicain, ce qui s'est soldé par l'arrestation puis l'exécution de Núñez del Prado et de tout son entourage... Le 20 juillet, un autre DH.89 à amené les commandants Juan Aboal Aboal et Ismael Warleta de la Quintana à Paris pour y demander des armes afin de réprimer le soulèvement militaire, en vertu du pacte d'assistance militaire conclu avant-guerre entre l'Espagne et la France. Mais les Dragon Rapide ont également permis, à la fin de la guerre, de transporter vers l'exil d'importantes personnalités républicaines. La plus célèbre fut une dirigeante du Parti Communiste Espagnol (PCE) : Dolores Ibárruri Gómez, dite la Pasionaria, qui ne rentra dans son pays que 38 ans plus tard [2].

LES PREMIERS DRAGONS QUITTENT L'ESPAGNE

Début mars 1939, la Seconde République espagnole est ébranlée par les rumeurs de coup d'état militaire du colonel Segismundo Casado López et par la pression militaire de l'armée franquiste. De nombreux membres du camp républicain, craignant des



Un Douglas DC-2 des LAPE. (toutes les photos : AHEA, sauf autre mention)

représailles de la part des vainqueurs imminents, cherchent un moyen de quitter le pays. Le 4 mars, la ville de Carthagène (en Murcie), dont le port abrite la flotte républicaine qui doit emmener la population voulant fuir l'Espagne, se révolte. Le soulèvement est réprimé mais le véritable déclencheur des vols aériens vers l'Afrique du Nord est le coup d'État de Casado, dans la nuit du 5 au 6 mars.

Bien que depuis janvier 1939, quelques avions se soient déjà envolés depuis les aérodromes de Murcie (un Potez 54, un Vultee V-1, un Tiger Moth, un Airspeed Envoy et deux Polikarpov I-15), c'est à partir du 25 mars que vont avoir lieu des départs massifs d'avions militaires républicains, qu'il s'agisse d'escadrilles au complet comme les Polikarpov RZ de la 1^{re} Escuadrilla et les Polikarpov R-5 de l'Unidad de Defensa de Costas ou bien d'appareils isolés comme des Vultee V-1 ou des Toupolev SB. Les équipages de ces avions refuseront d'accepter le message de bienveillance émis par le gouvernement de Burgos et n'obéiront pas non plus aux ordres émis par le Conseil de Défense Nationale récemment créé par Casado de remettre leurs avions, une clause convenue lors des négociations entre les casadistes et les franquistes à Burgos.

Dès que le coup d'État de Casado est connu, le Comité Central du PCE organise le départ de ses prin-

cipaux dirigeants et désigne en même temps ceux qui vont rester et résister dans le pays. En ce sens, l'Escuela de Polimotores (École de multimoteurs) de Totana, en Murcie, devient le centre névralgique de la fourniture de petits avions de transport, principalement du modèle Dragon Rapide, pouvant accueillir six à huit passagers et disposant d'une autonomie suffisante pour atteindre l'Afrique du Nord. Le fait que l'école de Totana soit dirigée par le commandant communiste Crescencio Ramos Pérez est un élément de confiance pour certains membres du gouvernement et du PCE lui-même. Afin de faciliter son départ du pays, tout le cercle politico-militaire entourant le chef du gouvernement Juan Negrín López a quitté la propriété El Poblet située à Petrer (nom de code *Position Yuste*), près d'Alicante, pour la discrète ville d'Elda proche de l'aérodrome de Monóvar. De là, aux premières heures du 6 mars, Negrín et son conseil des ministres, le général José Miaja Menant (général en chef des forces aériennes de la République), Ignacio Hidalgo de Cisneros y López de Montenegro ainsi que d'éminents politiciens et militaires républicains partent pour Toulouse à bord de deux Douglas DC-2 appartenant à la compagnie LAPE (*Líneas Aéreas Postales de España*) tandis que le reste des dirigeants politiques et militaires républicains attend sur l'aérodrome d'Alicante son départ pour l'exil en Afrique du Nord.



Un De Havilland DH.89 de l'Aeronáutica Militar. (AHEA)



L'A6M2b n/s 3372 « V-172 » en cours de restauration dans un hangar de Liuchow (Chine) à l'été 1942. L'aviateur américain devant la cocarde de fuselage était le Colonel Nathan F. Twining qui devait commander la 20th Air Force trois ans plus tard. (USAF)

