

Par Marc Chassard
(profil d'Éric Schwartz)

LA DOUZIÈME CIGOGNE



Nieuport XVI N1381 « 12 » de l'escadrille N 3, Cachy fin juin 1916.
Avion brisé à l'atterrissage après combat le 1^{er} juillet 1916.

Au sein de la célèbre escadrille N 3, certains numéros individuels sont devenus mythiques. Tout le monde connaît le numéro 2 attribué à l'as des as de l'unité, Georges Guynemer. De la même manière, le code 12 a toujours été associé à René Dorme, disparu au combat le 25 mai 1917. Pourtant, un autre pilote a porté le numéro 12 avant l'as aux 23 victoires homologuées. Mais qui est donc cette douzième Cigogne ?

Depuis le 16 avril 1916, l'escadrille N 3, commandée par le capitaine Antonin Brocard, stationnée à Cachy, dans la Somme. Sous les ordres de la 6^e armée dirigée par le général Émile Fayolle, elle prépare l'offensive franco-britannique prévue pour le mois de juillet. Dans cette optique, elle

se dédouble le 25 mai 1916. Sept de ses pilotes (trois officiers et quatre sous-officiers) passent à l'escadrille 62, qui remplace ses Maurice Farman d'observation par des Nieuport monoplaces et biplaces pour devenir la N 62. Cette nouvelle unité de chasse fera partie du futur « groupement des



Les six « anciens » de la N 3. De haut en bas et de gauche à droite, dans l'ordre de leurs grades et de leurs numéros individuels : Cne Félix Brocard, S/Lt Georges Guynemer, S/Lt Albert Deullin, Adj Charles Houssemand, Adj Louis Bucquet et Sgt André Chainat.
(coll. Philippe Guillermin, Marc Chassard et famille Martinet)



escadrilles de Cachy ». Au début du mois de juin, la N 3 voit également partir deux autres de ses officiers, le capitaine René Colcomb [1] et le lieutenant Jean Richard, qui prennent respectivement le commandement des escadrilles N 38 et N 73. Brocard se sépare également de l'adjudant Jules Védrines, dont l'indiscipline récurrente a fini par le lasser.

L'ossature de sa nouvelle équipe est constituée de cinq pilotes chevronnés, qui ont tous participé à la bataille de Verdun [2] : les sous-lieutenants Georges Guynemer (qui revient de convalescence) et Albert Deullin, les adjudants Charles Houssemand et Louis Bucquet ainsi que le sergent André Chainat. Le sous-lieutenant Georges Raymond, affecté à la N 3 le 18 avril, fait aussi partie de l'aventure. Cet ancien cavalier adepte de la charge « sabre au clair » est un ami d'Antonin Brocard. Les deux hommes, condisciples au collège, se connaissent depuis plus de dix ans.

Paradoxalement, le futur commandant des « Cigognes » garde également sous son aile deux pilotes qui n'ont pas vraiment fait leurs preuves. Affecté à l'escadrille le 11 mars, le sergent Étienne Lemaire est aussitôt renvoyé au GDE pour avoir brisé, lors d'une chute de trente mètres, le Spad A-2 n° 34. Il sera toutefois réintégré à compter du 5 avril. Quant au lieutenant Maxime Benoît, qui rejoint la N 3 le 28 avril, il semble plus à l'aise dans les tâches administratives qu'aux commandes d'un avion. Ses camarades guettent avec sarcasme toutes ses sorties, dans l'espoir de le voir « casser du bois ». Quant à la modification du 460 par Benoît [sic], elle a été faite radicalement à sa 1^{ère} sortie ; Sapristi le beau capotage Et de 2 (nous avons le sourire), commentera Albert Deullin, impitoyable. Pour compléter son effectif qui est donc réduit, début juin, à huit pilotes, Brocard recrute le sous-lieutenant Mathieu Tenant de la Tour, qui termine sa convalescence après avoir été blessé au combat le 25 avril à la N 57. Ce pilote, fougueux mais expérimenté, est déjà titulaire de deux victoires aériennes confirmées. Dans la même veine,



