



DÉFENDRE BELGRADE !

LE COMBAT DÉSESPÉRÉ

DES CHASSEURS IK-3

CONTRE LA LUFTWAFFE

Par Dušan Babac et Alexandre Thers



Lorsque les forces de l' Axe attaquent la Yougoslavie à l'aube du 6 avril 1941, elles lancent leurs escadres aériennes bombardier les points stratégiques de la Serbie. La *Luftflotte 4*, qui opère à partir de terrains d'aviation roumains, a Belgrade pour objectif. La défense de la capitale est assurée par deux groupes de chasse : le 32^e, doté de Bf 109, et le 51^e, équipé de Bf 109 et d'Ikarus-Rogozarski IK-3, seul chasseur de conception nationale capable de tenir tête aux agresseurs. Ce sont les combats de cet aéronef que nous allons évoquer ici.

TAÏAUT !

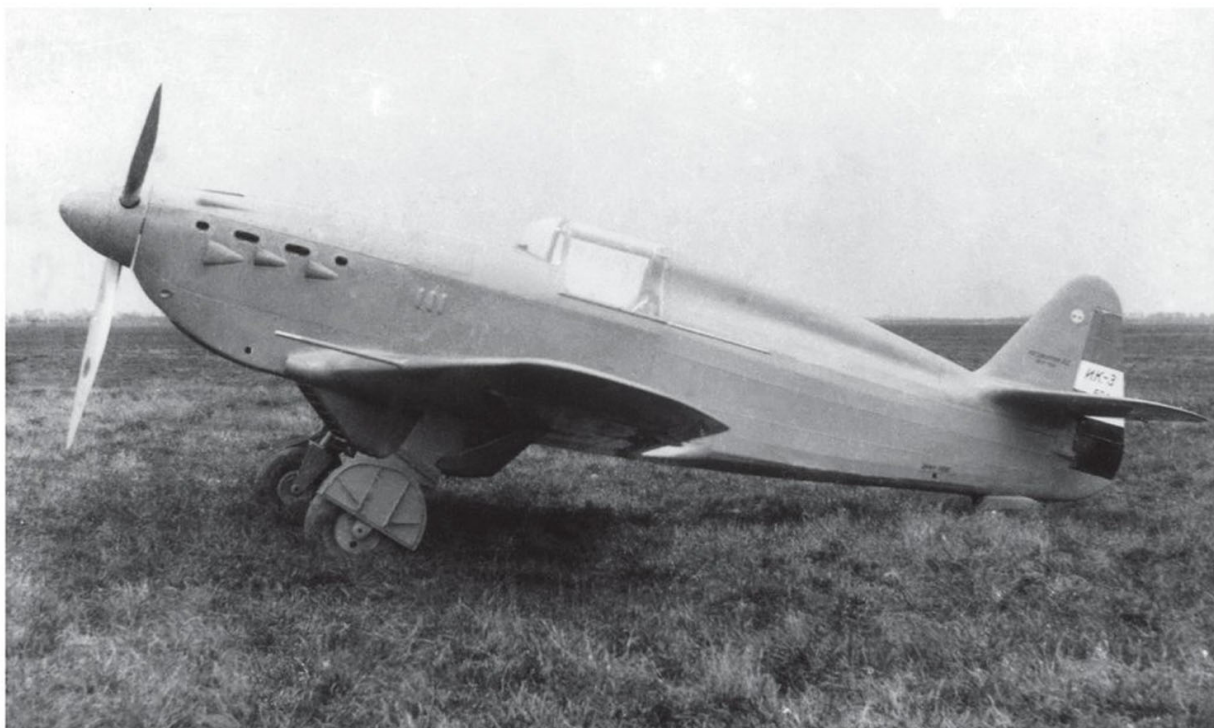
Le 51^e groupe de chasse de l'armée de l'Air royale yougoslave, basé sur le terrain de Zemun, à quelques kilomètres à l'ouest de Belgrade, a été mis en alerte bien avant l'aube. Au moment où parviennent les nouvelles des raids de l'aviation de l' Axe sur Rezanovacka Kosa et sur la ville de Petrovac, alors que les premiers avions de reconnaissance survolent Belgrade, la première patrouille est déjà en l'air, bien que rendue aveugle par l'obscurité. Ainsi, lorsque la première force de frappe de la *Luftwaffe* approche de la capitale, le 51^e groupe en est à sa troisième patrouille, conjointement avec une du 32^e groupe. Les bombardiers allemands s'approchent en vagues espacées de 15 minutes, et lorsque leurs silhouettes lointaines et indistinctes apparaissent dans le ciel, venant du nord, tous les chasseurs du 51^e groupe décollent en urgence. Les cinq IK-3 disponibles, répartis au sein des 161^e et 162^e escadrilles, sont en tête de deux colonnes parallèles.

