



# COMME UN PARFUM DE GUERRE FROIDE



## YAK VS LIGHTNING DANS LE CIEL DE SERBIE

Profil couleur : Jean-Marie Guillou

Par Vincent Bernard

**En** novembre 1944, dans le ciel d'une Yougoslavie déchirée depuis l'invasion de l'Axe de 1941 et en cours de libération par les forces de partisans de Tito puissamment assistées par l'Armée rouge, se déroule un incident unique par son ampleur, si ce n'est sa nature, et qui préfigure une guerre froide qui pourtant ne verra jamais de heurts si directs : pendant d'interminables minutes, des chasseurs Yak de la 17<sup>e</sup> armée aérienne soviétique et des P-38 Lightning de la *Fifteenth Air Force* américaine se livrent une lutte aérienne féroce dans le ciel de la ville serbe de Nis. Pourquoi ? Comment ? Jusqu'à ce jour, personne ne peut le dire avec une absolue certitude, tant une aura de mystère entoure encore cette « bataille de Niš » soigneusement étouffée pendant des décennies par les Alliés d'alors.

### UN MATIN DE NOVEMBRE ORDINAIRE

Aérodrome de Vincenzo, complexe aérien de Foggia, Italie du sud, le 7 novembre 1944. Parfaitement alignés sur le tarmac, plusieurs dizaines de P-38 Lightning [1] appartenant aux trois escadrilles et au groupe de commandement du *82nd Fighter Group* du *Group Captain Clarence « Curly » Edwinston* attendent l'ordre de décoller. Cette formation appartenant au *305th Fighter Wing* de la *Fifteenth Air Force* n'en est pas, loin s'en faut, à sa première mission de combat. Les pilotes ont connu l'enfer au dessus des puits de pétrole de Ploesti en escortant les bombardiers de la ; ils ont combattu dans

▲ Une formation en vol de Lockheed P-38 L Lightning du *96th Fighter Squadron*, *82nd Fighter Group*, au-dessus de l'Italie en 1944. (USAF)

le ciel italien et au dessus de la Grèce, patrouillé dans l'Adriatique, pour beaucoup, serré plus d'une main russe, en faisant la navette entre les terrains italiens et ceux du front de l'Est. Aujourd'hui, le job est un peu différent. L'Armée rouge et les partisans yougoslaves talonnent les Allemands en pleine évacuation précipitée de Grèce et de Serbie. Malgré la quasi disparition de la *Luftwaffe* du théâtre d'opération, les appareils de la 17<sup>e</sup> armée aérienne soviétiques basés essentiellement en Bulgarie ne peuvent pourvoir à tout. Le commandement soviétique sollicite l'aide de la *Fifteenth Air Force* basée sur l'autre rive de l'Adriatique de harceler les colonnes allemandes partout où l'on pourra et en particulier sur leur axe principal de retraite vers la Croatie par Skopje et Pristina, le fameux « corridor de Vardar ». Pour ce genre de mission, le chasseur-bombardier P-38 est l'arme parfaite : certes un peu lourd pour le *dogfight* face à des intercepteurs agiles, l'appareil est en revanche extrêmement solide, rapide, puissant, et dispose d'un rayon d'action exceptionnel. Au plan offensif, le *Lightning* peut emporter quelques bombes et roquettes voire même, si nécessaire, une lourde torpille de 533 mm sous le ventre ; de quoi s'attaquer à quasiment n'importe quelle cible. Mais il est aussi parfaitement taillé pour le *strafing* à grande vitesse avec son canon automatique HS-404 de 20 mm encadré de quatre mitrailleuses lourdes de 12,7 mm. Le décollage par escadrille, *95*, *96*, *97th Fighter Squadrons* s'effectue dans un ordre parfait. Cap est-nord-est, survol de l'Adriatique et, de là, sans guère d'inquiétude quant à une quelconque menace adverse, la ligne des montagnes albanaises puis le ciel de Serbie et de Macédoine à la recherche des « krauts » en retraite entre Skopje et Pristina...



◀ Ci-contre : Le lieutenant-général Grigory Kotov, commandant du 6<sup>e</sup> corps de fusiliers de la Garde, tué lors du strafing de son QG par les P-38 américains. (DR)

◀◀ À gauche : Clarence T. « Curly » Edwinston, commandant du 82nd Fighter Group, photographié après la guerre alors qu'il est colonel de l'USAF. (DR)

