



▲ Trio de 8A-3P flambant neufs. Les avions portent les marques de nationalité péruviennes. Ils rejoindront d'ici peu le Pérou par leurs propres moyens, en ralliant Los Angeles à Lima, à l'issue d'un raid largement relayé par la presse sud-américaine. (Coll. D. McPhail)



LES DOUGLAS 8A PÉRUVIENS

LES GARDIENS DES ANDES

Profil couleurs : Rodrigo Barraza

Par Amaru Tincopa (traduction / adaptation : Yannis Kadari)

Au cours de l'été 1937, le *Cuerpo Aeronáutico Peruano* (CAP) lance un programme de modernisation afin de remplacer certains de ses avions approchant de leur fin de vie opérationnelle. Il va notamment s'agir de se doter d'un appareil d'attaque au sol résolument moderne.

Pour choisir cette nouvelle machine, le *Comandancia General de Aeronáutica* va former un groupe *ad hoc* de trois officiers aviateurs qui seront chargés d'évaluer les candidats pouvant répondre aux besoins péruviens ; c'est ainsi que le *Comité Técnico de Adquisiciones* (CTA) voit le jour. Les caractéristiques du futur avion se déclinent ainsi : monoplane et biplace entièrement métallique, avec train d'atterrissage escamotable, l'heureux élu devra être équipé d'un moteur en étoile de 800 ch ou plus. La machine emportera au minimum 500 kg de charge offensive. En outre, elle sera armée de quatre mitrailleuses fixes tirant vers l'avant et d'une cinquième arme automatique en position défensive dorsale. Le processus d'évaluation débute en janvier 1938, avec un exemplaire de l'A.P.1 proposé par la *Società Aeroplani Caproni*. L'avion est cependant rapidement écarté par

les membres de la commission, ses caractéristiques ne répondant aucunement aux *desiderata* des Péruviens. C'était à prévoir, l'A.P.1 étant déjà dépassé lors de son entrée en service au sein de la *Regia Aeronautica* trois ans plus tôt ! Rappelons cependant que le gouvernement de Lima s'était engagé, en 1936, par contrat, à systématiquement se fournir auprès de l'industriel italien [1], sauf à ce que les avions proposés ne conviennent pas ou que leurs prix ne soient pas compétitifs au regard de la concurrence.

Le Caproni définitivement hors course, le CTA évalue ensuite le Breda Ba.65 avec tourelle type M, ainsi que le Romeo Ro.37, propulsé par un moteur en ligne Fiat A.30 de 550 ch. À ces offres italiennes, traditionnellement très implantées en Amérique latine, répondent des propositions nord-américaines : la Seversky Aircraft Company livre au Pérou un démonstrateur de son SEV-2PA-204, tandis que

[1] Une usine de la Caproni a d'ailleurs été construite près de Lima en prévision du développement des activités florissantes de la firme en Amérique du Sud.

[2] Qui a été élu président du pays en 1933.

[3] Elles sont cependant modifiées pour pouvoir tirer des munitions en 7,65 mm, calibre qui est alors le standard de l'Armée péruvienne.



la Douglas Aircraft Company y envoie un Model 8A ; un avion qui connaît un réel succès à l'exportation.

Les tests sont achevés à la mi-juillet 1938, et c'est sans grande surprise que le Douglas remporte la mise. Le *Comité Técnico de Adquisiciones* recommande l'acquisition de 20 appareils, ce chiffre correspondant aux besoins du Pérou tels que définis par le plan quinquennal pour la période 1939-1944 ; il s'agirait d'armer trois escadrilles (*Escuadrillas*), formant un *Escuadrón*, tout en constituant une réserve pour combler les pertes. Deux lots de dix machines sont envisagés.

Les négociations avec la société de Long Beach sont sur le point d'aboutir lorsqu'un coup de tonnerre éclate : le Congrès américain s'oppose en effet à la vente des avions, sous prétexte que les usines Douglas seraient très impliquées dans le réarmement de l'US Army Air Corps, qui est bien sûr considéré comme prioritaire par rapport aux marchés à l'export. La réalité est toutefois plus nuancée : en fait, Washington DC s'inquiète des excellentes relations entretenues par le général Óscar

▲ Le Capitán Jorge Vigil Morey après un vol aux commandes d'un Northrop A-17 prêté par l'USAAF pour évaluation. (Coll. H. Currarino)

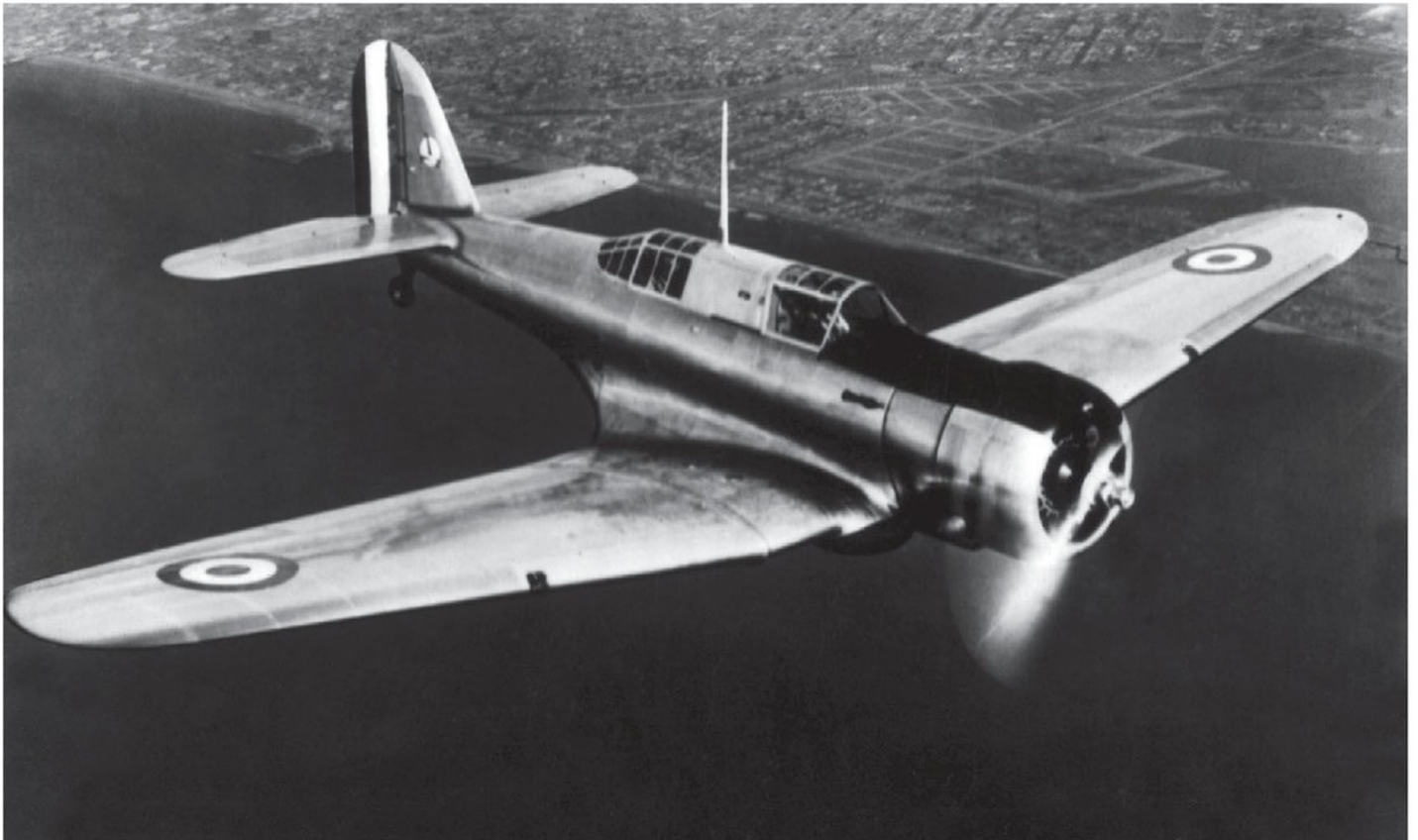
▼ Douglas 8A-3P en test par les pilotes « maison » de la firme Douglas. (Coll. D. McPhail)

