



LES EAGLE SQUADRONS

Les volontaires américains au sein de la RAF

par Yannis Kadari

L'image du « sauveur américain », du pilote venu risquer sa peau pour défendre la liberté est très présente dans la mythologie de la bataille d'Angleterre. Pourtant, les *Eagles* seront en réalité très peu nombreux à rallier la Grande-Bretagne en 1940. Et souvent, ils le feront pour des raisons bien différentes de celles liées à un engagement moral. Réunis au sein de trois *Squadrons*, ils combattront dans la RAF jusqu'en septembre 1942, date à laquelle ils seront versés à l'USAAF. Voici leur histoire.



L'

épopée des *Eagle Squadrons* débute quelques mois avant la bataille d'Angleterre, à l'initiative de deux Américains aussi charismatiques qu'excentriques.

Né dans une riche famille de Pennsylvanie, le premier se nomme Charles Sweeny. À la fin des années 1920, ce « fils à papa » part pour la vieille Europe, s'installant dans une maison cossue de Mayfair, un quartier huppé de Londres. Amateur de voitures de luxe et de jolies femmes, ce célibataire au charme certain devient l'une des coqueluches du gotha britannique. En 1937, il épouse la duchesse d'Argyll qui, outre son titre de noblesse et son allure de femme fatale, est aussi l'héritière de la 32^e fortune anglaise. Autant dire que le couple est à l'abri du besoin. Reste que malgré sa vie de bohème, Charles s'inquiète du péril que représente le nazisme. Il sait qu'une guerre éclatera tôt ou tard et que, malgré sa neutralité affichée, l'Amérique finira par y être entraînée.

Loin des clubs de Westminster et des courses d'Ascot, la seconde figure de proue dans la naissance des *Eagle Squadrons* s'appelle lui aussi Charles Sweeny [1] ! Une parfaite homonymie qui s'explique par le fait que les deux personnages sont issus de la même famille, notre homme étant l'oncle du jeune Charles. Ce natif de l'Utah s'est tourné très tôt vers le métier des armes, s'enrôlant pour participer à la guerre hispano-américaine de 1898. Remarqué par ses chefs, il a été envoyé à West Point, où il n'est resté que quelques jours avant de se faire mettre à la porte pour insubordination ! Décidé à vivre comme un aventurier, le « colonel », comme il aime à se faire appeler, devient un *Soldier of fortune*, un mercenaire louant ses services au plus offrant. C'est ainsi qu'après quelques barouds en Amérique latine, il rejoint la Légion étrangère en 1914. Il est à la tête d'une trentaine d'Américains lorsqu'il est grièvement blessé dans les tranchées. Quelques mois de convalescence et deux médailles plus tard, il rejoint l'US Army, l'Amérique étant entre-temps rentrée en guerre. En 1918, il est lieutenant-colonel à titre temporaire lorsqu'il est renvoyé dans ses foyers. Problème : Sweeny n'a pas vraiment de foyer, et seule la « bagarre » l'intéresse.

C'est donc tout naturellement que le « colonel » reprend sa vie de mercenaire. Ne manquant pas d'ambition, il s'auto-promeut général de brigade et part pour la Pologne en 1920, où il fait le coup de feu contre les bolcheviques, puis dans le Rif, en 1925, où il retrouve l'Armée française, pour laquelle il met sur pied une escadrille de bombardement. Son unité compte une dizaine d'avions pilotés par des Américains, tous vétérans de la Der des Ders. Il écume ensuite les Balkans, travaillant tour à tour pour les Serbes et les Grecs. Lorsque la guerre d'Espagne éclate, il est appelé à la rescousse par les républicains, pour lesquels il met sur pied un réseau clandestin en Grande-Bretagne afin de contourner l'embargo sur les armes frappant le pays. Sweeny achète des avions civils, qui sont ensuite « militarisés ». C'est encore lui qui, durant la guerre d'Hiver, va chercher des pilotes mercenaires au profit des Finlandais.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il n'est donc pas étonnant de retrouver le « colonel » en France, où il propose à l'armée de l'Air de recruter des Américains. Son contact à Paris est le général Paul Armengaud, un aviateur sous les ordres duquel le mercenaire avait servi dans le Rif. Évidemment, on ne peut s'empêcher de penser à l'escadrille LaFayette et aux 267 Américains engagés dans l'Aéronautique militaire pendant la Grande Guerre. Mais la comparaison a ses limites, car s'il existait en 1916 un consensus politique sur les deux rives de l'Atlantique pour que des « Yankees » se battent en France, en septembre 1939, en revanche, personne à Washington n'est disposé à voir s'engager des Américains dans un conflit qui est alors perçu comme exclusivement européen. Autrement dit, les hommes qui partiront vers le Vieux continent se mettront *de facto* dans l'illégalité. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le 4th *Neutrality Act*, passé par le Congrès en novembre 1939, renforce l'arsenal juridique auquel s'exposent les contrevenants : désormais, servir au sein de forces armées étrangères – ou les recruter – peut coûter jusqu'à dix ans d'emprisonnement, sans même parler des amendes. Il en faut cependant bien plus pour faire céder le « colonel » qui, bien que se sachant surveillé par le FBI, s'installe au Canada, avec la ferme intention de diriger un business florissant en « fournissant » des pilotes à ses amis français. Pour faciliter les choses, Sweeny s'appuie sur un nommé Edwin Parsons, qui va faire office de « rabatteur ». Parsons a lui-même



▲ Le « colonel » Sweeny, mercenaire et baroudeur ayant mené une vie de roman aux quatre coins du monde ! Il est à l'origine (en partie) de la naissance des *Eagle Squadrons*. De 1943 à 1945, il servira de nouveau les États-Unis en organisant des campagnes de recrutement. (DR)

◀ Le *Sergeant* Mooney (à gauche) et le *Pilot Officer* McLeod (à droite), deux pilotes volontaires américains photographiés en novembre 1941, alors qu'ils servent au sein du No. 121 *Squadron*, à Kirton-in-Lindsey. (Coll. Scutts)

un parcours fascinant : après avoir piloté pour l'Armée mexicaine en 1913, qu'il a désertée avec son Curtiss pour rallier Pancho Villa, il rejoint deux ans plus tard la Légion étrangère, où il fait la connaissance de Sweeny. Volontaire pour l'Aéronautique militaire, il vole avec l'escadrille LaFayette et le *United States Army Air Service*, terminant la guerre avec 8 victoires, dont deux partagées. Il poursuit ensuite sa carrière dans le monde de l'aviation civile en Californie, tout en étant admis comme instructeur réserviste à la Pensacola *Naval Air Station* [2]. Ainsi, du fait de son métier, Parsons est en contact avec de nombreux aviateurs, qu'il peut démarcher impunément.

Une filière est montée, qui va permettre à une petite trentaine de pilotes de rejoindre la France. La plupart arriveront dans la région de Tours entre le 1^{er} avril et le 10 mai 1940, *via* le Mexique, le Canada ou encore l'Irlande. Pour contourner les lois fédérales, tous se sont portés volontaires comme ambulanciers. En vérité, les Français prévoient de les envoyer au Centre d'instruction au Renseignement de Tours, où ils suivront une formation accélérée pour voler sur des Potez 63.11. Le stratagème est cependant grossier, et le FBI n'est pas dupe ; des souricières sont montées aux frontières américaines, et plusieurs candidats à l'expatriation sont interpellés sur la route du Canada, à l'instar de Chesley Peterson, qui croupira quelques semaines en prison. Il jouera plus tard un rôle important dans l'histoire des *Eagles*.

[1] Il existe un troisième Charles Sweeny ! Né en 1919, *Major* dans l'USAAF durant la Seconde Guerre mondiale, il sera aux commandes du B-29 qui larguera la deuxième bombe atomique sur le Japon, à Nagasaki.

[2] Une fois l'Amérique en guerre, il servira à bord d'un ravitailleur d'hydravions puis dans différents états-majors, finissant vice-amiral en 1945.



▼ Le général Arnold, grand « patron » de l'USAAF, favorisera le départ de pilotes américains vers le Canada et la Grande-Bretagne en 1940 et 1941, alors que l'Amérique était encore neutre, en passant des accords confidentiels avec Clayton Knight. (US Nara)



L'activité de Parsons et de Sweeny est lucrative, mais le jeu devient de plus en plus dangereux. En avril 1940, les deux comparses quittent l'Amérique, alors que les fédéraux se préparent à les arrêter. Parsons séjourne en Grande-Bretagne, tandis que Sweeny arrive à Paris à la veille de l'offensive allemande du 10 mai. Ne pouvant que constater l'étendue de la catastrophe guettant les armées françaises, le « colonel » traverse le Channel pour se mettre à l'abri. Parmi les Américains ayant rallié la France, onze sont capturés par les Allemands dans la région de Tours. En civil et ressortissants d'un pays neutre, ils seront tous relâchés. Les autres sont passés en Espagne avant de s'égarer dans la nature. Parmi les protégés de Sweeny, seuls Keough, Mamedoff et Tobin gagneront l'Angleterre à la fin juin 1940. Un trio qui jouera lui aussi un rôle important dans la suite de l'histoire.