À gauche : Le S/Lt Georges Raymond dans l'habitacle de son Nieuport XI N588 « 9 ». Il a hérité de l'un des plus vieux « Bébés » de l'escadrille, mis en service début janvier 1916 et ancienne monture du Lt Jean Richard.
(coll. Marc Chassard)

À droite : Le Sgt Étienne Lemaire, ici photographié alors qu'il était affecté à l'escadrille MF 29, sous le commandement de l'inflexible Cne Maurice Happe.
(SHDA)

Brocard accueille également, le 16 juin, le lieutenant Alfred Heurtaux qui vient de passer un an à l'escadrille MS puis N 38 où il a revendiqué une victoire probable le 4 mai 1916 [3].

C'est vers la mi-juin que l'escadrille N 3 adopte pour insigne la légendaire cigogne à ailes basses et qu'apparaissent les numéros individuels, peints sur le fuselage et l'aile supérieure droite des Nieuport. Curieusement, le seul avion à ne porter ni insigne, ni code, est celui de Georges Guynemer... L'unité se compose alors de la manière suivante :



Le Lt Maxime Benoît à Cachy durant l'été 1916.
(SHDA)

[1] Pour la biographie de cet officier, voir AVIONS n° 260.

[2] Voir AVIONS n° 211, 212 et 253.

[3] Cette victoire reste mal documentée. Le résumé des opérations aériennes du 4 mai 1916 n'est pas très explicite. Elle est néanmoins mentionnée dans sa citation pour la Légion d'Honneur.

Juan Lario Sánchez



de la Guerre d'Espagne à la Grande Guerre Patriotique

Par Carlos Lázaro Ávila, avec la participation de Christophe Cony (profil d'Éric Schwartz)

Juan Lario devant un Grumman GE-23 Delfin en 1938. (IHCA)

L'aviateur républicain espagnol Juan Lario Sánchez a commencé sa brillante carrière aéronautique en 1938 dans le ciel de Teruel. Devenu un as sur I-15, il a combattu pendant la Seconde Guerre mondiale au sein des forces aériennes soviétiques (VVS) où il s'est affirmé comme le meilleur pilote de chasse espagnol du conflit [1]. Il a en effet revendiqué sur le front de l'Est pas de moins de 27 victoires supplémentaires, tout en pilotant jusqu'en 1945 vingt et un types d'avions différents : soviétiques, américains, britanniques et même allemands !

FORMATION AÉRONAUTIQUE EN URSS

Juan Lario Sánchez est né à Madrid le 8 septembre 1918, fils d'un maître maçon du quartier populaire de Ventas. Entré à quatorze ans à l'École d'Architecture avec le projet de devenir géomètre puis ingénieur technique des ponts et chaussées, il travaille à partir de 1936

comme métreur dans l'entreprise qui emploie également son père. Il combine son travail avec une intense activité politique au sein de la jeunesse du Parti Communiste Espagnol, une organisation dans laquelle il s'engage la même année. Au début de la guerre civile, comme beaucoup d'ouvriers et d'étudiants de son quartier, il s'engage dans la milice et effectue sa formation élémentaire à Canillejas et Vicalvaro avant de rejoindre le 4^e bataillon de la jeunesse à Las Ventas. Il participe en novembre aux combats défensifs de la capitale contre les troupes franquistes dans la Sierra de Guadarrama et au col

[1] Le plus grand as espagnol ayant servi dans la Luftwaffe est le Hptm. Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones, qui a remporté 11 victoires sûres et 1 probable au sein de la 15.(span.)JG 51 en 1942-1943.

Élève et instructeur dans un Polikarpov U-2. (Biblioteca Digital Hispánica)

de Somosierra. Son premier bataillon, baptisé « Río Tinto », subit de telles pertes sur la route de Burgos qu'il doit bientôt être incorporé au bataillon « Capitán Benito ». Juan assiste avec admiration et envie aux combats aériens qui opposent dans le ciel de Madrid les chasseurs des deux camps... Début 1937, son unité intégrée dans la 3^e brigade mixte est engagée à Aravaca, El Pardo et Pozuelo où Juan est blessé au pied et à la main. Hospitalisé à Valence, il réintègre sa formation en mars.