Comment les Américains neutralisèrent le redoutable Mitsubishi A6M Zéro

Deuxième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

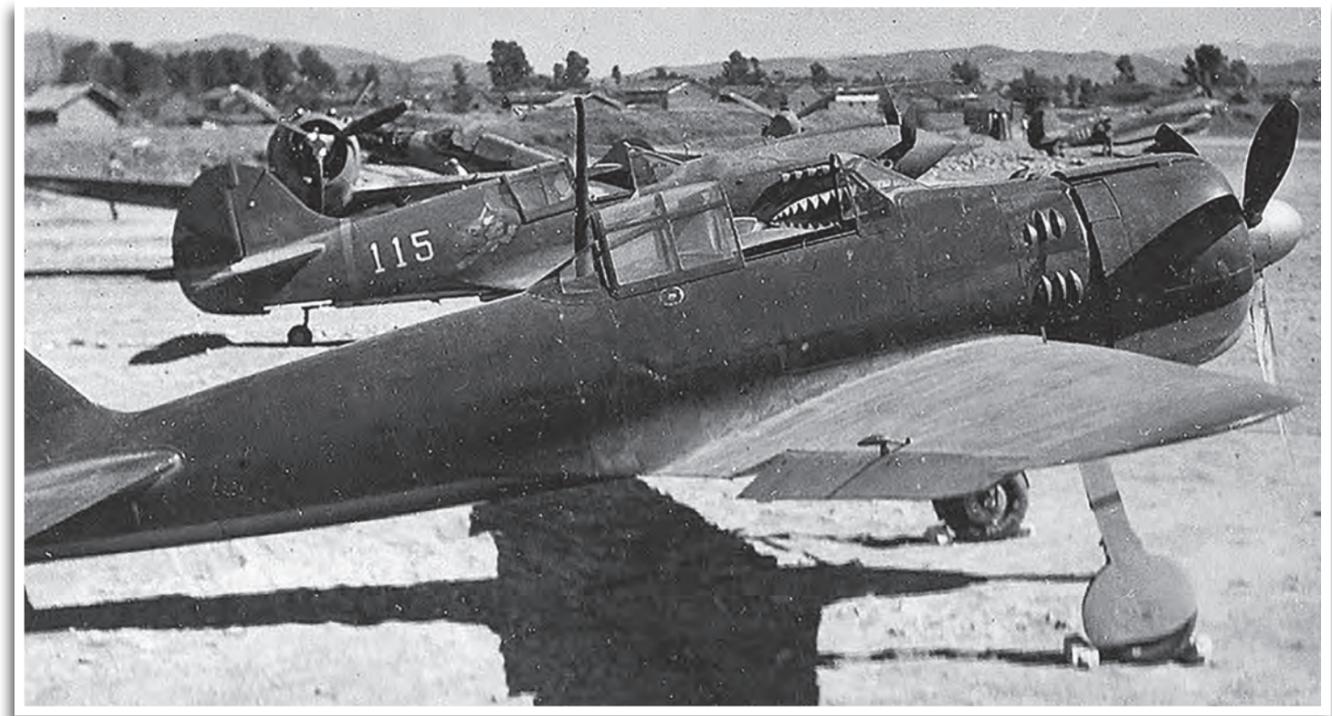
LE ZÉRO CHINOIS

Il convient de préciser que le Zéro du PM Koga avec lequel furent réalisés les tests ci-avant énumérés ne fut pas le premier à tomber aux mains des Alliés. Le 26 novembre 1941, alors que les Japonais en étaient au stade des préparatifs, deux A6M2b du Kōkūtai de

Tainan perdirent leur cap dans le brouillard à l'occasion d'un déplacement de Formose à Saïgon. À bout de carburant, ils durent se poser, train rentré, sur une plage du sud de la Chine. Les deux appareils codés « V-172 » et « V-174 » étaient respectivement pilotés par le PM Shimezō Inoue et le Mt Takaaki Shimotaka. Ils appartenaient au détachement du



L'épave du « V-172 » du Kōkūtai de Tainan posé sur une plage près de Teitsan (Qian Shan), sur la côte sud de la péninsule de Leichou, le 26 novembre 1941. Bien que piloté ce jour-là par le PM Inoue, c'était l'avion habituel du Lt Inano. (coll. Lansdale)



Kōkūtai de Tainan (composé de quatorze A6M2b, quatre A5M4 et trois C5M2) qui, avec celui du 3^e Kōkūtai (treize A6M2b, cinq A5M4 et trois C5M2), allait donner naissance au Dai-22 Kōkū-Sentai Shireibu Fuzoku Sentoki-tai, l'unité de chasse rattachée à l'état-major de la 22^e Flottille aérienne.

Il fallut plusieurs mois pour transporter en secret les deux appareils jusqu'à la base chinoise de Liuchow. Tous deux étant sérieusement endommagés, leurs pièces servirent à en reconstituer un seul, le n/s 3372 « V-172 » d'Inoue auquel les Alliés attribuèrent le code P-5016. Mais les travaux de remise en état étaient toujours en cours en août 1942, quand l'avion du PM Koga arriva à San Diego.