Sachant la France condamnée et la Grande-Bretagne menacée, le « colonel » adapte sa « stratégie commerciale » en essayant cette fois de recruter des mercenaires pour le compte de la Royal Air Force. Malheureusement pour lui, le succès n'est pas au rendez-vous, et ses finances sont dangereusement basses. Le *businessman* n'a alors pas d'autre choix que de contacter son riche neveu pour lui demander son aide. De son côté, le jeune Sweeny n'a pas perdu de temps : dès le début de la guerre, il a décidé de mettre son carnet d'adresses, son argent et son énergie au service de la cause alliée. C'est ainsi qu'il a formé une section de 70 volontaires américains vivant à Londres. Armé de fusils et circulant à bord de berlines, ce groupe n'a pas grand-chose de martial, au point que son rattachement à la *Home Guard* a même été rejeté, ce qui constitue un exploit quand on en connaît les critères de recrutement. Qu'importe, Sweeny n'a eu qu'à faire appel aux relations de son père pour recevoir des mitraillettes Thomson et des Colt flambant neufs. Grimée en soldats dans des uniformes coupés sur mesure, la jeunesse dorée américaine de Londres a finalement été admise dans la territoriale. Mais Sweeny veut faire plus. Or, son oncle dispose justement d'une filière permettant de recruter des pilotes.

S'appuyant sur le nouvel ambassadeur des États-Unis au Royaume-Uni, nommé à la place de Joseph Patrick Kennedy [3], Sweeny suggère à l'*Air Ministry* de former une unité de chasse composée d'Américains. Proposition rejetée ! Ne se décourageant

pas, il active ses réseaux et décroche un rendez-vous avec William Aitken, 1^{er} baron de Beaverbrook. Le lord est triplement intéressant pour le jeune Sweeny : il est ministre de la Production aéronautique, c'est un proche de Winston Churchill et il est natif du Canada, ce qui pourrait faciliter le transfert des pilotes depuis l'Amérique vers la Grande-Bretagne. En outre, Sweeny sait que l'effondrement de la France a sidéré l'opinion publique américaine, et que ce choc sera exploité par le président Roosevelt pour sortir l'Amérique de sa posture isolationniste. Tous les feux sont donc au vert. Lord Beaverbrook est favorablement impressionné par Sweeny, et Churchill valide le projet, en insistant sur les aspects propagandistes de l'affaire : réunissant des pilotes venus du monde entier pour se battre contre le nazisme, le *Fighter Command* sera présenté comme l'ultime rempart face à la barbarie, et, le moment venu, les *Eagle Squadrons* devront être mis sur le devant de la scène. Le 2 juillet 1940, l'idée du jeune Sweeny est validée par l'*Air Ministry*. Le voici donc chargé de former un *Squadron* de chasse, alors qu'il n'a ni avions, ni pilotes. Il n'y a plus de temps à perdre ! Charles Sweeny s'appuie sur son oncle, le « colonel », pour recruter la cinquantaine de pilotes dont il a besoin. Les aviateurs devront avoir au moins 250 heures de vol, une condition physique irréprochable et un « bon caractère » – ce qui ne veut rien dire en soi. Ils seront récompensés par une prime d'engagement calculée en fonction de leur expérience et ils toucheront une solde versée par l'employeur, c'est-à-dire la Royal Air Force. Évidemment, leur transfert en Europe est à la charge des Britanniques, comme leur hébergement au Canada. Bénéficiant d'une sorte de sauf-conduit tacite – le FBI ayant reçu des consignes de souplesse de la part de l'administration Roosevelt –, le mercenaire repart au Canada pour y réactiver ses réseaux. Le « colonel » dispose d'une cagnotte de 100 000 \$ pour appâter les candidats, les fonds provenant de la famille Sweeny et de quelques généreux donateurs britanniques. Mais les résultats sont insatisfaisants, et le taux de recrutement stagne. En fait, Sweeny ne peut plus s'appuyer sur Edwin Parsons, perdant de ce fait ses entrées aux États-Unis. Sans compter qu'il dilapide consciencieusement l'argent qui lui a été confié en organisant des soirées débridées dans les night-clubs à la mode ; des orgies qu'il présente comme d'innocentes sessions d'information au profit des postulants. Le champagne coulant à flot et les « Petites Pépées » ne sont guère compatibles avec la discrétion prévalant normalement pour de telles activités, et le FBI se montre de plus en plus agacé. Sa présence au Canada devenant trop encombrante, Sweeny finira par être renvoyé en Grande-Bretagne, où il sera mis au placard avec le grade honoraire de *Group Captain* de la RAF. En fait, le mercenaire a surtout été confronté à une autre organisation, autrement plus sérieuse, qui s'est elle aussi fixé pour but d'envoyer des aviateurs combattre en Grande-Bretagne.

LE CLAYTON KNIGHT COMMITTEE

Les Britanniques n'ont pas attendu la famille Sweeny pour s'intéresser au gigantesque potentiel militaire que représentent les pilotes américains. En 1940, dans le cadre de leur *Empire Training Plan*, ils ont encouragé la formation du *Clayton Knight Committee*, une structure de recrutement ayant pignon sur rue au Canada, mais étendant des ramifications clandestines à travers tous les États-Unis.

Comme son nom l'indique, le directeur du comité est un certain Clayton Knight, un pilote qui s'était porté

volontaire durant la Grande Guerre pour combattre au sein du *Royal Flying Corps*. Journaliste au *Saturday Evening Post* et correspondant de l'*Associated Press*, il utilise sa carte de presse comme un sésame pour sillonner les États-Unis et porter la bonne parole dans les milieux aéronautiques. S'appuyant sur les journaux locaux, il a mis en place un astucieux système de discrètes petites annonces qui lui permet d'organiser des campagnes de recrutement prodigieusement efficaces. Ainsi, de mai 1940 à octobre 1942, son organisation – tolérée par les autorités américaines à partir de l'été 1940 – enrôlera plus de 7 500 Américains [4] dans la Royal Canadian Air Force, dont environ 250 se battront contre la Luftwaffe au sein des *Eagle Squadrons*. On estime d'ailleurs que plus de 85 % des aviateurs qui rejoindront ces trois unités y auront été incorporés grâce à Clayton, les autres ayant rallié par leurs propres moyens et à leur seule initiative, souvent en s'engageant dans l'armée de Terre avant de demander leur transfert dans l'aviation. La sélection à grande échelle des candidats est donc lancée, et le projet *Eagle* échappe à la famille Sweeny, même si le frère cadet du jeune Charles, Robert, s'engagera comme pilote au No. 71 *Squadron*. Clayton Knight tisse sa toile, établissant son quartier général à l'hôtel Waldorf-Astoria de New York, tout en ouvrant des « succursales » à San Francisco, Los Angeles, Dallas, Kansas City, Cleveland, Atlanta, Memphis et San Antonio. À Ottawa, un premier lot de 36 avions d'entraînement est acheté. D'autres suivront. Ils sont utilisés pour évaluer les qualités des futures recrues. Les 300 premiers pilotes présélectionnés passent des tests à la mi-1940 : les meilleurs sont désignés pour devenir instructeurs, les autres repartent momentanément aux États-Unis pour y faire du prosélytisme. Évidemment, le développement et les ambitions du *Clayton Knight Committee* ne passent pas inaperçus. Les responsables de l'US Army Air Corps s'inquiètent, craignant de perdre leurs meilleurs aviateurs. Un accord confidentiel est alors passé entre les Britanniques, représentés par Knight, et le *Chief of the Air Corps*, le général Arnold. Le premier s'engage à respecter les quotas établis par les Américains, tandis que le second fermera les yeux sur les activités de Knight. Mieux encore, Arnold fournira secrètement aux recruteurs du *Committee* les listes des aviateurs dont la candidature a été rejetée par l'*Aviation Cadet Program*, à l'exemple d'un certain Don Gentile ; que demander de plus ? Il faut dire que les conditions d'admission du *Committee* sont bien moins strictes que celles de l'*Air Corps*. D'un côté de la frontière, il est demandé d'avoir une vue parfaite, d'être âgé de moins de 30 ans et d'être célibataire, alors que de l'autre côté, les heureux élus ont de



