

Un centre d'entraînement sur P-39 fut mis en place par les Américains près de Casablanca, à Bir Rechid. Viennent s'y entraîner entre mars et mai 1943 les pilotes des trois groupes de chasse convertis sur cet appareil, les GC 3/6 Roussillon, 1/5 Champagne et 1/4 Navarre.

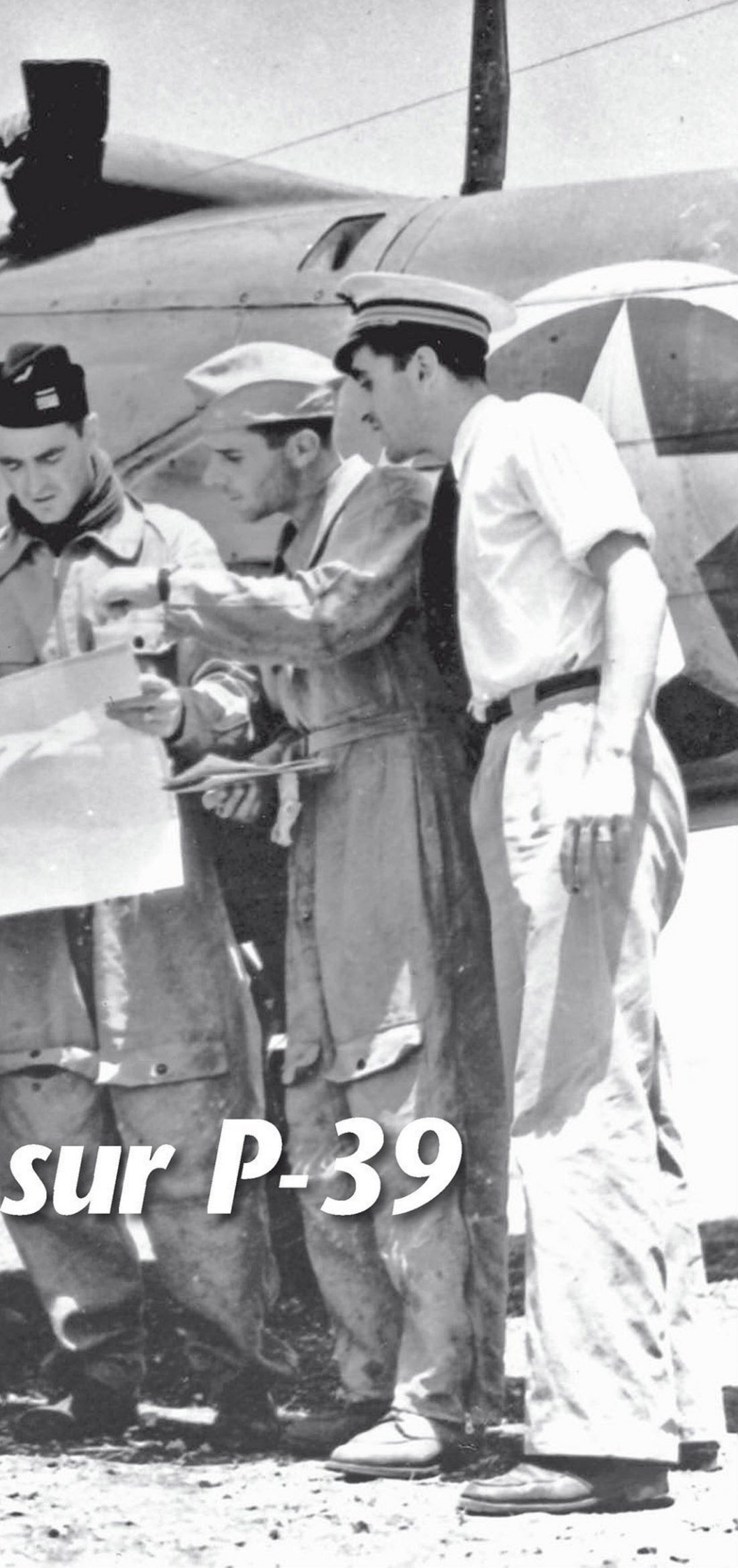


L'armée de l'Air d'armistice à partir de l'été 1943

Reprise de la lutte

Première partie. Après être restés près de deux ans et demi l'arme au pied dans l'aviation d'armistice, les pilotes de chasse de l'armée de l'Air d'Afrique du Nord reprennent la lutte aux côtés des Alliés durant l'été 1943, souvent sur P-39 "Airacobra".

Par David Méchin



sur P-39

Quand les Alliés débarquent en Afrique du Nord le 8 novembre 1942, ils trouvent face à eux l'armée française d'armistice dont nombre d'unités n'hésitent pas à leur tirer dessus, obéissant aux ordres du gouvernement de Vichy. L'armée de l'Air ne fait pas exception et toutes les unités de chasse ayant l'opportunité de décoller le font pour affronter l'aviation américano-britannique. La loyauté des pilotes au gouvernement de Vichy ne fait aucun doute, à de rares exceptions près. Principal responsable de l'aviation (ministre de l'Air du 6 septembre 1940 au 18 avril 1942), le gén. Jean Bergeret a profité de la politique de dégageant des cadres imposée par l'armistice pour se débarrasser de ceux jugés indésirables par le régime – et, notamment, renvoyer tous les militaires juifs sans que l'occupant allemand ne l'exige. Habilement, il permet aux épouses des pilotes, la plupart des jeunes hommes d'une vingtaine d'années, de venir rejoindre leurs maris en Afrique du Nord... Il a ainsi très fortement limité les velléités d'évasion de pilotes souhaitant rejoindre la France libre en ralliant avec leur avion Malte ou Gibraltar. Étant tous des militaires d'active dont la première vertu est l'obéissance, aucun pilote ne se soustrait aux ordres de décoller pour combattre les Américains le 8 novembre 1942, même si ceci est parfois effectué de mauvaise grâce et après de vifs débats. Ainsi le chef du Groupe de chasse I/5, le commandant Marie Montraisse (sept victoires), et son adjoint le capitaine Edmond Marin La Meslée (16 victoires, as des as de la campagne de 1940) pensent que cette lutte fratricide est inutile et apostrophent vivement le chef de l'aviation du Maroc, le gén. Lahouille, venu leur demander d'obéir aux ordres.

Manque d'entraînement et matériel obsolète

Après le cessez-le-feu du 11 novembre 1942 et la prise du pouvoir en Afrique du Nord par l'amiral Darlan, les esprits sont pour le moins partagés, comme l'indique le journal de marche du même GCI/5 : *«Cependant les esprits sont loin d'être calmés; certains ne voulaient pas quitter la voie de la légalité, tenus qu'ils sont par leur serment au Maréchal. Aussi la déclaration de l'amiral Darlan, les relevant de leur* ▶

serment, a-t-elle l'avantage de faire l'union, ou du moins de la préparer."

Que valent ces unités militaires au mois de novembre 1942? L'aviation d'armistice compte alors six groupes de chasse en Afrique du Nord (II/3, III/3, I/5, II/5, III/6, II/7) et deux autres à Dakar (I/4 et II/6), plus un autre, le GC I/2, qui parvient à quitter la métropole *in extremis* alors que les Allemands envahissent la zone libre. Les années d'armistice ont laissé des traces sur la valeur opérationnelle des unités. L'entraînement aérien des pilotes a été strictement contingenté par la commission d'armistice germano-italienne à 2 heures mensuelles par pilote. Les jeunes issus des écoles qui, fin 1942, correspondent à une grosse moitié des effectifs, n'ont pu gagner aucune expérience de vol et leur valeur en tant que pilotes militaires est toute relative. L'autre moitié sont des vétérans de la cam-

Atelier de réassemblage installé sur la côte atlantique du Maroc, à Casablanca, pour y remonter les avions fabriqués en Amérique et convoyés en caisse par bateau. À noter la présence d'ouvrières autour de ce P-39.

pagne de 1940, pilotes très expérimentés formés avant-guerre. Pour éviter que ces derniers ne perdent la main et permettre que les autres l'acquière, Vichy va utiliser des subterfuges pour contourner les contrôles de la commission d'armistice et organiser un roulement de mutations vers les GC I/4 et II/6 stationnant à Dakar, où les heures de vol ne sont pas contingentées. Cela ne fera que limiter le problème de la baisse de la qualité des pilotes qui est illustrée par le nombre d'accidents dus à des fautes de pilotage dans l'aviation d'armistice.

Quant au matériel, les groupes d'Afrique du Nord volent sur Curtiss P-36 ou Dewoitine 520, appareil sélectionné par Vichy pour devenir à terme son avion de chasse standard. Fin 1942, c'est un chasseur devenu obsolète qu'on ne peut envisager engager contre l'aviation de l'Axe. Le réarmement de l'aviation fran-

çaise s'impose, mais les Américains et Britanniques s'avancent prudemment. À titre symbolique, un groupe de chasse, le GC 2/5 *Lafayette*, a été immédiatement rééquipé en Curtiss P-40 fin 1942 et va participer à la campagne de Tunisie contre l'Afrika Korps. Les autres groupes devront attendre... L'essence arrivant en quantité, ils volent alors autant qu'ils peuvent sur leurs Dewoitine pour se réentraîner et sur quelques avions mis à disposition par les Américains, jusqu'à la livraison de matériel moderne qui n'interviendra que durant l'année 1943 suivant les engagements pris par les Alliés lors de la conférence d'Anfa (1). Les Britanniques vont céder des "Spitfire" V qui permettront de rééquiper trois groupes de chasse, les GC 2/7 *Nice*, 1/3 *Corse*

(1) Ou conférence de Casablanca, qui se tint du 14 au 24 janvier 1943 à l'hôtel *Anfa* de Casablanca.

ECPAD



et 1/7 Provence. Les Américains, pour leur part, vont faire bénéficier les Français de leur loi "prêt-bail" (*Lend-Lease*) et rééquiper au 2^e trimestre de 1943 trois groupes de chasse, les 3/6 Roussillon, 1/5 Champagne et 1/4 Navarre, qui voleront sur Bell P-39 "Airacobra".

La grande puissance d'armement du P-39

Deuxième appareil par le nombre fourni aux Français (165 exemplaires sur les 1417 avions de tous types reçus), le chasseur de la société Bell testé en 1939 est un appareil au concept novateur : son moteur Allison est situé derrière le pilote, au centre du fuselage. L'espace ainsi libéré dans le nez au profil très effilé permet d'y loger une roue avant d'un train d'atterrissage tricycle, ainsi qu'un puissant armement composé d'un canon M-4 de

37 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice, et de deux mitrailleuses lourdes de capot, en plus de quatre mitrailleuses légères dans les ailes.

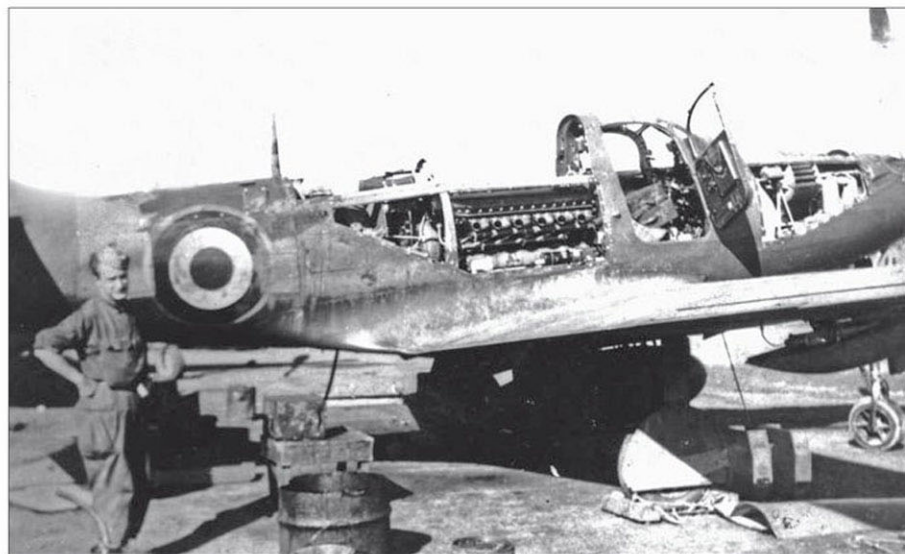
Malheureusement, divers aléas dans le programme font que le chasseur n'est finalement pas doté du compresseur qu'il devait recevoir, condamnant ainsi ses performances à haute altitude. Commandé en présérie par l'aviation américaine, il l'est également par la France qui en passe commande de 200 exemplaires en 1939. Aucun ne pourra être livré avant l'armistice, et la commande sera finalement livrée à la Grande-Bretagne qui les engage au combat dans une unité expérimentale, le Squadron 601, basé en Angleterre au mois de septembre 1941. Leurs faibles performances les font rapidement retirer des opérations et le restant de la commande est cédé par les Britanniques aux Soviétiques. Ceux-ci vont l'enga-

ger en opérations en 1942 et beaucoup l'apprécier, ses faibles performances en altitude n'étant pas un handicap sur le front russe où les engagements ont généralement lieu en basse et moyenne altitude.