Dans la mesure où des pièces avaient été perdues durant le transport, les techniciens chinois et leurs conseillers américains durent faire preuve d'imagination pour livrer un Zéro en état de vol à la fin de l'année. Dès lors, le « V-172 » alias P-5016 fut testé dans le ciel de Chine par cinq pilotes, le « Zero Club » [11] présidé par le « patron » du 23rd Fighter Group Bruce K. Holloway, qui devait terminer le

conflit avec 13 victoires à son actif et commander par la suite le Strategic Air Command de la nouvelle US Air Force. En date du 6 février 1943, ce dernier rédigea un rapport confidentiel destiné à l'état-major de la China Air Task Force, dans lequel il était dit : *Tous les tests ont été effectués à Kunming, en Chine, et les performances comparatives avec le Curtiss P-40K-1 [12] et le Republic P-43A-1 ont été complétées. Dans la mesure où l'altitude de l'aérodrome de Kunming est d'environ 5000 pieds, l'altitude minimale à laquelle les tests de performance ont été réalisés était de 10 000 pieds.*

Il convient de préciser que l'hélice du Zéro n'a jamais pu être correctement réglée pour permettre le régime maximal autorisé. En dépit de ce handicap, l'évaluation a donné les résultats suivants :

Le Zéro maintient un taux de montée plus élevé que le P-40K à toutes les altitudes supérieures à 10 000 pieds. Cependant, tout porte à croire qu'en-dessous de 5000 pieds, le P-40 monterait plus vite.

Le P-43 maintient un taux de montée plus élevé que le Zéro à toute altitude supérieure à 12 500



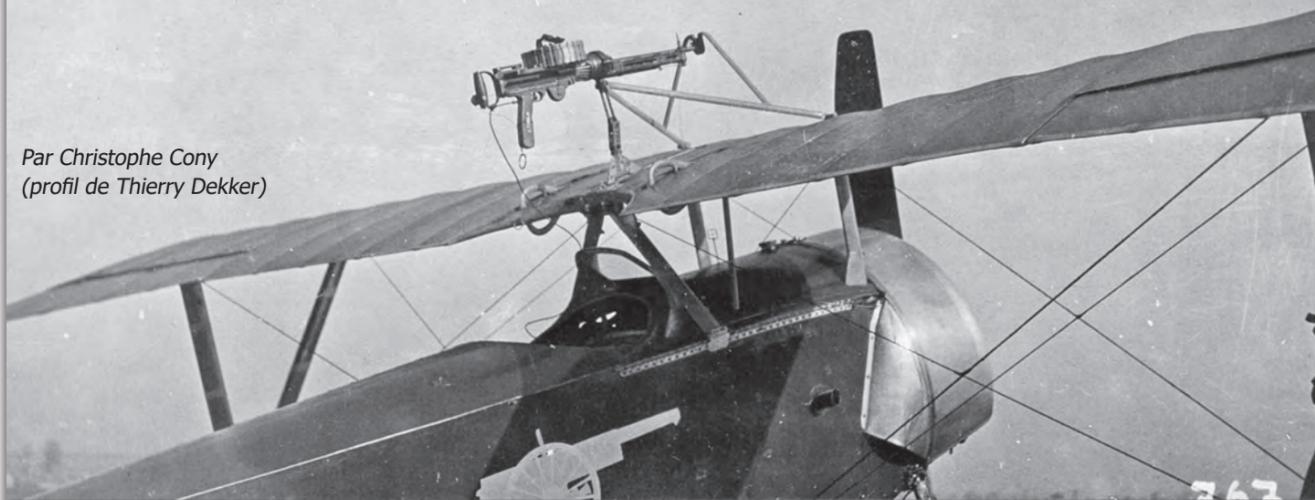
Sur cette page : l'ex « V-172 » du Kōkūtai de Tainan restauré aux couleurs américaines et recodé P-5016 est vu ici début février 1943 à Kunming, base du 23rd FG, aux côtés du P-40K « 115 » du 76th FS auquel il fut comparé. En arrière-plan est visible le nez d'un des P-43A-1 que le Group utilisait pour ses missions de reconnaissance en raison de leurs bonnes performances à haute altitude. (USAF)

[11] Le club du Zéro.

[12] Le P-40K était la dernière version du Warhawk, arrivée en Chine depuis peu et qui n'avait encore jamais combattu. Jusque-là, tous les P-40 engagés en Chine étaient des modèles plus lents B, C et E. Le Zero fut donc comparé au plus récent des Curtiss Warhawk.