Il est 12h40 sur le terrain d'aviation du nord-ouest de la ville serbe de Niš, libérée par les Bulgares à la mi-octobre et occupée par plusieurs régiments de la 17<sup>e</sup> armée aérienne soviétique, parmi lesquels les chasseurs Yak de la 288<sup>e</sup> division de chasse (288 IAD). Selon le récit du colonel Shmelev, alors commandant du 707<sup>e</sup> régiment d'aviation d'assaut et témoin direct des événements, l'ambiance ce jour là est on ne peut plus détendue. On s'apprête à célébrer le 27<sup>e</sup> anniversaire de la Révolution d'Octobre. Soudain est signalée l'approche depuis les montagnes d'une importante formation aérienne non identifiée. La surprise le dispute à l'incompréhension lorsqu'on commence à distinguer les appareils – ils sont plusieurs dizaines – ainsi que les double queues évoquant des Focke-Wulf Fw 189 ; mais d'où viendraient-ils, et comment pourraient-ils être si nombreux [2] ? Lorsque les arrivants commencent à rompre leur formation et à

se détacher par paires en direction de l'aérodrome, leurs intentions hostiles ne font plus aucun doute. L'alerte de dispersion est donnée et chacun gagne déjà ses abris quand rugissent les premières explosions. Six appareils survolent successivement le terrain, l'arrosant de tirs de roquettes et de rafales d'armes automatiques. Un Yak-9 explose en tentant de prendre l'air. Aux cris « **voilà les fascistes !** » succèdent bientôt des lamentations incrédules et atterrés : ces étoiles blanches, pas de doute, il ne s'agit pas de « Rama » [3] mais de Lightning américains, des amis ! Autre témoin de la scène, le commandant Syrtsov, commandant le 866 IAP (Régiment de chasse) se précipite vers la base pour ordonner le décollage de tous ses chasseurs. Il s'agit pour l'essentiel de Yak-9T et D, mais aussi de quelques rares nouveaux Yak-3 flambant neufs arrivés au compte goutte depuis l'été de leurs usines de Saratov et de Tbilissi pour les meilleurs pilotes, à commencer par le capitaine Alexander Ivanovich Koldunov, « Koldun », l'un des meilleurs spécialistes des Yak des VVS, as aux trente victoires et déjà héros de l'Union soviétique. Lorsque Syrtsov arrive sur place, plusieurs paires d'appareils s'élèvent déjà à la suite des Lightning, dont une de Yak-3 menée par « Koldun » lui-même. Consigne : faire comprendre aux Américains leur erreur sans engager le combat.

► Le capitaine Alexander Ivanovich Koldunov (1923-1992), double Héros de l'Union soviétique, au titre de ses 412 missions marquées par 96 combats aériens et 46 victoires durant la Seconde Guerre mondiale. Son palmarès individuel comprend un... P-38 américain abattu lors de la bataille de Niš. (DR)

[1] 27 appareils, selon les sources américaines. Les sources soviétiques et yougoslaves évoquent la présence de 40 voire 60 appareils.

[2] Le Focke Wulf 189 « Uhu » est un bimoteur triplace de reconnaissance et de bombardement léger dont l'allure générale rappelle le P-38.

[3] « Cadre », surnom inspiré par l'allure carrée de l'appareil vu du sol.

[4] L'armée de l'air yougoslave est en cours de reconstitution et plusieurs régiments aériens sont formés et entraînés entre l'automne 1944 et le printemps 1945.

## LA « BATAILLE AÉRIENNE DE NIŠ »

Ces témoignages évoquent clairement l'existence de plusieurs groupes distincts de P-38, et l'attaque de l'aérodrome de Niš dès 12h40 par l'un d'eux, provoquant la réaction de la chasse soviétique. Ajoutent à la confusion d'autres témoignages yougoslaves [4] affirmant de leur côté la présence de bombardiers B-25 aux côtés des P-38. Plus sobre, le rapport officiel du 866 IAP daté de l'après-midi même du 7 novembre ne dit mot de ces éléments et fait quant à lui débiter « l'action » dix minutes plus tard à 12h50, lorsqu'un groupe de 12 appareils vite identifiés comme des Lightning américains attaque une colonne motorisée en mouvement vers l'ouest sur la route de Niš.





Il s'agit en l'espèce du quartier-général du 6<sup>e</sup> corps de fusiliers de la Garde du récemment promu lieutenant-général Grigory Kotov, relevant de la 57<sup>e</sup> armée du général Sharokin [5]. Les P-38 attaquent par groupes de quatre depuis 400 mètres d'altitude et mitraillant jusqu'à 50 mètres, le reste de la formation attendant son tour en effectuant des cercles à 1 500 m. Lors de la deuxième vague d'attaque, la DCA soviétique qui s'est ressaisie ouvre le feu et abat l'un des appareils qui s'écrase à un kilomètre au nord de l'aérodrome. Kotov lui-même est tué lors de l'action dans son véhicule de commandement aux côtés de plusieurs dizaines d'hommes. Ce n'est que vers 13h00 que décolle la première paire de Yak-9 d'alerte du 866 IAP pilotée par le lieutenant Krivonogih et son ailier le sous-lieutenant Shipulya. Ceux-ci engagent immédiatement les assaillants et pensent abattre un P-38 mais

▲ Trois Yak-9D en vol en 1944. Difficile de déterminer, compte tenu de la confusion incroyable du combat, lequel du P-38 ou du Yakovlev a tiré son épingle du jeu en ce 7 novembre 1944 ! (Marmain)

