



UNE NEUTRALITÉ « BIENVEILLANTE »



LE PORTUGAL, HAVRE DE L'AVIATION ALLIÉE

par Carlos Guerreiro

Le Portugal était neutre pendant la Seconde Guerre mondiale, mais son espace aérien, très fréquenté, est devenu un lieu d'affrontement pour les aviations allemande et alliée. Sur la route entre l'Angleterre et d'autres théâtres d'opérations, plus de cent appareils y ont atterri ou s'y sont écrasés ; les bonnes relations avec les Alliés ont permis à quelques-uns de changer de mains.

7 septembre 1943. Des tirs éclairent le ciel matinal ; c'est encore l'aube, et António Vieira, âgé de 22 ans, voit nettement les échanges de balles traçantes entre avions. Il se trouve près du cap Sardão, sur la côte Sud-Ouest du Portugal, à garder les vaches en compagnie d'un autre homme lorsqu'il perçoit des vrombissements au-dessus de la mer. Il se précipite hors de la petite cabane et aperçoit un gros avion gris poursuivi par un plus petit voler au-dessus de sa tête. Ils sont si bas que c'est par pure chance que personne n'est touché par la mitraille, encore que des douilles tombées du ciel aient « bombardé » António. L'une d'elles a même percé le seau de bois servant à porter de l'eau aux vaches. António peut suivre distinctement le combat pendant un moment, avant que les avions ne disparaissent derrière des collines. Erich Socker, *Leutnant* dans la Luftwaffe, se trouve aux commandes d'un Fw 200 Condor après avoir décollé de nuit de la base de Bordeaux-Mérignac. Il est poursuivi par le Bristol Beaufighter T3423 piloté par le *Squadron Leader* Arthur Maudsley du N° 248 *Squadron*. À quelques kilomètres de là, dans le petit village de Longueira, Manuel Águas s'occupe de deux vaches et d'un petit carré de pommes de terre lorsqu'il entend des bruits étranges au sud.

« Ils se dirigeaient vers moi. C'était un combat très dur. Je n'avais jamais rien vu de tel. Je voyais les échanges de tir entre avions. Mon fils venait de naître, et j'ai couru à la maison, car je me faisais du souci. Et là, j'ai vu s'écraser le petit avion qui était derrière. Il n'y avait pas de fumée, rien. Il y avait des débris partout. C'était près du village, mais, par chance, il n'y a pas eu d'autres victimes que les pilotes », se rappelait Manuel, interviewé en 2007. L'avion s'éparpilla sur 300 m. Le *Squadron Leader* Arthur Maudsley, DFC, et le *Pilot Officer* Arthur Ashton meurent au matin du 7 septembre 1943 sur le territoire du Portugal, pays neutre ; ils reposent toujours au cimetière anglais de Lisbonne avec 15 autres membres de la RAF et de la RCAF tombés pendant la Seconde Guerre mondiale.

CHASSE AU CONDOR

Du nord au sud du Portugal, 35 aviateurs alliés (sans compter les Américains transférés après la fin de la guerre vers des cimetières français) ont été enterrés dans divers cimetières du pays. Des douzaines d'autres se sont abîmés dans les eaux territoriales. Côté Luftwaffe, une demi-douzaine d'équipages de Condor ont disparu, et 13 Allemands sont inhumés dans deux cimetières portugais.



▲ Le Stampe SV-4 (n° 370) après son arrivée mouvementée à Alfandega da Fé le 21 juin 1940. (AELR Royal Army Museum)

◀ Le P-38F du 94th Fighter Squadron, 1st Fighter Group, affecté à l'escadrille « OK », basée à Ota, à quelques kilomètres au nord de Lisbonne. On note les P-39/P-400 qui constituaient le gros de cette unité. (Collection de l'auteur)

Ces affrontements au-dessus des eaux portugaises ne sont pas une nouveauté en 1943, en particulier sur la côte Sud-Ouest, et il n'est pas rare que des habitants soient des témoins directs de la guerre.

Des mois après la mort de Maudsley et Ashton, un autre combat se déroule dans le même secteur, mais avec un résultat différent. Au matin du 9 juin 1944, quatre Condor attaquent des navires alliés au large de Sines lorsqu'ils sont accrochés par deux Beaufighter du N° 248 *Squadron* et un Hudson du N° 233, tous en mission d'escorte depuis leur base de Gibraltar. Les Allemands restent en formation serrée et gardent cap au sud tout en combattant. L'équipage du bateau de pêche portugais, le *Valha-nos Deus*, se retrouve soudain au milieu de l'empoignade et doit esquiver les tirs des avions.

Après avoir atteint le cap Saint-Vincent, à l'extrémité Sud du pays, la formation allemande fait demi-tour, et l'un des Beaufighter saisit l'occasion. Le *Flight-Sergeant* McLeod, aux commandes du « H » du N° 24, se dirige vers l'intérieur des terres et revient vers la mer, dissimulé par les collines. Il cueille l'ennemi au ras de la falaise et peut abattre un des avions à une centaine de mètres. Des témoins ont vu la fumée de l'appareil qui décrochait de la formation pour probablement tenter d'atterrir. Il y arrive presque, mais il finit par s'écraser au sommet de la falaise dans une énorme explosion. Une aile et quelques bribes du fuselage restent en haut, mais un gros morceau de la cellule dévale une centaine de mètres jusqu'à une petite grève rocheuse. Quelques paysans du cru essaient d'atteindre les membres de l'équipage, mais il est trop tard.

Lockheed P-38F (n° 300)

Esquadilha OK
Ota, 1944.





La police locale ramasse soigneusement les corps en pièces du *Feldwebel* Karl-Gunter Nicolaus et de ses six hommes, que l'on transporte d'abord sur un char à bœufs puis en camion jusqu'à l'église d'Aljezur. Les membres de la Légion portugaise (une milice créée par le gouvernement) montent la garde devant les cercueils, et, le 11, les militaires de la légation allemande à Lisbonne, un prêtre catholique et un protestant se rendent au village pour procéder aux obsèques.