Les pilotes américains qui l'engagent en opérations dans le Pacifique en 1942 sont du même avis, déplorant ses faibles performances à haute altitude mais appréciant la grande puissance de son armement. Selon les mots de l'as américain de la campagne des Philippines Boyd "Buzz" Wagner, devenu commandant du 8th Fighter Group en Nouvelle-Guinée, c'est "un avion idéal pour casser les formations de bombardiers, à condition qu'ils ne volent pas à haute altitude". Ils l'orientent vite vers des missions d'attaque au sol et réservent leurs missions d'interceptions aux P-40 ou P-38, faisant également l'acquisition de "Spifire" pour quelques-unes ▶



Un P-39 dont tous les panneaux de fuselage ont été démontés, permettant de voir le moteur Allison situé derrière le poste de pilotage.



DR

Sur les quelque 9588 P-39 "Airacobra" de toutes versions produits de 1940 à 1944, près de 4700, soit environ la moitié, sont fournis à l'Union soviétique par le gouvernement américain au titre de la loi "prêt-bail". La France en reçoit 165 exemplaires et l'Italie cobelligérante un nombre équivalent.



DR

de leurs unités de chasse engagées en Europe, en attendant l'entrée en service d'appareils plus performants comme les P-51 ou P-47. En 1943, la production de masse du P-39 est lancée, et si l'essentiel est exporté en Russie, nombre d'unités américaines en sont dotées dont six Fighter Squadrons basés en Afrique du Nord (91st, 92nd, 93rd, 345nd, 346nd, 347nd FS)

Les pilotes français des trois groupes de chasse vont alors faire connaissance de l'"Airacobra" sur le terrain marocain de Bir Rechid, près de Casablanca, sur la côte Atlantique, où les Américains ont aménagé un centre d'entraînement. Les pilotes du GC III/6 s'y installent à la fin du mois de mars 1943, ceux du GC I/5 fin mai et ceux du GC I/4 au mois de juin. Les témoignages des pilotes concordent tous sur les défauts de l'appareil.

Le lieutenant Marcel Rouquette, pilote au GC I/5 et vétéran de la campagne de France (huit victoires homologuées), témoigne en ces termes de ses souvenirs de vol au service historique de l'armée de l'Air : *"Cet avion, dont le moteur était à l'arrière du pilote, avait un arbre de transmission qui devait faire plus de 3 m. Ce n'était évidemment pas un arbre unique... Et il faisait vibrer l'appareil de manière exceptionnelle. On avait l'impression d'être avec un avion qui remuait tout le temps. Je me souviens avoir vu les bouts d'aile battre de 15 à 20 cm. Ce n'était pas du tout agréable."*

Le sergent Marcel Juillot, qui découvre le P-39 en 1944 au centre de Meknès après une formation

aux États-Unis, précise : *"C'était un avion que les Américains n'aimaient pas beaucoup, avec le moteur derrière le pilote. Un avion très pointu, très effilé, qui avait la particularité d'avoir un armement très adapté. Un canon de 37 mm dans le nez et mitrailleuses lourdes. C'est un appareil très maniable, mais il avait un inconvénient. Ce moteur arrière entraînait une hélice qui devait se situer à 4 m devant l'axe de sortie du moteur. Il y avait donc des paliers de renvoi. Cet avion vibrait... Les Américains l'appelaient "The Vibrator". Arrivant à Meknès, quand je l'ai vu qui vibrait à sa mise en route, j'ai demandé à l'instructeur qui était sur l'aile si c'était normal. Il m'a dit : "Ne t'inquiète pas, le jour où tu arriveras à lire les instruments, c'est qu'il y aura quelque chose de grave qui se passe!"*

Ils découvrent vite le défaut principal de l'appareil, son mauvais centrage, qui l'entraîne dans une dangereuse vrille à plat à la moindre erreur de pilotage. Les Soviétiques ont rapidement constaté que le point de centrage de l'appareil se déplace même à l'arrière au fur et à mesure que sont tirées les munitions stockées à l'avant de l'appareil, et interdisent à leurs pilotes de faire des acrobaties sur un avion ainsi déchargé. Ceci conduit à plusieurs tragédies, comme s'en rappelle Philippe Maurin, futur chef d'état-major de l'armée de l'Air, et à l'époque lieutenant au GC I/4 dont il commande la 1^{re} Escadrille : *"Nous avons été entraînés sur P-39 à Médiouna, près de Casablanca. Quand je suis arrivé à l'entraînement, la 2^e Escadrille était déjà là. Un lieutenant de cette 2^e Escadrille, qui*

s'appelait Sagon, m'a dit : "Méfie-toi, et dis bien à tes pilotes de se méfier, cet avion est trop chargé à l'arrière." Il y avait le moteur à l'arrière, l'arbre du moteur passant sous le pilote. Derrière le moteur il y avait encore la radio, qui grésillait d'ailleurs. Si bien que l'avion n'était pas tellement bien équilibré. Sagon a dit qu'il faisait un dernier vol dessus. Et il est parti dans une vrille à plat, la chose contre laquelle il m'avait mis en garde. Il n'a pas pu en sortir et s'est écrasé."

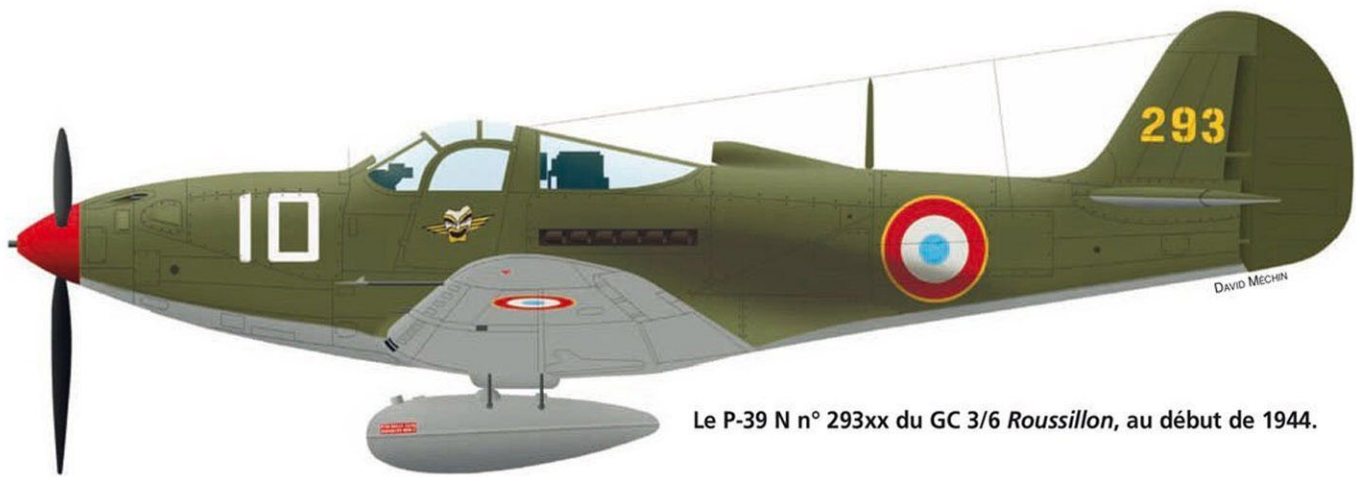
Un point positif cependant : les pilotes apprécient la puissance destructrice du canon de 37 mm, qui a cependant deux défauts. Le premier, comme le subissait Georges Guynemer sur son Spad XII en 1917, est d'envahir le poste de pilotage de fumée à chaque tir. Le second est de manquer de vitesse initiale, comme le rapporte le pilote du I/5 Lucien Inguimberti : *"Il est vrai que [le canon] avait une trajectoire très tendue mais très courte : 300 m environ, après elle fléchissait très nettement vers le bas, interdisant ainsi tout tir de loin."*

Protéger les convois navals

Pour les pilotes français vétérans de l'intense campagne de 1940 lors de laquelle les combats ont été quotidiens, comme pour les jeunes pilotes sortis des écoles et qui ont été bercés par ce mythe, le souhait de reprendre le combat contre l'aviation allemande est vif. Ils vont être déçus sur ce point, car les Alliés les affectent à un travail qu'ils vont détester, le Costal Command, consis-

Mécaniciens français remontant l'armement d'un P-39 Q, durant l'été 1944. Le redoutable canon de 37 mm tire à travers le moyeu de l'hélice mais souffre d'une faible vitesse initiale de ses obus dont la trajectoire s'effondre au-delà de 300 m. Deux mitrailleuses de 12,7 mm, (200 cartouches chacune), complètent l'armement logé dans le nez.





Le P-39 N n° 293xx du GC 3/6 Roussillon, au début de 1944.

tant à patrouiller en mer pour protéger les convois navals. Une tâche jugée rébarbative par les pilotes, mais tout aussi essentielle pour la conduite de la guerre.

À l'époque où les trois groupes de chasse se réentraînent sur P-39, les Alliés achèvent de vaincre les Allemands et Italiens en Tunisie. La conquête de l'Italie commence le 10 juillet 1943 avec le débarquement anglo-américain en Sicile. Puis, le 3 septembre, les troupes alliées prennent pied dans le Sud de l'Italie continentale dont le gouvernement conclut la paix avec les Alliés. Un gigantesque pont logistique est organisé pour ravitailler leurs armées, avec des grands convois navals qui entrent en Méditerranée par le détroit de Gibraltar et longent les côtes d'Afrique du Nord vers les ports de ravitaillement au plus proche des troupes.

Pour protéger leurs convois des attaques allemandes, les Alliés vont déployer une couverture de

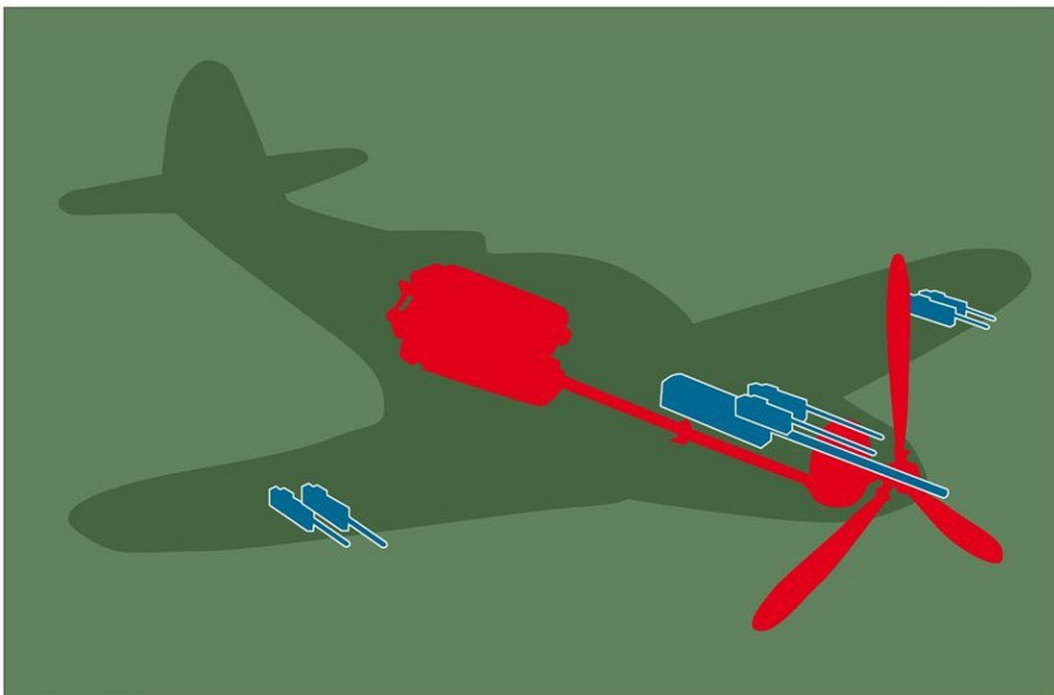
chasse le long des côtes d'Afrique du Nord, regroupée sous le nom de Coastal Command confié à l'Air Vice Marshal Hugh Lloyd, un officier supérieur de la Royal Air Force. Sous ses ordres, outre des appareils de secours en mer, quelque 222 bombardiers de divers types chargés de lutte anti-sous-marine, répartis en 15 escadrons britanniques et américains. Mais il a surtout à sa disposition un effectif théorique de près de 289 chasseurs de jour (150 P-39, 123 "Spitfire" V et 16 "Hurricane") et 108 de nuit ("Beaufighter"), répartis dans 19 unités de la RAF ou USAAF. L'armée de l'Air française va renforcer ce total en y voyant affecter ses six groupes de chasse réarmés, représentant un total théorique de 140 chasseurs (75 P-39, 40 "Spitfire", 25 P-40) auxquels il faut ajouter 12 hydravions "Walrus" de recherche en mer. L'apport français représente 20 % des effectifs du Coastal Command (North African Coastal Air Force, ou NACAF), qui

lui-même mobilise près de 27 % de l'immense armada aérienne alliée stationnée en Afrique du Nord. Car en plus du Coastal Command, le NASAF (Strategic Command) mobilise 932 appareils, et le NATAF (Tactical Command) en compte 1146, sans compter des unités de transport et de reconnaissance.