Krivonogih est presque immédiatement victime d'un tir fratricide de sa propre DCA [6]. Ils sont suivis à 13h05 par six autres Yak-9 rassemblés sous le commandement de l'as et héros de l'Union soviétique, le capitaine Alexander Bondar, puis à 13h10 par le Yak-3 du capitaine « Koldun » Koldunov flanqué du sous-lieutenant Krasnyukov, et enfin, quelques minutes plus tard, par le Yak esseulé du sous-lieutenant Serdyuk ; au total, 11 appareils du 866 IAP, et peut-être d'autres appartenant au 659 IAP, le régiment « frère », souvent mentionné. Impossible de faire la part des choses dans la succession de duels qui s'ensuit dans la plus grande confusion, alors que conformément à leurs directives, certains pilotes soviétiques tentent tant bien que mal de se faire reconnaître des Américains tandis que d'autres, engagés par les P-38 qui se révèlent de redoutables adversaires, ouvrent le feu. Par deux fois, le lieutenant Surnev d'abord, puis face à un second groupe de P-38, le lieutenant Poziba, des chasseurs à étoile rouge parviennent à approcher suffisamment d'un leader américain en battant des ailes de façon assez explicite pour se faire reconnaître et obtenir l'interruption de l'attaque. Que la méprise ait pris autant de temps à être reconnue et diffusée par radio à l'ensemble de la formation reste en revanche incompréhensible malgré la

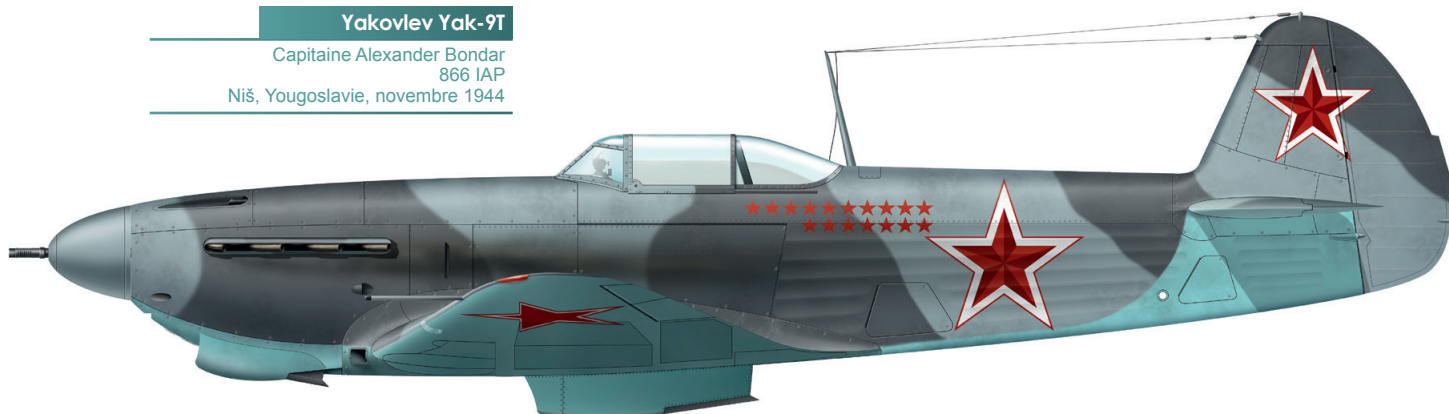
▼ Belle vue d'un Yak-9T en vol. La bande blanche visible sur le plan d'aile droit aide à la visée des cibles terrestres. On peut se faire une idée du champ de vision offert au pilote par la verrière panoramique, en principe « dans tous les sens », mais elle ne paraît pas aussi évidente vers l'arrière à cause du dossier et de la cloison vitrée blindée placée dans son dos. (Marmain)

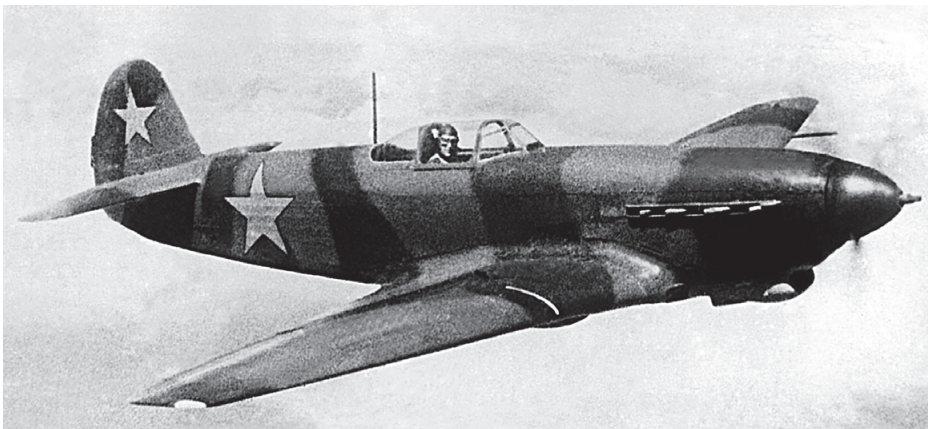
[5] La 57<sup>e</sup> armée soviétique qui a participé à la campagne de Roumanie et à l'offensive conjointe avec l'armée bulgare et les partisans yougoslaves contre le corridor de Macédoine constitue l'extrême sud de l'Armée rouge, dépendant du 3<sup>e</sup> front d'Ukraine.