Les semaines suivantes voient une intense activité diplomatique. Les Allemands souhaitent reconnaître les efforts de ceux qui se sont impliqués dans les tentatives de secours ; ils décernent une Croix allemande du mérite de seconde classe et trois de 3^e classe.

Les Allemands se sont montrés inhabituellement généreux pour l'occasion. Deux ans plus tôt, le 15 juin 1941, ils avaient offert un plateau d'argent à la brigade des pompiers de Beja lorsqu'un Fw 200 (W.Nr. 0006) avait explosé, tuant les six hommes à bord. L'avion avait participé à un combat avec l'escorte d'un convoi au large de la côte Sud du Portugal, juste là où, deux ans plus tôt, lors de la guerre civile, de nombreux pilotes allemands avaient combattu aux côtés de Franco. L'appareil de l'*Oberleutnant* Erich Westermann avait explosé en vol à la tombée de la nuit. Curieusement, la légation allemande à Lisbonne avait d'abord été informée qu'au moins trois et peut-être quatre avions s'étaient abîmés et que l'un d'eux était d'origine italienne. Ce n'est que plus tard que sera confirmé le fait qu'il n'y en avait qu'un. Des funérailles seront organisées avec les honneurs militaires.

ACCORDS SECRETS

Les Condor menacent sérieusement la navigation au large du Portugal ; ils se montrent régulièrement et attaquent convois et navires isolés. Par exemple, en mai et juin 1943, ils infligent des destructions de nature à inquiéter le Haut commandement allié en Méditerranée.

Le 22 mai, le SS *Alpera* est coulé à 15 milles à l'ouest du cap Saint-Vincent lors d'une seule attaque. Le 30, c'est au tour d'un autre navire à deux milles de la côte, dans le même secteur.

Le 14 juin, deux Fw 200 ciblent un autre convoi, mais un seul navire, le *City of Lancaster*, subit de légers dommages. Au cours du combat, deux grenades tirées par un canon antiaérien tombent à terre, tuant deux vaches. Le propriétaire du bétail émet une protestation officielle, avec l'aide du gouvernement, pour obtenir un dédommagement des Britanniques.

Quatre jours plus tard, la garnison portugaise du phare Saint-Vincent rapporte une autre attaque de Fw 200, sans qu'apparemment aucun des navires ne soit touché. Mais au nord, au large de Peniche, le SS *Lalande* aura moins de chance et devra demander du secours ; en panne après avoir été touché par une bombe, il pourra néanmoins regagner le port de Lisbonne seul.

Le 23 juin a lieu une nouvelle attaque, au sud encore. Trois Condor s'en prennent à un convoi de sept navires et en coulent deux. Le *Volturno* et le *Shetland* sont touchés en l'espace de quelques minutes. Le *Shetland* coule immédiatement et l'autre deux heures plus tard, après beaucoup d'efforts pour tenter de le ramener à Gibraltar. Sept marins périssent dans l'attaque, et cinq sont grièvement blessés.

L'amiral Andrew Cunningham, commandant en chef des forces alliées en Méditerranée, s'inquiète tellement de ces attaques que, le 29 juin, il adresse un rapport énergique à Londres pour demander des négociations afin de forcer le gouvernement portugais à accepter la présence d'une base de chasseurs alliés dans le sud du pays.

Cette demande est mise en sourdine, car les Portugais viennent de signer un accord secret en vue d'implanter une base britannique aux Açores, pour en finir avec l'*Atlantic Gap* permettant aux *U-Boote* allemands de naviguer dans l'Atlantique sans opposition aérienne.

L'accord découle d'une forte pression diplomatique, le gouvernement portugais ayant l'impression que, en cas de refus, les îles seraient prises d'assaut. De fait, une force expéditionnaire américaine a déjà pris position lorsque, dans un dernier geste de bonne volonté, les Britanniques font une ouverture diplomatique. Contre toute attente, le chef fasciste António Oliveira Salazar accepte : il est prêt à négocier.

Bien qu'à l'écart de la guerre, les Portugais ont connu une année 1943 difficile. L'aviation des deux camps utilise leur espace aérien à sa guise, et ils n'ont pas les moyens de s'opposer à ces survols.

Par peur d'une invasion allemande, en 1940, l'essentiel de l'Aeronáutica Militar avait été transféré aux Açores, en plein Atlantique ; environ 40 000 soldats avaient suivi. En cas d'invasion, ils formeraient la nouvelle ligne de défense de l'Empire, la terre ferme (impossible à défendre contre des forces modernes) étant abandonnée. Certes, le Portugal bénéficiait d'une alliance séculaire (800 ans, un record en Europe !) avec les Britanniques, mais ceux-ci avaient bien d'autres soucis ailleurs. Le gouvernement portugais se débattait dans une situation difficile. D'un côté, l'alliance avec les Britanniques, de l'autre, une certaine affinité avec les gouvernements fascistes d'Allemagne et d'Italie. Le Portugal était un État nationaliste depuis 1926 et avait été un des premiers à soutenir Franco dès le début de la guerre civile en Espagne.

Bien que le Portugal ait signé une alliance défensive en 1939 avec l'Espagne, Allemands et Espagnols prévoient une invasion conjointe du pays. Pour les premiers, il s'agissait de verrouiller l'entrée de la Méditerranée en s'emparant de Gibraltar et du vaste littoral portugais. L'opération « Isabella », nom de code de l'invasion, n'eut jamais lieu.

RESCAPÉS DES INVASIONS

Les premiers avions à arriver au Portugal étaient des rescapés de l'invasion allemande.

Entre le 15 et le 19 juin 1940, le Caudron C.630 Simoun (T-585), avec le sergent Jean Dreyfus aux commandes, se pose au nord du Portugal, près de Covilhã. On n'en sait guère plus sur ce cas.