La tâche des avions du Coastal Command est d'effectuer des missions de couverture aérienne des convois, ce qui suppose de longues patrouilles en mer. Plus rarement, ils décollent sur alerte et sont guidés sur un intrus repéré par le réseau radar mis en place par les Alliés. Dans un cas comme dans l'autre, ils rencontrent parfois des bombardiers allemands de torpillage des I/ KG 26 (Salon-de-Provence), III/ KG 26 (Montpellier), I et III/ KG 77 (Orange), quelquefois renforcés de détachements du KG 100, tous équipés de Junkers 88 qui évoluent sans l'escorte de chasseurs Me 109 ou Focke-Wulf 190 qui n'ont pas le rayon d'action pour une telle mission.

Schéma de l'armement, du moteur et de sa transmission. La longueur de l'arbre de transmission passant entre les jambes du pilote fut une constante source de problèmes sur le P-39.

La tâche peut sembler facile pour les pilotes français qui se retrouvent ainsi aux commandes d'un chasseur lourdement armé contre des bimoteurs peu maniables. Mais elle ne l'est pas, car les Allemands, pour se protéger, attaquent à la tombée de la nuit pour ne pas être repérés des chasseurs alliés, à une heure où ils peuvent encore distinguer la silhouette des navires sur la mer. D'autre part, le danger de ces missions en mer est quotidien, car l'autre gros défaut du P-39, en plus de son problème de centrage, est que son moteur Allison manque de fiabilité et grille souvent en vol, ce qui prend vite un tour dramatique lors de patrouilles en mer. Marcel Rouquette témoignera : *"Cet avion ne pouvait pas se poser en mer, il devenait immédiatement un sous-marin. Il fallait sauter. Dieu merci les Anglais avaient un système de*



FRANÇOIS HERBET

sauvetage en mer très performant. Nombre de pilotes se sont tués comme cela en retour d'opération. Entre la mission elle-même, pas joyeuse, et le moteur qui nous abandonnait à 100 km en mer, ce n'était pas pour créer l'enthousiasme."

Le premier groupe à être transformé sur P-39, le GC 3/6, va en faire tragiquement l'expérience. Après s'être entraînés sur le terrain de Bir Rechid près de Casablanca, les pilotes du groupe basé à Aïn Sefra, en Algérie, vont prendre livraison de

leurs "Airacobra" à Alger-Maison-Blanche le 1^{er} mai. La mauvaise réputation du "Vibrator" arrive vite à leurs oreilles, le journal de marche notant que *"plusieurs semblent douter que ce type d'appareil soit véritablement un avion de chasse"*. Lors d'une visite d'inspection le 4 mai, le gén. Gama leur demande d'expérimenter au plus tôt le P-39 au combat. Le groupe commence par refuser l'emploi des filtres anti-sable sur ses appareils, qui leur feraient perdre trop de vitesse et accélérer

l'usure des moteurs. Des essais de combats simulés sont alors entrepris contre des Dewoitine 520. Le matin du 26 mai 1943, le cne Léon Richard, officier de l'état-major du groupe et as de guerre avec sept victoires aériennes remportées contre des appareils britanniques lors de la campagne de Syrie, affronte un Dewoitine 520 piloté par le grand as du groupe, le lt Pierre Le Gloan. Vers 10h50, ce dernier, à court de carburant, se pose pour se ravitailler. Le P-39 du cne Richard ne

Le Junkers 88 A armé de torpilles, comme cet appareil du I/KG 77 portant un camouflage en spaghettis, est le principal appareil utilisé par la Luftwaffe dans la guerre des convois,



COLL. C. CONY

DR

Tout le long des côtes d'Afrique du Nord se livre une guerre féroce contre les convois navals. Les Allemands tentent d'enrayer l'immense chaîne de ravitaillement qui se monte au profit des armées alliées en Italie... sans trop y parvenir, malgré des coups au but comme ici le *Paul Hamilton*, coulé au crépuscule du 20 avril 1944 par des appareils du KG 26 l'attaquant à la torpille. Il n'y aura aucun survivant parmi ses 580 passagers.

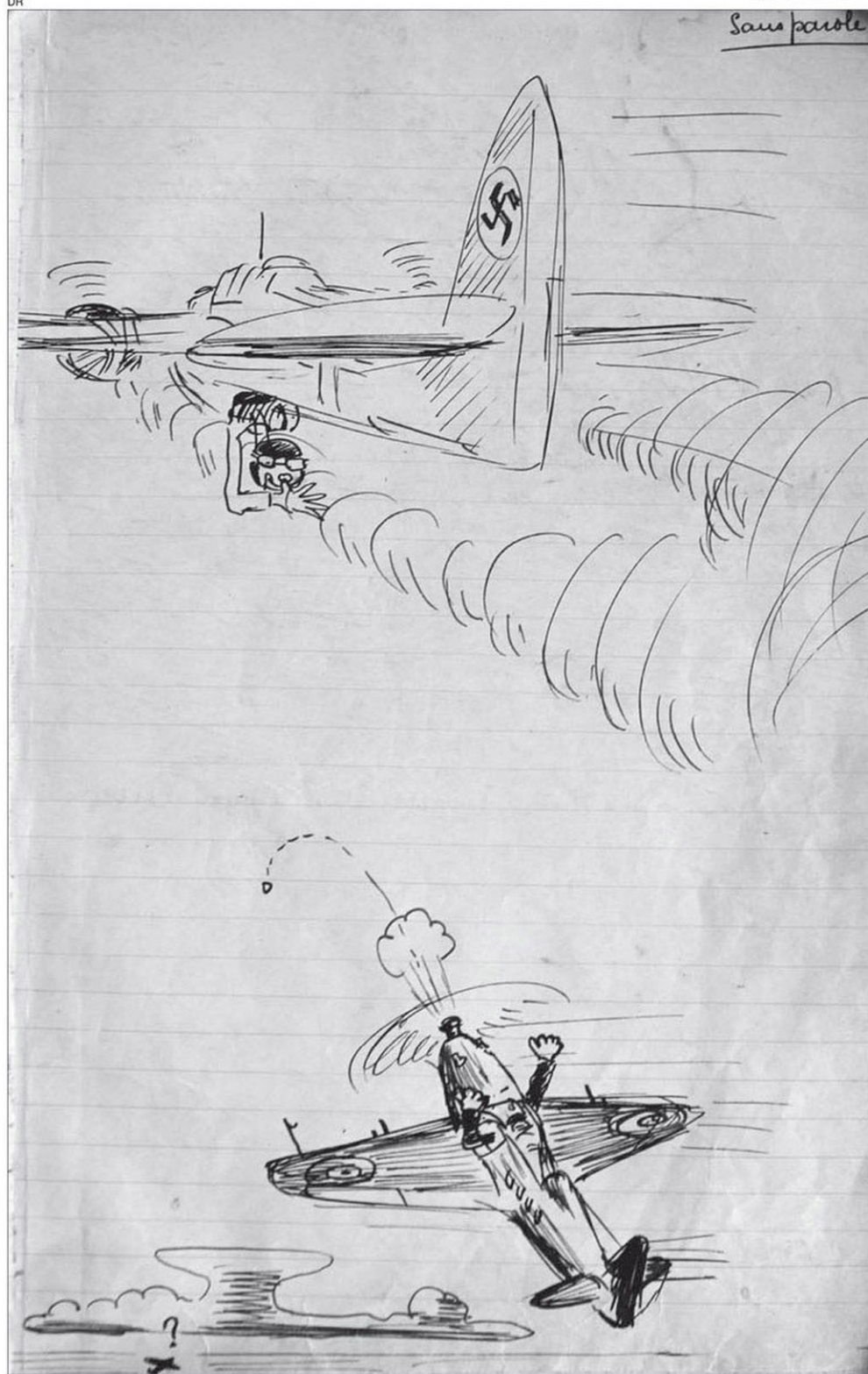


revient pas... On le retrouve l'après-midi posé sur le ventre, encastré dans un talus, son pilote tué sous le choc. L'enquête conclut à la panne d'essence : Richard ignorait visiblement que le P-39, sans son réservoir largable, n'a qu'une très faible autonomie avec une distance franchissable de 580 km, deux fois moindre que celle du D 520.

Cette perte est durement ressentie par les pilotes, mais la série noire ne fait que commencer... Le groupe migre le 19 juin sur le terrain de

Berkane, sur la côte méditerranéenne à la frontière algéro-marocaine, et poursuit son entraînement. Le 27 juillet, l'adjudant Martin Loi, un as aux cinq victoires aériennes remportées au GC II/3 en 1940 et au GC III/6 en Syrie, s'essaie à une séance d'acrobatie. Il est victime d'une vrille à plat alors qu'il est à 1 500 m d'altitude. Comprenant qu'il ne pourra redresser, il décide de sauter; son parachute est alors accroché par l'antenne radio de l'avion qui entraîne le pilote dans ses rondes. Le parachute se détache

Cette illustration tirée du journal de marche du GC 3/6 Roussillon témoigne de l'incapacité des P-39 français d'intercepter les bimoteurs allemands volant à haute altitude...

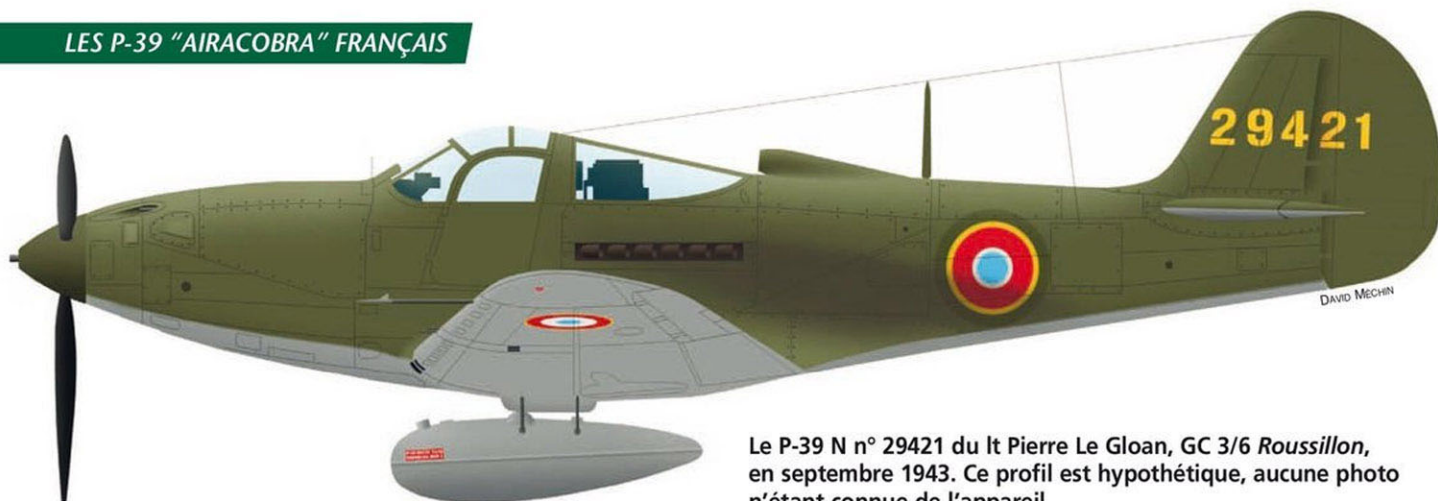


près du sol, mais, endommagé, ne peut jouer son rôle; le pilote se tue en touchant le sol.