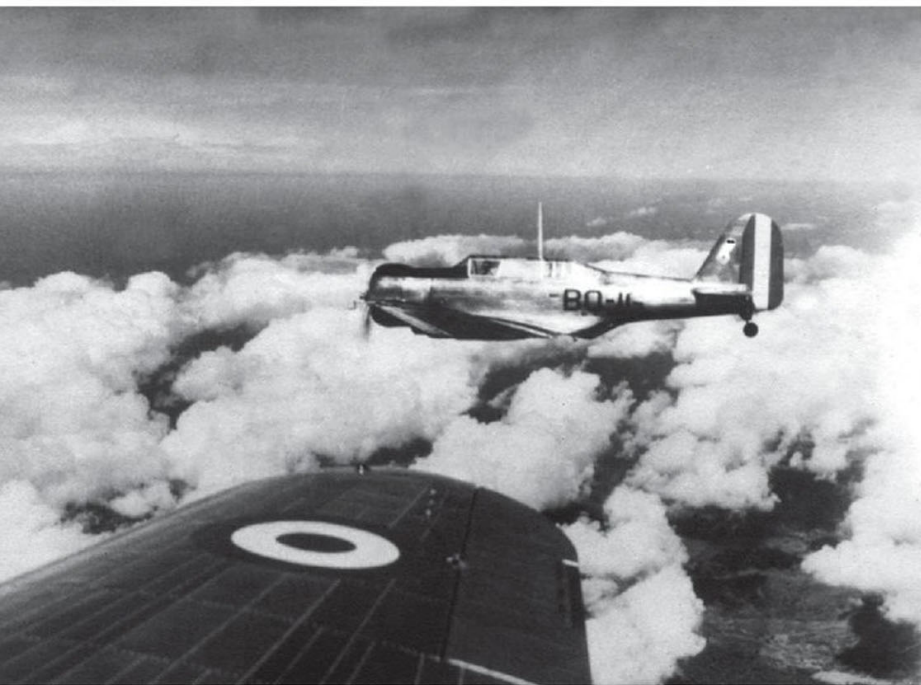
Raimundino Benavides [2] avec l'Italie fasciste du *Duce*. Après quelques pressions politiques et économiques, le Congrès va finalement revenir sur sa décision et autoriser la signature du contrat de vente entre Douglas et le Pérou en août 1938 ; il en fera de même avec la North-America, qui cède à la même époque aux Sud-Américains sept NA-50 ; surnommés *Toritos* (petits taureaux), ces chasseurs opéreront en tandem avec les Douglas dans les années suivantes.

L'AVION

Le Douglas 8A-3P – selon la désignation que l'industriel a attribuée aux appareils destinés au Pérou – diffère en plusieurs points du Northrop A-17 (ou Nomad pour les Britanniques) en dotation au sein de l'US Army Air Corps. On citera par exemple le train d'atterrissage renforcé, les lance-bombes semi-rétractables, l'ergonomie des postes de l'équipage et surtout le remplacement du moteur d'origine, le Pratt & Whitney R-1535 Twin Wasp Junior de 825 ch, par un Wright R-1820-G103 Cyclone de 1 000 ch. Ce dernier propulse l'appareil à plus de 380 km/h à 2 650 m d'altitude ; le plafond pratique s'établit quant à lui à 7 315 m, soit 24 000 pieds. Le rayon d'action à pleine charge est de 490 km. La machine est armée de quatre mitrailleuses Browning M1919 Cal.30 [3] tirant vers l'avant, ainsi que d'une cinquième, en position défensive, à l'arrière de la verrière ; elle est manipulée par l'opérateur-radio. Le 8A-3P peut emporter 550 kg de charges offensives. À noter que, à la demande expresse des Péruviens, l'avion a conservé ses aérofreins afin de pouvoir réaliser des bombardements en piqué.

Le premier 8A-3P quitte les chaînes d'assemblage de la Douglas en novembre 1938. Le rythme de production, freiné par la demande nord-américaine, va s'établir à une moyenne de deux avions par mois, tant est si bien que la commande de Lima est achevée en mars 1939. Les dix premiers appareils sont testés et approuvés pour livraison à cette même époque.





la surveillance d'ingénieurs spécialement dépêchés au Pérou par la société Douglas, avant d'être officiellement affectés au *XXXI Escuadrón de Información y Ataque* (XXXI EIA), formé pour l'occasion et qui s'articule en trois *Escuadrillas* (les n° 91, 92 et 93), chacune d'entre elles comptant trois 8A-3P. C'est Revoredo en personne qui prend la tête de cette unité chargée de conduire des missions de reconnaissance et d'attaque.

LE RAID DE LA « BONNE VOLONTÉ »

Au début de l'année 1940, le *Comandante* Revoredo organise un raid audacieux à travers toute l'Amérique latine dans le but de démontrer le haut niveau de savoir-faire des aviateurs du *Cuerpo Aeronáutico Peruano* et d'intimider d'éventuels adversaires.

Une unité *ad hoc* est formée, qui est baptisée *Los Zorros* (les « Renards »). Ce petit détachement, qui comprend l'élite des pilotes péruviens, compte cinq avions. Leur périple débute au soir du 23 mars 1940, lorsque les Douglas décollent de Limatambo pour rallier Quito, la capitale de l'Équateur, qui marquera leur première halte. Au petit jour, le lendemain, *Los Zorros* se préparent au départ quand le Douglas XXXI-2 du *Capitán* José Bernales heurte accidentellement un rocher situé en bord de piste. Une aile est lourdement endommagée, l'avion est bloqué au sol. Revoredo ordonne à Bernales de se maintenir sur place en attendant qu'arrivent pièces détachées [4] et mécaniciens, puis il s'envole avec son groupe vers Bogotá, nouvelle étape avant Caracas (Venezuela), Paramaribo, Belén do Pará, Fortaleza et Rio de Janeiro (Brésil), Asunción (Paraguay), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentine), Santiago (Chili) et, finalement, La Paz, en Bolivie, puis Limatambo au matin du 3 mai. La grande excursion de Revoredo, émaillée de démonstrations en vol dans les pays visités, totalisera 17 900 km. Dans un registre moins festif, la première perte d'un 8A-3P intervient le 12 avril 1941, lorsque le Douglas du *Teniente* Luis Cossio Tudela et de José Voto Bernales – qui avait déjà rencontré un problème sur le terrain de Quito quelques mois auparavant – s'écrase près de Cuzco, au cœur de la cordillère des Andes, suite à une panne moteur. Participant à un rallye aérien destiné à récolter des fonds au profit des unités de réserve de l'armée, les deux hommes périssent dans l'accident.

En revanche, le second lot de dix avions, qui devait entrer en production à compter du mois de juin, n'est pas confirmé par Lima, probablement pour des raisons budgétaires.

Sept machines sont démontées et mises en caisses. Transportées par train jusqu'aux quais de Los Angeles, elles sont ensuite chargées à bord d'un vapeur à destination du port de Callao, près de Lima, où elles arriveront en avril. Dans le même temps, pour des raisons de prestige mais aussi en guise de démonstration de force, le gouvernement péruvien décide de rapatrier les trois autres monomoteurs par leurs propres moyens. Le voyage va se dérouler entre Los Angeles et Lima, en plusieurs étapes. Les appareils décollent de Californie le 31 mai 1939 ; la formation est aux ordres du *Comandante* Armando Revoredo, un officier réputé pour ses raids à longue distance et ses prouesses en voltige aérienne. Le trio se posera finalement le 5 juin sur le terrain de Limatambo, après un temps de vol cumulé de 17 heures et 45 minutes pour 4 650 km parcourus.

La mise en service des machines est réalisée sur le terrain de Las Palmas. Les avions y sont remontés et testés, sous

▲ Le Douglas BO-1G du *Comandante* Armando Revoredo Iglesias immortalisé lors de sa liaison vers Lima le 3 juin 1939. (Museo Aeronautico FAP)

▼ Les membres de l'escadrille des « Zorros » (renards) photographiés devant le XXXI-5 peu après leur arrivée sur le terrain de Quito, en Équateur. (IEHAP)





BAPTÊME DU FEU

Le 5 juillet 1941, les tensions frontalières entre l'Équateur et le Pérou dégénèrent brutalement en un conflit ouvert, lorsque des détachements équatoriens attaquent des postes péruviens. La réponse de Lima est d'autant plus prompte et sévère que le Pérou se sait plus puissant que son petit adversaire du Nord. L'idée est de répliquer violemment afin de traîner l'Équateur à la table des négociations en étant en position de force pour pouvoir lui arracher un maximum de concessions territoriales. Au passage, le déploiement des forces armées péruviennes, notamment de son aviation particulièrement moderne, devra aussi servir d'avertissement à d'autres adversaires potentiels. Dans un premier temps, les Douglas 8A-3P du XXXI EIA ne sont pas engagés dans l'aventure équatorienne ; en alerte, ils sont maintenus sur leur terrain de Las Palmas. Les choses changent le 24 juillet, lorsque l'*Escuadrón de Información y Ataque* est rattaché au 1^o Grupo Aéreo, qui a sous sa responsabilité le *Teatro de Operaciones del Norte*. C'est là que le Pérou et l'Équateur se battent pour quelques centaines de km² prétendument stratégiques. Le jour même, à 10h00, les appareils quittent Las Palmas : guidés par leur chef, le *Teniente Coronel Pedro Ruiz Gallo*, ils gagnent Chiclayo, où ils se posent à 12h30. Immédiatement, les machines de l'*Escuadrilla* n° 91

▲ Ci-dessus : Les quatre Douglas « survivants » du raid de la « bonne volonté » vus sur le terrain de Santos Dumont, à Rio de Janeiro, devant un hangar de la Pan Am. (Coll. H. Currarino)