Il est certain que le 19, vers 12h30, un autre appareil français arrive avec trois personnes à bord. Un rapport de police dit qu'il s'agit d'un Mureaux (X-537 [1]), avec aux commandes les lieutenants Jourdan Jacques Giacomini et Maurice Carassus [2]. Il y a avec eux une civile, Annette Madelaine Baker, accompagnée de son petit chien. Elle était de naissance française mais de nationalité britannique par mariage. Ils déclarent à la police être membres du 106^e « bataillon aérien » et avoir voulu rejoindre le Maroc ; ils se sont retrouvés au Portugal à la suite du mauvais temps et d'erreurs de navigation et, à court de carburant, ils ont dû atterrir. On ignore quel a été leur sort dans l'immédiat, mais ils ont probablement été remis à l'ambassade de France à Lisbonne pour être rapatriés.

▼ Le *Captain* J. « Jim » A. Hamon du 94th Fighter Squadron, 1st Fighter Group (au centre, avec les lunettes de soleil), entouré par des étudiants portugais à Elvas. (Collection de l'auteur)





C'est du moins le cas de deux aviateurs belges qui atterrissent près d'Alfândega da Fé le 21 juin. Les sergents Désiré Verbraeck et Georges Reuter arrivent sur le Stampe SV-4 (n° 370) après des heures de vol depuis Moissac et un arrêt à Dax. Partant de Lisbonne, ils rallieront le Congo belge, où ils seront reçus en héros. Comme il n'y a plus de forces aériennes belges, ils rejoignent la RAF, au sein de laquelle ils seront tués tous deux : Reuter lors d'un unique combat aérien en Libye le 18 mai 1941, et Verbraeck lors d'un bombardement de la base d'El Daba, en Égypte, le 22 novembre de la même année.

Curieusement, les derniers avions à atterrir au Portugal en avril-mai 1945 sont aussi ceux de fugitifs, mais allemands cette fois. Le 6 avril, un prototype du Ju 188 se pose à l'aéroport de Lisbonne avec trois hommes à bord : trois pilotes d'essai d'une usine Junkers ayant saisi l'occasion de fuir leur pays dévasté. Le 2 mai, c'est à l'aéroport de Porto que l'on voit atterrir un chasseur de nuit Junkers Ju 188 (WNR. 621800) interrompu dans sa fuite. Berthold Reithel, Hans Schwendter, Alfred Funke, Joseph Allram et Klaus Moller sont internés et mis à la disposition des autorités alliées.

Entre le début et la fin de la guerre, environ 130 avions ont ainsi terminé leur voyage au Portugal.

AU PLUS FORT DES COMBATS

Début novembre 1942, au cours de l'opération « Torch », le ciel du Portugal se couvre soudain d'avions. Partis d'Angleterre vers l'Afrique du Nord, des essaims de chasseurs et de bombardiers passent en rangs serrés pendant des heures et des jours. La situation va devenir plus sérieuse encore dans les semaines et mois qui suivent.

Le 9 novembre, l'aéroport de Lisbonne, nouvellement ouvert, accueille le premier appareil militaire américain en territoire portugais. Le *Lieutenant* Jack Ilfrey [3] a perdu un réservoir d'aile de son Lockheed P-38F

[1] Il s'agirait de l'ANF Les Mureaux 115 n° 53, appartenant probablement à l'École de l'Air (NDLR).

[2] Il s'agit en fait des sergents-chefs Pierre Giacomini et Maurice Carassus (NDLR).

[3] Futur as aux 7,5 victoires, Ilfrey appartenait au 94th Fighter Squadron, 1st Fighter Group. Il sera contraint de se parachuter près d'Angers le 13 juin 1944 et regagnera les lignes alliées après un périple d'une semaine grâce à la complicité de nombreux Français (NDLR).

Lightning (41-7587) et n'a pas assez de carburant pour rejoindre l'Afrique du Nord. Lors du briefing de départ, on avait dit aux pilotes que, en cas de problème, ils pouvaient se poser au Portugal et qu'il existe un aéroport au nord de Lisbonne. Ilfrey trouve la piste sans difficulté. La situation ne le perturbe que lorsqu'il est informé par un officier militaire qu'il va être interné pour le restant de la guerre. « C'était un choc. Mes camarades étaient déjà loin, dans l'immédiat, je n'allais pas les revoir. J'étais hors-jeu et mon aventure terminée. Je pensais aussi à mon avion. Ils l'emmenaient, et cela me faisait mal », se souviendra Ilfrey des années après.

Alors qu'il est assis au bar de l'aéroport, deux Allemands, membres d'un équipage civil d'un DC-3 de la Lufthansa, sont à l'affût de tous ses propos. Lisbonne se trouve alors au carrefour des vols vers ou depuis l'Europe. De là, on peut se rendre vers les pays occupés, l'Allemagne, l'Angleterre ou les USA. C'est, pour l'Europe, une des dernières portes ouvertes sur le monde.