[6] Il est possible, si ce n'est vraisemblable, que c'est le P-38 de King que Krivonogih pense abattre avant d'être victime à son tour du réveil de la DCA.

#### Yakovlev Yak-9T

Capitaine Alexander Bondar  
866 IAP  
Niš, Yougoslavie, novembre 1944





confusion générale. Chaque camp se reconnaîtra deux pertes en combat aérien et une par DCA, tout en revendiquant quatre ou cinq victoires. Le rapport soviétique du 866 IAP crédite ainsi le sous-lieutenant Serdyuk de deux victoires, plus une à Krivonogih et une

à Zhestovsky, en plus de celle créditée à la DCA. Il enregistre la perte de deux Yak-9 en combat aérien (Shipulya, tué, et Zhestovsky, blessé mais récupéré), et d'un par tir fratricide de la DCA (Krivonogih, tué). Il conclut à une perte d'orientation des P-38 ayant conduit à

attaquer les troupes soviétiques par erreur. Tactiquement, le rapport relève en outre la nette supériorité du P-38 en manœuvre horizontale tout en créditant les Yak d'un certain ascendant dans les manœuvres verticales. La participation du 659 IAP dans ce combat est difficile à connaître et brouille sans doute une partie de l'histoire, les unités étant stationnées ensemble et les pilotes ayant l'habitude de se précipiter en cas d'urgence sur le premier appareil disponible plutôt que sur leur propre « moulin ». Selon le *82nd Fighter Group*, Edwinson aurait rompu le combat dès la contre-attaque en comprenant sa méprise, ce qui ne concorde guère avec le rapport soviétique. L'unité revendique selon les récits 4 ou 5 Yak abattus, dont un par Bill Blurock, exécutant à bout portant un Yak lancé à la poursuite de sa formation et venant de tirer sur le P-38 de son *Group Captain*, mais n'enregistre de son côté, tout comme son adversaire du jour, que trois pertes : deux en combat aérien : le P-38L « My Fantasy » du lieutenant Philip Brewer (N° de série 44-24035) et le P-38J du lieutenant Eldon Coulson (N°43-28662), tous deux du 95th FS, et tous deux tués. Or, alors que le rapport soviétique attribue clairement les victoires aux pilotes de Yak-9, les deux avions perdus sont enregistrés dans les archives américaines comme victimes de Yak-3, dont au moins un, Coulson, explicitement attribué à Koldunov. « Koldun » se voit par ailleurs crédité par certaines sources soviétiques d'un ou deux P-38 abattus au cours de l'année 1944. Mais est-ce ce jour là ? S'ajoute au bilan, cette fois avec des récits plus concordants, la perte du P-38 L du capitaine Charles King (N°44-24392), 96th FS, abattu par la DCA soviétique, sans doute en même temps que le Yak de Krivonogih, au dessus de Sjenica, mais qui parvient à sauter et sera récupéré et « rendu » aux Américains.



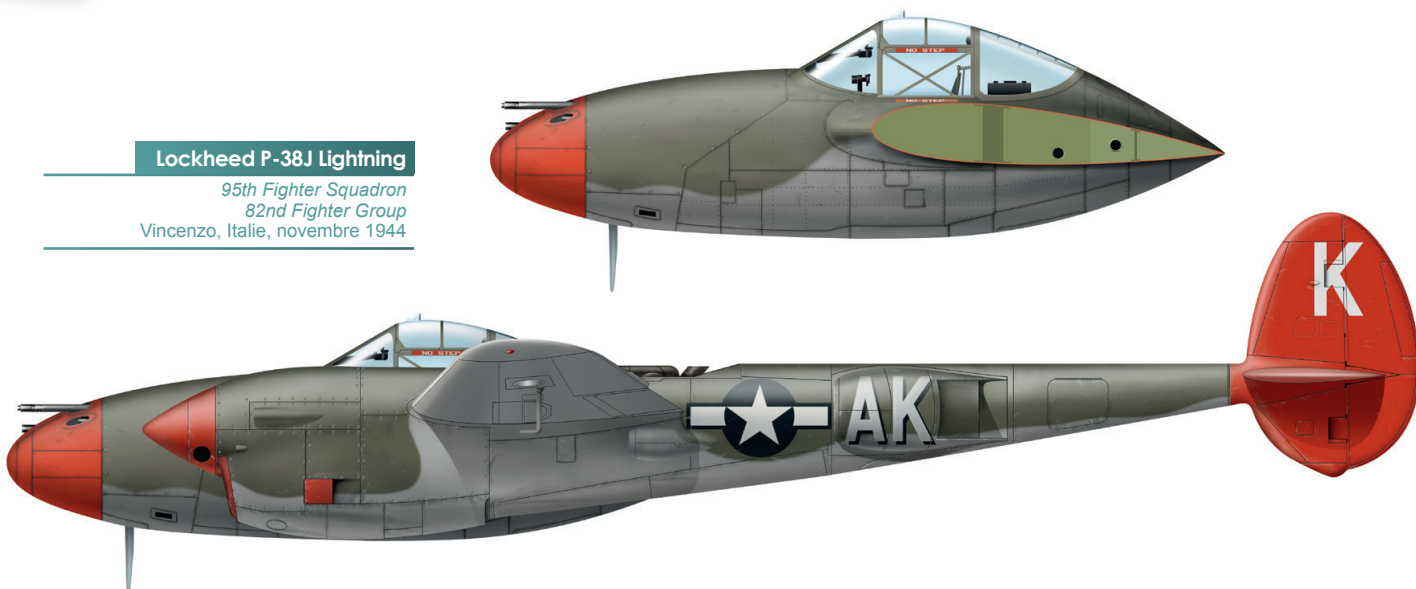
► Un char soviétique T-34/85 lancé à toute vitesse dans une plaine de Yougoslavie à l'automne 1944. L'incident de Niš commence, en ce 7 novembre, par le mitraillage, par des P-38 du *82nd Fighter Group*, d'une colonne motorisée du 6<sup>e</sup> corps de fusiliers de la Garde de l'Armée rouge en route vers la ville. (Arhiv Znaci)