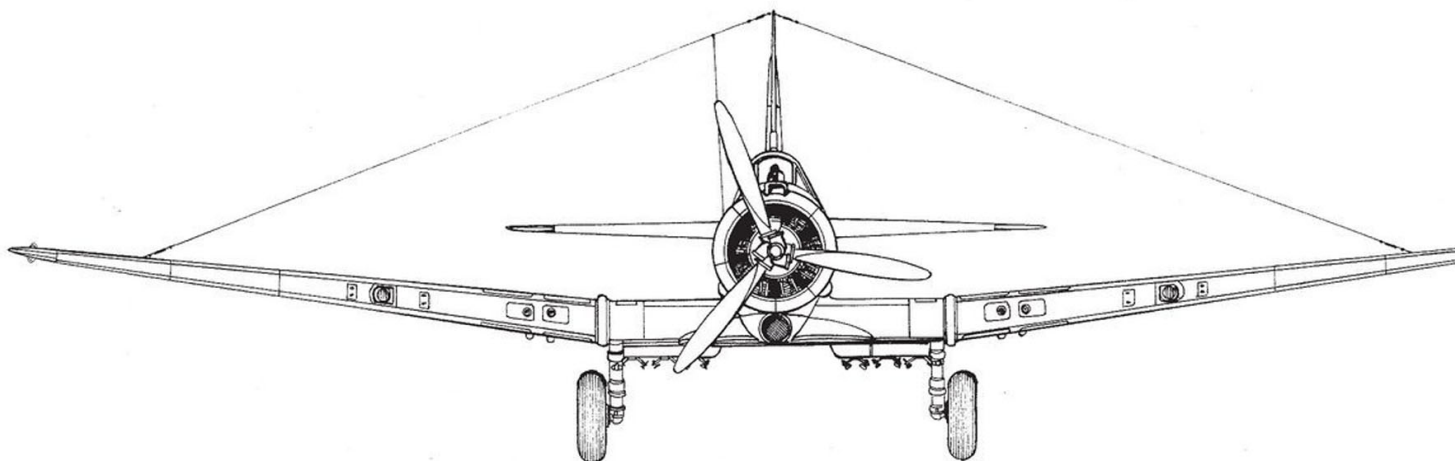
▲ En haut : Sentinelles équatoriennes montant la garde devant les avions des « Zorros ». (IEHAP)

[4] L'aile de remplacement arrivera quelques jours plus tard, sanglée sous le ventre d'un Curtiss T-32 Condor II, ne pouvant entrer dans le fuselage du bimoteur ; preuve que le fameux système D n'est pas une exclusivité française !

sont ravitaillées et parées. Elles partent dans la foulée pour Piura, où elles passent la nuit, avant de rallier le terrain avancé de Tumbes. Dans le même temps, le reste du XXXI EIA se positionne à Talara. Les affaires sérieuses débutent le 27 juillet, lorsque deux Douglas de l'*Escuadrilla* n° 91 (codés XXXI-91-1 et XXXI-91-3) réalisent une reconnaissance au-dessus des localités équatoriennes de Cuenca et de Santa Rosa en fin d'après-midi. Le mauvais temps, un plafond bas et une visibilité catastrophique contraignent le tandem à rebrousser chemin avant qu'il n'ait pu achever sa mission. Le pont d'Uzcurrumi, précédemment bombardé par des Caproni 310, *a priori* sans grand succès, est toutefois reconnu et photographié.

Deux jours plus tard, le 29, l'état-major du 1^o Grupo Aéreo ordonne aux pilotes du XXXI EIA de détruire l'ouvrage d'art, ainsi d'ailleurs que les ponts de Federico Páez et d'Arenillas. Convois et concentrations de troupes adverses formeront des cibles secondaires. Pour cette sortie, chaque 8A-3P de l'*Escuadrilla* n° 91 emporte six bombes de 13 kg et quatre de 50 kg. Les avions quittent Tumbes sur le coup de 11h15. Les structures métalliques des ouvrages d'art sont endommagées, tandis que des détachements ennemis sont mitraillés et bombardés. À 13h30, tout est fini, sans que les Péruviens n'aient enregistré la moindre perte.

Le 30, c'est au tour de l'*Escuadrilla* n° 92 de rentrer dans la danse. Les Douglas XXXI-92-2 et XXXI-92-3 partent repérer les positions défensives équatoriennes autour d'Arenillas, le long de la rivière Santa Rosa, au-dessus de Chacras, et po, à Santa Rosa, où une gare de triage intéresse plus particulièrement les généraux péruviens. Les avions décollent de Talara à 10h45. Ils vont ensuite harceler l'ennemi pendant plus de deux heures. Ravitaillés, ils enchaînent sur une mission identique l'après-midi avant de rentrer vers 15h30. Au même moment, l'*Escuadrilla* n° 91 est engagée dans une opération similaire dans le secteur de Quebrada Seca-Jubones-Girón-Tarqui-Cuenca. La nuit venue, les Péruviens savent que l'adversaire est en train de se replier et que certaines localités sont sur le point de tomber, à l'instar du nœud de communication ferroviaire de Santa Rosa.