Le 1^{er} août 1943, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur le terrain de Lapasset, près de Mostaganem. Il effectue sa première mission de Coastal Command trois jours plus tard, quatre appareils effectuant une mission de protection d'un convoi. Les pilotes sont émus de reprendre le combat et sont pour la première fois dirigés du sol par un centre radio, ce qui ne se fait pas sans heurts. L'indiscipline de vol des pilotes français conduit le commandement américain à les arrêter pour leur imposer de sérieuses explications... Les vols reprennent au bout de deux semaines; le 13 août, la 1^{re} Escadrille du groupe s'installe à Tafraoui, près d'Oran, pour y effectuer des missions quotidiennes de couverture du port en compagnie de chasseurs américains. Entre les sorties d'entraînement et les missions de combat, le total d'heures de vol explose : le 24 août, le journal de marche de l'unité indique un total de 39h 20min pour la journée, plus que ce que l'unité faisait en un mois dans l'armée d'armistice !

Les mécaniciens face aux moteurs Allison

L'enthousiasme des pilotes contraste avec la difficulté que rencontrent les mécaniciens, écartelés entre les deux terrains du groupe, peu familiarisés avec ce nouvel appareil et mis en difficulté par un ravitaillement défaillant en matériel technique, comme s'en plaint dans un rapport daté du 30 août le chef du groupe, le cdt Viguier. Cela n'est pas sans incidence sur la fiabilité des moteurs Allison, déjà naturellement sujets aux pannes. Le 11 septembre 1943 est à marquer d'une pierre noire pour le groupe. Six P-39 ont leur moteur qui grille dans la journée, sans conséquences pour le pilote pour cinq d'entre eux, mais pas pour le Lt Le Gloan. Il décolle à 7h30 pour une patrouille en mer avec pour équipier le sgt Gérard Colcomb. Alors que la côte vient tout juste d'être franchie, Colcomb voit de la fumée noire sortir du moteur du P-39 de son chef, qu'il avertit immédiatement par radio. Le Gloan fait alors demi-tour pour se poser au terrain. Mais son moteur Allison tombe brutalement en panne alors qu'il se trouve entre Mostaganem et Lapasset, au-dessus d'une région accidentée. Le Gloan, sûr de lui, prévient son équipier qu'il va se poser ►



Le P-39 N° 29421 du Lt Pierre Le Gloan, GC 3/6 Roussillon, en septembre 1943. Ce profil est hypothétique, aucune photo n'étant connue de l'appareil.

sur le ventre. Mais, comme l'indique le journal de marche de l'unité, *"aucun des deux pilotes ne songe au danger que fait courir, pour un pareil atterrissage, la présence du "belly tank" [réservoir supplémentaire largable] qui n'a pas été largué. Au moment où l'avion touche le sol, le réservoir explose. L'appareil rebondit parmi de petits arbres et prend feu. Le Gloan périt carbonisé."*

Le choc moral est terrible pour l'unité comme pour tous les pilotes de chasse des groupes issus de l'aviation d'armistice. Le Gloan, avec ses 18 victoires homologuées (11 contre les Allemands et les Italiens, sept contre les Britanniques en Syrie) était "l'as des as" de l'aviation française. Le moteur Allison va encore faire une victime six jours plus tard : le sgt Leduc, lors d'une patrouille de protection de convoi, voit son moteur commencer à le lâcher. Il rentre au terrain et, en approche, largue son réservoir supplémentaire et sort son train d'atterrissage. Mais le moteur s'arrête net et l'appareil s'écrase en explosant dans une région aux reliefs accidentés.

Une enquête de commandement est aussitôt menée et incrimine ces

accidents à une détérioration rapide des moteurs en raison du sable et à un mauvais entretien général. Le groupe est réuni à Lapasset le 13 septembre où de nouveaux moteurs doivent être livrés. Les vols sont suspendus jusqu'au 23 septembre, période durant laquelle beaucoup de pilotes sont envoyés en permission de détente, pour tenter d'enrayer cette crise morale.

Le GC 1/5 remporte la première victoire

C'est pourtant le 12 septembre 1943, le lendemain de la mort de Le Gloan, que survient la première victoire remportée par les P-39 français. Le GC 1/5 du cdt Montraisse est le second groupe français à devenir opérationnel sur P-39 : après s'être formé et entraîné sur le terrain de Médiouna, il s'installe le 3 septembre 1943 à Tafraoui où s'y trouve la 1^{re} Escadrille du 3/6. Les premières sorties ont lieu aussitôt et pas moins de 34 missions d'opérations sont réalisées le 12. Celle effectuée à 18h20 par la patrouille d'alerte composée du Lt Gustave Giraud avec pour équipier un as du groupe vétéran de la

campagne de France, l'adj. Léon Vuillemain, totalisant 10 victoires homologuées, est particulièrement fructueuse. Le centre radio d'Oran ordonne aux deux pilotes de décoller et les guide à environ 50 km au nord de la ville où ils repèrent un Junkers 88 de reconnaissance. Les "Aircobra" sont à 5500 m, altitude où leur moteur commence à peiner. Mais le bimoteur allemand commet l'erreur de piquer et d'amener ses attaquants à une altitude où leurs performances sont meilleures. Le journal de marche indique : *"L'adjudant Vuillemain va vite en besogne. À la première passe, il stoppe le moteur gauche de l'Allemand, qui, piquant comme un forcené, essaye de fuir. À 1200 m environ, il rétablit. L'adjudant Vuillemain, estimant que le pilote va essayer de regagner la côte sur un moteur, a cessé de tirer. Mais les intentions du boche semblent toutes différentes puisqu'il prend le cap plein nord. Du coup le combat reprend, le moteur droit prend feu et l'avion disparaît en mer. Seule une large tache d'huile surnage."*

Sur la base, les pilotes sont surexcités, comme en témoigne le sergent-chef Lucien Inguimberti :

Pierre Le Gloan

Pierre Le Gloan naît en 1913 dans une modeste famille de paysans bretons des Côtes-d'Armor. Passionné d'aviation, il bénéficie d'une bourse d'État pour apprendre à piloter en 1931 et effectue son service militaire dans l'armée de l'air. Au terme de celui-ci, il contracte un engagement volontaire et débute une carrière de sous-officier pilote au Groupe de chasse I/6 de Chartres. Les quelques témoignages dont on dispose le décrivent comme un pilote hors pair, ayant une très haute opinion de lui-même, et d'un caractère particulièrement difficile. C'est sûrement en raison de ce sale caractère que le commandant Rougevin-Baville, chef du GC I/6, s'en débarrasse en l'envoyant au GC III/6 en formation au mois de mai 1939.

C'est dans ce groupe équipé de Morane 406 qu'il se distingue, dès la drôle de guerre, en abattant deux Heinkel 111, ce qui lui vaut de voir son nom mentionné dans quelques entrefilets de la presse nationale qui, comme durant la Première Guerre mondiale, publie les plus flatteuses citations des combattants. Il remporte deux autres victoires

sur Morane après l'attaque allemande du 10 mai 1940, puis, affecté sur le front des Alpes, abat deux bombardiers italiens le 13 juin aux commandes d'un Dewoitine 520.

Le combat du 15 juin 1940, lors duquel il abat cinq avions italiens en une seule sortie, lui apporte une célébrité nationale et, selon le témoignage de son mécanicien, *"ne l'a pas rendu plus facile à vivre !"* Le compte rendu de son exploit est publié à la une des journaux alors avides de bonnes nouvelles en cette période particulièrement sombre où se profile l'armistice.

Décoré de la Légion d'honneur et promu au grade de sous-lieutenant, Le Gloan se réfugie avec son groupe en Afrique du Nord. Il hésite à rallier le général de Gaulle si l'on en croit les mémoires du Français libre Constantin Feldzer qui, en cette fin 1940, prépare son évasion en bateau vers Gibraltar et cherche des candidats pour le suivre, et à qui Le Gloan répond par un *"oui, mais..."*

Il reste dans son unité, envoyée en 1941 en Syrie combattre les troupes britanniques. Il y abat pas moins de sept chasseurs de la Royal Air Force. Selon le témoignage de l'as de la France libre James Denis,



Pierre Le Gloan (à g.), avec des militaires américains en 1943. Avec 18 victoires, dont sept contre des Britanniques, il est l'as des as de l'aviation française de l'époque, à égalité avec le cdt Jean Demozay, l'as de la France libre.

“Nous avons suivi l'interception de la salle ‘obs’. Nous étions heureux pour eux et pour le groupe en espérant surtout que notre tour viendrait aussi. Leur retour a été assez cocasse. Nous étions sous commandement américain, le colonel de la base était donc américain, et nous n'étions ici, malgré tout, que des invités. Comme la coutume le veut en pareil cas de victoire aérienne, la patrouille est arrivée sur le terrain à basse altitude et chaque avion a effectué le superbe tonneau lent de la victoire. Dès leur arrivée au parking, après les compliments d'usage, l'adj. Vuillemain a été convoqué chez le commandant de la base. Il lui a été signifié que les passages en rase-mottes étaient interdits, ainsi que toute voltige à la verticale de la piste. Il a fallu toute la diplomatie du capitaine Marin La Meslée pour éviter une punition. L'histoire a fait le tour de la base en quelques minutes, et le lendemain, comme pour s'excuser, le même colonel remettait l'Air Medal à Vuillemain. Ainsi va l'histoire...”

Les pilotes du groupe vont croiser d'autres avions allemands durant l'année 1943, mais sans réussir à les abattre du fait des limites de leurs

P-39. À l'aube du 24 octobre 1943, le Lt Embry, volant avec le Lt Seguy en équipier, est guidé par le centre d'Oran sur un Junkers 88 qu'ils croisent alors qu'ils sont à 3000 m. L'Allemand est 2000 m plus haut. Embry largue son réservoir supplémentaire et entame une longue poursuite, seul, tandis que son équipier doit rebrousser chemin en raison d'un moteur capricieux. Le Junkers laisse venir... et entame un renversement en piquant dans les nuages, entouré des rafales du P-39 qui l'arrose de 10 obus et 70 cartouches. Embry, redressant sous les nuages, a la surprise de se retrouver au-dessus du sol espagnol! De retour à sa base, le Junkers lui sera compté comme “endommagé”; le journal de marche note avec amertume qu'il ne s'agira pas de la seule occasion manquée du groupe.

“Tous les moustachus étaient en l'air”

Le 11 novembre 1943 a lieu une nouvelle confrontation. Le convoi KMS 131 est attaqué par un groupe de 16 Dornier 217, 23 Heinkel 111 et 17 Ju 88 appartenant aux II/KG 100, I/KG 26 et III/KG 26, qui frappent au

crépuscule, entraînant l'intervention du GC 1/5 : *“Tous les moustachus étaient en l'air : le capitaine Marin La Meslée, le lieutenant Plubeau et tous et tous [sic]. Le convoi est attaqué au large du cap Ivi. C'est la tombée de la nuit. Pour la première fois, apparaissent sur notre secteur des bombes radioguidées, très reconnaissables à la petite lumière rouge qu'elles portent à l'arrière. Mais aucun accrochage ne peut être réalisé contre les avions qui surgissent de l'ombre et y retournent à la manière de fantômes. Beau spectacle pourtant que la DCA des navires crachant par toutes ses bouches, que les gerbes de traçantes dans le ciel. Ceci compense un peu cela. Sans avoir combattu, une atmosphère de combat a été vécue. C'est déjà une aubaine qu'environ ceux qui n'y étaient pas.”* Quatre cargos sont coulés, dont le pétrolier français *Nivose*, mais sept bombardiers allemands ne rentrent pas, victimes de la DCA, d'ennuis mécaniques ou de la chasse de nuit alliée équipée de “Beaufighter”. Quelques jours plus tard, le Strategic Command enverra les B-17 bombardier les terrains allemands.

Le 15 décembre, le cne Jean Accart, ancien chef d'escadrille du groupe durant la campagne de France (12 victoires homologuées) fait une visite au groupe et réalise un vol d'essai sur P-39. Il parle à tous les pilotes attentifs de l'organisation de la Résistance en France... Le 19, le Lt Plubeau, autre grand as de 1939-1940 (14 victoires homologuées au GC II/4), lors d'une patrouille avec son équipier le sgt Henry, repère un sous-marin qu'il signale aussitôt à l'opérateur radio. Le journal de marche note que *“les ‘Hudson’ anglais se jettent à la curée. Nous devons apprendre plus tard qu'il*

venu avec ses pilotes en Syrie après la conquête de celle-ci par les troupes anglo-gaullistes, et dont l'hôtel où il loge vient juste d'être évacué par les pilotes de Vichy : *“À notre hôtel nous avons trouvé un mot de Le Gloan. Il disait : ‘À mon tableau de chasse j'ai des Allemands, des Italiens, des Anglais. Il ne me manque plus que des Français libres!’”*

De retour en Algérie avec le GC III/6, Pierre Le Gloan est, avec ses 18 victoires homologuées, l'as des as de l'aviation française de l'époque. Une situation qui, si l'on en croit son caractère, n'est pas pour déplaire à l'intéressé qui est mis en valeur par Vichy, et dont la presse mentionne ses victoires et décorations. Il est alors de toutes les cérémonies militaires officielles en Afrique du Nord où il est le porte-drapeau de l'aviation française.