◄ Des Lockheed P-38 de la *15th Air Force* en formation au-dessus de la Yougoslavie en 1944. (DR)



### Lockheed P-38J Lightning

95th Fighter Squadron  
82nd Fighter Group  
Vincenzo, Italie, novembre 1944



Beaucoup plus sûr est le bilan des troupes au sol du 6<sup>e</sup> corps de fusiliers de la Garde « strafées » sur la route de Niš par plusieurs groupes d'attaque. Et il est particulièrement lourd : Une vingtaine de véhicules détruits et une quarantaine de victimes, dont une douzaine de tués [7], parmi lesquels le général Kotov lui-même, commandant l'unité et tué dans son véhicule de commandement incendié.

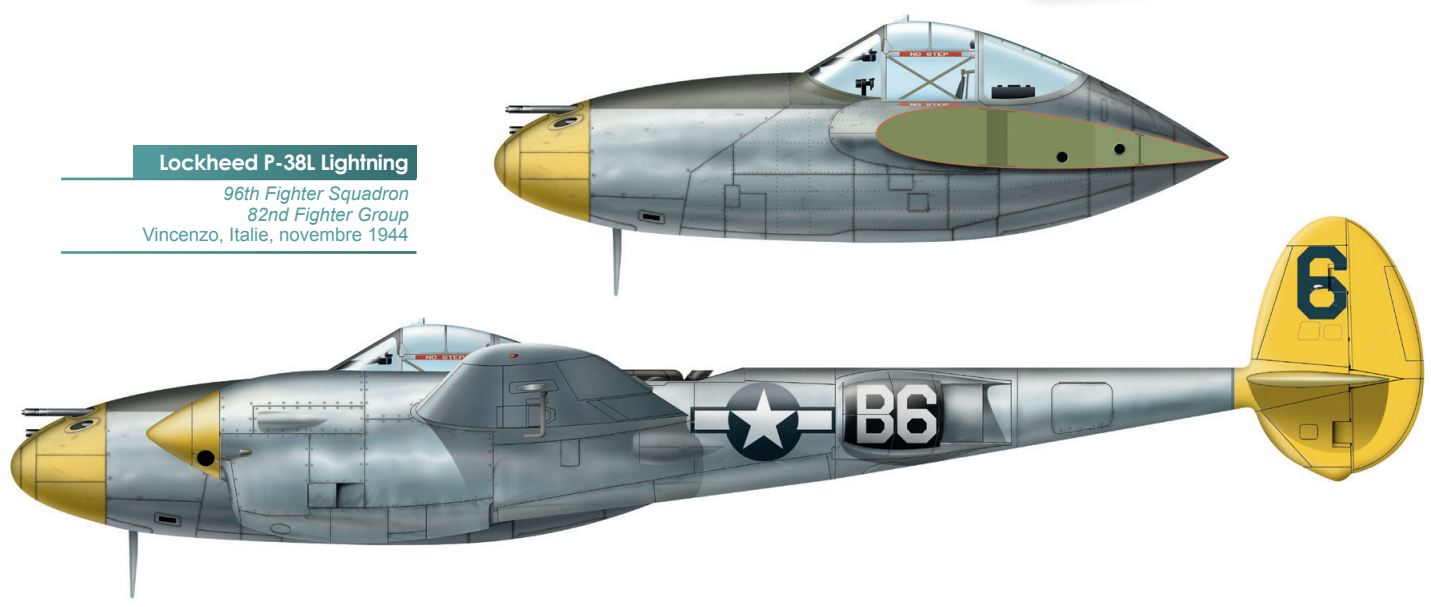
### WHY ?