À une quarantaine de kilomètres au nord-ouest de Prnjavor, les 19 Me 109 du 32^e groupe prennent également l'air, en trois vols. L'un des IK-3 du 51^e groupe est contraint de faire demi-tour à cause d'un problème de moteur, mais les 34 intercepteurs que totalisent les 51^e et 32^e groupes se portent à la rencontre de l'ennemi. Le groupe de IK-3, conduit par le capitaine-acrobate aérien et instructeur Savo Poljanec, est le premier à atteindre les bombardiers ennemis en tête.

▲ Une belle brochette d'aéronefs de l'aviation royale yougoslave : on distingue à côté d'un Messerschmitt Bf 109 un Ikarus-Rogozarski IK-3 en livrée claire uniforme, indiquant la première série de production. Le moteur de la « bête » est un Avia 12Ycvs V12 qui lui permet d'atteindre la vitesse maximale de 526 km/h.

Sauf mention contraire, toutes photos : Musée de l'Aviation militaire de Belgrade, Serbie, par D. Babac

► Le prototype de IK-3, le N° 1, dans sa livrée grise unie, qui sera détruit le 19 janvier 1939. Les premiers Ikarus sont perçus à l'été 1940 par une escadrille expérimentale. L'avion est jugé très manœuvrable et plus facile à entretenir que le Bf 109. (Coll. W. Green)





UN CONTRE 27

Les cinq IK-3 entrent en contact avec l'adversaire, mais les Bf 109 de la JG 77 sont vite sur eux, et une série de combats féroces s'engage. Poljanec se retrouve seul face à 27 bombardiers. Grâce à un Immelman, il revient sur le côté de la formation, se concentrant sur l'un des trois derniers bombardiers, qu'il tire à bout portant. Juste avant que sa cible ne soit dévorée par le feu, et alors qu'il survole la formation, il peut voir le mitrailleur

▲ L'IK-2 est le chasseur métallique monoplane à aile haute à qui succède l'IK-3. Il est entré en service en 1937. Seuls huit exemplaires sont recensés, en avril 1941, au sein du 4^e régiment de chasse.

de queue fixer une dernière fois son vainqueur. Arrivé à environ 6 000 mètres d'altitude, Poljanec aperçoit une formation de Bf 109 qui s'apprête à fondre sur lui. Il parvient à éviter une première passe et commence à poursuivre un autre chasseur, lui tirant de courtes rafales : le 109 perd de l'altitude, apparemment hors de combat... Mais le Yougoslave est aussitôt pris à partie par un troisième agresseur, qui s'est faufilé dans son sillage. Il ressent alors une intense douleur à son épaule droite, et son moteur fait des ratés. Il le coupe