Quand vient le 8 novembre 1942, il ne participe à aucun combat contre les troupes anglo-américaines en raison du brouillard recouvrant son terrain, lui évitant la perspective de voir des avions américains figurer à son tableau de chasse. Il en est mieux ainsi car, au mois d'août 1943, alors que fusionnent officiellement les armées françaises d'Afrique

du Nord et celles de la France libre, la présence au combat de “l'as des as de Vichy” n'est peut-être pas sans poser de problèmes. Il reste un aviateur très célèbre dans toute l'Afrique du Nord, au point que *L'écho d'Alger* du 4 juillet 1943 salue à sa une son mariage avec sa fiancée M^{lle} Fischer. Même si nous manquons de témoignages précis sur son état d'esprit à cette période, il semblerait que la réconciliation nationale entre les deux France, celle de la France libre et celle issue de Vichy, part sur un bon pied, au moins au Groupe de chasse 3/6 qui, le 26 août 1943, reçoit la visite du général de Gaulle. Le chef de la France combattante qui vient d'évincer du pouvoir le gén. Giraud, héritier de Vichy, inspecte des troupes dans la région de Lapasset et tient à visiter le GC 3/6 en demandant à rencontrer tous les pilotes et à leur serrer la main – dont, très probablement, celle du lieutenant Le Gloan. Aucun incident n'est rapporté sur cette visite par les pilotes qui semblent tous être prêts à faire leur devoir pour la libération du pays. Le destin en décidera autrement pour l'as des as de la chasse, qui disparaît accidentellement le 11 septembre 1943, jour anniversaire de celle de l'as de 1914-1918 Georges Guynemer.

[le sous-marin] avait été contraint de faire surface et de se rendre."

Le GC 1/5 termine l'année en recevant une nouvelle visite du cne Accart qui vient avec le colonel Murtin, chef historique du groupe durant la campagne de 1940, devenu inspecteur général de la chasse, pour passer les fêtes de Noël avec les pilotes. À la fin de l'année est créée la 3^e Escadre de chasse, regroupant les trois groupes équipés de P-39 et dont le commandement est confié au cdt Marie Montraisse, chef du GC 1/5.

Le GC 3/6 conjure le mauvais sort

Durant cet automne 1943, le seul autre succès des P-39 français vient du GC 3/6 qui conjure quelque peu le mauvais sort de ses pertes par accident. Le 4 octobre 1943, alors que s'achèvent les combats pour la libération de la Corse par les troupes françaises, le convoi UGS 18 passe au large des côtes d'Afrique du Nord en direction de l'Italie et fait l'objet d'une couverture aérienne des avions du GC 3/6 qui se relaient toute la journée. Des missions, comme le note le journal de marche de l'escadrille, "décevantes, comme à l'ordinaire". Mais les Allemands ne renoncent pas à empêcher le convoi de passer et l'attaquent au crépuscule pour se protéger des avions de chasse, alors qu'il double le cap Tenes. L'alerte est donnée par l'opérateur radar au GC 3/6 de faire décoller tous les appareils disponibles alors que vient l'obscurité. Six avions de la 1^{re} Escadrille sont d'alerte et décollent successivement en trois patrouilles de deux. La première patrouille, composée de l'adj. Gabriel Mertzisen et du sergent-chef Albert Le Bras, arrive la première vers 19 heures et découvre une vingtaine de bombardiers ennemis, identifiés comme des He 111 et des Do 217, qu'ils attaquent aussitôt. Le ciel se zèbre de traçantes des mitrailleurs allemands...

Mais le puissant armement des P-39 entre en action. Le Bras démolit un Do 217 qu'il voit piquer en flammes, tandis que Mertzisen en descend un autre. En voulant s'attaquer à un second bombardier, Mertzisen est touché par le tir défensif qui étoile sa vitre pare-balles, brise son badin et abîme l'empennage. Il met alors le cap sur sa base...

Arrive ensuite la seconde patrouille, composée du lt Jean Sauvage (vétéran de la campagne de France, trois victoires en 1940) et du sgt Gérard Colcomb. Les deux pilotes attaquent simultanément un



FAMILLE INGUIMBERTI VIA PENZINI

Le sgt/c. Lucien Inguimberti du GC 1/5 Champagne aux commandes de son nouveau P-39, avec au second plan son camarade Dominique Penzini, vétérans de la campagne de France (neuf victoires homologuées).

La porte du cockpit, semblable à celle d'une Peugeot 202, amuse les pilotes.

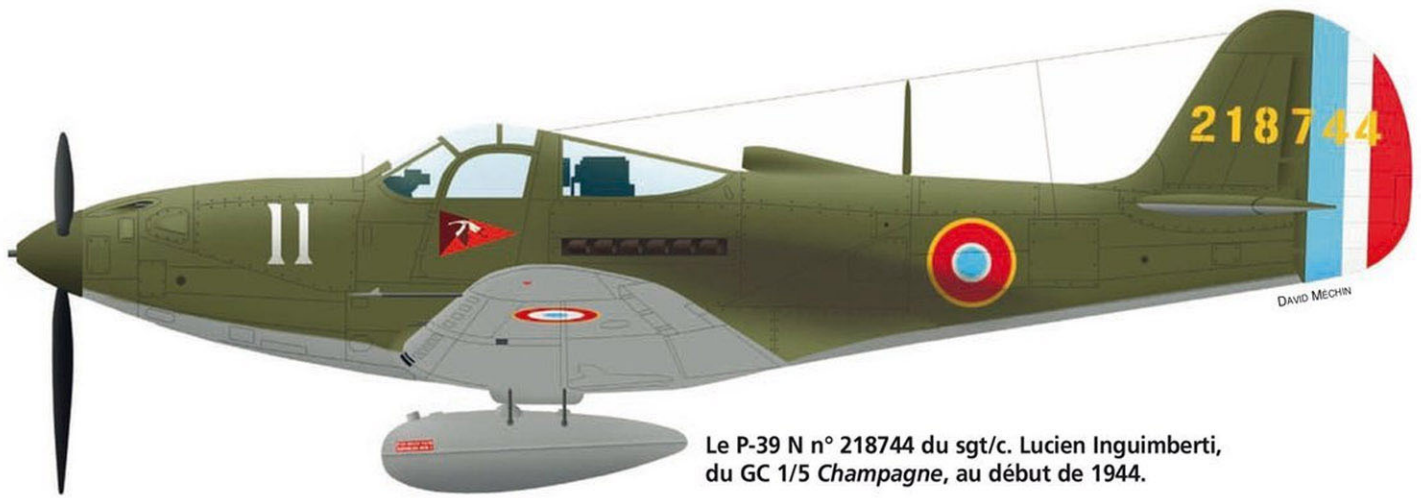
He 111 qu'ils abattent, puis tirent sur un second qu'ils laissent partir endommagé, et qui ne leur sera compté que comme probable, malgré le rapport des observateurs du convoi ayant signalé la chute de quatre appareils et probablement d'un cinquième (les archives allemandes confirment la perte de huit membres d'équipage du I/KG 26, dont un prisonnier, soit deux appareils). Pour la troisième patrouille menée par le lt Octave Labussière tout comme pour les appareils de la 2^e Escadrille venus à la rescousse, il est trop tard : les bombardiers allemands ont disparu dans l'obscurité, non sans avoir réussi avec leurs bombes radioguidées Hs 293 à couler le cargo britannique de 6500 tonnes "Fort Fitzgerald" et à en endommager trois autres.

Arrive alors le problème du retour pour les P-39 français, dans la nuit noire. L'adj. Mertzisen ne voit plus rien, et plutôt que de se risquer à un atterrissage hasardeux sur un avion endommagé, décide de sauter en parachute. Il rentrera à son groupe vers 22 heures sur le dos d'un cheval réquisitionné ! Son équipier, le sgt/c. Albert Le Bras, retrouve la piste mais se pose un peu long en bordure de terrain. Un tracteur est aussitôt envoyé pour le remorquer. Il traverse la piste au moment où le sgt Colcomb se pose et le percute de plein fouet, tuant net son conducteur, un simple soldat, le Toulousain Georges Santon. Colcomb reste coincé dans son appareil qui prend feu, mais il en est libéré *in extremis* par un pilote se trouvant par hasard sur les lieux, le lt Rigaud. Victime d'une fracture ouverte à la jambe, Colcomb devra être hospitalisé plusieurs mois à Mostaganem. Mertzisen et Le Bras seront décorés le 9 octobre de l'Air Medal, tandis que la victoire de Sauvage et Colcomb sera homologuée plus tardivement.

Le journal de marche du groupe notera que le sort s'est acharné jusqu'au bout : la voiture sanitaire transportant le corps du soldat Santon vers Mostaganem va tomber en route dans un ravin, blessant son chauffeur. Le GC 3/6 n'en a pas terminé avec la scoumoune, car le haut commandement américain attribue la série de pannes survenues aux moteurs des P-39 à l'incurie des responsables du groupe et fait pression pour que des têtes tombent. Le cdt Viguier et son adjoint sont mutés



Pilotes et mécaniciens du GC 3/6 Roussillon posant devant le P-39 N du chef de la 1^{re} Escadrille dite du "masque africain", en 1944.



Le P-39 N n° 218744 du sgt/c. Lucien Inguimberti, du GC 1/5 Champagne, au début de 1944.

et remplacés; l'officier mécanicien du groupe, le Lt Nicolas, est accusé d'insuffisance professionnelle et subit le même sort. Une décision pas tout à fait justifiée pour cet officier qui a été récompensé pour son efficacité pendant la campagne de Syrie, et qui ne peut être tenu complètement responsable du manque de fiabilité des moteurs Allison qui vont continuer à griller en vol sur les P-39 des autres groupes – à une fréquence moindre il est vrai.

Des volontaires pour le Groupe Normandie

Si l'on ajoute à cette crise de l'encadrement le fait que l'action disparaît après le combat du 4 octobre 1943, et que la prime d'alimenta-

tion française remplace désormais celle donnée par les Américains – qui remplissait bien mieux l'estomac des pilotes soumis à de rudes épreuves physiques – on comprend la grave crise morale que traverse le groupe. Sans surprise, le 12 octobre 1943, quand arrive une circulaire demandant des volontaires pour le Groupe Normandie se battant en Russie, neuf pilotes (sur 24) y répondent. Seules les candidatures de l'adj. Gabriel Mertzisen, du sgt/c. Albert Le Bras et du Lt Jean Sauvage, les pilotes victorieux du 4 octobre, sont acceptées. Ils quitteront leur groupe le 27 et remporteront tous plusieurs victoires en Russie, laissant rêveurs leurs camarades restés au 3/6, qui ne verront plus qu'une seule fois un appareil

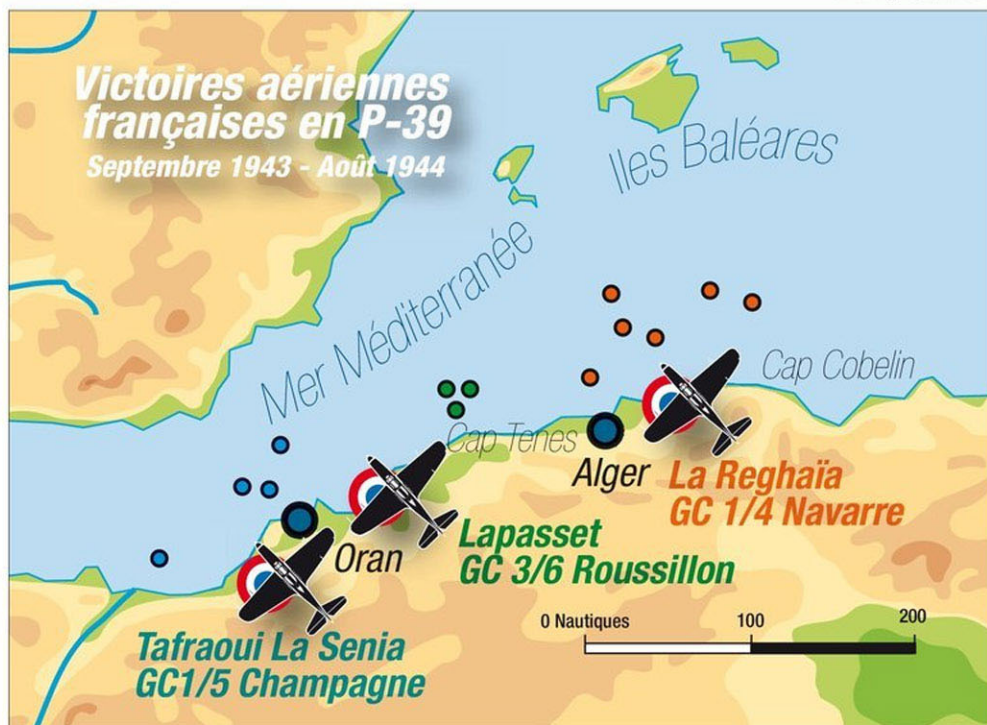
de la Luftwaffe lors de leur période de Coastal Command en Algérie.