Que s'est-il vraiment passé ce 7 nombre 1944 dans le ciel de Niš ? Au delà des faits, incontestables mais difficiles à reconstituer avec précision et laissant ouvertes bien des questions, s'agit-il d'un simple incident isolé après trois ans de coopération aérienne pourtant étroite et fructueuse [8] ? C'est la question que pose le colonel Glantz, spécialiste bien connu et pionnier de la redécouverte du front germano-soviétique dans un article de 1998, à la lumière d'archives seulement partiellement ouvertes et dans la perspective d'éclairer la méfiance croissante et réciproque entre alliés aux racines de la guerre froide : « **Comment et pourquoi les Américains ont-ils tué le général Kotov ?** ». On l'a vu, ni les archives connues ni les récits partiels ne concordent vraiment. [Kotov] « fut la victime d'un manque de communication et de la ressemblance entre les uniformes et les marquages de véhicules soviétiques et allemands qui a trompé les P-38 attaquant à grande vitesse » expliquent certains récits américains sur le

[7] Certains récits évoquent plus de trente tués.

[8] En plus du système de « Shuttle » entre les aérodromes italiens et du front de l'Est pour bombarder certains objectifs lointains, un petit groupe de chasse sur Yak 9 stationne à Bari sous contrôle opérationnel de la RAF. Au plan général l'URSS aura reçu au titre du Lend Lease plus de 14000 avions américains, 46000 tonnes de pièces de rechanges et une abondante documentation technique.