▲ Un moment de détente à Elvas pour les *Flight Sergeants* Raymond Douglas, à gauche, et Harold Hall, à droite, deux pilotes de la RAF victimes d'ennuis mécaniques à bord de Blenheim Mk. V (respectivement BB166 et BB101) lors de leur transfert vers la Tunisie en février 1943. (Collection de l'auteur)



◀ Le Blenheim Mk. V BB101 – ou ce qu'il en reste – après son atterrissage forcé à Odemira le 27 février 1943. (Collection de l'auteur)



Puis des Portugais le font asseoir dans le bâtiment principal, s'évertuant à lui poser des questions auxquelles il ne veut pas répondre. Au bout d'un moment arrive un capitaine de l'Aeronáutica Militar. Costa Macedo était un homme très respecté et compétent. Durant la guerre, il devait piloter toutes sortes d'avions, des chasseurs aux bombardiers lourds, pour les conduire vers des bases militaires portugaises depuis leur lieu d'atterrissage. En 1952, lors de la création de la Fuerza Aérea Portuguesa, en parallèle avec Armée et Marine, il deviendra son premier chef d'état-major. Comme c'est le premier avion américain qui tombe entre ses mains, Macedo demande à Ilfrey de s'asseoir aux commandes et de lui faire un rapide « amphi-cabine ». Pendant que Macedo se tient assis sur l'aile et que des centaines de personnes les entourent, l'Américain entend un rugissement familier. Un autre P-38, avec un moteur en panne, essaie d'atterrir. Quand les civils et quelques-uns des militaires se précipitent pour voir le nouvel arrivant, Ilfrey, qui a vu les Portugais faire le plein de son appareil, saisit l'occasion : il lance le moteur, dont l'hélice projette Macedo au sol. L'avion traverse le terrain et décolle !

PETITS ARRANGEMENTS ENTRE AMIS

Ilfrey arrive à Gibraltar sans se douter qu'il est déjà au centre d'une querelle diplomatique. En effet, son attitude compromet les excellentes relations que les Britanniques entretiennent avec les Portugais.

Un peu plus d'une vingtaine d'appareils de la RAF se sont écrasés ou ont atterri au Portugal auparavant. Jusqu'à l'affaire Ilfrey, un arrangement avait cours : les Portugais

[4] Il est plus probable qu'il s'agisse du P-38F 41-7627 du *Captain J. (« Jim ») A. Harmon* du même *Squadron* qu'Ilfrey (apparemment pas de MACR) – NDLR.

▼ Le Sunderland P9623 du N° 95 *Squadron*, perdu dans un ouragan, est le premier avion allié à « atterrir » au Portugal le 15 février 1941. Il est dressé sur la côte près de Troia. Cédé gracieusement à la Marine portugaise, il sera réparé, mais après la perte d'une hélice lors d'un vol d'essai à destination du Cap-Vert, il sera ferrailé. (Collection de l'auteur)

internaient les équipages, puis les relâchaient en rendant les avions gratuitement ou contre dédommagement. C'était un procédé avantageux pour les Britanniques, car le droit international restait dans le vague au sujet des aviateurs. Les conventions voulaient néanmoins que les pays neutres puissent retenir les avions et internent les équipages. Cela n'était encore jamais arrivé au Portugal, ni pour les Britanniques, ni pour les Allemands.

La plupart des équipages de la RAF à avoir atterri au Portugal appartenaient à l'*Overseas Aircraft Delivery Unit* (OADU). Cette unité avait pour mission de livrer les appareils neufs à leur destinataire. Ses membres étaient surtout des pilotes très expérimentés ayant à voler depuis l'Angleterre sur tout type de bombardiers ou de chasseurs vers les terrains d'opérations outre-mer. Les équipages isolés, ralliant de nouveaux *Squadrons* en opération, volaient habituellement sous le pavillon de l'OADU.

Vers 1942, les équipages internés passaient leur temps de rétention à Caldas da Rainha, une petite localité au nord de la capitale, là où vivaient des centaines de réfugiés depuis 1940 et l'invasion de la France par les Allemands.

Les Portugais attendaient un jour ou deux qu'on ait « oublié » l'atterrissage, et les aviateurs étaient remis aux autorités alliées. Dans le pire des cas, cela prenait quelques semaines.

L'évasion d'Ilfrey est susceptible de mettre fin à ces arrangements. Dans l'immédiat, elle crée une gêne : au lieu d'envoyer les hommes à Caldas da Rainha, on les dirige maintenant vers Elvas, ville frontalière de garnison. En théorie, ils ne doivent pas avoir autant leurs aises qu'à Caldas. En réalité, ils vont y passer du bon temps. Le premier à y arriver est le capitaine James Harman, pilote du *Lightning* (42-12738) qui avait permis l'évasion d'Ilfrey [4].



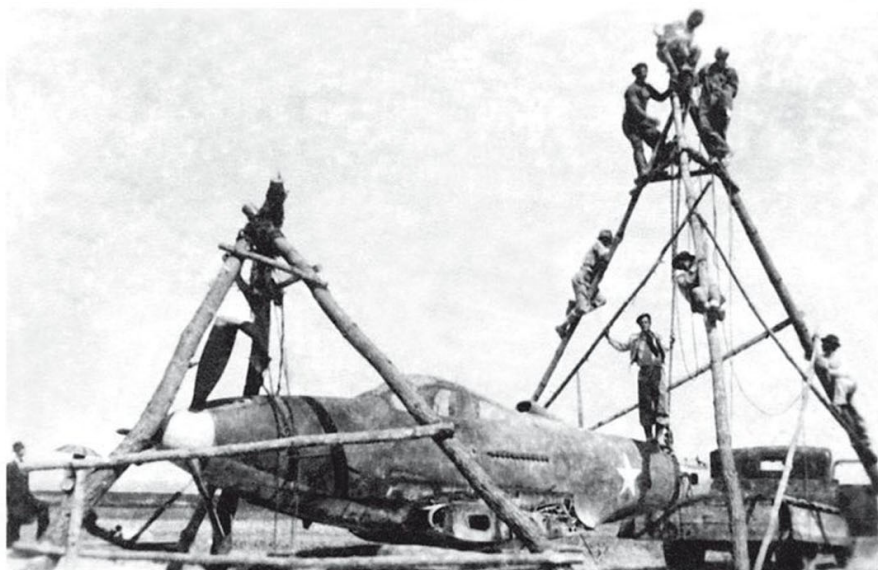


UN ESCADRON D'AVIONS MADE IN USA

En 1943 arrive une avalanche d'avions américains, à tel point que l'Aeronáutica Militar arrive à monter tout un escadron de P-39 et un autre de B-24.