▲ L'insigne des Eagles

19 et 45 ans, tandis que leur situation maritale n'a guère d'importance. Confrontée à la machine de guerre allemande et aux pertes encaissées pendant la bataille d'Angleterre, la Grande-Bretagne n'a pas les moyens de faire la fine bouche, et tous les dossiers sont bons à étudier. En revanche, les Britanniques recherchent des pilotes pouvant rapidement être opérationnels, après une courte remise à niveau, ce qui implique que les postulants aient au minimum 300 heures de vol. Les volontaires doivent répondre à quelques questions, fournir leur licence et leur carnet de vol, subir un test d'aptitude physique, puis passer un entretien pour tester leurs motivations. Leur « pedigree » est ensuite vérifié par les limiers du cabinet Hooper-Holmes de New York, une agence de détectives privés qui opère secrètement. Il s'agit uniquement de s'assurer que les candidats n'ont aucune sympathie pour l'Axe, mais aussi l'Union soviétique ou le communisme de manière générale [5]. Les propositions affluent, au point que le *Clayton Knight Committee* doit louer un étage entier du Waldorf-Astoria, où 50 personnes sont employées à plein temps. Plus qu'un élan spontané de la part de jeunes Américains, le recrutement des volontaires outre-Atlantique ressemble à une forme de « mercenariat » ; bien sûr, d'aucuns rejoindront les *Eagles* pour défendre leurs idéaux, mais d'autres le feront pour le côté sportif de la chose, la passion du pilotage ou tout simplement l'argent, la crise de 1929 étant passée par-là. Et ils seront très nombreux dans ces derniers cas. Une fois présélectionné, le volontaire gagne le Canada, où il suit un cursus de huit semaines. À l'issue de cours théoriques, il est évalué en vol par des instructeurs, qui rendent un avis définitif. Si ce dernier est positif, l'aviateur signe un contrat avec le *Committee*, qui prévoit que le nouvel employé volera au Canada – ou dans tout le territoire de l'empire britannique, y compris donc en Grande-Bretagne – pour le compte de la *British Aviation Limited*, une firme qui n'est rien d'autre que le paravent légal de la RAF en Amérique du Nord. Un moyen astucieux de contourner la législation américaine ayant trait à la neutralité du pays. Le pilote est aussi informé qu'il pourra être conduit « à tester des avions, à en vérifier les instruments et les équipements de bord, à les convoyer vers des dépôts, etc. » Un « etc. » évidemment entendu par tous comme signifiant : « combattre dans ledit appareil ! » D'ailleurs, une clause précise que les employés de la *British Aviation Limited* pourront se voir proposer l'opportunité de soumettre leur candidature auprès de la commission de recrutement de la Royal Air Force, la requête étant alors directement gérée entre l'employeur et la *Volunteer Reserve*. En cas d'acceptation, le pilote serait engagé au grade de *Pilot Officer*, aux mêmes conditions qu'un sujet de Sa Majesté.

[3] D'origine irlandaise, le père du futur président JFK est tout sauf anglophile. Persuadé que rien ne pourra stopper la *furia germanica*, il prône un isolationnisme absolu de la part des États-Unis, en soutenant par exemple le mouvement *America First*, dont le pionnier de l'aviation Charles Lindbergh s'est fait le porte-parole. Cette proximité avec des personnalités ouvertement pro-allemandes et son désaccord avec la décision de Roosevelt de soutenir les Britanniques conduiront l'ambassadeur à démissionner de son poste en 1940.

[4] Sur cette même période, ils auront été 50 000 à tenter leur chance, même après l'entrée en guerre des États-Unis, certains candidats recherchant des conditions d'admission moins strictes au Canada que dans leur pays. À noter que tous ne sont pas des pilotes et que ce chiffre englobe, par exemple, les mitrailleurs, les radios, les navigateurs, etc.

[5] La confidentialité a toute de même ses limites, car une taupe fournira aux Allemands des copies de plusieurs dossiers, certains pilotes des *Eagle Squadrons* capturés ayant été interrogés sur des sujets que seuls les enquêteurs du cabinet Hooper-Holmes pouvaient connaître. L'espion ne sera jamais découvert.

► Keough (au centre), Mamedoff (à droite) et Tobin (à gauche), le « trio de choc » initialement recruté en 1939-40 par le « colonel » Sweeny pour servir aux côtés des Français contre la Luftwaffe, et qui rejoindra le premier *Eagle Squadron*. (IWM)





LES « EARLY BIRDS »

Tandis que Knight fait ses affaires et que les premiers contingents de volontaires s'apprêtent à traverser l'Atlantique, la guerre se poursuit en Europe. Au tournant de l'été 1940, à la bataille de France succède celle d'Angleterre. Outre des Britanniques et des ressortissants du Commonwealth, des Polonais, des Tchèques, des Belges, des Français et des Irlandais vont y prendre part. Onze Américains voleront à leurs côtés, dont quatre mentiront sur leur nationalité pour pouvoir s'engager.

Parmi ces pilotes, on retrouve Vernon Keough, Andrew Mamedoff et Eugene Tobin, le trio recruté par le « colonel » Sweeny pour se battre contre les Allemands. Échappés de France, ils sont arrivés à Plymouth au lendemain de l'armistice du 22 juin. « Red » Tobin est un Californien à la chevelure flamboyante qui, faute de pouvoir devenir acteur, a travaillé comme technicien dans les studios d'Hollywood avant d'apprendre à piloter. Après avoir contracté de grosses dettes de jeu auprès de gens peu fréquentables, il s'est convaincu que la meilleure chose à faire serait de se mettre au vert en Europe. Mamedoff est un descendant de Russes blancs : attiré par le danger et vivant à cent à l'heure, ce pilote spécialisé dans l'acrobatie aérienne s'est porté volontaire pour se battre contre les nazis, à défaut de pouvoir s'en prendre à leurs alliés de circonstance, les Soviétiques. Quant à Vernon Keough, New-Yorkais de 26 ans, sa petite taille (1,47 m) lui vaut le surnom de « Shorty [6] ». Mais « il ne faut pas se fier aux apparences » dit-on, et Keough est non seulement un très bon pilote, mais aussi un parachutiste chevronné qui totalise plus de 500 sauts. Détail supplémentaire, las de subir des moqueries à cause de sa taille, il a développé une excellente droite et n'hésite jamais à s'en servir !

Arrêtés par la police militaire dès la descente du bateau – les Britanniques redoutent les infiltrations d'espions allemands –, les trois hommes, qui se présentent comme des aviateurs volontaires, sont gardés au secret dans les bureaux de l'*Air Ministry* le temps que les vérifications requises soient réalisées. En juillet 1940, ils sont expédiés à Liverpool pour une remise à niveau qui est écourtée, la RAF ayant cruellement besoin de tous les pilotes disponibles. Ils font ainsi leurs débuts en août au sein du No. 609 *Squadron*, le « West Riding », qui est équipé de Spitfire. Durant la bataille d'Angleterre, « Red » Tobin est crédité d'un Bf 110 et d'un Do 17 en coopération, tandis que Keough revendique de son côté un Dornier. Le 19 septembre, tous les trois sont transférés à Church Fenton, dans le Yorkshire, où le No. 71 *Squadron* sera formé d'ici peu.

William Fiske, dit « Billy », est lui aussi l'un des premiers volontaires venant d'Amérique. Né à Brooklyn en 1911 mais élevé entre Londres, les Alpes suisses et la *French Riviera*, Fiske descend d'une famille aristocratique anglaise qui n'a vraiment pas de problèmes d'argent. Il fait ses études à Cambridge avant de se passionner pour le bobsleigh, au point de participer aux Jeux olympiques d'hiver de 1928 et de 1932, son équipe et lui remportant dans les deux cas la médaille d'or ! Il refuse en revanche de concourir aux épreuves de Garmisch-Partenkirchen de 1936 en signe d'opposition au nazisme. Après un premier échec en 1938, il parvient à rejoindre la *Volunteer Reserve* de la RAF en août 1939 en se faisant passer pour un ressortissant canadien ; la supercherie est découverte, mais Fiske réussit à ne pas se faire renvoyer. Après sa formation, il pilote un Hurricane au « County of London », le No. 601 *Squadron*, en juillet 1940, devenant ainsi le premier « Yankee » à voler avec les Britanniques.

[6] Plus petit pilote de chasse à servir dans la Royal Air Force, il était installé sur deux coussins.