**Lockheed P-38L Lightning**  
 96th Fighter Squadron  
 82nd Fighter Group  
 Vincenzo, Italie, novembre 1944

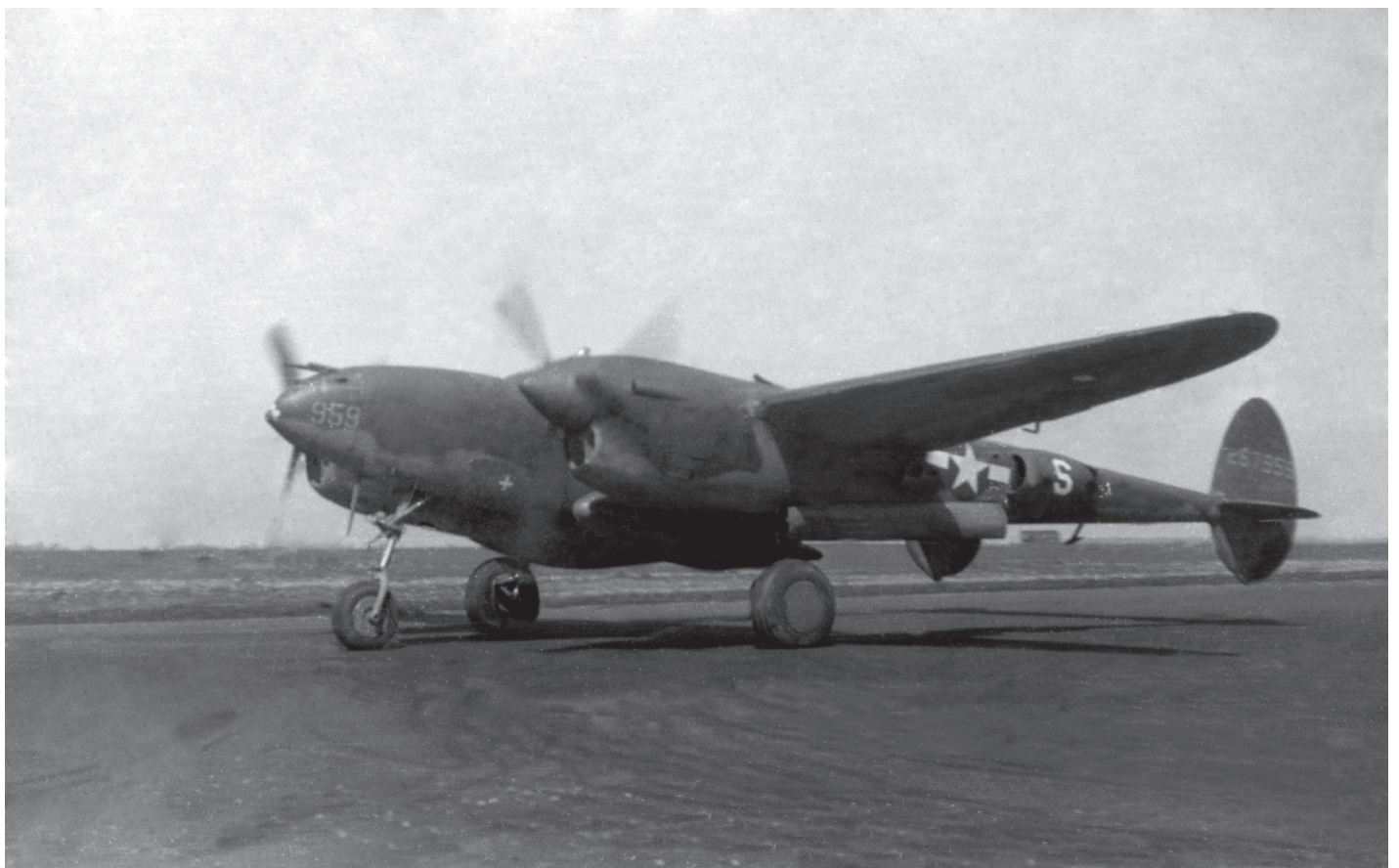


sujet dédouanant à peu de frais ce qui constitue pour le moins une suite d'erreurs monumentales de la part du groupe d'Edwinson ; erreur de navigation d'abord, de reconnaissance ensuite, de coordination enfin. Certaines explications vont jusqu'à renvoyer l'entière responsabilité à des Soviétiques n'ayant non seulement pas transmis les informations sur l'évolution de la ligne de front mais ayant « après tout, tiré les premiers » en interceptant les P-38. C'est encore moins convaincant. Niš était aux mains des alliés de l'Est et de la résistance yougoslave depuis trois semaines. Est-il possible qu'Edwinson et ses chefs d'escadrilles se soient trompés à ce point d'objectif, confondant Niš avec Pristina, et une colonne soviétique avec des Allemands en retraite ? C'est tout au moins peu flatteur. Et qu'en est il des témoignages soviétiques et yougoslaves décrivant plusieurs groupes d'attaque distincts s'en prenant non seulement de la

▲▲ Alignement de chasseurs soviétiques Yakovlev Yak-3 à une seule mitrailleuse sous capot. L'appareil au tout premier plan est un chasseur Lavotchkine La-5. Le 866 IAP dispose de plusieurs de ces nouveaux Yak-3 au moment de l'incident de Niš. (Marmain)

▼ Un P-38J du 82nd Fighter Group sur le point de décoller pour une mission. Un cliché pris quelques semaines après la bataille de Niš. (IWM)

colonne Kotov mais encore directement du terrain d'aviation de Niš ? Un malheureux concours de circonstances ayant dégénéré ? Improbable et cynique avertissement occidental « Soviétiques, n'avancez plus » ? Toutes les interprétations ont été avancées, avec pour seul point commun avéré la réalité de cette malheureuse « bataille de Niš » peu reluisante à tous égards et dans laquelle on semble parfois bien plus rechercher à démontrer un « score » favorable à son camp qu'à établir la réalité des circonstances. Le 14 décembre 1944, l'ambassadeur W. Averell Harriman présente au Kremlin les excuses du gouvernement américain pour le malheureux « incident », invoquant une erreur de navigation et une confusion entre Niš et Pristina, une explication et une erreur que valide l'enquête soviétique. Une erreur de 150 kilomètres, prolongée pendant d'interminables minutes malgré les communications radio...





Une erreur conduisant à des faits qu'aucun des deux commandements ne sera pressé, évidemment, de rendre publics. Une erreur qui aura coûté la vie à des dizaines de soldats soviétiques dont un général et à plusieurs pilotes des deux camps. Rapatrié aux États-Unis, Edwinston poursuivra néanmoins sa carrière dans l'Air Force en occupant plusieurs postes successifs de commandement et obtenant le grade de *Brigadier-General*. Charles King, le pilote abattu et récupéré – par des fantassins de l'Armée rouge disent les Soviétiques, par des paysans locaux selon les sources américaines, ne s'accordant décidément pas sur grand chose – est discrètement rendu et rentre, lui aussi, au pays. Victorieux ou non ce jour là, « Koldun » poursuivra sa brillante carrière de pilote jusqu'en Corée, accumulant 46 victoires, et occupera

▲ Le P-38G Lightning « Sweet Pea » du 97th Fighter Squadron. (DR)

▼ Ces armuriers s'affairent sur les mitrailleuses cal. 50 du nez du P-38 piloté par le 2nd Lieutenant Ward Kuentzel, du 96th FS. (DR)

plusieurs commandements élevés au sein des VVS jusqu'à un poste de vice-ministre. Quant à la proposition d'Harriman de dépêcher des officiers de liaison au plus près du terrain pour éviter toute nouvelle méprise, elle est déclinée par Staline, ce qui alimentera à Washington une défiance accrue envers cet allié ne paraissant vouloir coopérer qu'à sens unique. Ressentiment et guerre froide en germes, déjà.

## ESCARMOUCHES CHAUDES AVANT GUERRE FROIDE

Plus largement, cet épisode, noyé dans la masse des combats des derniers mois de la guerre est-il unique, traduisant à la fois les difficultés de coordination et les « frictions » de plus en plus nombreuses à mesure du rapprochement physique des alliés de circonstances ? Sans doute pas, même s'il est encore aujourd'hui très difficile d'éclairer et de vérifier ces faits, archives fermées ou incomplètes, témoins disparus, et mémoire passée