Le premier groupe de chasseurs se pose le 27 décembre. Un atterrit près de Porto, à Vila do Conde (BX256), pour un problème de carburant, et quatre autres dans la région de Lisbonne, à la suite d'une erreur de navigation du *Lieutenant Colonel* Kenneth S. Wade, commandant le 81st *Fighter Group* : au lieu de mettre cap à l'est à l'extrémité Sud du Portugal, il a tourné vers l'ouest, en direction de l'Atlantique. À court de carburant, ils atterrissent à l'aéroport de Lisbonne. Juste avant, un autre Airacobra, avec une panne électrique, y est aussi arrivé. Donald B. Littlejohn, à bord de son P-400, survole l'Atlantique lorsque de la fumée envahit l'habitacle ; il croit d'abord devoir sauter, mais, vérification faite, il comprend qu'il n'est pas en danger immédiat.

L'avion était très difficile à manœuvrer, avec des volets, une hélice, un moteur, une radio et un train d'atterrissage ne répondant presque plus aux commandes. « Sans les commandes électriques, j'ai mis trente minutes à faire sortir le train à la main », se rappellera Littlejohn. Faute de radio, il ne peut avertir personne de ses intentions et, avec un moteur et des volets hors de contrôle, il arrive trop vite : « Aussitôt que j'ai touché le sol, j'ai coupé le moteur et serré les freins. L'avion s'est arrêté pile au bout de la piste. Après, j'ai suivi une file de véhicules militaires et, dès que je me suis arrêté, j'ai été entouré par quinze soldats sous les ordres d'un commandant qui s'est mis à me parler en anglais, mais je lui ai fait



▲ L'un des nombreux Airacobra à s'être posés plus ou moins intacts au Portugal. Il s'agit ici du P-400 BX187 du *Lieutenant* Richard Savoy, appartenant au 350th *Fighter Group*, qui a terminé son vol près d'Aljezur le 3 juin 1943. L'épave est préparée pour être transportée par camion jusqu'à Lisbonne. (Collection de l'auteur)

signe, je me suis agenouillé et j'ai embrassé le sol. » Quelques minutes plus tard, deux autres atterrissent avec le *Lieutenant* Richard W. Tanny et le *Lieutenant Colonel* Kenneth Wade aux commandes. Le *Lieutenant* Claude Raybrun finit sur une plage voisine.

Le 15 janvier 1944, douze de plus se posent au Portugal. Un dans une base navale près d'Aveiro et onze à l'aéroport de Lisbonne. Le groupe suivait la navigation d'un B-25 qui les entraînait de plus en plus loin au large dans l'espoir de fuir une tempête. Au bout d'un moment, il est devenu clair que les chasseurs n'avaient plus assez de carburant pour atteindre leur destination, et l'avion-guide a décidé de les conduire à Lisbonne.





► L'équipage du Sunderland en compagnie de quelques amis portugais qui l'aideront à fuir par la mer. Assis au centre, le *Squadron Leader* Patrick A. Lombard. (Collection de l'auteur)

Certains pilotes ont cru atterrir à leur destination, Port-Lyautey (aujourd'hui Kenitra), au Maroc.

À la mi-1943, 22 P-39 et P-400 se trouvent internés au Portugal. À la suite de négociations, la plupart sont vendus au gouvernement portugais pour 20 000 dollars ; ceux qui ont souffert à l'atterrissage sont offerts pour les pièces détachées, alors que rien n'y oblige les Américains.

L'Aeronáutica Militar peut ainsi former une nouvelle unité, l'escadron « OK » – difficile de trouver nom plus américain. Le seul P-38 utilisable y est également intégré sous le numéro 300, les P-39/P-400 étant numérotés de 301 à 319. On appellera plus tard le P-38 « l'avion du général », parce qu'il vole rarement avec un pilote portugais et ne sort de son hangar que pour des visiteurs de marque ; il sera condamné faute de pièces de rechange.

Les Portugais achètent aussi six B-24 aux Américains pour 100 000 dollars chacun ; ce lot comprend des bombardiers opérationnels et d'autres d'unités de livraison. Aucun ne fera une arrivée plus dramatique que le Liberator (BZ730) du N° 53 *Squadron* du RAF *Costal Command*, atteint lors d'un dur combat contre trois *U-Boote* le 30 juillet 1943. Le *Flight Officer* canadien John Irving touche la piste d'atterrissage de Lisbonne à 17h30 avec le moteur n° 4 hors service et le n° 2 mal en point ; les tirs antiaériens ont troué une aile et la queue. Il a décollé à l'aube pour une patrouille au long cours. À 09h30 environ, le radar capte un signal alors que l'équipage se trouve à quelques milles du cap Ortegal, en Espagne, et, à l'approche, le signal se transforme en trois échos. Le Liberator est tombé sur les U-461, U-462 et U-504 ; seul ce dernier est un sous-marin de combat, les deux autres étant des ravitailleurs (les fameuses « vaches à lait »). Ils restent groupés de manière compacte, ce qui rend leur approche dangereuse en raison de leur puissance de feu combinée. Irving appelle alors d'autres avions à la rescousse, et, en quelques minutes, un petit groupe se forme autour des *U-Boote*.

Deux avions tentent un bombardement en altitude, sans résultats apparents. À la mi-journée, Irving informe les autres qu'il va faire une tentative et il part en piqué. Il est immédiatement visé et sent des impacts sur le moteur, une aile et la queue, avant de larguer ses grenades sous-marines, qui tombent entre les submersibles. Nul ne peut dire quels dommages elles ont causés, car, juste après, un autre appareil lance les siennes.

Dans les minutes suivantes, les avions touchent et coulent deux des sous-marins, le troisième résistant encore quelques heures, avant d'être coulé par des navires de la Royal Navy ayant aussi répondu à l'appel d'Irving.