Le 10 janvier 1944, 14 Junkers 88 du III/KG 26 décollent de Montpellier, suivis d'autant de Heinkel 111 du I/KG 26, pour attaquer à la tombée de la nuit le convoi KMS 37 N qui vient de franchir le détroit de Gibraltar. L'espionnage allié fait bien son travail et les avions du Coastal Command sont en état d'alerte. Une patrouille de "Beaufighter" abat un des assaillants sur leur route, tandis que deux Heinkel, victimes d'ennuis moteurs, se posent en mer. L'armada allemande arrive sur l'objectif avant le crépuscule, mais se heurte à une patrouille double du GC 3/6 que l'opérateur radar a fait décoller sur alerte, composée du Lt Gatard ainsi que des sergent-chefs Mequet, Farriol et Giovanelli. Leur attaque fait éclater la formation allemande qui, également gênée par la DCA des navires, n'en coulera aucun. Si tous les pilotes français tirent sur les bimoteurs, seul le sgt/c. Marcel Farriol est crédité d'un Heinkel 111 qui ne lui est compté que comme probable. Les archives allemandes révèlent la perte d'un Heinkel supplémentaire, dont l'équipage sera capturé et dira avoir été victime de la DCA des navires.

Après cette mission du 10 janvier, les pilotes du GC 3/6 n'auront plus jamais l'opportunité de rencontrer l'ennemi lors de leurs patrouilles au large de l'Afrique du Nord, et ce malgré le fait de se déplacer le 27 avril 1944 plus à l'est des côtes algériennes, à Djidjelli-Taher. La mécanique, elle, prélève toujours son dû de pilotes : le 1^{er} mai 1944, le Lt Boudarel se tue en mer suite à une vrille provoquée par un problème de moteur. ■

À suivre

Carte du théâtre des opérations.



L'armée de l'Air d'armistice à partir de l'été 1943

Reprise de la lutte

Deuxième partie.

Les "Airacobra" français poursuivent tant bien que mal leurs missions de protection des convois navals. Leur inefficacité pour la chasse à haute altitude devient flagrante...

Par David Méchin

COLL. ALBIN DENIS

Chronologiquement, le troisième groupe à avoir été transformé sur P-39, le Groupe de chasse 1/4, va tirer son épingle du jeu dans sa longue période de Coastal Command en Afrique du Nord. Il part déjà avec un avantage sur les autres unités : ayant été stationné à Dakar de 1940 à 1942, il n'a pas été soumis à l'inspection tatillonne de la commission d'armistice et n'a pas été limité dans ses heures de vol, si bien que ses pilotes présentent un meilleur niveau d'entraînement.

Après avoir fini sa transformation sur P-39 le 1^{er} juillet 1943, le groupe va poursuivre son entraînement et perdre un de ses pilotes

victime de la redoutable vrille à plat, le sgt/c. Darlay, qui se tue le 23 août 1943. Le GC 1/4 est finalement affecté le 7 septembre à La Sebala, un terrain de campagne en Tunisie, qu'il partage avec le GC2/5 sur P-40. C'est là que le GC 1/4 effectue ses premières missions de "Coastal" à une époque où les Alliés débarquent en Italie. Des pluies abondantes provoquent l'évacuation du terrain et le GC 1/4 gagne le 28 septembre 1943 le terrain de Sidi Ahmed, près de Bizerte, avant de migrer au mois de novembre à La Reghaïa, à 35 km à l'est d'Alger. Les pilotes y vivent sous la tente à l'ombre des chênes-lièges, en compagnie d'une unité britannique de "Beaufighter"

(Squadron 153) qui assure la protection nocturne des convois. Un autre groupe de chasse français, le GC2/3 équipé de vieux "Hurricane" Mk II, s'installe également sur ce terrain à compter du 22 novembre.

Première rencontre aérienne

Le GC 1/4 est dirigé depuis le mois de juillet 1943 par le cdt Jean Machet de la Martinière secondé par un as de la campagne de 1940, le cne Louis Delfino (huit victoires). Ce dernier prend l'initiative d'organiser une section de réparation qui permet au groupe d'obtenir un excellent taux de disponibilité de ses



sur P-39

appareils. Cependant, lassé d'effectuer des patrouilles de Coastal sur une mer vide, il demande et obtient sa mutation au groupe *Normandie* le 11 janvier 1944.

Le Groupe 1/4 semble d'ailleurs mal commencer l'année 1944 avec la perte accidentelle d'un de ses pilotes, le Lt de Castries, qui s'écrase le 22 janvier 1944. Six jours plus tard, le P-39 du Lt Henri Leroux entre en collision en vol avec un "Hurricane" du GC 2/3 piloté par le Lt Leblanc, tuant les deux pilotes.

Puis, le 1^{er} février 1944, a lieu la première rencontre aérienne quand l'opérateur radar ordonne le décollage de la patrouille d'alerte vers un convoi sur le point d'être atta-

qué par des bimoteurs allemands. Le Lt Antoine Allard (P-39 N n° 4218728) décolle le soir par un temps très couvert et perd son équipier en traversant un nuage. Seul, il découvre une vingtaine de bombardiers ennemis protégés par deux Junkers 88 aménagés en chasseurs d'escorte. C'est l'un d'eux qu'il attaque et touche en quatre passes de tir mais qu'il doit laisser partir, moteur fumant, à travers un nuage. La formation allemande s'est pour sa part dispersée et le convoi n'a pas été attaqué. Allard doit rentrer de nuit à son terrain, dans le mauvais temps, et y parvient sans encombre.

Bien que la victoire ne soit pas homologuée, le moral revient au

**Le P-39 N
n° 218-782
du GC 1/4
patrouillant le
long des côtes
d'Afrique du
Nord en 1944.
L'appareil porte
le fanion de la
1^{re} Escadrille,
la SPA 95.**

groupe, d'autant plus que d'autres rencontres, plus fructueuses encore, vont survenir. Dès le lendemain 2 février, l'opérateur fait décoller à l'aube une patrouille vers un intrus qui est intercepté à 20 miles [32 km] au nord de Sidi Ferruch et s'avère être un Ju 88 de reconnaissance. Il est aussitôt attaqué et abattu par les P-39 du Lt Jean-Marie Auber (n° 4218756, qui réalise son premier combat) et du sgt/c Jean Hurtin (n° 4218750). Les deux pilotes sont cités et l'historique de l'unité note que *"le groupe est en effervescence, cette victoire remonte le moral et donne du cœur à tout le monde"*. Un symbole de victoire orne fièrement l'appareil d'Auber... Mais ce n'est pas fini : le lendemain ►



Le P-39 N n° 218774, avion personnel du Cne Philippe Maurin, commandant en second du GC 1/4 Navarre en 1944. Il remporte une victoire à son bord, le 11 avril 1944.

3 février, un scénario semblable se répète, l'opérateur faisant décoller à 8h00 une patrouille vers un intrus. Le chef de patrouille, l'adj. René Weber (P-39 N n° 4218782), perd l'usage de sa radio en route, mais son équipier, le sgt Michel Seeten (P-39 N n° 4218750), prend le relais. Il mène les deux "Airacobra" vers un Ju 88 rencontré à 60 miles [96,5 km] du cap Corbelin et ils l'attaquent aussitôt en réalisant chacun une passe de tir. Endommagé, le Junkers est achevé par une seconde passe de Seeten dont c'est le premier combat. L'avion allemand s'abîme en mer et est homologué aux deux pilotes. Non seulement ces deux victoires sont mentionnées dans la presse algérienne, mais, le 4 février, le chef du Coastal Command, l'air vice-Marshal Lloyd, et le col. Murtin, inspecteur général de la chasse, viennent en personne au groupe féliciter les pilotes victorieux. Le sgt/c. Jean Hurtin, vétéran de la campagne de 1940, remporte là sa cinquième victoire homologuée.

Une vague d'accidents frappe le GC 1/4

Il ne va pas hélas survivre longtemps à cette victoire, emporté par la vague d'accidents qui va frapper le GC 1/4. Le premier pilote à disparaître est le lt Dujardin, qui, le 21 février 1944, subit une panne moteur lors d'une mission d'interception alors qu'il est à 10 miles [16 km] au nord d'Alger. Son équipier le voit

« J'ai entendu leurs dialogues angoissés. Puis plus rien. Ils ont dû se mettre en vrille... »

se poser sur la mer ; l'appareil coule immédiatement sans que le pilote n'ait eu le temps de sortir. Puis, le 23 février 1944, c'est une patrouille triple de six appareils qui se retrouve prise au crépuscule dans le mauvais temps, comme en témoigne le lt Philippe Maurin : "Nous avons eu pas mal de déboires au groupe,

car ces protections se faisaient à la limite du rayon d'action des P-39. Et avec des retours de nuit. Les vols de nuit ne nous gênaient pas en soi, mais la météo était mauvaise sur le chemin du retour. Le 23 février 1944, j'étais dans un dispositif, avec pour équipier le sgt Lebrun. Nous étions six, commandés par le cdt de la Martinière [avec pour équipier l'adjudant Finochetti. N.D.A.], la patrouille de droite étant composée des sergent-chefs Hurtin et Yourgaince. Malencontreusement, l'"obs" anglais nous a laissés trop longtemps à une distance importante des côtes, et le "Beaufighter" qui faisait le relais radio ne nous a pas prévenus que le mauvais temps s'était installé. On

Le cne Philippe Maurin, posant devant l'hélice de son P-39 en tenant à la main ce qui semble être un obus de 37 mm. Commandant en second du GC 1/4 après le départ du cne Delfino, il remporte une victoire sur "Airacobra" le 11 mai 1944, puis prendra la tête du groupe à sa transformation sur P-47.



COLL. ALBIN DENIS



DAVID MECHIN

Corvée de patates pour ces mécaniciens du GC 1/4 sur le terrain de La Reghaïa en 1944. À l'arrière-plan, le P-39 N n° 218-716, un appareil de la 2^e Escadrille portant la lettre H jaune en code tactique. C'est à bord de cet avion que le sgt/c. Paris contribue à abattre un Ju 88 le 8 mars 1944.



ECPAD

était à la limite de vue les uns des autres. Quand j'ai compris que le mauvais temps arrivait, j'ai donné l'ordre de faire demi-tour. Nous l'avons fait mais la nuit était déjà arrivée. Dans le virage, nous nous sommes perdus de vue de patrouille à patrouille. Nous avions interdiction d'allumer les feux, mais j'en ai donné l'ordre en espérant qu'on puisse se revoir les uns les autres. J'ai assisté à un drame que j'ai conservé longtemps dans les oreilles. La patrouille Hurtin/Yourgaince ne m'a pas vu. Je leur ai dit de monter à 2000 pieds [610 m]. J'ai entendu leurs dialogues angoissés. Puis plus rien : ils ont dû se mettre en vrille dans l'orage et percuter la mer. Finalement, je suis