## Yak vs P-38

	Lockheed P-38L Lightning	Yakovlev Yak-9T	Yakovlev Yak-3
Type	Chasseur lourd monoplace	Chasseur monoplace	Chasseur monoplace
Premier vol	27 janvier 1939	6 juillet 1942	28 février 1943
Mise en service	Juillet 1941	Octobre 1942	Juin 1944
Retrait	1949	1 950	1 952
Exemplaires produits	10037 (total)	2 748 (version) 16 769 (total)	4 848
Dimensions	11,53 x 15,85 x 3,91	8,5 x 9,74 x 3 m	8,5 x 9,2 x 2,39 m
Masse (a.v/charge)	5800 / 7940 kg	2 277 / 2 870 kg	2 105 / 2 692 kg
Motorisation	2 x Allison V12 1600ch	1 x Klimov V12 1 180 ch	1 x Klimov V12 1 300 ch
Puissance	0,55 / 0,4 ch/kg	0,52 / 0,41 ch/kg	0,62 / 0,48 ch/kg
Vitesse	666 km/h	600 km/h	655 km/h
Vitesse ascens.	24,1 m/s	16,3 m/s	18,5 m/s
Plafond	13000m	11 100 m	10 700 m
Rayon d'action	1050km	450 km	325 km
Armement et munitions	1 x 20 HS-404 150c 4 x 12,7 M2 500c	1 x 37 NS 30 coups 1 x 12,7 UB 200 coups	1 x 20 ShVAK 150 coups 2 x 12,7 UB 170 coups
Emport offensif	4x3 LR M10 112mm ou diverses configurations de bmb/rsqts/réservoirs (Jusqu'à 2x bbb de 907kg)	-	-

au tamis de soixante-quinze ans d'oubli dont quarante cinq de guerre froide. Ainsi, des témoignages éloquentils l'existence d'incidents « étouffés », d'interceptions entre « alliés » au dessus de l'Adriatique ou l'Allemagne, de méprises au cours de l'opération « Frantik » ayant conduit la DCA soviétique à tirer sur des avions alliés non reconnus. Il semble également que l'as des as « Boroda » Kozhedub lui-même, triple héros de l'Union soviétique crédité de 64 victoires en ait remporté deux parmi les toute dernières en mars ou avril 1945 contre des... P-51 Mustang américains l'ayant attaqué au dessus de l'Allemagne, peut-être après avoir confondu son La-7 avec un Fw-190. Difficile de faire la part de la réalité et du fantôme mais il est très vraisemblable que la bataille de Niš ait été un (gros) arbre cachant une forêt d'incidents traduisant une nervosité croissante et pour un temps encore étouffée sous le poids de l'indéfectible et indispensable « Grande alliance ». ■

## SOURCES ET RÉFÉRENCES

- ◆ Glantz (D.) & Maslov (A.), *How and why did the Americans kill Soviet general Kotov ?* In Journal of Slavic Military Studies, 1998
- ◆ Archives centrales du ministère de la Défense de la fédération de Russie (TsAMO), notamment le *Rapport du 866 IAP* daté du 7 novembre 1944 à 16 heures.
- ◆ *Honor Roll 82nd Fighter Group 1942- Sep 45* ([http://raf-112-squadron.org/82ndfghonor\\_roll.html](http://raf-112-squadron.org/82ndfghonor_roll.html))
- ◆ Baugher (J.), *USASC-USAAS-USAAC-USAAF-USAF Military Aircraft Serial Numbers-1908 to Present* ([joebaugher.com/usaf\\_serials/usafserials.html](http://joebaugher.com/usaf_serials/usafserials.html))

**dero**  
JOURNAL HORS-SERIE  
Histoire de la guerre aérienne

HS N° 31

**P-38**  
LIGHTNING

Né juste avant la guerre, en même temps que Superman, le P-38 était plus célèbre en 1940 que le fils de Joriel auprès des adolescents du Midwest ou de Californie ! Il faut avouer que le plus beau chasseur de sa génération\* ne pouvait pas laisser indifférent avec son design futuriste et élégant propre aux ingénieurs de la Lockheed : que l'on pense à son contemporain, le sublime L-12 Electra, pour s'en convaincre !

Malgré des débuts difficiles, le « diable à queue fourchue » saura trouver son rôle et largement contribuer à la victoire des Alliés, combattant aussi bien en Europe, en Afrique du Nord, que dans le Pacifique, où il s'est taillé une réputation

d'efficacité. Il reste aujourd'hui moins d'une demi-douzaine de Lightning en état de vol à travers le monde. En voir évoluer un demeure un privilège rare et qui marque à jamais la mémoire des spectateurs. Pour appréhender la richissime histoire de ce pur-sang, on pourra utilement se référer au prochain hors-série d'Aéro-journal : un historique de presque 120 pages, signé Guy Julien et richement illustré de plans, de profils et de photos, à paraître en août.

L'avion de « Rex » Barber, tombeur du « Betty » de l'amiral Yamamoto, d'Antoine de Saint-Exupéry ou encore de Richard Bong, as des as américains avec 40 victoires, n'aura alors plus de secrets pour vous !

\* Selon Robin Olds, futur général de l'Air Force et as à 13 victoires sur P-38 pendant la guerre.

À COMMANDER EN FIN DE MAGAZINE

14,90 €\*

\* TARIF FRANCE MÉTROPOLITAINE - FRAIS DE PORT INCLUS  
POUR L'UNION EUROPÉENNE ET LA SUISSE : 18,90 €  
POUR LES DOM-TOM ET LE RESTE DU MONDE : 22,90 €