Le pilote canadien ne verra rien de tout cela, car il est en train de lutter pour gagner la terre ferme. Au bout de deux heures, il survole l'Espagne, mais il est bien connu que l'accueil est meilleur au Portugal ; il continue donc sa route en espérant que l'avion y résiste.

Après l'atterrissage, l'équipage tente de mettre le feu à l'appareil, mais les pompiers éteignent aussitôt les flammes. On éloigne l'équipage sous escorte, mais en le laissant revenir pour détruire l'équipement radar « sensible », après une rapide négociation menée par l'attaché militaire britannique. John Irving recevra la *Distinguished Flying Cross* pour ses faits de guerre.

L'équipage restera au Portugal jusqu'au 8 août, avant de revenir au pays sur un vol de la *British Overseas Airways Corporation* (BOAC), qui entretient une ligne régulière entre la capitale portugaise et l'Angleterre.

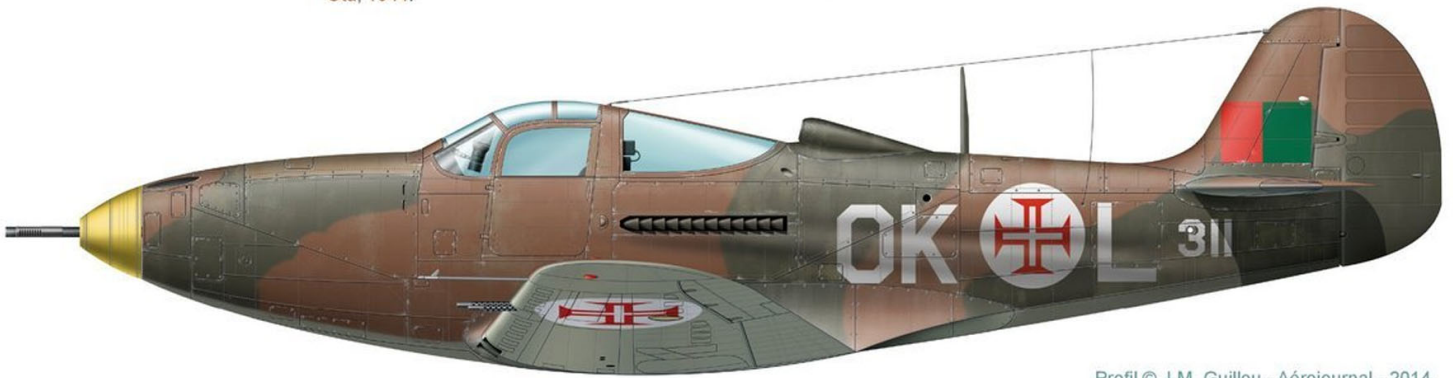
HOMMES ET MACHINES

Depuis 1943, les équipages quittent habituellement le Portugal à bord d'un vol BOAC ou d'un cargo appareillant de Lisbonne. Auparavant, la chose était un peu plus compliquée. Dans beaucoup de journaux, les équipages disaient s'être « évadés » du Portugal, mais, en fait, ils étaient juste autorisés à partir à leurs risques et périls.

La première de ces routes a été créée par le *Major* António Dias Leite, un combattant de la Première Guerre mondiale, qui avait ensuite rejoint l'Aeronáutica Militar. Peu avant la Seconde Guerre mondiale, il avait suivi une formation poussée d'instructeur et était connu pour ses sentiments pro-Alliés. Lorsqu'il reçoit une invitation pour un cocktail à l'ambassade britannique, la chose, bien qu'inhabituelle, n'a rien d'extraordinaire. Il y retrouve un visage connu : le *Squadron Leader* Pat Lombard, qui avait suivi la formation d'instructeur avec lui et venait d'atterrir à Setubal avec onze hommes de son escadrille nouvellement formée, le N° 95 *Squadron*. Lombard volait à bord du Sunderland P9623 entre Pembroke et Freetown lorsqu'il avait été pris dans la pire tempête à frapper la côte portugaise depuis des années, faisant des dizaines de morts et détruisant des centaines de

Bell P-400 (n° 311)

Esquadilha OK
Ota, 1944.



Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2014

navires et de maisons, dans la nuit du 14 au 15 février 1941. Par vent contraire, le Sunderland avait épuisé son carburant. L'amerrissage, bien que très dangereux, avait été réussi, et l'équipage avait été contraint de demeurer dans l'appareil pendant vingt-quatre heures en raison des énormes vagues qui menaçaient de les emporter.

C'était le tout premier avion de la RAF capturé dans les eaux territoriales portugaises, et personne ne savait trop quoi faire des hommes. L'équipage d'un Condor allemand, qui avait atterri quelques jours auparavant, le 9 février, venait de s'échapper en Espagne. Mais se réfugier chez Franco n'était pas une solution pour Lombard et ses hommes. Dans un document légué à sa fille, António Leite explique que, pressé par des gens de l'ambassade, il avait contacté des amis au gouvernement qui lui avaient fait savoir qu'ils fermeraient volontiers les yeux s'il préparait une opération d'exfiltration.

Dans la nuit du 26 mars 1941, l'équipage quitte le port de Leixões, caché à bord d'un remorqueur ayant rendez-vous avec un patrouilleur de la Royal Navy. Ce type d'exfiltration se répétera de nombreuses fois pendant deux ans. À partir de 1943, alors que des dizaines d'hommes attendent de reprendre du service, s'échapper devient pour eux une aventure moins risquée, et les navires quittant Lisbonne ou les avions civils se chargent désormais du transport.