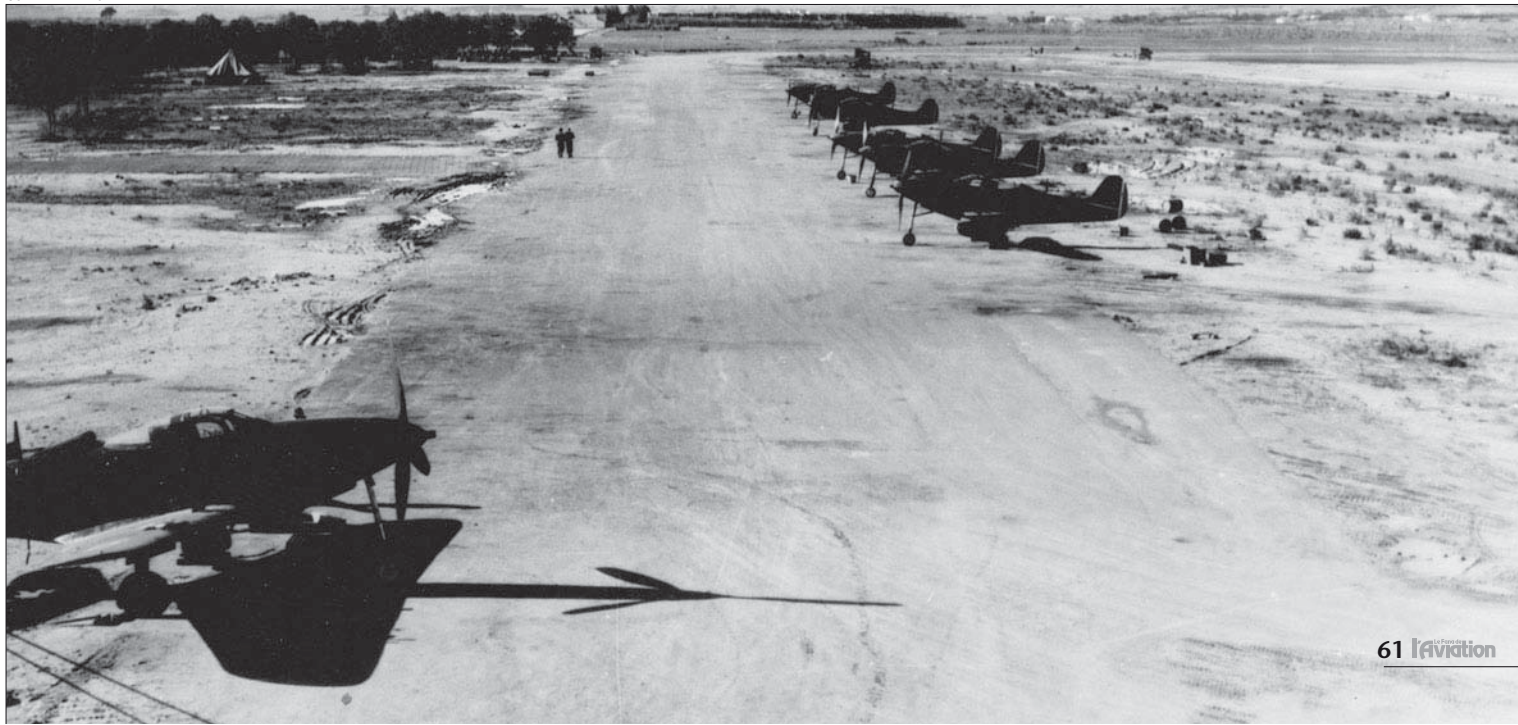
COLL. ALBIN DENIS

Le terrain de La Reghaïa, avec les P-39 N de la patrouille d'alerte du GC 1/4 prête à décoller.

arrivé avec mon équipier, puis j'ai attendu, appelant de la Martinière. Son équipier est venu après. C'était un adjudant, il s'est précipité au mess des sous-officiers et s'est collé une bonne rasade. Le lendemain il m'a demandé à être muté en école. De la Martinière est rentré avec un gallon d'essence dans son avion. Ce fut une nuit affreuse et je me suis toujours demandé ce que je pouvais faire de plus, si j'aurais dû désobéir aux ordres plus tôt en allumant les feux."

Le moral des pilotes se maintient malgré tout avec de nouvelles victoires. Le 4 mars 1944, une alerte est lancée à 16h30 par l'opérateur radar. Deux P-39 pilotés par le Lt Guy Husson (n° 4218729) et le s/Lt Michel

Faugère (n° 4218728) décollent, pour être rappelés en vol par l'opérateur qui ne voit plus d'intrus sur son écran. Mais, à ce moment même, Husson distingue un avion de couleur maron-vert au ras des flots, qu'il prend pour un "Beaufighter". Allant le voir de plus près, il est accueilli par un tir de mitrailleuse qui ne lui laisse aucun doute sur sa nationalité. Alors que le s/Lt Faugère a des difficultés avec son moteur, le Lt Husson agissant "comme à l'exercice (...), fait cinq passes 3/4 arrière, se laissant aller d'un côté sur l'autre du Ju 88 et, à la dernière passe, voit le boche chercher à amerrir. Mais en touchant l'eau, l'avion se brise, explose et coule immédiatement". Vétéran ►



de la campagne de France, c'est la quatrième victoire homologuée du Lt Husson, qui malheureusement va se tuer trois jours plus tard, le 7 mars, dans un accident sur le Caudron "Simoun" de liaison du groupe lors duquel un autre pilote, l'adj. Marcel Trichet, perd aussi la vie.

Les alertes se succèdent

Les alertes faisant décoller "Hurricane", "Beaufighter" et P-39 se succèdent et démontrent que les Allemands restent actifs dans leurs attaques contre les convois. Une grosse bagarre va avoir lieu le 8 mars 1944 et permettre au GC 1/4 de remporter sa quatrième victoire en Coastal Command. Ce jour voit le passage au large des côtes du convoi *Hannah* composé d'une cinquantaine de bateaux. Toutes les escadrilles stationnant à La Reghaïa sont fortement sollicitées et plusieurs *sweeps* [missions de chasse libre] sont ordonnés dans la journée. L'un d'eux, à 18 heures, emmène une patrouille double de P-39 sur le secteur, composée du cdt Joseph Machot de la Martinière et du Lt Christian Linteau, ainsi que du Lt Pierre Minot et du sgt/c. André Paris. Une fois sur zone ils sont redirigés sur un autre cap par l'opérateur radar. Les P-39 font alors un large virage, au cours duquel le sgt/c. Paris remarque un sillage sur l'eau qui s'avère être un avion volant "en rase flotte". Paris, suivi de son chef de patrouille, fonce reconnaître l'intrus et identifie un Ju 88 que les deux hommes attaquent aussitôt, effectuant chacun trois passes de tir à l'arrière. La patrouille du cdt de la Martinière accourt pour prêter main-forte et tous les P-39 se relaient pour tirer, effectuant plusieurs passes. Le mitrailleur du Junkers se défend bien et touche, sans gravité, l'avion du Lt Minot. En revanche, il touche au moteur l'appareil du chef du GC 1/4 qui est contraint de sauter à très basse altitude, son parachute s'ouvrant au ras de l'eau. Le sgt/c Paris voit le commandant émerger des flots et se réfugier dans son dinghy. Il abandonne alors le combat et tourne autour du naufragé pour signaler sa position, attendant d'être à court de carburant pour rentrer à sa base. Pendant ce temps, le Junkers est achevé par les tirs de Linteau et Minot après quatre ou cinq nouvelles passes de tir et s'abîme en mer où il coule immédiatement. Les archives du III/KG 26 reconnaissent la perte d'un équipage de quatre aviateurs.



Entretien du P-39 N° 218-769 de la 1^{re} Escadrille du GC 1/4. L'avion finit sa carrière accidenté le 21 janvier 1944, posé sur le ventre dans la nature par

Il s'agissait de l'avion de reconnaissance de la formation allemande venue attaquer le convoi, qui manque sa cible et se fait intercepter de nuit par les "Beaufighter" de la chasse de nuit, lesquels descendront quatre bombardiers au prix d'un des leurs. Au GC 1/4, on fête cette victoire aérienne sans trop s'inquiéter pour le commandant, dont la position est signalée et qui va rapidement être pris en main par le secours en mer. Malheureusement, le contrôle radar est débordé par de nombreux échos et ne peut diriger les Lockheed "Ventura" du Sea Rescue Service.

Ceux-ci ne partent que le lendemain, accompagnés de patrouilles de "Hurricane" et "Beaufighter", sans les P-39 qui sont envoyés en protection d'un nouveau convoi. Quand celui-ci arrive au port en fin d'après-midi, les pilotes français apprennent que leur commandant n'a pas pu être repéré. Le cne Philippe Maurin ordonne alors de faire décoller tous les pilotes qui organisent un "râteau" de recherche. Ceux restés à la base apprennent qu'un dinghy a été repéré... L'espoir renaît, mais s'effondre quand revient de son vol le cne Maurin, qui atteste avec certi-



DR



**Le P-39 N n° 218716 du GC 1/4 Navarre, début 1944.
Le sgt Paris, qui n'est pas son pilote attitré, remporte
une victoire à son bord le 8 mars 1944.**

tude que celui-ci était vide. La nouvelle fait l'effet d'une douche froide à nombre de pilotes qui ont assisté durant l'après-midi aux obsèques du Lt Husson et de l'adj Trichet, décédés dans l'accident de l'avant-veille. L'aube du 10 mars se lève sur un ciel nuageux. Le Sea Rescue cesse ses recherches mais le cne Maurin, qui prend de fait l'intérim du groupe, refuse d'abandonner et fait décoller cinq P-39 pour poursuivre les recherches. Il est accompagné dans cette tâche par le cdt Montraisse, chef de la 3^e Escadre de chasse, qui tient personnellement à participer

ECPAD

aux patrouilles. Bien lui en prend : à 10 heures 30, il repère avec le Lt Minot un nouveau dinghy, occupé par un passager. Sitôt la nouvelle connue, le cne Maurin décolle relever les P-39 déjà sur place et fait un passage à basse altitude : le naufragé agite les bras... C'est le cdt de la Martinière, qui va être sauvé par une vedette rapide et amené à l'hôpital où il passe la nuit. Il s'en évade le matin, refusant de voir le médecin, et regagne son groupe où un grand festin est organisé par tout le personnel en son honneur – selon le témoignage de Philippe Maurin, pour le

plus grand bien de tout le monde : cet événement a quelque peu déridé le caractère du commandant qu'il décrit comme un officier plutôt rigide et assez solitaire...

Un intrus qui s'avère être un "Marauder"...

Mais Maurin lui-même n'est pas à la fête : ce même 10 mars, il est dirigé par l'opérateur radar avec son équipier le sgt/c. Lebrun sur un intrus qui s'avère être un bimoteur qui pique en voyant les P-39. Ceux-ci plongent à l'attaque et commencent à tirer, heureusement de trop loin sans utiliser leur canon. Car il s'agit d'un "Marauder" aux cocardes britanniques, égaré en revenant d'un raid sur la France. Escorté par les P-39 revenus de leur méprise, l'avion se pose endommagé à Blida avec son mitrailleur arrière légèrement blessé. Chef de la première escadrille du groupe et vétéran de la campagne de France où il a remporté une victoire sûre et une probable au GC I/1 sur Bloch 152, Maurin enrage de ne pouvoir augmenter son palmarès en ne parvenant pas à rencontrer le moindre appareil ennemi, malgré sa participation à de nombreuses patrouilles. Les rencontres aériennes se font désormais rares, le journal de marche du groupe notant : *"Malheureusement, la nouvelle tactique allemande n'est pas favorable au groupe, puisque ces messieurs ont décidé d'attaquer les convois la nuit, le crépuscule étant*



Visite au GC 1/4 au mois de mai 1944 du secrétaire d'État à l'Air du gouvernement provisoire de la République française, M. Fernand Grenier, au centre sur la photo. À gauche, le général Bouscat, chef d'état-major de l'armée de l'Air. À droite, l'officier de liaison américain attaché au groupe.

désormais trop dangereux pour eux : on voit que le 1/4 est là !”

Très marqué par la disparition d'Hurtin et Yourgaince le 21 février dernier, Maurin continue d'être le témoin de la disparition de ses pilotes suite à des ennuis mécaniques. Le 28 mars 1944, un jeune pilote, le sgt Michel Galliot, se tue en s'écrasant lors d'un exercice de tir au sol. Le 11 avril, ce sera le tour du sgt/c. Henri Heinis de disparaître en mer en poursuivant un avion non identifié au ras des flots. Écœuré, Maurin part à Alger et demande à l'état-major d'être parachuté en France pour y effectuer une mission au profit de la Résistance. Un responsable lui rappelle la chance qu'il a d'être dans un groupe de chasse au combat et le fait revenir sur sa décision. Il accepte de revenir à son groupe, mais se fait la promesse que *“si dans un mois je n'ai pas abattu d'Allemand, je pars au Normandie”*. Le journal de marche du groupe note qu'il vole beaucoup et conduit même une expérimentation sur le P-39, dont un exemplaire est testé débarrassé de son poste radio à l'arrière du pilote, et lesté de 20 kg dans le nez. Il se révèle ainsi bien plus maniable et moins prompt aux vrilles... Les pilotes français découvrent ainsi un secret percé un an plus tôt par les pilotes russes !