Il se porte aussitôt candidat à l'appel du gouvernement pour la formation des pilotes des *Fuerzas Aéreas* de la République, ou FAR [2]. Une fois passé les examens d'entrée à La Ribera en avril, Lario entame ses cours et son instruction pratique au monastère de Los Jerónimos, près de Murcie. Le 22 mai 1937, le jeune madrilène fait partie du groupe de 200 membres de la Deuxième Promotion qui est réuni à Barcelone. Sous la direction du célèbre pilote de chasse Andrés García La Calle [3], les élèves marchent jusqu'à Port-Bou puis Marseille où ils embarquent à bord du paquebot des Messageries Maritimes *Théophile Gautier* qui les emmène à Odessa. Après avoir rejoint en train Moscou, Juan arrive à la 20^e école élémentaire d'aviation de Kirovabad (aujourd'hui Ganja, en Azerbaïdjan). Il y suit une formation accélérée de pilote de chasse pendant six mois [4], d'abord sur biplace Polikarpov U-2 puis sur monoplace Polikarpov I-15, obtenant son brevet de pilote dès le 25 août. Le 20 novembre 1937, le pilote madrilène et ses compagnons rentrent en Espagne depuis le port arctique de Mourmansk ; ils traversent la mer du Nord puis la France avant de rejoindre la zone républicaine de Catalogne. Lario retrouve sa famille dans le quartier de Quintana à Madrid le 31 décembre 1937, trop tard hélas pour revoir son père, décédé le 12.



NAISSANCE D'UN PILOTE DE CHASSE À TERUEL

Après une courte permission auprès des siens, le sergent Juan Lario est envoyé le 12 janvier 1938 à Sabadell où se forme la 4^e *Escuadrilla de Chatos* du *Grupo 26 (4/26)*. Commandée par le capitaine Ladislao Duarte Espés, un vétéran de la campagne du Nord que Lario retrouvera des années plus tard en URSS, cette escadrille opère sur I-15, un petit biplan de chasse baptisé *Chato* en Espagne. En janvier 1938, l'offensive républicaine à Teruel se déroule dans des conditions météorologiques terribles (température polaire, gel, neige et blizzard) qui limitent fortement l'action des combattants. Quelques jours plus tard, le lieutenant Leopoldo Morquillas Rubio, un grand as placé à la tête de la 2^e *Escuadrilla I-15*, se déplace à Sabadell pour recruter de nouveaux pilotes ; il sélectionne Lario, qu'il affecte à sa patrouille, ainsi qu'un de ses compagnons et installe son escadrille sur l'aérodrome d'El Toro à Castellón.

[2] Dossier personnel P-6.523. Archives Historiques de l'Ejército del Aire.

[3] De son vrai nom : Calle. [4] Un élève soviétique suit une formation de 18 mois.

Le terrible froid de Teruel : le Lt Miguel Zambudio (à droite) et un autre pilote de la 3/26 endurent la température polaire dans le champ enneigé d'El Toro. Zambudio terminera la guerre d'Espagne avec un palmarès de 11 victoires. (ADAR)



FW 190 « LONG-NEZ » CONTRE TEMPEST : KARL-HEINZ OSSENKOP, PILOTE À LA JG 26 EN 1944-1945

Par Holger Ziehm (traduction de Jacques Druel et profils d'Éric Schwartz)



Tirés de l'album photo de Karl-Heinz Ossenkop, ces deux Fw 190 A-7 de la 2./JG 26 sont armés de deux mitrailleuses de 13 mm dans le nez et de quatre canons de 20 mm dans les ailes. Ils ont probablement été photographiés fin août 1944 à Vitry-en-Artois et portent encore un dessous de capot-moteur peint en jaune. (toutes les photos : archives Karl-Heinz Ossenkop via l'auteur, sauf autre mention)