▼ L'invasion de la Yougoslavie, le 6 avril 1941, met un terme à la production d'un second lot de 25 appareils. Les améliorations de puissance des moteurs en cours (avec des moteurs Hispano-Suiza 12Y-51, Daimler-Benz DB 601A, Rolls-Royce Merlin III), plus la mise au point d'une version encore plus performante, l'IK-5, avec deux moteurs HS 12Y, s'avéraient particulièrement prometteuses. (Coll. W. Green)



et fait semblant de filer en vrille... l'astuce fonctionne, les Bf 109, sûrs de leur victoire, reprenant de l'altitude. Mais la rotation devient incontrôlable, et seule sa grande expérience lui permet de sortir de ce mauvais pas peu avant de percuter. Poljanec tente alors de ramener son appareil, criblé de balles et laissant une traînée de Glycol, vers Zemun. Au moment d'atterrir, il est mitraillé par un Me 110 sorti de nulle part, dont l'un des projectiles percute le dossier de son siège. Il parvient néanmoins – tant bien que mal – à atterrir et est immédiatement transporté à l'hôpital. Le commandant de la 161^e escadrille revendique un Heinkel He 111 (ou Dornier Do 17) et un Bf 109.

BORČIĆ FINIT DANS LE DANUBE

Plus loin, toujours dans le ciel de Belgrade, au-dessus du quartier de Senjak, la seconde paire (sous-lieutenants Borčić, pilote du IK-3 N° 10 de la 161^e escadrille, et Bamfić) cherche en vain l'ennemi et se sépare pour opérer individuellement. Borčić se dirige vers la frontière roumaine puis retourne sur Belgrade. Au-dessus de Zvezdara, il rencontre un groupe de 20 Do 17 qui cherche à atteindre le centre de la capitale. Il attaque les trois appareils de queue, et l'un d'entre eux termine sa course dans le Danube. Un Bf 109 fond sur lui, mais Borčić, qui finit par le supplanter, réussit à le « descendre ». Désormais isolé au milieu d'un

essaim de chasseurs, le Yougoslave parvient à survivre jusqu'à l'épuisement de ses munitions... avant d'être abattu, à quelque 18 kilomètres au nord-ouest de la capitale, dans le Danube.

Son ailier, Bamfić, pris à partie par des 109 au-dessus de Batajnica, ne sort pas non plus indemne de ces engagements : son IK-3 est si endommagé qu'il n'a d'autre option que de rompre le combat pour se poser en catastrophe. Pour échapper à ses poursuivants – deux Bf 109 –, il effectue toute une série de virages serrés, au ras du sol, et s'écrase à proximité de l'aérodrome. Il en réchappe sans avoir été blessé, mais sa monture est complètement détruite.

Les Yougoslaves revendiquent bientôt 10 victoires, dont cinq par des Ikarus, mais les pertes sont lourdes : trois chasseurs ont été abattus et six gravement endommagés et inaptes à reprendre le combat.



▲ Le *Potpporučnik* (sous-lieutenant) Dušan Borčić, qui trouve la mort à bord du N° 10 immatriculé 2159.