« Au son du canon » : Les débuts de l'escadrille N 75

Par Christophe Cony
(profil de Thierry Dekker)



Ce Nieuport XI camouflé de la N 75 porte sur les flancs l'insigne au canon peint dans des tons clairs ; il a été photographié à Lunéville par le Lt de Preissac, officier d'état-major de la 175^e brigade d'infanterie territoriale.
(coll. Christophe Cony)

SUR LE FRONT DE LORRAINE

C'est le 13 juillet 1916 qu'est officiellement créée à Lyon-Bron l'escadrille de chasse N 75 sous la direction du capitaine Henri de Montfort, un ancien pilote de la N 69. Le rassemblement du personnel au sol et des véhicules roulants prenant du temps, il faut attendre les 11 et 12 août pour que la N 75 gagne son terrain opérationnel de Lunéville, une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Nancy, où l'unité est chargée d'opérer pour le compte de la VIII^e Armée. Le personnel volant arrive entre le 16 et le 27 août aux commandes de douze appareils de divers types, des monoplaces Nieuport XI, XVI, XVII et XXI pour la chasse mais aussi des biplaces Nieuport XII pour les

reconnaitances, les missions photographiques et le réglage des tirs de l'artillerie. Les avions arborent sur le fuselage l'insigne qui s'est imposé comme une évidence aux yeux de Montfort : sa formation porte le n° 75, elle aura donc comme emblème l'orgueil de l'armée française, le fameux canon de 75 !

Fin août, l'escadrille dispose de neuf pilotes en plus de son commandant : le lieutenant Marcel Virolet, le sous-lieutenant Georges Homolle, les adjudants Omer Adam et Albert Joffroy, les sergents Marcel Charpentier, Joseph Odoul et Lucien Deneau, le maréchal des logis Adolphe Le Cour Grandmaison et le caporal Paul Gaudin. Elle compte aussi quatre observateurs, les sous-lieutenants Charles Ver-



Le célèbre canon de 75 français, ici exposé aux Invalides en mai 1915.
(coll. Christophe Cony)

[1] Son certificat d'origine de blessure, seulement établi le 7 novembre 1916, ne sera remis à l'escadrille que le 16 janvier 1917, d'où les dates erronées que donnaient jusqu'à présent toutes les sources disponibles...

nin, François Gaillard-Bournazel, Louis Hizaret et Georges Lapointe de même que trois mitrailleurs, les maréchaux des logis Benoît, Paul Ferrier et le brigadier Maurice Derobert. La plupart des pilotes sont inexpérimentés car fraîchement sortis d'école, sauf Adam et Lecour Grandmaison qui arrivent de la N 48 où le premier a déjà remporté une victoire homologuée, ainsi que Charpentier et Odoul qui proviennent de la N 68 où Odoul a obtenu une victoire probable avec Vernin comme mitrailleur.

port XXI N1690 qui vient de lui être affecté avec le code « 5 », capote à 10h00 lors d'un atterrissage brusque ; son avion est en partie brisé mais lui-même ne souffre que de contusions multiples [1]. Les effectifs du personnel volant sont complétés à la mi-septembre par les arrivées de deux pilotes, le capitaine René Itier et le lieutenant Pierre Azire, d'un observateur, le lieutenant Jean de la Grange qui provient directement du 17^e régiment de dragons et d'un mitrailleur, le soldat André Rey.

Les débuts de la N 75 sont mouvementés. Dès le 17 août, le sous-lieutenant Homolle, en essayant au Groupe des divisions d'entraînement (GDE) le Nieu-

port XXI N1706, La première perte au combat intervient le 23 septembre quand le maréchal des logis Le Cour Grandmaison, aux commandes du Nieuport XXI N1706,

Le MdL Le Cour Grandmaison dans l'habitacle d'un Nieuport XVII bi-mitrailleuse en cours d'entretien ; le moteur est décapoté et le pare-brise n'est pas encore fixé entre les montants de cabane. Désireux d'obtenir à tout prix sa première victoire, il se jettera sur son adversaire le 23 septembre 1916, ce qui lui coûtera la vie.
(coll. Christophe Cony)



Affecté le 17 août 1916 à la N 75, le Lt Marcel Virolet rejoint la N 392 en Italie le 23 octobre suivant.
(coll. Christophe Cony)



Le Nieuport XXI N1690 « 5 » du S/Lt Homolle accidenté au GDE le 17 août 1916, et non pas en 1917 comme l'indique la légende manuscrite... Le canon est peint dans des tons sombres sur cet appareil recouvert d'un enduit métallisé.
(DR)





Un Nieuport XVI de la N 75 à Lunéville vers octobre ou novembre 1916. L'appareil n'a pas encore reçu d'insigne sur le fuselage.
(coll. Christophe Cony)

[2] Il sera reconnu « mort pour la France » le 10 septembre 1920.