Attention ! Des Spitfire nous plongent dessus ! Je basculai mon Focke-Wulf 190 D-9 dans un virage serré à droite à pratiquement 90° d'angle. Pas besoin de regarder l'altimètre, je pouvais dire que j'étais à environ mille mètres d'altitude. Je tournais ma tête vers la droite, il y avait des nuages matinaux qui dégradaient quelque peu la visibilité. En dessous de moi, je pouvais apercevoir le lac Schwerin ; vue d'en haut l'eau semblait noire et trouble. La brume du matin flottait à la surface du lac. C'était désorientant quand vous regardiez directement en dessous. Dans le lointain, je pouvais voir la masse imposante du château de Schwerin. Les G positifs m'écrasèrent dans mon siège ; une bonne sensation en quelque sorte. Le D-9 était tellement puissant et se manœuvrait si bien ! Mais c'était dangereux de traîner ici, comme tous les jours. Les Spitfire qui maintenant s'approchaient de nous étaient des adversaires mortels ! Vous étiez toujours près de la mort dans des moments comme ça, très près, et vous le saviez parfaitement... Je savais que la guerre était perdue, mais nous n'avions pas d'autre option que de tenir jusqu'au bout. À condition de survivre à cette journée et à la suivante. Mais je ne pouvais pas imaginer que la guerre allait s'achever dans quelques jours, en ce matin brumeux d'avril, si loin... en 1945.



Le peloton de Karl-Heinz à Oschatz (Saxonie) en 1942 durant sa formation élémentaire.



Pris en studio à Anklam en 1943, ce cliché montre Karl-Heinz avec le grade d'Unterfeldwebel (sergent-chef) et l'insigne KS – pour Kriegsschule – sur ses épaulettes. Sur la gauche, son jeune frère Rudi, à l'époque encore lycéen, qui terminera la guerre comme servant de Flak à Stettin.

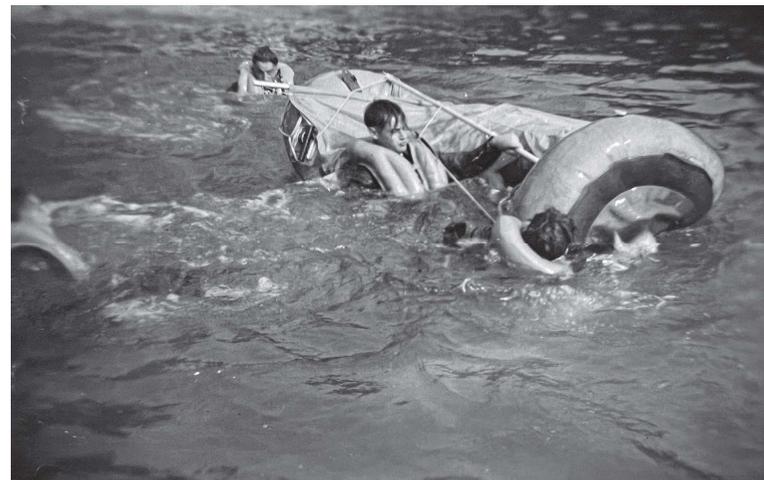
PILOTE DANS LA LUFTWAFFE

Je suis né le 18 octobre 1923 à Anklam, une petite ville du nord de l'Allemagne. Elle se situe près de la Mer Baltique, et j'ai toujours voulu rejoindre la Marine pour effectuer mon service militaire obligatoire. À mon adolescence, j'ai été membre de la branche navale de la Hitlerjugend. C'était amusant, nous avons appris à manœuvrer des petites embarcations, comment ramer, et même commencer à régater. Un jour que nous étions en train de canoter à bord d'un petit cutter dans l'estuaire de la rivière Peene, à proximité d'Anklam, une formation de Henschel 123 survola la Peene à basse altitude en direction de leur base à Garz. Nous fûmes très impressionnés et dès ce moment je décidais de devenir pilote. Ramer ou gouverner un cutter devenait désormais sans intérêt pour moi.

Mais je devais auparavant achever ma scolarité. En avril 1942, âgé de dix-huit ans, je reçus mon niveau A.