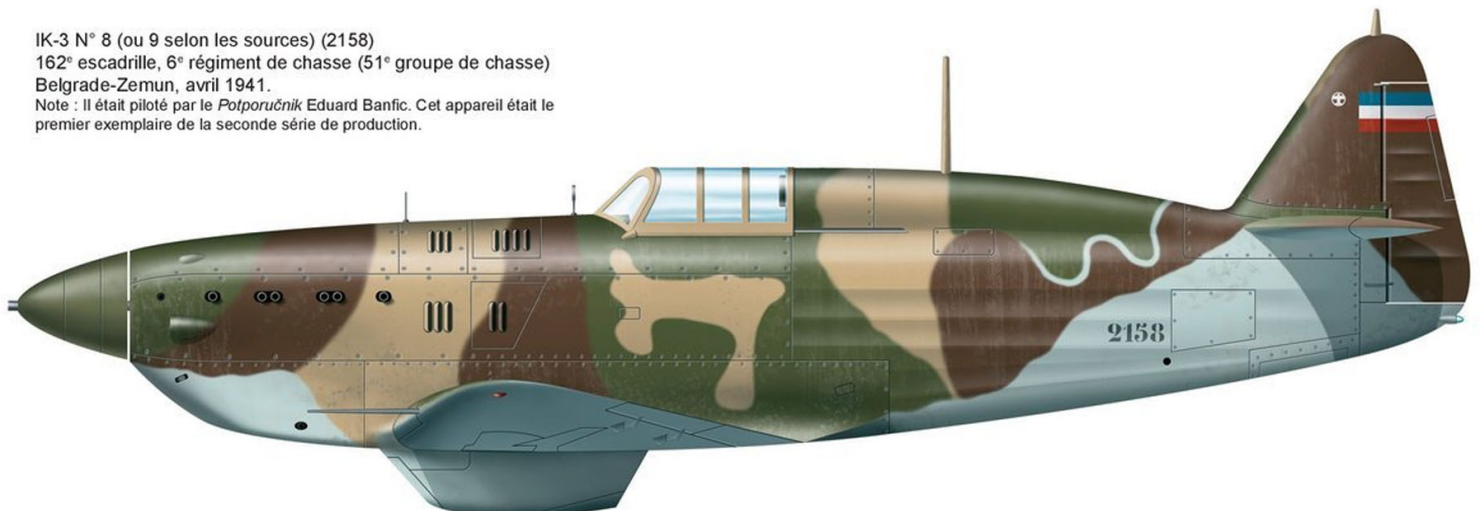
Outre le sous-lieutenant Borčić, un autre pilote de IK-3 a trouvé la mort.

Le premier de ces deux appareils est revendiqué à 8h15 par le *Feldwebel* Erwin Riehl, de la 9./JG 77, le second est attribué à un équipage de la III./ZG 26, à une heure inconnue.

Cinq blessés sont à déplorer, parmi eux le pilote de IK-3 Eduard Bamfić, de la 162^e escadre, qui a sauté en parachute.

À l'issue de cette première confrontation, le 51^e groupe ne comprend plus que cinq Me 109 sur dix et trois IK-3 sur cinq en mesure de prendre l'air. Plusieurs pilotes du 51^e groupe, ayant perdu leurs coéquipiers et à court de munitions, atterrissent à Zemun pour ravitailler, redécollent et retournent dans la mêlée. La seconde vague d'attaque se produit vers 10h00 et dure environ une heure, menée de front par 57 Ju 87 et 30 Messerschmitt.

IK-3 N° 8 (ou 9 selon les sources) (2158)
162^e escadrille, 6^e régiment de chasse (51^e groupe de chasse)
Belgrade-Zemun, avril 1941.
Note : Il était piloté par le *Potpporučnik* Eduard Bamfić. Cet appareil était le premier exemplaire de la seconde série de production.





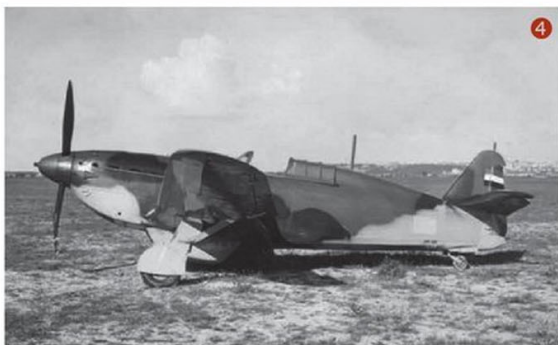
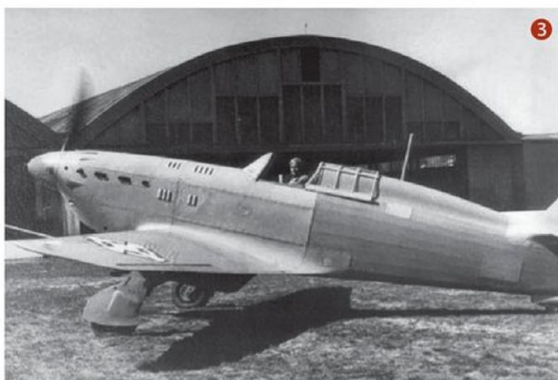
◀ De haut en bas :

❶ Premier vol du prototype, le 14 avril 1938. Le pilote est le *Kapetan* (capitaine) Milan Bjelanović.