► Mars 1941, le *Eagle Squadron* est sous les feux de la rampe de la propagande britannique, qui ne manque pas de mettre en avant l'unité formée par les « fils » de l'escadrille LaFayette. Le second pilote en partant de la gauche, avec sa moustache, n'est autre qu'Andrew Mamedoff, descendant de Russes blancs venu se battre contre les nazis à défaut de pouvoir le faire contre les Soviets ! (ww2.images)

▼ La « gueule » de jeune premier de « Red » Tobin ne lui a pas permis de devenir acteur à Hollywood. Alors pour se faire oublier de ses créanciers, il s'est porté volontaire pour rejoindre l'armée de l'Air en 1940 avant de finir au sein de la RAF, au No. 71 *Squadron*. Il sera tué le 7 septembre 1941 à bord de son Spitfire lors d'un combat contre un Bf 109 de la JG 26, près de Boulogne. (ww2.images)





Il connaît son baptême du feu le 5 août. Lui aussi fera partie des aviateurs qui seront affectés en septembre au premier des *Eagle Squadrons*.

Philippe « Zeke » Leckrone triche également sur sa nationalité pour pouvoir rejoindre la RAF. Ce pilote expérimenté arrive en Grande-Bretagne à la fin juillet 1940, via le Canada. Pour amasser les fonds nécessaires afin de se payer son périple vers l'Europe, il avait vendu son avion personnel aux États-Unis. Son rêve de piloter un chasseur au combat menace de virer au cauchemar lorsqu'il se retrouve à convoyer des avions entre l'Écosse et le Pays de Galles ! À force de ténacité, Leckrone obtient d'être incorporé au No. 616 *Squadron*. Décollant de Kenley, il va réaliser une trentaine de sorties avant d'être muté au No. 71, où il fera connaissance avec Donahue, Keough, Mamedoff, Tobin et les nouveaux arrivant d'Outre-Atlantique.

Alexander Zatonski, Otto Peterson, John Haviland, Carl Davis et De Peyster Brown, Américains ou binationaux, serviront eux aussi pendant la bataille d'Angleterre au sein de la RAF. Au gré de leurs mutations, ils ne seront jamais affectés à l'un des trois *Eagle Squadrons*. Ce sera le cas de nombreux autres aviateurs venus d'Amérique.



LE NO. 71 SQUADRON

À la fin de l'été 1940, ils sont une poignée d'Américains à débarquer en Écosse. La majorité d'entre eux a été recrutée par le *Clayton Knight Committee*. L'événement est relayé par les journaux britanniques, tandis que l'*Air Ministry* se fend d'un communiqué de presse pompeux, indiquant que ces jeunes hommes « ont spontanément rejoint la RAF pour défendre la liberté, suivant en cela le glorieux exemple de leurs aînés de l'escadrille LaFayette durant la Grande Guerre ».

Si cet effet d'annonce satisfait Winston Churchill, qui cherche à tout prix à resserrer les liens entre la Grande-Bretagne et la puissante Amérique, il en contrarie beaucoup, à l'instar de Trafford Leigh-Mallory, l'ambitieux patron du No. 12 *Group*, déployé en protection des Midlands, qui estime en effet que « les Américains sont bruyants, indisciplinés, discourtois et portés sur la bouteille » ! Or, c'est précisément dans son secteur que le No. 71 *Squadron* est créé le 19 septembre 1940.

Peut-être est-ce là le résultat de l'animosité de Leigh-Mallory à l'égard des « *Yankees* », mais, dès le départ, un problème apparaît entre les Américains et les Britanniques pour savoir qui commandera l'unité. Les premiers pensent que le *Eagle Squadron* devrait être confié à l'un des leurs, William Taylor.

▲ Hurricane du No. 71 *Squadron* lors de l'instruction de l'escadron sur le terrain de Kirton-in-Lindsey en 1941. Le *Squadron Leader* Walter Churchill évitera aux volontaires américains de voler sur des Brewster Buffalo en les faisant saboter lors de leur atterrissage ! Après leurs Hurricane Mk. I puis Mk. II, les *Eagles* du No. 71 seront équipés de Spitfire Mk. V. (Coll. Scutts)

Mortellement blessé aux jambes, il aura aussi le triste privilège d'avoir été le premier pilote américain à mourir pendant la guerre, le 17 août 1940. « Billy » Fiske était pressenti pour devenir le futur leader du No. 71. D'origine irlandaise, « Art » Donahue a lui aussi l'aviation dans le sang, décrochant son brevet de pilote alors qu'il n'est encore qu'un adolescent. Sa candidature ayant été rejetée par l'*Air Corps*, loin de se décourager, il parvient à convaincre un sergent recruteur de la RCAF de l'enrôler, en se faisant passer pour un citoyen canadien et surtout en mettant en avant ses 1 800 heures de vol. Après un bref passage en OTU, il part pour le No. 64 *Squadron* à Kenley, où on lui confie un Spitfire.

Hawker Hurricane Mk. I

No. 71 *Squadron*
Kirton-in-Lindsey, Grande-Bretagne, mars 1941

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





Il faut dire que celui-ci a quelques arguments à faire valoir : pilote de chasseur, officier des *Marines*, ex-attaché militaire à Londres, embarqué comme observateur à bord des HMS *Glorious* et *Furious* durant les opérations en Norvège, Taylor a une bonne expérience. Reste que pour les Britanniques, la question ne se pose même pas : le No. 71 étant un escadron de la RAF, il ne pourra être commandé que par un sujet de l'empire, en l'occurrence Walter Churchill. Refusant de servir comme commandant en second, Taylor obtient sa mutation pour le No. 242 (RCAF) *Squadron* de Douglas Bader, sans pour autant abandonner ses ambitions.

Le *Squadron Leader* Churchill – huit victoires, DSO et DFC [7] – arrive à Church Fenton le 29 septembre. Il trouve Keough, Mamedoff, Tobin, Donahue et quelques autres en train de se morfondre dans des baraquements déserts. Les infrastructures sont spartiates et, surtout, il n'y a pas d'avions. D'emblée, Churchill impose sa marque de fabrique en renforçant la discipline, reprenant en cela les méthodes lui ayant réussi lors de l'instruction de deux escadrilles polonaises.

Le No. 71 est rapidement surnommé *Eagle Squadron*, en référence à l'aigle américain porté sur leur uniforme

▲ Volontaire posant avec son Hurricane. Notez le jeu de cartes stylisé peint sur la bande *Sky Type S*, au-dessus du *Serial*. (IWM)

[7] L'homme a obtenu ses décorations pour son action à la tête des Hurricane du No. 3 pendant la campagne de France.

[8] Churchill ordonne à ses pilotes de poser les Buffalo avec la roulette de queue non verrouillée, les rendant incontrôlables. L'atterrissage se termine alors par un soleil entraînant la rupture du train d'atterrissage ou même d'une aile. Faute de pièces pour réparer, l'avion ne peut qu'être envoyé à la casse.

de la RAF par les pilotes. Il faut attendre un mois pour que les premiers avions ne soient livrés à Church Fenton. Et quelle n'est pas la surprise et la déception des aviateurs de constater qu'il n'y en a que trois, et surtout qu'il s'agit de Brewster Buffalo de construction américaine ! S'agissait-il de plaire aux *Eagles* ou bien l'unité est-elle classée comme non prioritaire pour l'*Air Ministry*, il n'empêche que Walter Churchill lui-même est furieux ! Et il y a de quoi, car le Buffalo ne vole pas assez vite et ne grimpe pas assez haut pour jouer à armes égales avec les « 109 », sans compter qu'il n'est pas assez armé de l'avis de ses pilotes. En prime, les stocks de pièces détachées étant presque inexistantes, la maintenance de la machine risque de vite tourner au cauchemar. Aux grands maux les grands remèdes, après avoir subi une malencontreuse série noire en un temps record [8], les Brewster seront tous rayés des contrôles et remplacés par des Hurricane, dont les neuf premiers exemplaires sont livrés le 7 novembre 1940. Le même jour, huit nouveaux volontaires rallient le *Squadron*, qui atteint ainsi sa dotation réglementaire.