Avec l'augmentation du nombre d'appareils se posant en entier ou en morceaux un peu partout dans le pays, l'Armée portugaise doit créer une unité spéciale, avec du personnel et des moyens de transport. La plupart des avions sont hors service, mais il est toujours possible de récupérer le métal, les armes et les moteurs. L'unité dispose de deux gros camions et de plusieurs véhicules plus petits. Ils sillonnent tout le pays, mettant parfois des jours à parvenir jusque sur les lieux : « Les routes étaient étroites, et, parfois, il fallait arrêter le convoi pour détruire des murs, des clôtures ou des parapets afin de

permettre le passage des gros camions. Parfois, il fallait rebrousser chemin et trouver un autre itinéraire », expliquera João Pequeno, un soldat servant de chauffeur dans l'unité en 1942-43.

Quelquefois, ils passent une quinzaine de jours à démonter les pièces essentielles d'un avion. Quand il est décidé de le mettre à la casse, il est fait appel à de la main-d'œuvre locale. Haches, marteaux et toutes sortes d'outils à main servent à découper les cellules. Il arrive aussi que le gouvernement les vende directement à des ferrailleurs.

À la fin de la guerre, environ 130 avions ont atterri ou se sont écrasés au Portugal, et plus de 600 hommes ont été internés sur le territoire pour une durée allant de quelques jours à quelques mois, en fonction du message que voulait faire passer le gouvernement portugais. Ils ont constitué, en quelque sorte, une monnaie d'échange, dont celui-ci s'est habilement servi pour resserrer ses liens avec les puissances alliées à une époque où l'issue de la guerre ne faisait plus guère de doute. Les appareils ont également servi à considérablement moderniser l'Aeronáutica Militar.

Tout cela explique la neutralité « bienveillante » dont le Portugal fera montre envers les aviations alliées tout au long de la Seconde Guerre mondiale.

Peu d'avions à avoir atterri ici connaîtront une longue carrière. L'escadron de B-24 est démantelé au cours de l'été 1944, après un accident qui, en juillet, a coûté la vie à sept aviateurs. Les Aircobra sont rendus obsolètes par l'arrivée de dizaines de Spitfire et de Hurricane en 1943 en paiement de l'utilisation de la base des Açores.

Deux C-47 américains connaîtront un meilleur destin avec leur transfert au secrétariat à l'Aviation Civile, préparant la création d'une compagnie aérienne nationale : ils seront les premiers avions des Transportes Aéreos Portugueses (TAP). ■



◀ L'un des camions utilisés par l'Aeronáutica Militar pour récupérer les épaves qui parsèment son territoire. Celui-ci est utilisé ici pour transporter l'un des Spitfire Mk. V offerts par les Britanniques en paiement de l'utilisation des bases aux Açores. (Collection de l'auteur)

1936
1951

LES JU-86 PORTUGAIS

PAR JOSÉ MATOS

EN 1936, la Grande-Bretagne, fournisseur privilégié des forces aériennes portugaises, refuse de donner suite à une demande de Lisbonne pour l'achat de bombardiers. En raison de l'implication du Portugal dans la guerre d'Espagne, les Britanniques craignent que ces avions ne se retrouvent rapidement engagés aux côtés des forces nationalistes de Franco. En conséquence de quoi, le chef du gouvernement, Antonio Salazar, se tourne vers l'Allemagne.

UNE FORMATION CONTRARIÉE

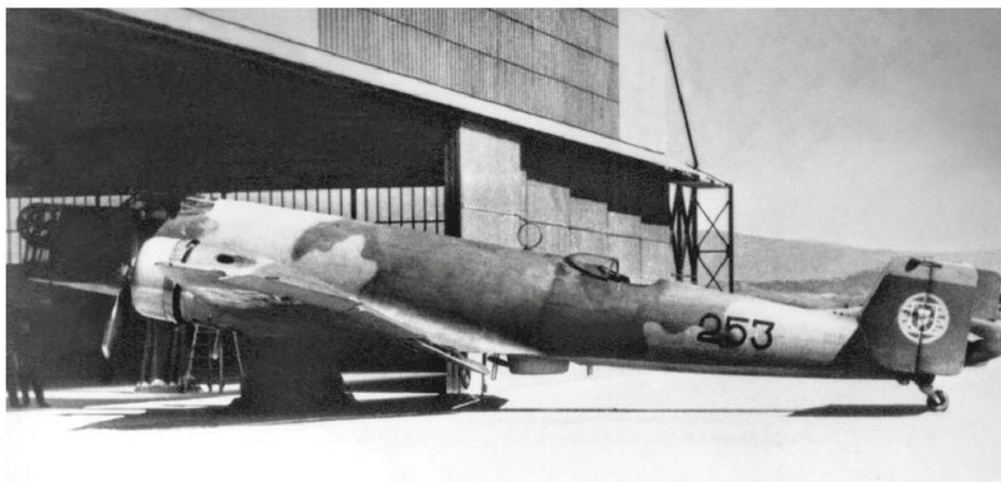
En décembre 1936, une mission militaire portugaise visite les usines Junkers à Dessau, où elle est très impressionnée par les performances du nouveau bombardier Ju 86. Les négociations débouchent sur la signature d'un contrat pour l'acquisition de dix machines le 15 septembre 1937. Cette version export, équipée de deux BMW 132 de 790 ch, est baptisée Ju 86 K-7.