❷ L'appareil engage l'ennemi avec un canon Hispano-Suiza HS. 404 de 20 mm et deux mitrailleuses Browning de 7,92 mm. (Petar Bosnic par D. Babac)

❸ IK-3 N°2 immatriculé 2152, photographié à l'hiver 1939-40. Il est le premier exemplaire de la série initiale.

❹ IK-3 de la première série, 51^e groupe de chasse, printemps 1940.



Neuf Bf 109 du 32^e groupe et six IK-3 et Bf 109 du 51^e groupe décollent, ce dernier désormais commandé par le capitaine Gogic. Son prédécesseur, le major Adum Romeo, a été démis de ses fonctions par le commandant de la brigade aérienne suite à sa passivité durant la première attaque (ce Croatie ralliera d'ailleurs, peu de temps après, la force aérienne en constitution du nouvel État indépendant de Croatie). Cette fois, les intercepteurs revendiquent deux Ju 87, forcés d'atterrir, plus un Bf 109.

Les Allemands poursuivent leurs attaques sur Belgrade jusque dans la soirée, vers 23h00. Au cours de cette journée tragique, 74 Ju 87 des I. et III./StG 2, de la StG 77 et du III./StG 3, 160 He 111 du II./KG 4 et Do 17 Z des KG 2 et 3, escortés par une centaine de Bf 109 E et Bf 110 du I./ZG26, ont déversé près de 200 tonnes de bombes sur la capitale du royaume...

▼ Page de droite : IK-3 N° 4 (immatriculé 2154) du 51^e groupe de chasse (6^e régiment de chasse) de l'aviation royale Yougoslave, Belgrade-Zemun, avril 1941.

Sources

« Dogfights over Belgrade »
<http://www.elknet.pl/acestory/belgra/belgra.htm>

Shores (C.), Cull (B.), Malizia (N.), *Air War for Yugoslavia Greece and Crete 1940-41*, Londres, Grub Street, 1987

► L'IK-3 N° 13 (immatriculé 2162), capturé sur le terrain de Zemun. Le premier IK-3 à porter cette immatriculation était piloté par le *Vodnik I klase* (sergent) Dušan Vujicic.

DERNIERS COMBATS

Le lendemain, 7 avril, Milislav Semiz attaque vers 17h00 un groupe de trois bombardiers : il s'en tire de justesse, parvenant, comme Poljanec la veille, à atterrir sain et sauf à Zemun. Mais son IK-3 accuse le coup : 56 impacts de balles sont relevés, dont 20 dans le moteur et l'hélice ! Le 8 avril est pluvieux, et les deux IK-3 survivants, qui stationnent désormais sur le terrain de Veliki Radinci, en Voïvodine, sont renforcés par le prototype du IK-3 de deuxième série, qui se distingue de ses prédécesseurs par un radiateur d'huile aux contours redessinés et modifié par des raccords d'échappement à effet propulsif. Ces deux changements lui permettent une augmentation substantielle de la vitesse, jusqu'à 582 kilomètres/heure... C'est Semiz qui a l'insigne honneur de mener cette superbe monture au combat.

Avec elle, il abat, le 11 avril, un Me 110C-4b au-dessus de Fruška Gora. Vers 2h00 de l'après-midi, une vingtaine de Me 110 mitraillent le terrain de Veliki Radinci. Deux IK-3 parviennent à décoller en urgence, avec quatre ou cinq Me 109, et deux des agresseurs sont abattus, probablement tombés sous les coups des pilotes Gogić et Vujčić, tous deux à bord de IK-3.