Churchill impose un entraînement soutenu à ses hommes. Mais le mauvais temps qui sévit en cet hiver 1940-41 ne facilite guère les choses, et les Américains vont « payer pour apprendre ». Le 5 janvier 1941, « Zeke » Leckrone et « Bud » Orbison entrent en collision en plein vol : Orbison parvient à ramener son appareil à Kirton-in-Lindsey, le nouveau terrain du No. 71, mais Leckrone se tue faute de pouvoir évacuer à temps son chasseur endommagé. Presque un mois plus tard, perdu dans le brouillard et désorienté, Orbison n'aura pas autant de chance, et son Hurricane s'abîmera en mer. Le 15 février, c'est un personnage légendaire des *Eagles* naissants qui disparaît en la personne de « Shorty » Keough, le bouillonnant petit New-Yorkais recruté par le « colonel » Sweeny. Ces accidents à répétition inquiètent en haut lieu, au point que l'avenir du *Eagle Squadron* paraît menacé. Le général Arnold est informé par Sholto Douglas, qui commande alors le *Fighter Command*, que « les volontaires américains agissent comme des prima donna et que si leur comportement ne s'améliore pas rapidement, la RAF sera contrainte de devoir les démobiliser et les renvoyer dans leur foyer ». En fait, seule la crainte d'une « mauvaise publicité » causée par sa dissolution sauve encore

▲ Hawker Hurricane Mk. I du No. 71 *Squadron* à Kirton-in-Lindsey, début 1941. (Coll. Sturtivant)





l'unité, mais pour combien de temps ? Cette situation est d'autant plus problématique que le No. 71 vient tout juste d'être déclaré opérationnel.

Tombé malade, Churchill a dû céder son commandement à Taylor, qui n'attendait que cela. Le 5 avril, le *Squadron* prend ses quartiers à Martlesham Heath, dans le giron du No. 11 *Group*, qui opère en pointe contre la Luftwaffe. Le 13, les Américains engagent pour la première fois un avion allemand, un Ju 88 esseulé, qui parvient à leur fausser compagnie en se réfugiant dans les nuages. Le même jour, en soirée, le No. 71 décolle sur alerte. Alors que les appareils grimpent, le *Pilot Officer* James Alexander actionne par mégarde ses mitrailleuses, endommageant gravement l'avion de James Flynn, qui ira se crasher près de Manston. Plus de peur que de mal, car personne n'est blessé, mais l'humiliation est totale, et la réputation des « *Bloody Yanks* » en prend un sacré coup !

De plus en plus impopulaire parmi ses pilotes, Taylor réagit en leur imposant une discipline de fer. Presque 35 ans plus tard, l'ex-leader s'expliquera : « Je savais que Winston Churchill avait commandé la création du No. 71 à l'état-major de la RAF pour des questions de propagande, et que c'était pour les mêmes raisons qu'il avait insisté pour que nous soyons envoyés au charbon dans le sud de l'Angleterre. La pression qui reposait sur mes épaules était énorme. Nous ne pouvions décevoir personne : ni le Premier ministre, ni les huiles de la RAF qui nous étaient hostiles, ni le général Arnold. Je n'avais pas le droit à l'erreur, d'autant que les autres unités avaient un œil sur nous, en particulier les Polonais et les Canadiens. Un échec aurait rejailli sur tous les aviateurs américains, moi le premier. Ma réputation était en jeu, alors j'ai poussé les gars au-delà de leurs limites. Tous les jours, l'unité était prête à décoller en 30 minutes avant les premières lueurs de l'aube. J'avais exigé des pilotes qu'ils se présentent au *dispersal* rasés, uniforme repassé, bottes cirées. Je leur menais la vie dure, mais mes efforts portaient leurs fruits. »

Question de point de vue, car le *Squadron* n'enregistre aucune performance particulière à l'occasion des patrouilles qu'il mène le long des côtes. Heureusement pour tous, Taylor sera bientôt remplacé par le *Squadron Leader* « Paddy » Woodhouse, un sang-mêlé d'Irlandais et d'Anglais né à New York.

Le 15 mai 1941, Alexander, qui avait « gaffé » un mois plus tôt, se rachète en revendiquant un Messerschmitt comme probable. Malheureusement, deux jours plus tard, le No. 71 *Squadron* enregistre sa première perte au combat lorsque Mike Kolendorski est abattu par un Bf 109 au-dessus de la mer du Nord ; son corps sera ramené sur la côte par la marée quelques jours plus tard. Chesley Peterson témoigne : « Mike a vu rouge et il a rompu la formation pour se précipiter sur un appât. C'était la première fois que nous volions au-dessus du Channel, le temps était nuageux et le ciel laiteux. Vu les circonstances, il est clair qu'il a été piégé et qu'il a été descendu. Nous en avons eu confirmation par la suite grâce à des sources allemandes. Il n'a pas pu se servir de son parachute et il s'est écrasé avec son avion. J'avais toujours dit que Mike serait le premier à recevoir la DFC ou bien à mourir. Je ne m'étais pas trompé. »

► Hurricane Mk. I du No. 71 *Squadron*. Les photos de l'unité montrent que ses appareils arborent des intradors noirs et blancs, en guise de marques d'identification. (Coll. Thomas)

◄ Mike Kolendorski, pilote américain fier de ses origines polonaises, peu avant sa mort en mai 1941, immortalisé pour les besoins de la couverture de la revue *War Illustrated*. (ww2.images)



Les jours passent et les missions se suivent et se ressemblent, jusqu'à la sortie du 2 juillet 1941. Pour la première fois, les Hurricane Mk. II du No. 71 vont participer à une opération « Circus » en escortant des Blenheim ayant pour cible une centrale électrique dans les faubourgs de Lille. L'affaire se déroule plutôt bien pour les *Eagles*, qui repoussent un assaut de la chasse ennemie : Woodhouse abat un « 109 », ainsi que « Gus » Daymond et William Dunn. Deux pilotes qui auront tôt fait de devenir des as. Une quatrième victoire est accordée comme probable au *Pilot Officer* Mannix. En retour, un Américain est contraint d'évacuer sa machine, William Hall, qui « ouvre le bal » des volontaires capturés par les Allemands. Il ne sera pas le dernier ! Les opérations se poursuivent, avec leurs victoires et leurs pertes. Le 20 août 1941, le *Eagle Squadron* est rééquipé avec des Spitfire Mk. IIA. Une semaine plus tard, William « Poppy » Dunn refait parler de lui en revendiquant coup sur coup deux Bf 109, un doublé qui porte son total à cinq victoires [9]. Dun devient ainsi le premier as américain de la guerre, mais sa joie est de courte durée,

car il manque d'être exécuté à bout portant par un Messerschmitt qui s'acharne sur lui. Grièvement blessé, il passera trois mois à l'hôpital. Il ne revolera plus jamais avec les *Eagles*. Au début de l'automne, les pilotes du No. 71 troquent leurs Mk. IIA contre des Mk. VB flamboyant neufs. Entre-temps, la valse des commandants s'est poursuivie, et c'est Chesley Peterson qui prend la tête du *Squadron*. À 21 ans, il devient le plus jeune *Squadron Leader* de la RAF. Réaffecté au 4th *Fighter Group* en 1942, il sera aussi le plus jeune colonel de l'USAAF. Dans le même temps, en Écosse et dans l'Ulster, les volontaires continuent d'affluer, permettant à la RAF de combler les pertes du No. 71 et de créer un second *Squadron*.

AUX SUIVANTS !

C'est le 14 mai 1941 que le No. 121 est formé à Kirton-in-Lindsey, où il récupère les anciennes infrastructures du No. 71. Son insigne, une tête de grand chef indien, et sa devise, « For Liberty », ne laissent planer aucun doute sur la nationalité de ses pilotes. Le commandement

est confié à un Anglais, Peter Powell, un vétéran des batailles de France et d'Angleterre ayant sept victoires. En revanche, tous les *Flight Commanders* sont américains et viennent du No. 71 ou de la Royal Canadian Air Force. L'*Intelligence Officer* est lui aussi britannique : domicilié à Buckingham Palace, il roule en Rolls-Royce avec chauffeur et ne se départit jamais de son flegme et de son humour décapant ! Il s'agit du futur Lord Michael Duff Assheton-Smith, dont la marraine n'est autre que la reine d'Angleterre. Adopté par les Américains, il mettra à la disposition des *Eagles* pour la durée de la guerre sa somptueuse demeure du Pays de Galles. L'unité compte quinze avions, des Hurricane en fin de potentiel qui lui sont temporairement affectés en attendant de percevoir des Mk. IIB. Pour conduire ces monomoteurs au combat, 17 aviateurs sont disponibles, dont le *Pilot Officer* Carroll McColpin et le *Sergeant* Read Tilley ; l'un et l'autre sont promis à un avenir radieux. Le No. 121 est déclaré opérationnel le 21 juillet. Afin d'aguerrir ses pilotes sans qu'ils ne courent trop de risques, le *Squadron* est affecté à la protection du port de Hull, dans le

[9] Trois sur Hurricane et deux sur Spitfire.