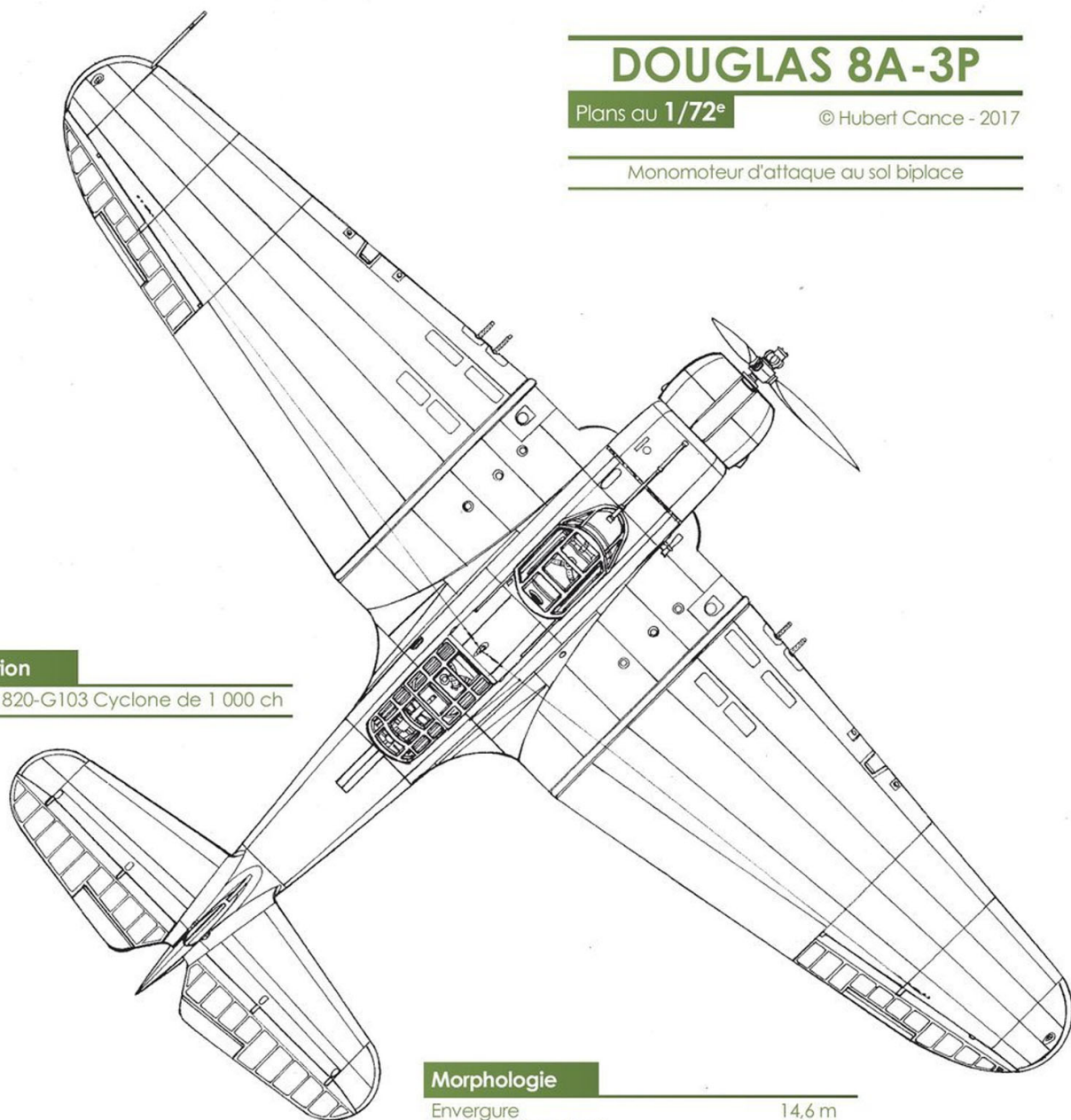


DOUGLAS 8A-3P

Plans au 1/72^e

© Hubert Cance - 2017

Monomoteur d'attaque au sol biplace



Motorisation

Wright R-1820-G103 Cyclone de 1 000 ch

Morphologie

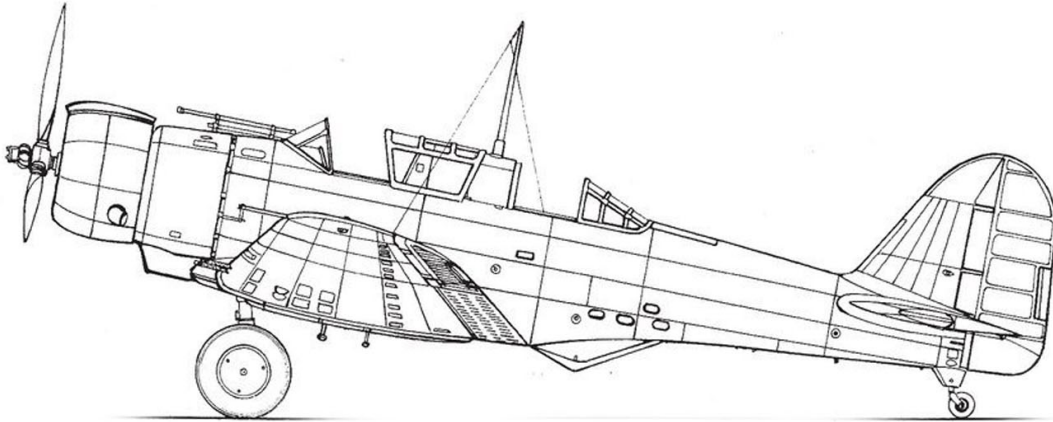
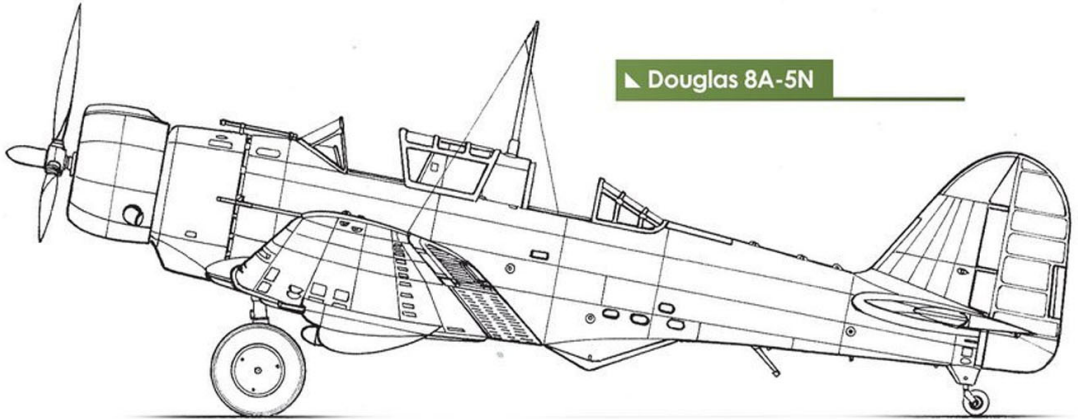
Envergure	14,6 m
Longueur (hors tout)	9,8 m
Hauteur (au sol)	3,61 m

Poids :

À vide	2 210 kg
Maximum au décollage	3 377 kg

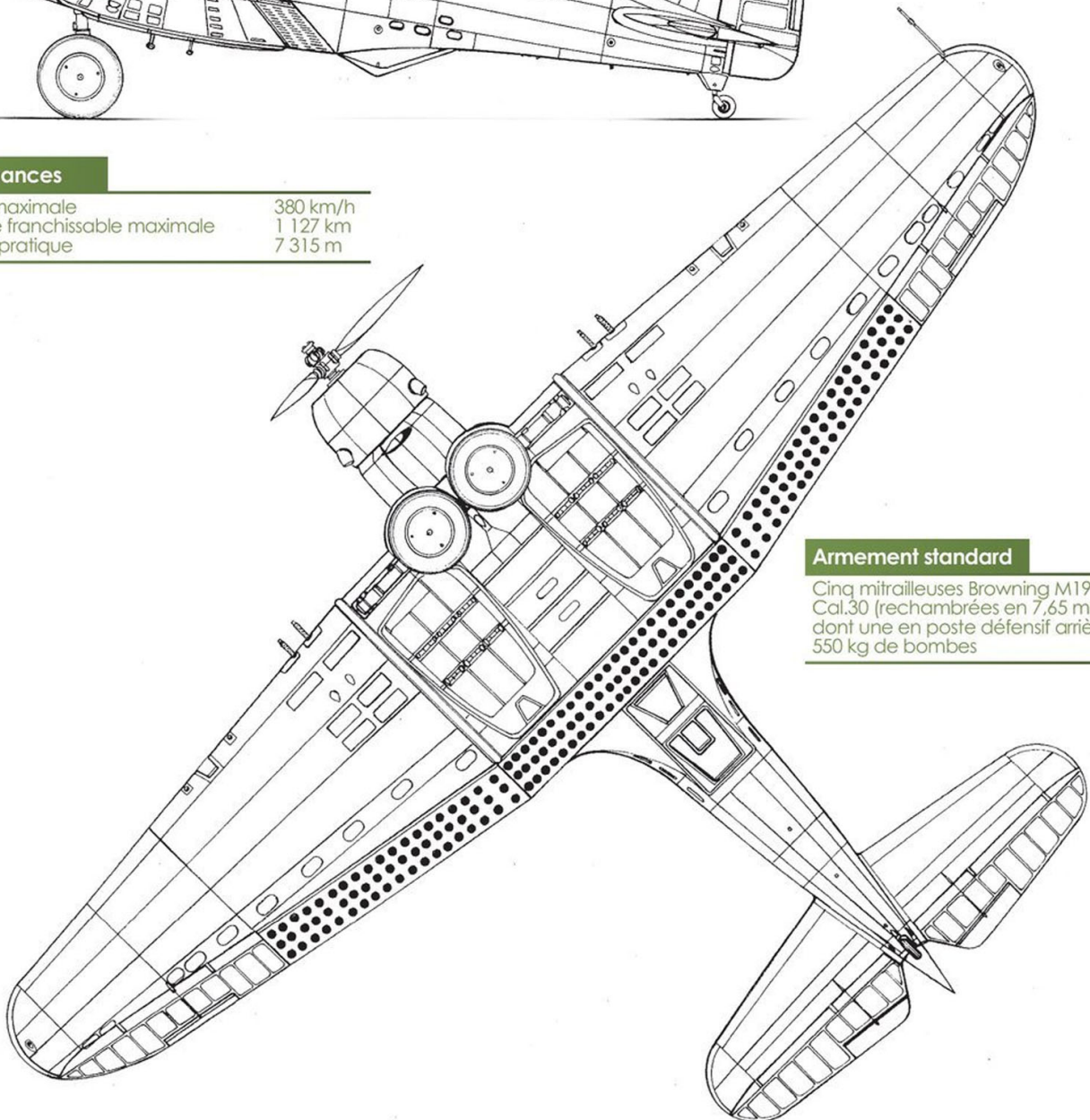


► Douglas 8A-5N



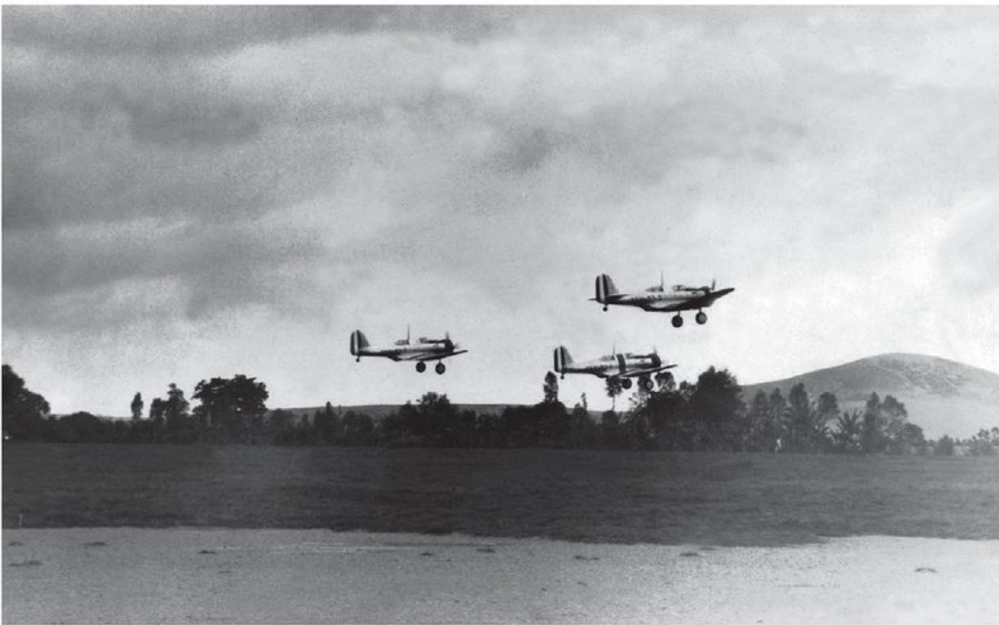
Performances

Vitesse maximale	380 km/h
Distance franchissable maximale	1 127 km
Plafond pratique	7 315 m