tombe dans les lignes allemandes entre Coincourt et Xures, au nord de la forêt de Parroy, « après rencontre avec un avion allemand ». Si certains postes de guet indiquent qu'après « un combat très dur », il est tombé de 3500 m, « les ailes de son appareil se retournant dans sa chute », d'autres croient l'avoir vu se poser... Le pilote est d'abord porté disparu car on espère qu'il a été capturé, mais des renseignements fournis en novembre 1916 par la Croix-Rouge allemande signaleront qu'il a été mortellement blessé au-dessus de Moncourt, 28 km au nord-est de Lunéville [2]. En fait, Le Cour Grandmaison a percuté volontairement le chasseur Fokker D du *Leutnant der Reserve* Albert Siemann de la FFA 67, tué au cours de l'abordage. Cette victoire acquise au prix de sa vie lui vaudra d'être cité à l'ordre de l'armée dans le Journal Officiel du 20 mars 1917 : « maréchal des logis pilote à une escadrille : admirable d'entraîné et

d'audace. Au cours d'une chasse le 23 septembre 1916, a piqué sur un avion ennemi, l'a abordé et entraîné dans sa chute. »

Le front de Lorraine étant calme, la fin de l'année se passe sans autre incident pour les Nieuport au canon de 75. Du 11 au 15 octobre, trois pilotes (lieutenant Violet, adjudant Adam et sergent Odoul) partent en « mission spéciale » à Luxeuil-les-Bains avec un mitrailleur, le soldat Rey et cinq mécaniciens, les soldats Georges Four, Paul Gacon, Louis Gazagnon, Remaury et Octave Surlier. Le 20 octobre, le remplaçant de Le Cour Grandmaison arrive en la personne du brigadier pilote Alfred Ducastel mais trois jours plus tard, le lieutenant Violet quitte l'escadrille pour rejoindre la N 392 sur le front italien. Le 25 octobre, le sergent Odoul passe adjudant et le brigadier Derobert (un mitrailleur) maréchal des

Les mécaniciens de la N 75 devant le Nieuport XVII bi-mitrailleuse du Sgt Hérisson vers février 1917. Clin d'œil du pilote, un petit hérisson est peint à l'avant droit du capot-moteur... (famille Hérisson via Philippe Guillermin)



logis ; le 16 décembre, ce sera au tour du sergent Charpentier d'être nommé adjudant. L'escadrille incorpore deux mitrailleurs en novembre, le soldat Chambon et le sergent Georges Dalbiez qui ne reste que peu de temps puisqu'il est dirigé le 15 décembre vers l'école de tir aérien de Cazaux, comme le maréchal des logis Ferrier un mois plus tôt.

Les 11 et 12 décembre, deux nouveaux pilotes sont affectés à la N 75. Il s'agit du sergent Roger Ronserail, connu comme « le vengeur de Pégoud » (il a obtenu une victoire confirmée à la C 34), et du sergent William Hérisson qui deviendra le plus grand as de l'escadrille... Afin d'appuyer la contre-offensive française sur le front de Verdun et pour leur permettre d'acquies plus d'expérience, le sergent Marcel Charpentier et le brigadier Alfred Ducastel sont détachés du 13 au 30 décembre à la II^e armée en compagnie de trois mécaniciens, les soldats Félix Faure, Paul Gacon et Octave Surlier.

Le début de l'année 1917 amène plusieurs départs : deux pilotes et un observateur en janvier, le sous-lieutenant Homolle passé devant la commission de réforme, le caporal Gaudin affecté à la N 395 du CRP ainsi que le sous-lieutenant Hizaret transféré à la F 223 ; trois pilotes en février, le capitaine Itier parti commander la N 37, l'adjudant Ronserail hospitalisé et le maréchal des logis Ducastel affecté à la N 85, auxquels s'ajoute le lieutenant Frédéric Loiseau, arrivé à l'escadrille le 18 février mais reparti dès le 1^{er} mars à destination de la N 392 qui défend Venise face aux incursions d'appareils autrichiens. Mais l'évènement majeur est la victoire aérienne remportée – cette fois de façon « classique » – par l'équipage composé de l'adjudant Charpentier et du sous-lieutenant Vernin, qui réussit le 28 février à abattre le Fokker venu s'en prendre à leur Nieuport biplace. Ce succès leur sera confirmé le lendemain dans le bulletin aéronautique journalier du Grand Quartier Général n° 19.562.