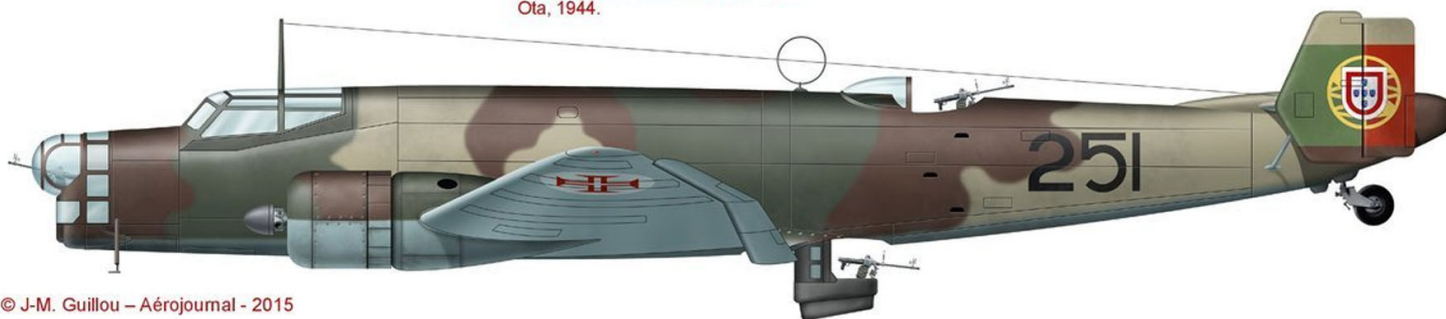
Le 30 mars 1938, conformément aux clauses du contrat commercial, un certain nombre de pilotes et de mécaniciens, sous les ordres du *Comandante* Pinheiro Correia, arrivent à Berlin pour se former sur leurs nouvelles montures.

▲ Les Ju 86 K-7 portugais sont numérotés de 251 à 260. Ici, le 251 à Ota en 1944. (Col. J. Barros Prata)

▼ Le n° 253 à Ota. Les Ju 86 K-7 portaient le camouflage d'origine allemande. (Arquivo Histórico de Força Aérea)

Les pilotes sont divisés en deux groupes (tout comme les mécaniciens) pour être répartis sur deux bases distinctes. Le premier rejoint l'école de Brandis, où il est accueilli un peu fraîchement, car personne n'a été informé de son arrivée et encore moins du programme de formation. Tout ce qui peut être mis à la disposition des Portugais, ce sont de vieux Ju 86 D à moteurs diesel, équipés d'une instrumentation différente de celle de leurs futures machines. Il leur est proposé un programme d'entraînement au vol de sept jours et à la navigation de quatre, ce qu'ils estiment tout à fait insuffisant. Courroucés, les Portugais menacent de rentrer immédiatement à Lisbonne. Les Allemands calment les esprits en promettant de meilleures conditions pour le second groupe. Et en effet, celui-ci va s'entraîner



Junkers Ju 86 K-7 (n° 251)Grupo de Bombardeamento de Dia
Ota, 1944.

© J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

à Tutow sur l'un de ses propres Ju 86 K-7 mis à disposition par l'usine. Le programme, bien amélioré, comportant notamment l'entraînement au largage de bombes, donne entière satisfaction aux Portugais.

UN EMPLOI LIMITÉ

Le premier Ju 86 K-7, piloté par un Allemand, se pose sur la base aérienne de Tancos (BA3) le 12 avril 1938. Les neuf autres arrivent au cours des trois ou quatre mois suivants. Ils forment un groupe de combat sur place, mais cette situation est provisoire. Il est, en effet, envisagé de les transférer à Ota (BA2), une base en cours d'achèvement. En attendant, les Ju 86 sont utilisés pour l'entraînement à Sintra (BA1), près de Lisbonne. Finalement, début 1939, ils atterrissent à Ota, où ils sont intégrés au *Grupo de Bombardeamento de Dia* (groupe de bombardement diurne), composé de deux *Esquadrões* (n° 1 et n° 2) de chacune cinq appareils. Toutefois, en raison des restrictions de carburant imposées par Salazar après le déclenchement des hostilités en Europe, les Junkers volent peu en 1940, quoique participant aux manœuvres avec l'Armée en septembre, au cours desquelles ils effectuent de nombreuses missions de reconnaissance photo.

Le 15 février 1941, le Portugal est ravagé par une tornade qui cause de très lourds dégâts dans une grande partie du pays. Le Ju 86 « 257 », utilisé avec d'autres appareils pour la formation des mécanos à la BA1, est détruit quand le toit du hangar principal s'effondre. La flotte est désormais réduite à neuf machines.

Quelques mois plus tard, cinq bombardiers Ju 52 sont déployés aux Açores, siphonnant les quotas de carburant aviation alloués au GBD, dont les Ju 86 sont pratiquement cloués au sol jusqu'en février 1944. À cette date, l'*Esquadrão* n° 2, commandée par le *Tenente* Simão Portugal, récupère tous les Ju 86. Mais un autre problème se fait jour : en raison de la situation critique des armées allemandes, il ne parvient plus aucun rechange pour les Junkers. Le 6 mai 1944, lors d'un meeting aérien tenu à Ota, les Ju 86 font seulement partie de l'exposition statique !

LA FIN

Après-guerre, les vols reprennent, et les Junkers servent à qualifier de nouveaux pilotes. Toutefois, le 11 juillet 1945, le « 256 » est victime d'un grave accident aux mains du *Comandante* Rogério dos Reis Temudo. En mission photographique dans la zone montagneuse de Castro Daire,



▲ Alignement des Ju 86 de l'*Esquadrão* n° 2 du *Grupo de Bombardeamento de Dia* à Ota en mai 1944. (Arquivo Histórico de Força Aérea)

▼ La population aide à transporter les débris du n° 256, qui s'est écrasé près de Castro Daire, à une quarantaine de kilomètres au sud-est de Porto. (Col. J. Barros Prata)

qui culmine à 1 380 m, l'appareil pénètre dans une vallée de la Serra de Montemuro et perd rapidement de l'altitude. Il finit par s'écraser, heureusement sans faire de victimes. En dehors de Temudo, l'équipage se composait du *Sargento* Jesus de Almeida et du *Tenente* Barros Prata ; ce dernier occupait la tourelle supérieure, par laquelle il a pu s'échapper. L'épave sera évacuée par les habitants, comme le prouvent les photos de l'époque. Après cet accident, les vols sont suspendus jusqu'en août 1946. Ils reprendront par la suite, mais de manière très épisodique. Le dernier sera effectué par le *Tenente Coronel* Bentes Pimenta, aux commandes du « 260 », le 18 janvier 1951. ■