Armement standard

Cinq mitrailleuses Browning M1919
Cal.30 (rechambrées en 7,65 mm),
dont une en poste défensif arrière.
550 kg de bombes



Les jours suivants, les monomoteurs de l'*Escuadrilla* n° 91 décollent en urgence pour survoler Pasaje, Guabo et Uzcurrumi, où des soldats adverses ont été vus en train d'essayer de s'infiltrer dans les lignes amies. Les suspicions sont si importantes que deux 8A-3P et un Caproni 111 de l'*Escuadrilla de Transporte* n° 105 sont mobilisés pour quadriller le terrain. Les doutes des Péruviens se transforment en certitudes lorsque, le 9 août 1941, les Équatoriens rompent le cessez-le-feu ! Immédiatement, les avions du XXXI EIA décollent pour frapper des objectifs militaires à Guayaquil et Cuenca. Ces opérations se poursuivent le lendemain. L'ennemi montrant des signes de faiblesse, l'*Escuadrilla* n° 92 est retirée des premières lignes. Repliés à Sullana, ses avions sont révisés. Le rythme des attaques a « tiré » sur les mécaniques, mais, surtout, les stocks de projectiles

Au matin du 31 juillet, les pilotes de l'*Escuadrilla* n° 91 vont multiplier les sorties pour appuyer les opérations aéroportées menées par des commandos parachutistes [5] chargés de s'emparer par surprise des villes de Machala, Pasaje, Santa Rosa et Puerto Bolívar : des barges, des convois hippomobiles et des fantassins sont engagés avec succès. Parallèlement, l'*Escuadrilla* n° 93 rejoint à son tour la base de Tumbes. De là, le jour même, l'unité se lance dans des patrouilles armées dans le secteur de Macará : plusieurs cibles d'opportunité sont attaquées, malgré le durcissement notable de la défense antiaérienne équatorienne. Reposant principalement sur des mitrailleuses, celle-ci se fait plus précise à l'occasion des attaques à basse altitude, et plusieurs Douglas rentrent en étant constellés d'impacts de balles. L'appareil fait la démonstration de sa robustesse.

KO, l'Équateur obtient un cessez-le-feu en date du 1^{er} août. Les Douglas poursuivent néanmoins leurs vols de couverture, en protection des colonnes de l'*Ejército Peruano* qui – en accord avec l'ennemi – achèvent leur déploiement dans les secteurs des villes de Puerto Bolívar et de Machala, l'une et l'autre conquises de haute lutte.

▲ Ci-dessus : L'*Escuadrilla* n° 93 décollant du terrain de Las Palmas lors de l'hiver 1940 pour un vol d'entraînement. (IEHAP)

▲ En haut : L'aérodrome d'Arequipa, avec le volcan Misti au second plan. Les Douglas sont affectés au XXXI EIA. Ils représentent alors le nec plus ultra en matière d'avions d'attaque au sol en Amérique du Sud. (IEHAP)

sont au plus bas. Les Péruviens manquent de bombes, que les Américains rechignent à livrer, car l'Équateur est aussi un allié des USA. En attendant que ces réserves soient reconstituées, le 1^{er} *Grupo Aéreo* se voit amputer des machines du XXXI EIA, qui rentrent à Las Palmas. La fièvre des combats reprend de plus belle en septembre. Le 11, le XXXI EIA est de retour sur les terrains du nord du pays, depuis lesquels il va attaquer durement et pendant quatre jours les troupes équatoriennes : il s'agit de représailles ordonnées après une embuscade tendue contre des soldats péruviens ayant été achevés après leur reddition près de Porotillo. Des cibles sont attaquées à Pucara, Santa Isabel, Jubones canyon et Uzcurrumi par les Douglas des *Escuadrillas* n° 92 et 93. Le 19 septembre au soir, c'est au tour des villes de Piedras et Piñas de recevoir la visite des 8A-3P : les localités sont mitraillées, tandis que trente bombes sont lâchées sur des bâtiments des différents centres-villes. *Mutatis mutandis*, c'est un mini-raid de terreur destiné à punir l'Équateur en frappant sa population.

Cet événement et l'impossibilité pour les Équatoriens de renverser la vapeur vont les contraindre à engager des

► Les appareils de l'Escuadrilla n° 92 survolant le secteur de Tumbes en juillet 1941. (IEHAP)



▲ Les 8A-3P du XXXI EIA lors de leur déploiement dans le nord du Pérou pour prendre part aux opérations contre l'Équateur en juillet 1941. (Coll. H. Currarino)

pourparlers diplomatiques. Les hostilités entre les deux pays sont suspendues le 2 octobre 1941 ; l'accord est matérialisé par la signature de l'*Acuerdo de Talara*. Ce protocole est la première étape vers la paix définitive, qui sera proclamée à Río de Janeiro le 29 juin 1942.

En conformité avec ces textes, la démilitarisation de la frontière est entamée. Le XXXI EIA, qui, à l'échelle du conflit, représente une unité aussi puissante que redoutée, est l'une des dernières à quitter le secteur. Les Douglas se replient vers Talara avant de rentrer sur le terrain de Las Palmas en novembre 1941. Équipages et « rampants » jouissent d'une période de repos, tandis que les appareils sont envoyés à l'*Arsenal de Aeronáutica* [6] pour une révision générale. L'un après l'autre, chaque monomoteur est démonté et minutieusement inspecté, les avions ayant souffert de leur déploiement sur des terrains sommaires.

[5] Une grande première en Amérique du Sud !

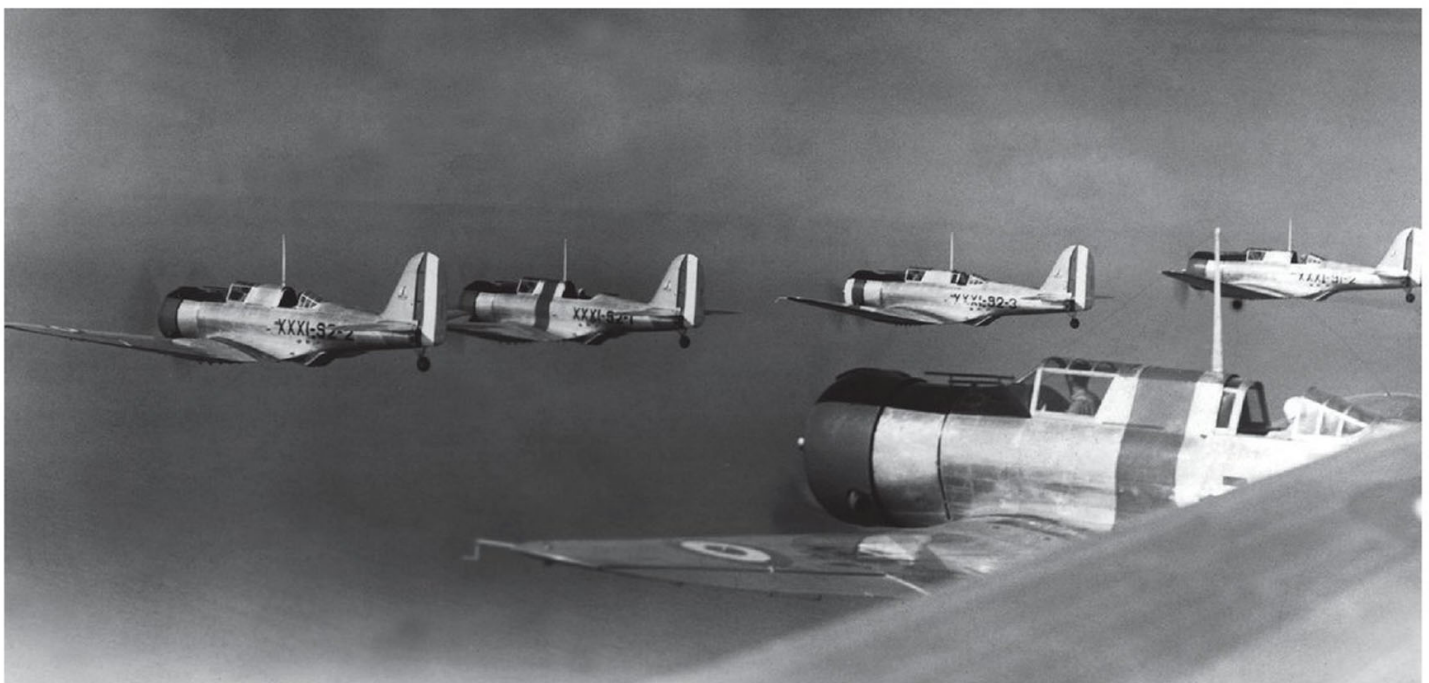
[6] C'est le nom de l'ex-usine Caproni de Las Palmas, l'industriel italien ayant finalement été expulsé du pays sous la pression des États-Unis et son usine nationalisée par l'État péruvien.