À ce moment, c'était une sorte de diplôme de guerre, les écoles avaient raccourci le cycle d'études et d'exams. Après tout, la Wehrmacht avait besoin de nouveaux soldats... Je n'avais pas oublié les Henschel, et peu de temps après la fin de mes cours je postulais pour entrer dans la Luftwaffe et devenir pilote de Zerstörer sur Messerschmitt 110 et ses versions suivantes, 210 et 410. Un plan plutôt étrange, car tout le monde voulait plutôt voler sur chasseurs monomoteurs comme le Me 109 et FW 190 !

J'ai trouvé mon entraînement de pilote complexe et d'un excellent niveau. Nous devions voler sur plusieurs types d'appareils, jusqu'au Junkers 52 et le très impressionnant Junkers 88. Le 88 était moderne, rapide, avec d'excellentes qualités de vol à supposer que les moteurs tourment correctement. Le pilote était capable de se débrouiller seul s'il le fallait, grâce au Kommandogerät, un dispositif moderne de contrôle que seul cet avion de combat possédait, si je me rappelle bien. Ça faisait aussi une sacrée différence



Exercice de survie en mer à Lüben-Briesen (Silésie) en 1943. Karl-Heinz Ossenkop, au centre, semble avoir comme ses camarades bien du mal à gonfler le dinghy ! Ce cliché a sans doute été pris lors de son passage à la FFSA/B 3 de Guben.

D'UNE GUERRE À L'AUTRE : L'AS RODOLPHE DE HEMRICOURT DE GRUNNE



Rodolphe de Hemricourt et son Fiat CR.32 en Espagne. (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

En février 1934, le sergent des Lanciers Rodolphe de Hemricourt (au premier plan) fit partie de l'escorte royale lorsque Léopold III se rendit à la Chambre des représentants pour y prêter serment.



Par Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz et Thierry Dekker)



Rodolphe de Hemricourt fut une des personnalités les plus marquantes de l'aviation militaire belge. Sa carrière fut courte mais riche en événements. Figure atypique au palmarès impressionnant, il reste pourtant fort méconnu de nos jours par ses compatriotes.

LES PRÉMICES

Rodolphe de Hemricourt de Grunne naquit le 18 novembre 1911 à Etterbeek (Bruxelles), deuxième garçon d'une fratrie de cinq enfants issus du comte belge Charles de Hemricourt et de la comtesse Marie Valentine de Montalembert, originaire de la Mayenne ; il était donc à moitié Français. Peu après sa naissance, sa famille s'établit à Aalter (Aelre), une localité située à l'ouest de Gand dont Charles de Hemricourt fut longtemps bourgmestre (maire).

Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, les de Hemricourt évacuèrent un temps en Angleterre avant que la mère et les enfants ne gagnent Paris tandis que le père servait comme interprète au QG de l'armée britannique, dans le secteur d'Ypres.

De retour au pays, Rodolphe poursuivit sa scolarité que l'on peut taxer avec euphémisme de « très compliquée ». Dissipé, fantasque et doté d'un esprit aventureux, il était adoré de ses sœurs et de sa mère tout en étant le mouton noir de la famille. On l'envoya un temps à Casablanca à la fin de ses laborieuses études d'agronomie pour qu'il se forme à l'exploitation des terres familiales, mais ce fut un échec. Le jeune homme s'ennuyait tout en nourrissant un réel intérêt pour l'aviation. Il est probable que, dès sa prime jeunesse, il avait été fasciné par les évolutions des appareils de l'Aéronautique Militaire basés sur l'aérodrome de Aalter. Appelé au service militaire en 1933, il postula tout naturellement comme aviateur mais on lui diagnostiqua une faiblesse à un œil et, à son grand dam, il fut versé à la cavalerie (l'arme « noble »). C'est ainsi qu'il fit partie en 1934 de l'escorte du jeune Roi Léopold III lors de sa prestation de serment faisant suite au décès de son père Albert Ier.