Le 1^{er} mars, c'est au tour du sergent Hérisson d'être promu adjudant tandis que les soldats mitrailleurs Chambon et Rey sont faits caporaux peu avant d'être affectés au 1^{er} groupe d'aviation. Ce mois de mars est marqué par les départs de cinq pilotes : le lieutenant Azire parti commander la N 87 en emmenant avec lui le sergent Odoul, l'adjudant Adam passé à la

N 316, l'adjudant Joffroy tombé malade et le sergent Deneau affecté à la N 315. Mais cette réduction des effectifs est plus que compensée par l'affectation, dans le même temps, de neuf pilotes dont l'un n'est autre que le sous-lieutenant Charles Vernin qui servait comme observateur depuis la création de l'escadrille ! Manquant d'expérience comme pilote bien qu'il ait été breveté en juin 1916, il s'est finalement transformé sur monoplace lors d'un court stage au GDE... Les autres pilotes sont les lieutenants Jacques Dalsace et Gabriel Moreau, les adjudants Louis Chrétien et Roger Violleau, le sergent Charles Durand ainsi que les caporaux Jacques Ganivet Lagrange, Henri Léviez et Georges Tschoeberlé. Les missions sont quasi-quotidiennes malgré le mauvais temps. Le 4 mars, les chasseurs de la N 75 protègent par exemple des Farman de la F 45 qui effectuent trois réglages sur Hampont où les Allemands ont installé un canon géant de 38 cm, le « gros Max » qui tire sur Nancy et Lunéville depuis plus d'un an. Dix coups sont observés [3]. L'escorte rencontre à 10h30 cinq appareils ennemis au-dessus de l'objectif mais ceux-ci refusent le combat.

L'escadrille se déplace le 25 mars 1917 sur le terrain de Saizerais, une vingtaine de kilomètres au nord-ouest de Nancy mais toujours dans le secteur de la VIII^e Armée. Elle compte encore une douzaine d'appareils, dont ses premiers monoplaces Spad VII. Le 3 avril, un pilote de la N 75 aperçoit à 07h30 un avion allemand devant Metz mais celui-ci rentre aussitôt dans ses lignes. Trois jours après, deux des pilotes descendent à moins de 200 mètres d'altitude pour mitrailler les lignes ennemies au-dessus du village de Prény (à l'ouest de Pagny-sur-Moselle) et des tranchées avoisinantes. Ils ne sont pas tirés par l'artillerie allemande et reçoivent seulement quelques coups de fusil isolés.

L'unité reçoit peu après l'ordre d'aller renforcer dans la Marne le groupe de combat n° 14 en prévision de l'offensive que le général Nivelle s'appête à lancer sur le Chemin des Dames. Lorsqu'elle quitte le front de Lorraine le 10 avril, laissant sur place la moitié de ses appareils dont au moins un biplace, la N 75 a depuis sa création effectué 260 missions de guerre comprenant des patrouilles, des reconnaissances d'armée, des missions photographiques, des protections du groupe de bombardement n° 4,



Le Lt Pierre Azire part prendre le commandement de la N 87 le 5 mars 1917.
(coll. Christophe Cony)

[3] Le tube de la pièce sera détruit à cette époque par un tir de contre-batterie français.



Nieuport XXIII N2827 du Cal Ganivet Lagrange de la N 75, Bonnemaïson mi-avril 1917. Appareil abattu le 16 avril à Prouvais, pilote tué.

Les yeux de Rommel sur le champ de bataille :

La 2.(H)/Aufklärungsgruppe 14



Messerschmitt Bf 110 E-3 « 5F+SK » (W.Nr. 2423) de la 2.(H)/14, Arco Philanorum début janvier 1942. Appareil détruit à 80% sur atterrissage forcé le 10 de ce mois.

Seconde et dernière partie, par Andrew Arthy et Adam Thompson (traduction de Jacques Druel et adaptation de Christophe Cony ; profils d'Éric Schwartz)

UN ÉQUIPAGE TRÈS CHANCEUX

Au matin du 10 janvier 1942, il fut demandé à l'escadrille 2.(H)/14 de monter une opération de reconnaissance au nord-ouest de Gtafia et aux alentours de Haseiat. La machine qui s'envola d'Arco Philanorum était un Bf 110 E-3 bien fatigué codé 5F+SK et l'équipage du jour comprenait le pilote Lt. Helmut Hantel, l'observateur Oblt. Kurt Genal et le mitrailleur Uffz. Gerhard Dubrow. Dubrow devait relater plus tard que vu l'âge de l'avion, il n'avait pas été équipé d'une plaque de blindage pour le pilote, ce qui fut un élément déterminant pour la survie des aviateurs. Juste après la mission Dubrow raconta l'histoire à un reporter de la *Propagandakompanie*. L'article parut ensuite dans le numéro d'avril 1942 de la revue de la Luftwaffe, *Der Adler* :

Nous étions en mission de reconnaissance sur le désert pour surveiller les routes prises par les Britanniques lors de leur retraite de Cyrénaïque [9], quand notre observateur annonça « chasseurs devant nous sur la droite ». Six Hurricane nous croisièrent en formation lâche. Damnation ! À six contre un l'affaire allait être très compliquée ! Ils ne nous virent pas au premier abord, mais revinrent très vite vers nous. J'avertis le pilote et tins ma mitrailleuse prête. À ce moment ils furent sur nous, notre pilote fit face à l'un d'eux et un combat tournoyant sauvage s'engagea. Juste au moment où nous allions être en position de tir, le martèlement commença. Mais ce n'étaient pas nos canons, juste le bruit des coups que nous recevions.