[7] En fait, le racisme envers les Japonais gangrène la société péruvienne depuis fort longtemps. Par exemple, à Lima, en 1940, lors d'un soulèvement contre les Nippons et leurs descendants, leurs commerces sont saccagés et des meurtres sont commis.

ALIGNEMENT

La fin de l'année 1941 est aussi marquée par l'intégration du Pérou dans le *Military Assistance Program* (MAP) américain, puis par l'accord portant sur le *Lend-Lease* le 11 mars 1942 et celui sur la *Hemispheric Defense Cooperation* du 24 avril de la même année.

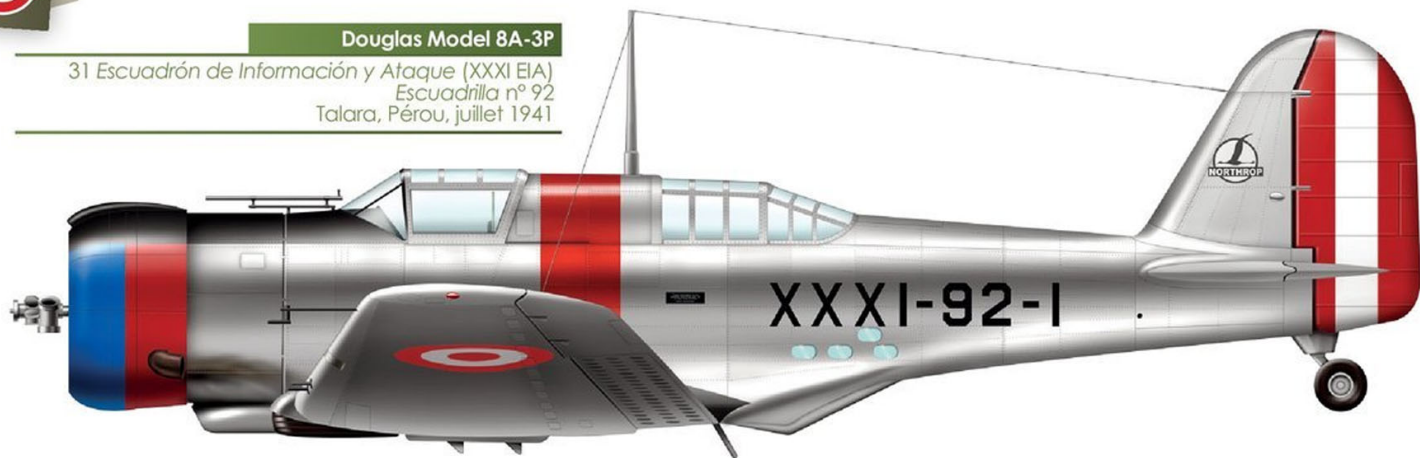
Ainsi, même si le Pérou attendra le 13 février 1945 pour déclarer la guerre à l'Allemagne, il va s'aligner très tôt sur la position américaine en tournant ses efforts vers la menace japonaise et en profitant de la manne de Washington. 33 000 Péruviens d'origine nippone vivent le long des côtes du pays, où ils sont arrivés à partir de 1897 pour s'installer en tant qu'agriculteurs ou travailler dans les grandes plantations de coton. De fait, pour satisfaire l'Amérique et son opinion publique choquée par l'attaque contre Pearl Harbor, Lima en fera arrêter plus de 2 000 [7], au motif qu'ils pourraient avoir de possibles sympathies pour l'impérialisme japonais. Certains seront envoyés vers des camps d'internement au Texas, dont très peu reviendront, tandis que d'autres disparaîtront purement et simplement au Pérou !





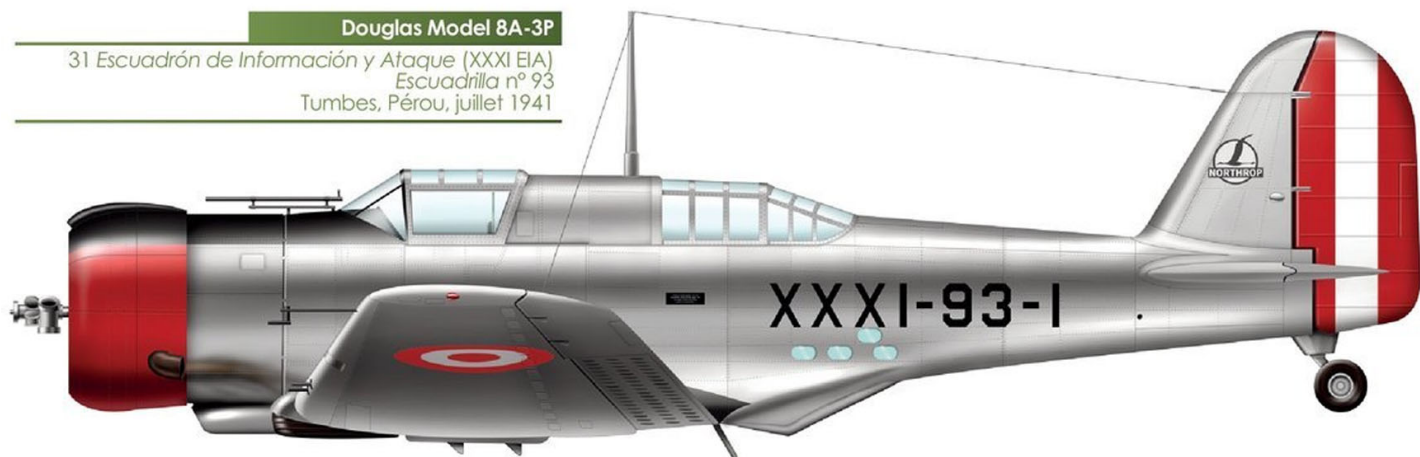
Douglas Model 8A-3P

31 Escuadrón de Información y Ataque (XXXI EIA)
Escuadrilla n° 92
Talara, Pérou, juillet 1941



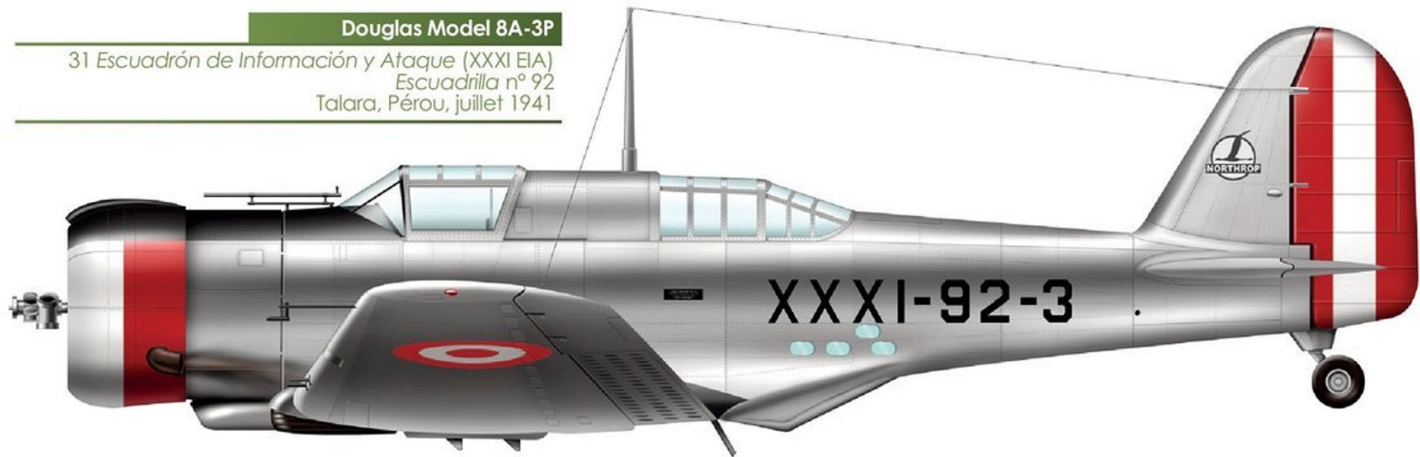
Douglas Model 8A-3P

31 Escuadrón de Información y Ataque (XXXI EIA)
Escuadrilla n° 93
Tumbes, Pérou, juillet 1941



Douglas Model 8A-3P

31 Escuadrón de Información y Ataque (XXXI EIA)
Escuadrilla n° 92
Talara, Pérou, juillet 1941



Douglas Model 8A-3P

23 Escuadrón de Información y Ataque (XXIII EIA)
El Pato, Pérou, 1944





L'engagement du pays pour la cause alliée va lui permettre de recevoir une aide matérielle substantielle de la part des USA, qui redoutent en effet que les objectifs stratégiques du Pérou – raffineries de pétrole de Talara, installations portuaires et industrielles de Callao et Chimbote – puissent faire l'objet d'attaques japonaises. Dans ce contexte, l'aviation prend une importance considérable, en ce sens qu'elle est la cheville ouvrière, avec la Marine, de la surveillance des zones côtières, où l'on craint des débarquements de saboteurs ennemis par sous-marins. Le XXXI EIA ne fait pas exception à cela, puisqu'il est intégré dans les cycles de patrouilles stratégiques couvrant les approches maritimes centrales et septentrionales du pays. En avril 1942, l'*Escuadrón* est redéclaré opérationnel après que ses avions sont tous passés par l'*Arsenal de Aeronáutica*, où ils ont été repeints en bleu marine. Opérant au-dessus de l'océan, ils ont aussi été dotés de dinghies destinés à recueillir l'équipage en cas d'amerrissage forcé.