S'ensuivirent deux années d'une oisiveté stérile qui ne fut rompue qu'à une occasion. Une de ses sœurs, la Comtesse Anne de Bousies, mariée et mère de famille – ce qui ne l'empêchait pas d'avoir le même esprit aventureux que Rodolphe –, cultivait tout autant la passion de son cadet pour l'aviation et obtint son

brevet de pilote en catimini. Alors qu'elle déclarait à son époux qu'elle partait faire des emplettes en ville, elle gagnait en taxi l'école de pilotage civile de Gosselies. Ainsi, tandis que son mari pensait benoîtement qu'elle courait furtivement les magasins, Anne de Bousies survolait la Belgique aux commandes de son appareil... Il fallut cependant passer aux aveux. Lors d'une réunion de famille, j'appris à tous que j'avais obtenu mon brevet. Mes enfants sautaient de joie en criant : « Maman est pilote ! Maman est pilote ! » Mon époux fut beau joueur et ne m'en voulut pas de cette cachotterie. Mais ma belle-mère souligna avec raison les dangers du vol alors que j'avais des enfants et je mis donc fin sagement à ma courte carrière d'aviatrice. Furibard d'avoir été ainsi coiffé sur le poteau par sa cachotière de sœur, Rodolphe se rendit au plus vite à Gosselies pour décrocher à son tour le fameux sésame (brevet civil belge n° 371). Cela avant de retomber dans la triste morosité d'une vie sans goût et à l'avenir incertain. Le déclenchement de la Guerre d'Espagne allait cependant marquer le réveil d'une partie de cette jeunesse marquée par l'héritage mortifère de la Grande Guerre et affectée par des crises politiques, morales et économiques apparemment sans fin.

DANS LA GUERRE CIVILE

Catholique, Rodolphe de Hemricourt se rallia au camp nationaliste lors du putsch des généraux. Fin septembre 1936, Anne de Bousies, le cœur gros, accompagna son frère adoré à la gare de Bruxelles où Rodolphe prit le train pour Paris. Revenant chez elle, la jeune femme rencontra un ami de Rodolphe qui fit part de sa totale surprise d'apprendre le départ au front de celui qui passait pour n'être qu'un dandy dilettante... Le 30 septembre, le volontaire belge était à Saint-Jean-de-Luz, attendant de gagner Burgos. Il aspirait à entrer à l'aviation mais fut versé dans une unité de fantassins de la Phalange principalement composée de volontaire argentins. Il n'y resta pas longtemps puisque, le 23 novembre, il fut blessé sur le front de Santander par une balle qui lui traversa la jambe droite. Cette blessure relativement légère fit dévier son destin. Sur son lit d'hôpital, il discuta avec son voisin qui fut très surpris d'apprendre que cet étranger noble et disposant d'un brevet d'aviateur combattait comme simple « biffin ». On ne sait comment, mais le bouche à oreille fonctionna à une vitesse éclair puisque le jeune Belge entra dès le 1^{er} décembre 1936 dans l'aviation nationaliste... soit une semaine à peine après avoir été blessé.

Après quarante heures et quarante et une minutes de vol en école, le jeune homme fut considéré comme étant apte pour le front. Dès le 1^{er} février 1937, il entra dans le groupe 3-G-11, une unité de reconnaissance équipée de monomoteurs parasols Heinkel He 46. Après plusieurs mois de guerre, les aviations en présence avaient largement progressé. Si des « margoulines » continuaient à vendre à prix d'or des prototypes ou des appareils totalement dépassés à la République, en face les Allemands cédaient leurs avions désuets aux Nationalistes. Cette courte domination du ciel allait cependant être vite compensée

De Hemricourt échappa aux tâtonnements et aux brutalités du tout début de la Guerre Civile. On exécutait certes encore parfois les adversaires de manière expéditive, mais surtout les politiques. Des militaires prisonniers étaient désormais échangés ; dans « l'autre camp », les anarchistes commençaient à être solidement muselés par les commissaires politiques fournis par l'URSS... La guerre dans la péninsule espagnole se « professionnalisait » et, bizarrement, s'humanisait légèrement. Rodolphe gagna l'aérodrome de Tablada (Séville). Dans une lettre envoyée le 5 décembre, il écrivit : *J'ai quitté le front de Santander et je suis pour le moment à l'aviation espagnole, à Séville à l'école de pilotage. Quinze à vingt jours ici et je repartirai au front avec un avion de chasse ou de bombardement (...). Dans quinze jours, j'aurai le grade de sous-lieutenant*