▲ Les *Eagles* du No. 71 *Squadron* immortalisés par un photographe en mars 1941 sur le terrain de Kirton-in-Lindsey. Le second à partir de la droite est Daymond, qui se fera vite remarquer (en bien !). En 6^e et 7^e positions, on retrouve « Red » Tobin, le Californien, et Andrew Mamedoff, au tempérament bien trempé ! (ww2.images)

► Deux futurs as devant un Spitfire du No. 71 *Squadron* : « Gus » Daymond (à gauche) et Chesley Peterson, qui s'était fait arrêter sur la route du Canada en 1940. Plus tard, il commandera l'unité, puis le 4th *Fighter Group*. (ww2.images)

Hawker Hurricane Mk. IIB

No. 121 Squadron
Kirton-in-Lindsey, Grande-Bretagne, été 1941

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Yorkshire, et à l'escorte des convois maritimes qui gagnent l'Écosse en longeant la côte orientale de la Grande-Bretagne. Puis vient le temps des premiers « Circus », qui projettent l'unité dans le « grand bain ». Le baptême du feu des nouveaux *Eagles* se déroule le 8 août 1941 lorsque le *Pilot Officer* Edner et le *Sergeant* Mooney revendiquent un Ju 88, qui ne sera pas confirmé. Suivent des semaines de patrouilles ennuyeuses, souvent dans la purée de pois, jusqu'au 15 novembre, date à laquelle Brown et Stepp prennent en chasse un autre Ju 88, qu'ils exécutent près de York. Problème : il s'agissait d'un Blenheim, et seul le pilote a eu le temps d'évacuer. Ce drame n'améliore pas la réputation des Américains, surtout au regard des catastrophes en série qui vont toucher au même moment le tout nouveau No. 133. C'est le 1^{er} août 1941 que le troisième et dernier des *Eagle Squadrons* est constitué, avec des Hurricane Mk. IIB. Il est pris en main par le *Squadron Leader* Brown, sur le terrain de Coltishall, près de Norfolk. George Brown est un Britannique ayant servi au No. 71, comme le sont d'ailleurs ses cadres, à l'exception notable d'Andrew Mamedoff, qui compte parmi les tout premiers Américains à avoir rallié la Grande-Bretagne en juin 1940.

Nommé *Flight Commander*, Mamedoff a gagné en expérience, mais il n'a rien perdu de son caractère de « chien fou ». Le No. 133 termine son entraînement à Duxford. Les pilotes les plus prometteurs partent alors pour le No. 71 afin d'y combler les pertes, tandis que les autres apprennent avec stupeur et déception leur transfert vers Eglinton : un trou à rats sinistre, pluvieux et venteux, près de Londonderry, en Irlande du Nord, depuis lequel ils patrouilleront au-dessus de l'Atlantique pour y chasser les « mouchards » de la Luftwaffe ratissant les *Western Approaches*. La mission est ingrate mais importante ; surtout, elle doit permettre aux volontaires de parachever leur apprentissage. Le transfert, qui s'opère le 8 octobre 1941, se solde par une tragédie, lorsque, après avoir décollé de l'île de Man où ils avaient refait les pleins, quatre chasseurs du *B Flight* s'écrasent contre une hauteur noyée dans la brume. Parmi les victimes, le tonitruant Mamedoff, qui venait d'épouser une jeune Anglaise. Quinze jours plus tard, deux autres aviateurs meurent lors d'une collision en plein ciel. Un autre disparaît le 23 octobre alors qu'il s'entraînait en prévision de la visite de l'*Air Marshal* Sholto Douglas.





Supermarine Spitfire Mk. IIA

No. 71 Squadron
North Weald, Grande-Bretagne, août 1941

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Supermarine Spitfire Mk. VB

No. 71 Squadron
North Weald, Grande-Bretagne, octobre 1941

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Supermarine Spitfire Mk. VB

No. 121 Squadron
Southend-on-Sea, Grande-Bretagne, juillet 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Supermarine Spitfire Mk. VB

No. 133 Squadron
Kirton-in-Lindsey, Grande-Bretagne, début 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





◀ L'étoffe des héros ! Les volontaires du tout nouveau No. 121 Squadron ont assurément le sens de la mise en scène. (ww2.images)

[10] Les chasseurs servent de leurres pour attirer les Allemands afin de libérer la voie aux bombardiers.

[11] McColpin dirige le No. 133 à partir d'août 1942 jusqu'à son transfert au sein de l'USAAF. Il succède à Blakeslee, qui en avait eu le commandement à titre temporaire.

▼ Et de trois ! Le No. 133 Squadron (ici un Spitfire Mk. Vb de l'unité) sera le dernier escadron formé avec des volontaires américains. Ses débuts tragiques lui vaudront une réputation sinistre, qui ne sera effacée que par ses succès de l'été 1942. (ww2.images)

Roland Wolfe va quant à lui sauter en parachute le 30 novembre, après s'être perdu du mauvais côté de la frontière, son avion rencontrant des problèmes mécaniques. Son sort sera plus heureux que celui de ses camarades, puisqu'il passera deux ans en Irlande du Sud avant d'être relâché ; il se portera de nouveau volontaire pour le combat en 1943. Ainsi, en moins de deux mois, l'unité perd 50 % de ses effectifs sans avoir rencontré le moindre avion allemand. La réputation de « *hard luck Squadron* » du No. 133 se répand comme une traînée de poudre dans toute la RAF, au point que les remplacements deviennent compliqués, personne ne souhaitant aller dans « l'escadrille de la déveine ». Sur le plan du matériel, confrontée à l'hécatombe, la RAF décide pragmatiquement de ne pas remplacer les Hurricane mais d'équiper directement le No. 133 avec des Spitfire, ce qui sera chose faite dès la fin octobre 1941. Le Squadron rejoindra ensuite l'Angleterre, où il tentera d'oublier et de faire oublier sa renommée inquiétante en prenant un nouveau départ.

MATURITÉ

À la fin 1941, les trois *Eagle Squadrons* volent sur Spitfire Mk. V. À noter que le No. 133 conserve encore quelques Hurricane, même s'ils ne sont plus employés en opération. Le No. 71 enchaîne les missions avec le No. 11 Group. Il est bientôt rejoint par le No. 121, qui arrive sur le terrain de North Weald, dans l'Essex, et le No. 133, qui rallie Kirton-in-Lindsey début 1942, puis Biggin Hill en mai.

D'octobre à décembre 1941, le No. 121 a réalisé 1 500 sorties, principalement des escortes, des missions d'entraînement, quelques « Balboas [10] » et des décollages sur alerte qui n'ont pas été productifs. En clair, aucun pilote du No. 121 n'a encore été crédité de la moindre victoire confirmée. Tout cela changera d'ici peu.

Il faut dire que depuis l'attaque de Pearl Harbor, les Américains sont remontés à bloc, certains demandant même leur mutation à Singapour pour y lutter contre les Japonais. La RAF refusera systématiquement. L'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux États-Unis le 11 décembre 1941, et les *Eagles* savent désormais qu'ils forment l'avant-garde des forces qui arriveront d'Amérique d'ici peu. L'intégration des volontaires au sein de l'USAAF n'est donc plus qu'une question de temps, tout au plus quelques mois.

Les affaires reprennent tôt pour le No. 71, le *Pilot Officer* Robert Sprague descendant un Fw 190 dans les premiers jours de janvier 1942 ; c'est le premier Focke-Wulf à tomber dans les serres des *Eagles*. Le 5 février, le No. 133 connaît son baptême du feu contre la Luftwaffe alors que ses Spitfire accompagnent un convoi : un Ju 88 et deux Do 217 sont revendiqués par les Américains, dont un par Carroll McColpin, qui vient d'arriver dans l'unité. Engagé dans la RAF en novembre 1940, « Red » McColpin est passé par le No. 607 Squadron avant de rejoindre les Nos. 121 et 71, où il devient as, puis le No. 133 [11], où son expérience et son enthousiasme aident à remonter le moral des pilotes. Décoré de la DFC par le roi George VI, l'aviateur finira sa carrière au grade de *Major General*, avec douze victoires confirmées, cinq probables et douze appareils endommagés.





Le 23 mars 1942, la « malédiction » du No. 121 est enfin levée lorsque, au cours d'un *sweep* sur Calais, le *Pilot Officer* John Mooney offre à son *Squadron* sa première victoire, qui plus est sur un Fw 190 ! Le bal est ouvert, et dès le lendemain, Reade Tilley se voit gratifié d'un autre Fw 190 comme probable. Peu après, Tilley partira combattre à Malte, où il deviendra un as, avec 7 victoires confirmées en trois mois.