DES « NORVÉGIENS » EN RENFORT

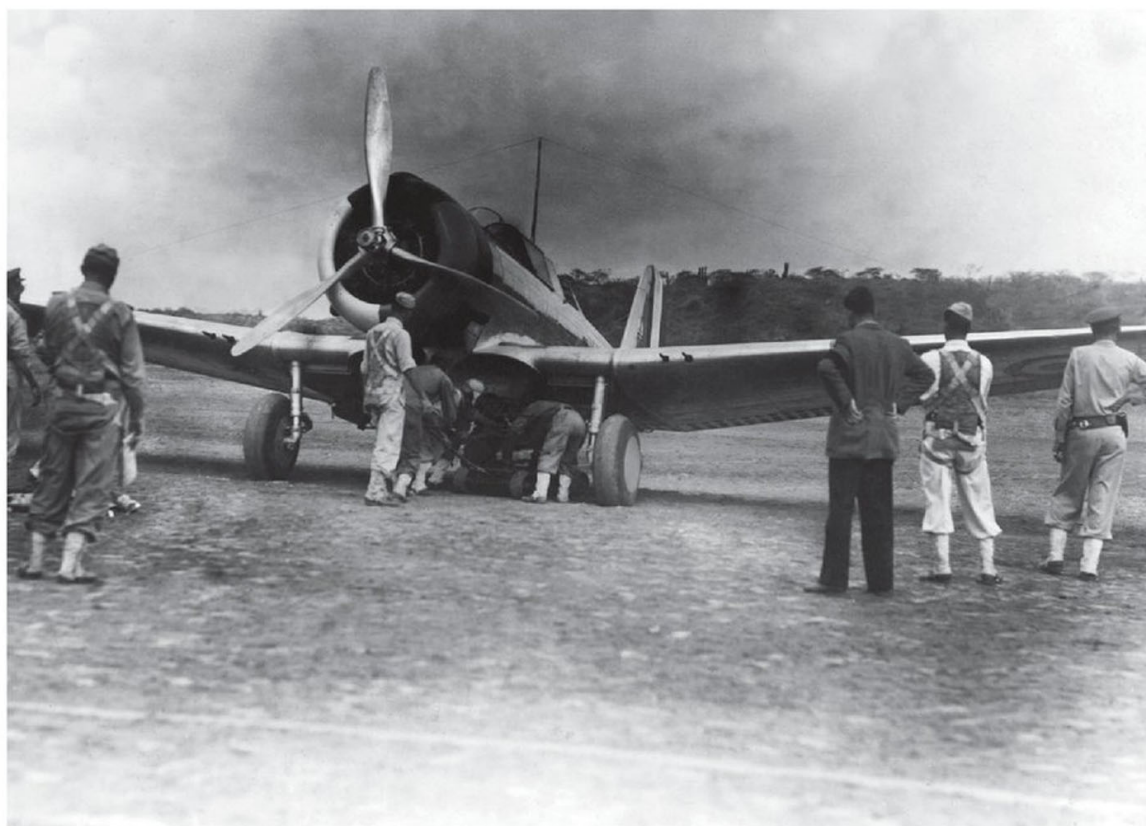
Le Model 8A-5N est conçu à la demande de la *Hærens Flyvåpen* [8] peu avant la Seconde Guerre mondiale. Au total, 36 machines sont construites, mais aucun exemplaire ne sera livré au client, la Norvège ayant été conquise par la Wehrmacht au printemps 1940. Grâce à son moteur Wright Cyclone GR-1820-G205A de 1 200 ch, il s'agit de la version la plus véloce de la série export du A-17, mais aussi la mieux armée : l'avion emporte en effet quatre mitrailleuses de Cal.30 tirant vers l'avant, ainsi que deux Browning Cal.50 (12,7 mm) installées dans des pods sous ses ailes et deux mitrailleuses Cal.30 jumelées pour la défense arrière. La charge offensive s'élève à 820 kg ! Le 8A-5N est une petite bête de somme doublée d'une excellente plate-forme de tir.

[8] Aviation de l'armée de Terre norvégienne.

[9] Le A pour *Attack*, conformément au système de désignation alors en vigueur au sein de l'USAAF.

À la fin 1940, un accord est ratifié entre le gouvernement norvégien en exil à Londres et l'empire britannique ; parmi ses dispositions, ce document prévoit la création d'un vaste complexe d'instruction implanté au Canada, près de Toronto. C'est là, sur cette base surnommée « Little Norway », qu'une nouvelle génération de pilotes norvégiens va être formée avant de rallier des unités rattachées à la RAF. Parmi les machines d'entraînement se trouvent les Model 8A-5N. Ils sont cependant retirés du service à la mi-1941, puis rapatriés aux USA, qui n'en conservent que 18, les autres étant ferraillés. Redésignés Douglas A-33-DE [9], ces monomoteurs sont mis à la disposition de l'USAAF, qui n'en fait strictement rien ! Washington envisage un temps de les céder aux Soviétiques, mais ceux-ci déclinent l'offre. Les appareils sont alors stockés en plein air, à Kelly Field, près de San Antonio, au Texas, où ils souffrent du soleil et de la chaleur.

▼ Victime d'une panne moteur, ce 8A-3P a été contraint de se poser en catastrophe sur le terrain auxiliaire de Villa en octobre 1941. (Coll. A.T. Gallegos)



► Personnels au sol et armuriers en train de parer un Douglas 8A-3P pour une nouvelle mission de reconnaissance armée. Terrain avancé de Tumbes, juillet 1941. (IEHAP)



Cette information n'échappe évidemment pas à la sagacité des Péruviens, et, dès la fin 1941, le *Comandancia General de Aeronáutica* entame le siège de son homologue américain dans le but de mettre la main sur les Douglas norvégiens dont personne ne veut plus et qui constitueraient un renfort de poids pour le XXXI EIA. Reste que les négociations avec Washington traînent en longueur, notamment parce que le *Defense Department* craint que le Pérou n'emploie les « norvégiens » pour prendre un ascendant définitif dans le conflit larvé l'opposant à l'Équateur [10]. L'insistance péruvienne n'y fait rien, et l'idée est abandonnée. La surprise est donc totale lorsque, en juin 1943 – alors que Lima n'y comptait plus depuis longtemps –, le Congrès américain valide finalement le transfert de 13 (certaines sources parlent de 14 exemplaires) Douglas 8A-5N vers le Pérou dans le cadre du *Military Assistance Program* ; les avions sont accompagnés de pièces détachées, de cinq moteurs supplémentaires et de munitions. La joie est cependant de courte durée, car après avoir passé

▲ Belle vue d'un nouveau Douglas 8A-5N fourni par les Américains dans le cadre du *Military Assistance Program*. (IEHAP)

18 mois sous une simple bâche, les machines ont souffert des aléas climatiques. C'est ainsi que tous les moteurs sont remplacés aux frais des contribuables américains. Les réparations sont d'ailleurs réalisées par des mécaniciens de l'USAAF.

L'ÉPHÉMÈRE 23 ESCUADRÓN

Le lot des « norvégiens » est prêt au début du mois de novembre 1943. Les avions sont pris en compte par le très récemment formé 23 *Escuadrón de Información y Ataque* (XXIII EIA). Outre les Douglas, dix Curtiss Hawk 75A-8 [11] doivent aussi être rapatriés au Pérou. La flottille aérienne quitte Kelly Field le 16 novembre. Après une ultime étape dans le sud des États-Unis, les avions mettent le cap vers Veracruz-Tapachula, au Mexique. Suivront le Nicaragua, le Panama et la Colombie, pour une arrivée le 19 novembre, après un vol cumulé de 29 heures et 45 minutes.

Douglas Model 8A-5N

23 *Escuadrón de Información y Ataque* (XXIII EIA)
El Pato, Pérou, 1944





▲ Les trois photos :

Le président Manuel Prado Ugarteche s'intéressant aux Douglas basés sur le terrain « *Capitán Victor Montes* », à Talara, en juin 1944. Les appareils sont alors affectés au XXIII EIA, qui opère en coopération avec les Américains. On remarque l'insigne du volcan « Misti » – qui culmine à 5 825 m d'altitude dans le sud du Pérou – peint sur l'un des avions. (Coll. A.T. Gallegos)

Confiée au *Capitán Victor Montes*, l'unité est basée à Talara ; c'est là que les 8A-5N sont rejoints par les 8A-3P, le XXXI EIA ayant été dissous. Début décembre, l'ensemble est considéré comme pleinement opérationnel, et les premières patrouilles côtières débutent sans tarder, principalement dans le nord du pays. Ces opérations, ô combien ennuyeuses et répétitives pour les pilotes, sont réalisées en coopération avec des *Squadrons* de l'USAAF stationnés sur la base d'El Pato, qui a été construite en avril 1942 dans le cadre d'un accord de coopération américano-péruvien.