Rodolphe de Hemricourt entra dans l'aviation nationaliste avec une coupe de cheveux « militaire », comme le montre cette photo tirée de son dossier militaire.

de l'aviation espagnole. Les formations et promotions étaient rapides dans les deux camps ! Il fallait au plus vite former des combattants pour les jeter dans ce qui était devenu une lutte à mort.

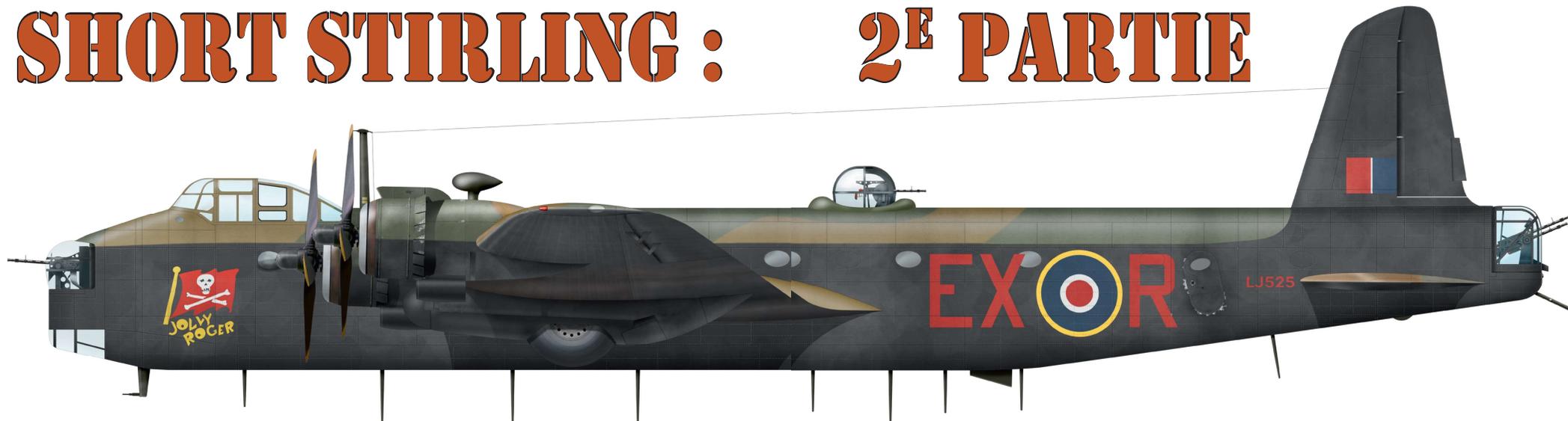


Le blason des comtes de Hemricourt de Grunne. La devise « La Foi, la Loi et le Roi » en dit long sur l'engagement politique et religieux de la famille... (Wikipedia Commons)

L'aérodrome de Séville-Tablada, où Rodolphe apprit à piloter au début de l'hiver 1936-1937.



SHORT STIRLING : 2^E PARTIE



LE GROS JOUET À L'ÉPREUVE DU FEU

Par Guy Julien, avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

À la fin de 1940, le Stirling est enfin prêt à entrer en action. L'avion impressionne par sa taille mais vole-t-il correctement ? Force est de constater qu'il a pu susciter des réactions tranchées.