Avec l'arrivée des beaux jours, le rythme des missions s'accroît sensiblement et les combats se multiplient. Le 27 avril, le No. 71 est crédité de cinq Fw 190 dans le secteur de Saint-Omer alors que les Spitfire escortaient des bombardiers moyens. Malheureusement, cette fois, le *Pilot Officer* Flynn [12], le plus jeune des Eagles, ne rentrera pas.

Les affrontements continuent, et, le 1^{er} juin, le *Squadron Leader* Peterson du No. 71 obtient sa cinquième victoire sur un Fw 190. « Gus » Daymond en ajoute une sixième à son palmarès. C'est aussi à cette époque que l'unité est agitée par une rumeur voulant que les Américains pourraient bientôt être envoyés en Union soviétique pour y servir aux côtés des VVS. L'hilarité provoquée par ces bruits de couloir fait bientôt place à une profonde inquiétude lorsque le *Squadron* est momentanément déclaré non opérationnel et envoyé à Debden, où les personnels de deux autres escadrilles de la RAF suivent déjà des cours intensifs de grammaire russe ! Fort heureusement pour les Américains, la création du « *Soviet Wing* »,

▲ William Daley, du No. 121 *Squadron*, posant avec son Spitfire Mk. V. Transféré dans une unité de la 9th Air Force, il sera tué à bord de son P-47 lors d'une collision en France en 1944. Il avait revendiqué six victoires avec les *Eagle Squadrons* ; en réalité, seuls deux appareils ennemis seront tombés sous ses coups. (IWM)

[12] C'est lui dont l'avion avait été abattu par erreur par James Alexander le 13 avril 1941, ce qui avait entraîné le courroux du *Squadron Leader* Taylor.

[13] Le 52nd *Fighter Group* sera aussi équipé de Spitfire en Irlande du Nord avant de rejoindre le théâtre d'opérations de Méditerranée.

[14] Voir *Aéro-Journal* n° 56 (décembre 2016 - janvier 2017).

bien réelle, sera finalement abandonnée à la mi-juillet. C'est bientôt au tour du No. 121 de faire parler la poudre. Le *Squadron* est aux ordres de Hugh Kennard lorsqu'il intervient au sud de la Côte d'Opale, le 31 juillet, pour protéger des bombardiers attaqués par des chasseurs. Quatre Messerschmitt et deux Focke-Wulf sont revendiqués, pour la perte d'un pilote et de quelques blessés. Le 17 août, les trois unités américaines escortent pour la première fois les B-17 du 97th *Bomb Group* vers Rouen, ce qui est source d'une immense fierté pour les *Eagles*. Une émotion amplifiée par la mise en place du 31st *Fighter Group* : formé des 307th, 308th et 309th *Squadrons*, ce groupe est lui aussi équipé de Spitfire Mk. V, courtoisement fournis aux « *Yankees* » par les Britanniques [13]. Tout ceci conforte *a posteriori* les volontaires dans l'idée d'avoir fait le bon choix en s'engageant précocement contre l'Axe.

Sans compter qu'ils ont été les héros d'un film de cinéma, « *Eagle Squadron* », dont le scénario a été écrit à Hollywood, mais qui montre des scènes tournées avec les vrais pilotes, y compris en vol. Les hommes seront cependant déçus par l'histoire, qu'ils trouvent bêtement romantique et qui idéalise trop leur engagement. Voilà qui est finalement très logique pour ces jeunes gens venus en Angleterre pour l'action, le pilotage ou l'argent, voire les trois en même temps !

DIEPPE ET MORLAIX

Au No. 133, une « figure » arrive bientôt en la personne de Don Blakeslee. Recruté par le *Clayton Knight Committee* et ayant débarqué en Angleterre en avril 1941, l'aviateur a rejoint le No. 401 (RCAF) *Squadron*, où il s'est taillé une bonne réputation de pilote, bien que jugé par ses supérieurs comme « pénible, irrévérencieux, cinglant, colérique et sans tact » ; rien que ça ! Craignant d'être nommé instructeur et donc retiré des opérations en première ligne, Blakeslee demande à contrecœur à rejoindre les *Eagles* au printemps 1942. Après un passage éclair au No. 121 *Squadron*, il rallie le No. 133. Fort de son expérience, le nouveau *Flight Leader* remplace provisoirement le *Squadron Leader* Thomas pendant l'été. Décoré de la DFC le 14 août 1942, cinq jours plus tard, c'est lui qui va conduire le No. 133 depuis son terrain avancé de Lympne jusqu'à Dieppe lors de l'opération « *Jubilee* ». En quatre sorties, il détruira un Do 217, sera crédité d'un Fw 190 comme probable et de deux autres endommagés. Ce 19 août, les *Pilot Officers* Baker et Bretell revendiquent chacun un Focke-Wulf. Il en va de même pour un certain Don Gentile, futur grand as, qui inaugure son tableau de chasse avec un Ju 88 et un Fw 190. Si le raid en lui-même a connu une conclusion funeste [14], la moisson du No. 133 a été bonne et, surtout, l'unité n'a encaissé aucune perte.

Décollant de Gravesend vers 4h45, le No. 71 est aussi de la partie, aux côtés de cinq autres *Squadrons* de Spitfire, dont le No. 340 (*Free French*). C'est même aux *Eagles* que revient l'honneur d'engager les premiers le combat contre la chasse ennemie. Le bilan est mitigé. Le *Squadron Leader* Peterson, un « vieux de la vieille », s'octroie un Ju 88 avant de finir à la mer, où il sera récupéré par les secours. Il recevra quelque temps plus tard le DSO. Il sera le seul volontaire américain à en être honoré.

Le No. 121 est lui aussi engagé dans l'affaire, un maximum de Spitfire devant se relayer au-dessus de Dieppe pour y déployer une ombrelle protectrice afin d'empêcher l'ennemi de frapper les navires et les troupes. Reste que les Américains se présentent sur le secteur un peu avant 9h00, alors que la Luftwaffe est réveillée depuis belle lurette et que ses chasseurs sont à pied d'œuvre.



Le *Flight Lieutenant* Edner s'offre un Fw 190, devant un as du même coup, mais trois de ses camarades sont descendus au cours de violents *dogfights*. Le Spitfire *Mk. V* montre plus que jamais ses limites face au Fw 190.

Dès le lendemain de la bataille de Dieppe, les affaires courantes reprennent. De plus en plus souvent, les *Eagles* escortent les B-17. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les relations sont explosives, les premiers reprochant furieusement aux équipages des seconds de ne pas être professionnels et disciplinés, d'établir des listes de revendications fantaisistes et surtout d'avoir la gâchette facile. La mission du 9 septembre 1942, impliquant des appareils du No. 133 *Squadron*, illustre les choses à merveille lorsque, arrivant un peu en avance au lieu de rendez-vous avec les quadrimoteurs, les mitrailleurs de ces derniers se déchaînent, confondant les Spitfire avec des Fw 190. Un incident qui se reproduira au retour du raid, lorsque les monomoteurs du No. 133 reprendront en compte les quadrimoteurs au-dessus de la Manche. Cette fois, ils plongeront au ras des flots, laissant les bombardiers rentrer seuls.

Frappé par plusieurs tragédies lors de sa formation, ce même No. 133 a su remonter la pente et s'imposer comme une bonne unité. Est-ce pour récompenser Blakeslee et ses camarades de leur action à Dieppe que la RAF leur affecte un lot des tout premiers Spitfire *Mk. IX* ? On ne le

saura probablement jamais [15], mais le fait est que cette nouvelle version du chasseur britannique va permettre aux *Eagles* d'engager les Focke-Wulf avec de meilleures chances de succès. C'est aussi à cette époque que l'as McColpin est nommé à la tête du « One-Three-Three ». Plus globalement, la montée en puissance de la 8th *Air Force* en Grande-Bretagne implique que les trois *Squadrons* y seront rattachés d'ici à la fin septembre. Déjà, les premiers changements apparaissent, et l'uniforme américain remplace celui de la RAF. Mais pour l'heure, la guerre se poursuit et les missions s'enchaînent. Le 23 septembre 1942, les aviateurs du No. 133 *Squadron* sont envoyés près de Debden afin d'y préparer leur transfert imminent vers l'USAAF. C'est là qu'ils apprennent qu'ils seront mobilisés trois jours plus tard pour assurer l'escorte rapprochée du 301st *Bomb Group*, dont les 24 B-17 doivent pilonner le terrain de Morlaix. Pour faciliter les affaires et occuper la chasse allemande, cinq *Squadrons* de Spitfire (les trois du 31st *Fighter Group* et deux de la RAF) iront jouer les épouvantails du côté du Havre.