Début 1944, les monomoteurs du XXIII EIA partent en inspection à l'*Arsenal de Aeronáutica* : les 8A-5N y reçoivent un nouveau camouflage à dominante verte et marron, les différenciant *de facto* des 8A-3P qui demeurent bleu marine.

Avec la conclusion de la guerre en 1945 vient la fin du XXIII EIA (en 1946), qui est désactivé par le *Ministerio de Aeronáutica* qui se retrouve subitement privé de l'aide nord-américaine. Les Douglas sont alors réaffectés au XXXI EIA, reformé à Las Palmas.

LES RÉVOLTES DE 1948

Le 4 juillet 1948, en lien avec un problème de politique intérieure – qu'il serait fastidieux d'expliquer dans ces colonnes –, une rébellion menée par un officier à la retraite éclate au Pérou. Informé dans la journée et craignant qu'une révolte n'éclate au sein des forces terrestres, le gouvernement place en état d'alerte l'aviation, celle-ci semblant moins sujette à embrasser la cause des séditeux.

Aux premières lueurs du 5, le *Comando de Operaciones* (COMOP) ordonne à trois Douglas du XXXI EIA de prendre l'air. Accompagnés par deux Curtiss-Wright CW-22B Falcon du 35 *Escuadrón de Información Terrestre*, ces appareils doivent se porter vers le terrain d'Arequipa, à environ deux heures et demie de vol au sud de Las Palmas. Là, Luis Cayo Murillo, qui commande l'*Escuadrón* et qui pilote l'un des 8A-5N, a pour consigne d'organiser une reconnaissance armée au-dessus de la ville de Juliaca, où des groupes factieux auraient été repérés. Peu avant le décollage de deux avions, à 15h10, les ordres changent et celui d'engager les rebelles de Juliaca est donné. Mais voici que l'affaire tourne au fiasco lorsque l'appareil du *Capitán Camell*, qui fait office de *Flight leader*, est victime d'une panne moteur qui le contraint à se poser en urgence à Cusco. Le *Capitán Jorge Barbosa Falconí* poursuit l'opération tout seul ; il bombarde et mitraille comme prévu les baraquements rebelles avant de rebrousser chemin vers Arequipa. Mais le vol retour se fait dans des conditions difficiles : Falconí est ébloui et désorienté par le soleil couchant ; il finit par se perdre. Réservoir presque à sec, il vire vers Cusco, l'ancienne capitale des Incas, où il se pose, *in extremis*, dans l'obscurité naissante !

Quelques mois après cette première révolte, qui sera matée dans le sang et la douleur, une seconde rébellion éclate, cette fois au sein de la *Marina de Guerra del Perú*. Cette « *Rebelión de la Armada* [12] » débute dans la nuit du 2 au 3 octobre 1948. En quelques heures, le mouvement s'étend à la majeure partie des bases et des navires de guerre péruviens, qui passent aux mains des insurgés.

[10] L'armistice d'octobre 1941 et la paix de juin 1942 demeurent fragiles.

[11] Dans le cadre du *Lend-Lease*, le Pérou obtiendra 28 Curtiss Hawk 75 livrables en 1943.

[12] Aussi surnommée (avec originalité...) la « *Révolution d'octobre* ».



Une fois encore, si le gouvernement de Lima s'interroge sur la fiabilité de l'armée de Terre, il n'a en revanche aucun doute sur celle du *Cuerpo Aeronáutico Peruano*, dont le personnel demeure d'une loyauté sans faille. L'ordre d'attaquer les séditieux est donné aux aviateurs, et c'est au XXXI EIA que revient la responsabilité d'ouvrir le bal : c'est ainsi que, dès le 3 octobre, à 9h45, sept Douglas lourdement armés s'arrachent de la piste de Las Palmas pour gagner le large, où la flotte « adverse » mouille face aux districts de Miraflores, Barranco et Chorrillos. Ouvrant la voie à sa formation, le leader bascule son appareil dans une attaque en piqué parfaitement exécutée, mais totalement simulée ! Son idée est de suffisamment effrayer les marins pour que ceux-ci se ravissent et ramènent les navires intacts vers les ports, où ils se constitueraient prisonniers. Tactique osée, mais qui menace de virer à la catastrophe, car lesdits marins n'hésitent pas à ouvrir un feu antiaérien nourri sur les Douglas, qui échappent au pire. Désappointés, les aviateurs rendent compte par radio, puis rentrent vers le terrain de Las Palmas.

▲ Las Palmas, hiver 1948 : le président Bustamante y Rivero participe à une cérémonie afin de féliciter les aviateurs du XXXI EIA pour leur comportement lors de la « Révolution d'Octobre ». (Coll. A.T. Gallegos)

▼ Vue intéressante d'un alignement d'avions à Las Palmas en 1956. Au premier plan, un 8A-3P au capot moteur décoré ; derrière lui, un 8A-5N « norvégien ». À cette date, les avions ont été relégués à des missions d'entraînement et d'instruction, et ils ne sont plus armés. (Coll. A.T. Gallegos)

Ils y attendent de nouveaux ordres. Ceux-ci tombent vers 11h00 et ils sont terribles, puisqu'il va s'agir d'engager le croiseur léger *Almirante Grau*, qui n'est autre que le navire amiral de la flotte péruvienne, entre-temps lui aussi tombé aux mains des séditieux ! Immobilisé car en cours de ravitaillement dans le port de Callao, le navire représente une cible de premier choix. À 11h30, les Douglas décollent ; l'attaque se déroule correctement, et le navire est endommagé. Des tirs de DCA ont été enregistrés et plusieurs avions ont été touchés. Une fois encore, les Douglas font preuve de solidité. Une troisième sortie a lieu à 17h00, lorsque trois monomoteurs guidés par le *Capitán* Barbosa mettent le cap sur l'île de San Lorenzo, au large de Callao, où une flottille de petites embarcations rebelles a été repérée. À la suite d'une approche parfaite, les monomoteurs larguent chacun quatre bombes de 50 kg ; des *near misses* sont enregistrés, ainsi que des coups au but, qui endommagent plusieurs bateaux. La situation évolue au fil de la journée, et la détermination des rebelles commence à perdre en intensité à mesure que leurs pertes s'envolent et que des civils sont tués





au cours des accrochages qui éclatent dans les cités portuaires. La « Révolution d'octobre » s'essouffle, et tout est terminé en vingt-quatre heures, avec le retour de la flotte à Callao et l'arrestation des principaux meneurs. Reste que le Pérou de l'immédiate après-guerre est un pays terriblement en proie à l'instabilité, les nouvelles superpuissances américaine et soviétique s'y livrant déjà une Guerre froide acharnée et sans merci par l'entremise de mouvements révolutionnaires. Voilà qui explique la seconde « Révolution d'octobre », qui éclate au matin du 27, à l'initiative du général de division Manuel Odría ; celui-ci appelle l'armée de Terre et les forces de police à renverser le gouvernement du Dr. Jose Luis Bustamante y Rivero. À Lima, c'est encore le XXXI EIA qui est désigné

▲ Ci-dessus : Un « norvégien » à Las Palmas : les avions sont bichonnés, mais l'usure des cellules est implacable, tandis que les pays voisins s'équipent de machines plus modernes. Le temps des Douglas est compté. (Coll. A.T. Gallegos)

▲ En haut : L'instructeur Velasquez se prépare à partir en mission avec un cadet à Las Palmas en octobre 1952. (Coll. A.T. Gallegos)

pour faire la sale besogne. Deux *Escuadrillas*, totalisant six avions, sont mobilisées ; les appareils partent pour la base d'Arequipa, avec ordre d'attaquer les révoltés. Mais alors que les aviateurs sont en vol, les choses évoluent, et les voici encerclés et désarmés par des gardes dès leur arrivée. Cette fois, le putsch a réussi et le gouvernement est tombé. L'armement des Douglas est déposé et les pilotes arrêtés. Quelques palabres plus tard, et après avoir prêté serment d'obéissance au nouveau chef d'État, les hommes du XXXI EIA rentrent à Lima en escortant le C-47 transportant le général Odría.

EN BOUT DE COURSE

Après avoir servi intensément pendant plus de quinze ans, les Douglas péruviens montrent des signes d'usure inquiétants. Les cellules sont abîmées, les moteurs rafistolés avec les moyens du bord et les pièces détachées manquent cruellement. Au fil des années 1950, la flotte des appareils disponibles se réduit comme peau de chagrin, certaines machines étant cannibalisées au profit d'autres. L'arrivée d'avions plus récents et performants signe l'arrêt de mort des Model 8A, qui sont définitivement retirés du service au début de 1958. ■

BIBLIOGRAPHIE

- *Historia Aeronáutica del Perú*, Volumen IV, V & VI, Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, Lima, 1988
- Francillon (R.), *McDonnell Douglas Aircraft from 1920*, Volume I, Naval Institute Press, 1988