Il y eut une énorme explosion et l'habitacle se remplit de fumée, puis le toit de la verrière s'envola,

nous étions touchés ! Dès que la fumée se dispersa, je vis que j'étais assis en plein vide. Je décidai d'évacuer au plus vite et dégrafai mon harnais. J'étais sur le point de sauter par-dessus bord quand je vis que l'observateur attendait l'ordre du pilote. L'Anglais s'était rapproché pour une nouvelle attaque. Calant mes pieds fermement, j'essayais de tirer sur lui. Enfer ! Mon arme ne fonctionnait pas. Je réarmais et appuyais sur la détente, rien... Était-elle enrayée ? J'aperçus alors un trou dans le chargeur gros comme mon poing. Plus question de se poser de question, il était hors service. Je retirai le chargeur, en mis un autre et ouvris le feu immédiatement. Je pouvais voir les traceuses danser devant mon assaillant qui louvoyait pour se placer sous un autre angle. Je vis alors notre pilote ; son visage était en sang et l'observateur avait retiré son parachute pour pouvoir se pencher en avant et l'aider.

Il semblait avoir été salement touché, mais je dus à nouveau me concentrer sur le secteur arrière car le



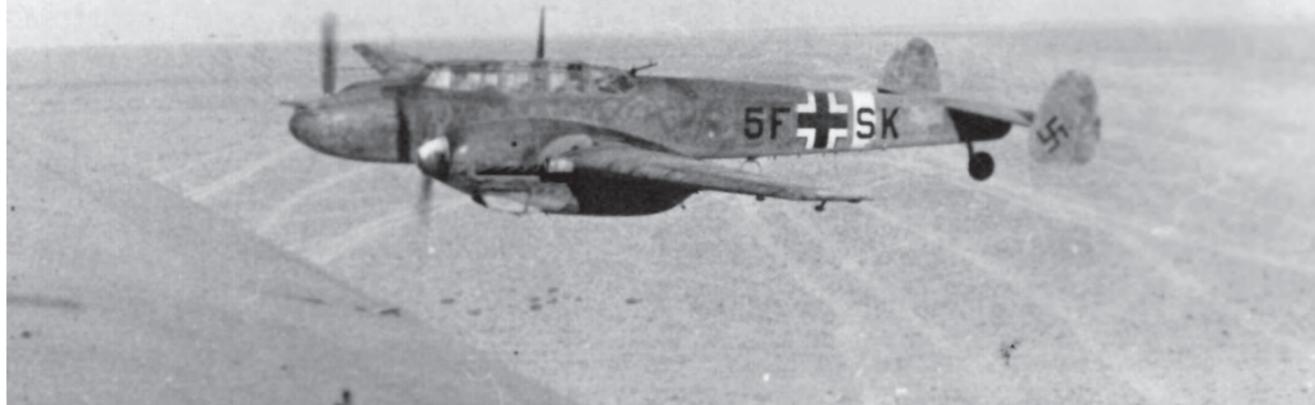
Deux autres vues du Bf 110 E-3 « 5F+SK » en septembre 1941. Les tubes des MG 17 de nez et les orifices des MG FF/M sont factices, tout l'armement offensif ayant été déposé pour gagner du poids. (coll. Jean-Louis Roba)

[9] En fait, la retraite britannique ne devait pas commencer avant le 21 janvier 1942.

Le « héros » de la mission du 10 janvier 1942 : le Bf 110 E-3 « 5F+SK » (W.Nr. 2423), vu ici à Martuba ou Bir el Grab en septembre 1941. (coll. Walter Kanoldt)



Le Bf 110 E-3 W.Nr. 2423 « 5F+SK » en vol au-dessus de l'Afrique fin 1941.
(coll. Adam Thompson)



Hurricane attaquait de nouveau. Le vent hurlait dans mes oreilles et mes lunettes sautillaient sur mon visage. Mais je n'avais pas de temps de les ajuster. Je devais tirer, recharger, tirer encore. À cause des blessures de notre pilote, l'avion ne pouvait faire aucune action évasive, il volait simplement vite en ligne droite en direction de nos lignes. Pendant une pause dans le combat, je regardai devant à nouveau. L'observateur avait fait un pansement de fortune sur les blessures du pilote et tenait le manche d'une main pour diriger l'appareil. C'était tout simplement très dangereux avec le pilote anglais qui attaquait encore et encore. C'était pratiquement sûr que nous étions devenus un « petit déjeuner pour les chasseurs ».