Le 26 septembre, treize Spitfire *Mk. IX* décollent sous la bruine et dans la grisaille pour partir à la rencontre des B-17. Ce jour-là, la plupart des pilotes expérimentés sont à Londres, où ils sont occupés à remplir des papiers pour rejoindre l'USAAF : c'est le cas du *Squadron Leader* McColpin, de Gentile et de quelques autres « vieux soutiers de la gloire ».

▲ Gentile remporte ses deux premières victoires au-dessus de Dieppe en août 1942. (US Nara)

► Chesley Peterson montant à bord de son Spitfire du 4th *Fighter Group* sur le terrain de Debden. Le pilote a été promu *Lieutenant-Colonel*. Les Britanniques l'ont honoré du DSO à la suite de son action à Dieppe. (US Nara)

[15] Encore que, un indice n'est pas à négliger : outre le No. 133, les deux autres *Squadrons* de Biggin Hill ont aussi été rééquipés avec des *Mk. IX*. Peut-être s'agissait-il donc pour la RAF de tout simplement disposer d'un Wing matériellement homogène.

Supermarine Spitfire Mk. IX

No. 133 *Squadron*
Biggin Hill, Grande-Bretagne, septembre 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





◀ L'insouciance de la jeunesse pour ces *Eagles* du No. 121 *Squadron*. (IWM)

▼ Octobre 1942 : pilotes et avions viennent d'être transférés au sein de l'USAAF. Ici, le *Captain Willis* du nouveau 335th *Fighter Squadron*, ex-No. 121 *Squadron* de la Royal Air Force. (US Nara)

C'est donc le *Flight Lieutenant Bretell*, l'un des rares Britanniques à encore voler avec les *Eagles*, qui s'était fait remarquer à Dieppe en abattant un Fw 190, qui mène le bal pour cette mission. Peu après le décollage, l'un des chasseurs fait demi-tour pour cause de problème avec son moteur. Les autres se présentent au-dessus de la Manche, dans la purée de pois, pour leur rendez-vous avec les bombardiers. Mais ceux-ci sont arrivés en avance, et ils n'ont pas attendu leur escorte pour mettre le cap sur le Finistère. Pensant les B-17 en retard, Bretell s'acharne à brûler de l'essence en tournant en rond pour les attendre, jusqu'à ce qu'il se décide finalement à foncer vers le sud pour essayer de les rattraper. Ce faisant, ses chasseurs sont poussés par de violentes rafales de vent, qui n'ont pas été signalées lors du briefing météo. Avec l'aide d'Éole, les Spitfire descendent plus au sud que prévu de 160 km, survolant la Bretagne noyée dans la brume et cachée par une couverture nuageuse de 7/8. Les monomoteurs se retrouvent ainsi à l'orée du golfe de Gascogne. En Angleterre, les événements n'ont pas échappé au *Ground Control*, mais celui-ci garde le silence radio pour ne pas renseigner l'ennemi.

Au bout d'un certain temps, les onze Spitfire restants – un second a fait demi-tour – arrivent enfin à rallier les B-17 qui sont sur la route du retour. Les chasseurs se collent aux bombardiers, ce qui les contraint à consommer plus de carburant. Après deux heures de vol, comprenant que la panne sèche les guette, Bretell décide de plonger à travers la purée de pois pour se repérer et trouver un endroit où se poser. Il est alors certain de survoler le sud de l'Angleterre. Imité par ses pilotes, le Britannique identifie à travers une trouée dans les nuages une grande





ville portuaire : peut-être Plymouth ou Portsmouth, à moins qu'il ne s'agisse de Southampton. En réalité, le No. 133 est en train de survoler Brest ! Le *Pilot Officer* Robert Smith se souvient : « Aucune unité de chasse qui se respecte ne survolerait jamais une ville amie dans une formation négligée, qui ne puisse inspirer le respect et la sécurité à ses habitants. Ce fut donc : "Aile dans aile et nez dans la queue !" Nous avons survolé Brest en formation serrée à 2 500 pieds d'altitude. Une cible idéale pour les Allemands ! » George Middleton était lui aussi présent ce jour-là : « Train descendu, je tirais le cou pour trouver un endroit valable afin qu'on puisse se poser, de préférence sur une piste en dur, avec des citernes et un bar. Au lieu de ça, j'ai vu un éclair, puis un autre et un autre, et ainsi de suite. Autour de moi, j'ai vu éclater les habituels petits nuages sinistres et gris de la *Flak* ! C'est alors que j'ai entendu à la radio un pilote qui a gueulé : "quelqu'un peut dire à ces connards d'arrêter de nous canarder !" Puis un silence de plomb ! D'un coup, nous venons tous de comprendre notre erreur ! » Mais il est bien trop tard, et, en quelques minutes, la *Flak* se livre à un véritable tir aux pigeons : dix Spitfire sont envoyés au tapis ! Quatre pilotes sont tués et six autres sont faits prisonniers, dont Bretell. Un seul chasseur parviendra à s'échapper et à gagner d'extrême justesse les Cornouailles. Sur le terrain des *Eagles*, ce jour-là, un pilote écrira : « La première fois que la guerre est vraiment venue à moi, ce fut quand je marchais dans le casernement silencieux du No. 133 après la tragédie de Morlaix. » Finalement, l'histoire du *Squadron* venait de se conclure comme elle avait commencé : dans le sang et les larmes.

HOME SWEET HOME

La cérémonie de transfert des trois *Eagle Squadrons* se déroule sous un ciel de pluie, à Debden, le 29 septembre 1942, en présence du *Major General* Carl Spaatz, « patron » de la 8th Air Force, et de Sholto Douglas. Le No. 71 devient le 334th *Fighter Squadron*, le No. 121 est désigné 335th et le No. 133 est transformé en 336th. L'ensemble forme le 4th *Fighter Group*, aux ordres de Chesley Peterson et de Don Blakeslee en 1944.

Supermarine Spitfire Mk. VB

336th *Fighter Squadron*
4th *Fighter Group*, USAAF
Debden, Grande-Bretagne, octobre 1942

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Coïncidence ou non, l'affaire se déroule deux ans jour pour jour après l'arrivée de Walter Churchill à Church Fenton pour y prendre le commandement du No. 71, une unité comptant alors une poignée de pilotes, dont certains arrivés là presque par hasard [16], et aucun avion. Lors de son discours, Sholto Douglas va rendre hommage aux 244 volontaires ayant servi dans ces unités et qui auront obtenu 73,5 victoires homologuées, dont un « demi-Dornier partagé avec un *Squadron* anglais et qui restera le symbole de la coopération américano-britannique ». Le No. 71 *Squadron* remporte la palme des victoires avec 41 succès, les Nos. 121 et 133 terminant respectivement avec 18 et 14,5 victoires. Les pertes aussi ont été lourdes, et plus de 70 pilotes ont été tués au combat ou dans des circonstances diverses, notamment des accidents. Une quinzaine ont été faits prisonniers. Une trentaine d'autres mourront d'ici la fin de la guerre, cette fois en servant au sein de l'USAAF. Lors de sa dernière visite en Grande-Bretagne, peu avant son décès en 2003, le *Major General* Carroll McColpin, « Red » pour ses camarades des *Eagles*, écrira : « J'avais l'impression qu'en fermant les yeux très fort, les choses auraient pu redevenir comme avant à Debden, Martlesham Heath, Biggin Hill et Kirton-in-Lindsey. Qu'en les ouvrant, j'ai pu voir un alignement de Spitfire et admirer leur silhouette de requin se détachant sur une aube anglaise brumeuse. » ■

[16 Rappelons que Keough, Mamedoff et Tobin avaient été recrutés par le « colonel » Sweeny pour se battre aux côtés de l'armée de l'Air et qu'ils n'ont rejoint l'Angleterre que pour fuir la France envahie par les Allemands. « L'occasion fait le larron », dit-on !

Une « brochette d'as » (ou supposés) des *Eagles* de retour de Grande-Bretagne pour une tournée de propagande. Le premier à gauche est Carroll McColpin, qui finira sa carrière comme général. (US Nara)

BIBLIOGRAPHIE

- Haugland (V.), *The Eagle Squadrons*, Ziff-Davis, 1979
- Johnson (D. A.), *Yanks in the RAF*, Prometheus Books, 2015
- Caine (P.), *American Pilots in the RAF: The WWII Eagle Squadrons*, National Defense University Press, 1991
- *American Eagles: American Volunteers in the R.A.F., 1937-1943*, Tony Holmes Classic Publications, 2001
- Thomas (A.), *American Spitfire Aces of WW2*, Osprey, 2007