1) L'AVIS DES PILOTES

Alexander Wood, du No 15 Squadron, évoque ici son expérience de pilote de Stirling : *De tous les bombardiers de la Deuxième Guerre mondiale, le Stirling était le plus spacieux et sans doute le plus confortable. J'ai pris contact avec le modèle assez tard. Au début de 1943, j'ai en effet rejoint à Stradishall la No 1657 HCU (Heavy Conversion Unit). J'ai passé les deux premières semaines du stage en enchaînant les amphispis et en potassant de la documentation technique. Je suis ensuite passé au Link Trainer (un simulateur de vol primitif). J'ai effectué mon premier vol sur un Mk.I déclassé. La première impression quand on découvrirait le poste de pilotage était d'y être haut, mais alors très haut perché. Ce sentiment pouvait conduire à commettre des erreurs d'appréciation lors de l'atterrissage en poussant celui qui était aux commandes à venir absolument rechercher le sol. Je le sais, ça m'est arrivé lors de mon premier vol. Heureusement j'avais un instructeur vigilant avec moi ! Je me suis amélioré par la suite en parvenant à me poser de façon généralement satisfaisante.*

Au décollage l'appareil était très sensible au vent de travers. Il fallait constamment anticiper son action pour ne pas se laisser surprendre. Très chargé au m² du fait de sa voilure raccourcie, il avait une vitesse de décrochage très élevée. De ce fait les vitesses de rotation, d'approche et de posé étaient également très

Belle vue d'un pilote du No 15 Sqn devant le Stirling Mk.III « LS-A » (EH930) à Mildenhall en octobre 1943. (toutes les photos : DR, sauf autre mention)

Short Stirling Mk.III « EX-R » (LJ525) Jolly Roger du F/Lt Allen Noble, No 199 Sqn, North Creake mai-juin 1944.

Cet avion, équipé d'un brouilleur électronique Mandrel et d'un dispositif de largage de bandes métalliques Windows, sera réformé le 31 janvier 1945.

élevées. Celle de perte de portance tout sorti était fixée par le constructeur à 172 km/h (107 mph) mais on préférait par sécurité la majorer un peu jusqu'à 177 km/h (110 mph). Au départ, pour arracher l'appareil à la piste, il fallait atteindre une plage de vitesse variant entre 201 et 217 km/h (125-135 mph). Les vitesses d'approche et de circuit s'effectuaient à 200 km/h, le touché à 177 km/h.

Une fois en l'air, train et volet rentrés, le bombardier révélait d'insoupçonnables qualités en matière de manœuvrabilité. Il répondait très bien et rapidement aux commandes et avait un comportement particulièrement sain. Il pouvait virer très serré sans qu'il soit besoin pour cela de trop écraser le palonnier. Il avait alors la réputation de pouvoir tourner plus court même que la plupart des chasseurs. Nonobstant la vitesse élevée à laquelle il survolait, le décrochage pouvait être parfaitement anticipé. L'avion vous prévenait longtemps à l'avance. On pouvait donc le récupérer assez facilement car il était toujours symétrique. On a eu un jour une discussion à ce propos entre stagiaires. Ceux du B Flight, volant sur Handley Page Halifax Mk.I, craignaient sa propension à partir en vrille incontrôlable sitôt après avoir décroché. Nous étions en revanche tellement satisfaits du Stirling sur ce plan qu'ils nous ont mis au défi de nous sortir d'une vrille. J'ai essayé pendant deux heures sans parvenir à forcer la nature de mon gros avion. Le mieux (si l'on peut dire) que j'ai obtenu de lui c'est une spirale lente !

En cas de problème, le vol avec un moteur coupé pouvait être réalisé sans difficulté avec une bonne compensation. C'est près du sol que les problèmes s'accumulaient. L'avion était instable et avait tendance à se balancer au gré du vent comme une girouette. Pendant le temps où j'ai été présent à Stradishall, dix avions ont dû être réformés suite à des pertes de contrôle survenues lors d'atterrissages ou de décollages. Comme pour la perte de vitesse,



L'équipage du F/Lt Noble (4^e en partant de la gauche au second rang) pose avec ses mécaniciens devant leur appareil, le Stirling Mk.III « EX-R » (LJ525) baptisé Jolly Roger. Cet appareil a été livré au No 199 Sqn en mai 1944, après le transfert de l'unité du No 3 Group au No 100 (BS) Group pour des missions de guerre électronique.