Ces victoires sont les dernières : pressée sur tous ses fronts, l'Armée royale yougoslave, affaiblie par la défection de sa composante croate, n'est plus en mesure de faire front. Le temps exécrable, mêlant pluie, grêle et vent, provoque plusieurs accidents aériens, cantonnant les équipages au sol. Les signes de déliquescence sont de plus en plus visibles. À l'approche des forces de l'Axe, le feu est mis aux derniers chasseurs rescapés... C'est la fin.

Le nombre de Belgradois tués par les bombardiers nazis est estimé à environ 4 000. La plupart le furent le premier jour, où 484 bombardiers et *Stukas* y larguèrent 360 tonnes de bombes. Au total, la chasse de l'armée de l'Air royale yougoslave effectua 377 sorties et perdit 47 appareils. ■





La genèse d'un chasseur réussi

L'année 1936 marque sinon l'acte de naissance de l'Ikarus-Rogozarski IK-3, du moins le début de sa période de gestation. L'expérience de l'avionneur serbe *Prva Srpska Fabrika Aeroplana Zivojin Rogozarski* (implanté à Belgrade depuis 1923) dans le domaine des chasseurs est relativement restreinte, bien que l'apparition, en 1935, de l'IK-2 – un monoplan à aile haute entièrement métallique, développé par les ingénieurs Kosta Sivčev et Ljubomir Ilić – ait été un succès. Les principales productions sont centrées sur des appareils d'entraînement avancé à la Chasse : en premier lieu le Rogozarski PVT introduit en 1936, le Rogozarski R-100 introduit en 1939 et le Rogozarski SIM-X pour l'entraînement de base. Le talentueux tandem Sivčev/Ilić, fort de son expérience acquise sur l'IK-2, décide en 1936, avec l'aide de l'ingénieur Slobodan Zrnić, de s'atteler dans le plus grand secret à la mise au point d'un chasseur à aile basse Cantilever avec un train d'atterrissage rétractable. Les essais en soufflerie ont lieu en France (soufflerie Eiffel à Paris), et le projet est soumis au ministère de l'Air Yougoslave, lequel approuve la fabrication d'un prototype en mars 1937. C'est un an plus tard, au printemps 1938,

que ce dernier effectue son premier vol. Il n'a alors qu'un moteur Hispano-Suiza 12Y-29 de 890 chevaux. Le train d'atterrissage est du système français Messier, et la panoplie d'arme reprend celle du Morane-Saulnier MS-406 : un canon de 20 mm et deux mitrailleuses d'aile. Six pilotes d'essai testent la nouvelle monture, qui s'écrase le 19 janvier 1939, entraînant la mort du *Kapetan* Milan Pokorni, ce qui n'empêche pas le ministère de l'Air Yougoslave de passer commande d'une première tranche de 12 appareils. Six sont livrés en mars 1939 et six en juillet suivant.

Quelques petites imperfections sont corrigées : le système de glissière de la canopée est modifié, un pare-brise blindé remplace celui d'origine, un moteur tchèque se substitue à l'Hispano-Suiza. Ces modifications faites, les exemplaires de l'IK-3 sont livrés à une escadrille expérimentale à l'été 1940. L'accueil des pilotes est chaleureux, l'avion étant jugé très manœuvrable et d'un entretien aisé. En avril 1941, seules restent disponibles six machines : l'une a été perdue au cours d'une simulation de combat, l'une sert de base pour des améliorations techniques, et quatre sont en révision.

IK-3 (GP IK)

Belgrade-Zemun, 1941.

Note : Deux IK-3 ont été capturés par les Allemands, et au moins l'un d'entre eux a été testé au centre d'essais de Rechlin. La combinaison de lettres identifie un code d'usine, et non une unité opérationnelle de la Luftwaffe. L'autre IK-3 capturé arborait les codes 5 + 7.