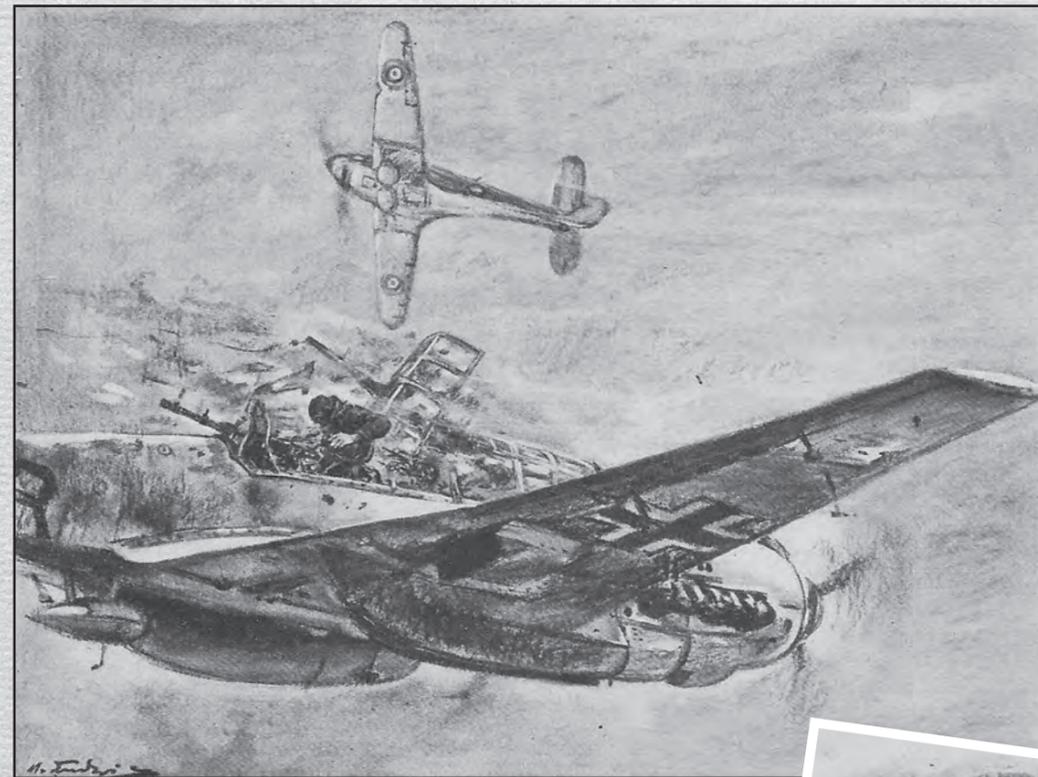
Mais nous étions chanceux, incroyablement chanceux. Dieu seul sait si le Hurricane tomba à court d'essence ou de munitions, ou si mon tir l'avait touché, car soudainement le Tommy s'éloigna et disparut. Je m'attachais à nouveau et essayais de savoir ce qui se passait, mais mon intercom était muet. À cent mètres d'altitude, nous avons survolé à toute vitesse un groupe d'Anglais qui retraitsaient rapidement dans le désert. Notre pilote tentait de

ne pas s'évanouir et l'observateur l'encourageait à rester éveillé. Le pilote voulut tenter un atterrissage forcé maintenant que nous étions au-dessus de nos lignes, mais l'observateur tint fermement le manche en maintenant le bimoteur en direction de la base.

Il se préparait donc un atterrissage avec un pilote blessé et un observateur qui n'avait jamais pris la place avant dans un avion ! L'observateur se tourna vers moi et me sourit. Il semblait de bonne humeur. Nous avons atteint notre base mais comme toujours, un accident n'arrivant jamais seul, il y avait une tempête de sable qui balayait la piste [10]. Je tirais à plusieurs reprises les signaux d'identification, pendant que dans le même temps le pilote et l'observateur joignaient leurs forces pour essayer de poser l'avion. Le pilote tenait le manche, pendant que l'observateur manipulait les gaz. Puis ils ont changé de rôle, l'observateur se chargeant de la ligne de vol, le pilote abaissant les volets. La première tentative fut un échec mais la seconde réussit. Quelques mètres au-dessus du terrain, l'observateur coupa les contacts, ferma la manette des gaz et essaya de rejoindre son siège le plus vite possible.

[10] Cette tempête causa le même jour la perte du Bf 110 E-2 W.Nr. 4454, endommagé à 70% en se « crashant » sur la piste d'Arco Philanorum.

La classique photo-souvenir des aviateurs allemands engagés dans la guerre du désert : un dromadaire qui passe devant le Bf 110 E-3 « 5F+SK »...
(coll. Adam Thompson)



Un correspondant de guerre a illustré les différentes phases du combat de l'équipage du Bf 110 W.Nr. 2423 avec un Hurricane du No 94 Sqn, le 10 janvier 1942. L'observateur manie une « vieille » mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm. (coll. Walter Kanoldt)