Dernière victoire de Costal Command

Ils n'ont cependant que peu l'occasion d'exploiter leur trouvaille au combat. Même si les Allemands se montrent assez actifs dans l'attaque des convois, les avions alliés qui ont l'occasion de les affronter sont surtout les “Beaufighter” du Squadron 153 de chasse nocturne, ainsi que la section de “Spitfire” du

PHOTO INGUIMBERTI VIA PENZINI

« J'attaque alors (...). Leur avion en flammes percute la mer et disparaît »

Groupe de chasse 1/7 détachée à La Reghaïa pour les interceptions à haute altitude dont sont incapables les P-39. Celle-ci parvient le 20 avril 1944 à toucher un Messerschmitt 410 qui sera considéré comme abattu. Toutefois, le 11 mai 1944, les “Aircobra” du 1/4 vont remporter leur cinquième succès, pour la plus grande satisfaction personnelle du cne Philippe Maurin qui tient enfin “sa” victoire. Le groupe est ce jour en escorte du convoi *Eastbound Element*, qui mobilise tous ses ap-

pareils durant la journée. En plus de ces missions de couverture, l'opérateur radar fait décoller à cinq reprises des patrouilles d'alerte pour intercepter un écho suspect, dont on craint qu'il s'agisse un bimoteur allemand de reconnaissance. Une

telle patrouille décolle en urgence à 20 h 15 en direction du nord de Dellys. Le cne Maurin et son équipier le lt Linteau, qui sont en couverture du convoi, entendent l'alerte radio et décident de brûler la politesse à la patrouille d'alerte... Ils se rendent sur les lieux avant eux et y découvrent vers 20 h 30 un bimoteur volant au ras des flots. Maurin se débarrasse de son réservoir largable et approche à 300 m pour identifier l'intrus qui lui tire dessus. C'est un Ju 88, qu'il attaque alors de toutes ses armes, mettant son moteur gauche en feu. Le lt Linteau prend le relais et achève le Junkers qui amerrit et

P-39 N du GC 1/5 Champagne en patrouille au large de l'Afrique du Nord en 1944.

L'insigne du Groupe de chasse 1/4 Navarre. En haut le martinet de la Spa 95 et en bas le gypaète de la Spa 153.

P-39 N n° 218-744 du sgt/c. Lucien Inguimberti, pilote au GC 1/5, l'un des nombreux P-39 que ce pilote a eu en mains : le privilège d'avoir un avion attitré n'est réservé qu'à l'état-major du groupe ou aux chefs d'escadrilles.

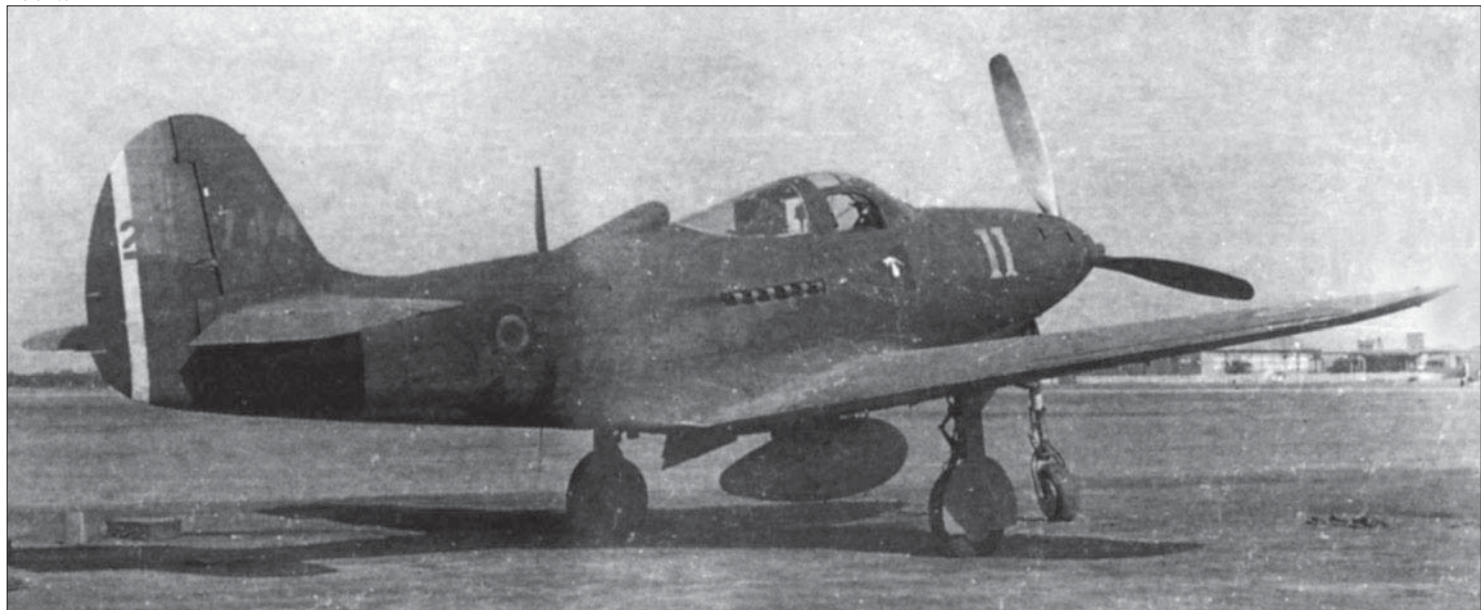


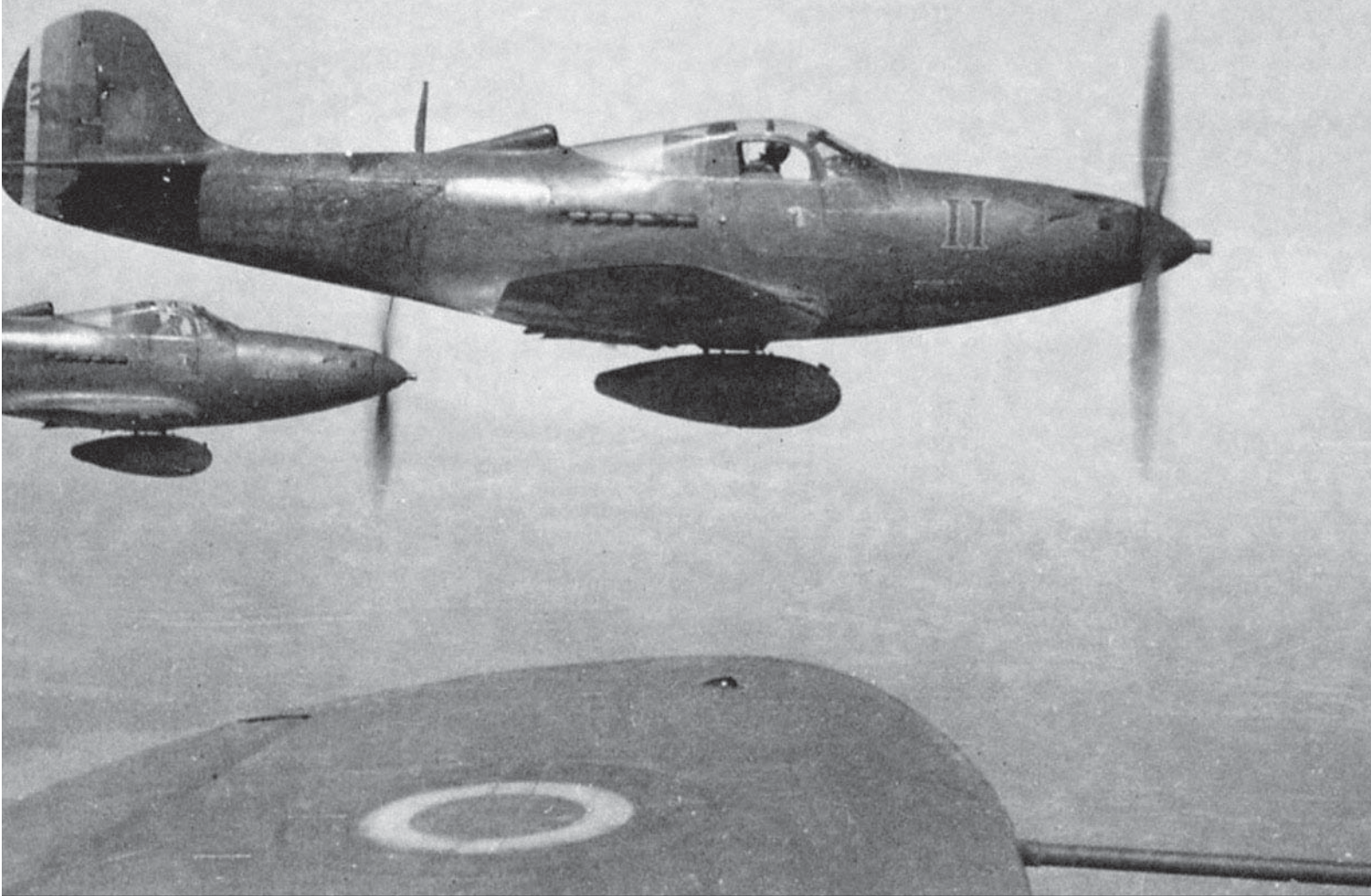
DR



PHOTO INGUIMBERTI VIA PENZINI

coule, laissant une tache d'huile enflammée. Les deux P-39 de la patrouille d'alerte ne peuvent que venir constater l'incendie *“et confirmer la victoire qui leur avait été chipée”* ! Le convoi est attaqué la nuit mais efficacement protégé par les “Beaufighter” qui s'adjugent deux victoires – les archives du III/KG 26 nous apprennent la perte de pas moins de 27 membres d'équipages pour cette journée. Le journal de marche du GC 1/4 note : *“Bonne mission, nous sommes heureux pour tout le groupe, et pour le capitaine Maurin (depuis le temps qu'il crevait d'envie de voir un Ju dans son collimateur !). Il a réussi à le trouver à force de voracer [sic] les*





missions; sans répit, en quête d'un petit vol et surtout des missions du soir. Vraiment il a cherché le succès et il l'a eu, ce n'est que justice."

Un nouvel accident endeuille le groupe le 20 mai quand le Lt Michaud se tue en essayant un appareil qui prend feu en vol.

Le 30 mai a lieu la dernière victoire du groupe en mission de Coastal Command. Pas moins de trois convois (*Eastphone*, *Stinker* et *Ghost*, ce dernier comprenant plus de 100 navires) croisent au large des côtes et pas moins de 42 vols de P-39 ont eu lieu pour les protéger, de l'aube au crépuscule. À 15h40, l'opérateur radar fait décoller une

Le P-39 Q du sgt/c. Lucien Inguimberti, en août ou septembre 1944, qui remporte le seul succès du P-39 Q de l'armée de l'Air en endommageant un Ju 88 le 11 août 1944 sur les côtes espagnoles.

patrouille d'alerte dont le chef de patrouille, le Lt Jacques Fabry, témoigne : "Je décolle de La Reghaïa en qualité de chef de patrouille (P-39 N n° 4218781) accompagné du Lt Jean Bertin (P-39 N n° 4218785). Guidés par le contrôle, nous interceptons un Ju 88 de reconnaissance au ras des vagues, à 30 km au nord d'Alger. Je me réserve l'attaque plein arrière et demande à mon équipier d'attaquer en oblique en venant de la droite. Je largue mon "belly tank" et le moteur s'arrête. J'avais oublié de changer de réservoir. Je cabre en dégageant vers la gauche. Je passe sur "réservoir", le moteur reprend aussitôt. J'attaque alors plein arrière et tire quelques

obus de 37 mm et quelques rafales courtes de mitrailleuses jusqu'à ce que l'armement arrière du Ju 88 ne tire plus. Je me rapproche alors beaucoup plus près et tire une longue rafale de mitrailleuses sur le moteur gauche qui s'enflamme aussitôt. Je dégage alors sur la gauche et dit au Lt Bertin de l'achever si nécessaire. Mais presque au même moment, deux membres de l'équipage se parachutent à 10 m au-dessus des vagues et je les vois passer à 2 ou 3 m de mon aile gauche. Leur avion en flammes percute la mer et disparaît. Au retour, tonneau traditionnel et atterrissage. Je rends compte de la mission à l'officier de renseignement et un mécanicien vient nous dire que mon avion avait l'hélice percée d'une balle de mitrailleuse allemande."

Une attaque du convoi *Eastphone* a bien lieu à minuit à la bombe et à la torpille. Un navire est coulé – le dernier que parviendront à couler les Allemands lors de la guerre des convois en Méditerranée.

Car désormais, le temps du groupe en Algérie est compté. Le 2 juin, le gén. Bouscat, chef de l'aviation française, vient en personne remettre la Croix de guerre aux pilotes victorieux. Les jours qui suivent amènent les nouvelles de l'entrée des troupes alliées dans Rome et du débarquement en ►



PHOTO INGUIMBERTI VIA PENZINI

Normandie. L'«Airacobra» fait ses dernières victimes le 18 juin quand le sgt René Coste, un jeune pilote, se tue lors d'un exercice de tir au sol en percutant un monticule, puis le 18 juillet lorsque le s/Lt Coulombelle se tue en rase-mottes lors d'un vol d'entraînement. Quelques jours plus tôt, le 12 juillet 1944, le groupe a touché son premier P-47. Il a défilé avec ses P-39 sur Alger le 14 juillet, pour s'en débarrasser définitivement une semaine plus tard et s'envoler pour la Corse à la fin du mois. En un an, le GC 1/4 Navarre aura remporté six victoires aériennes mais perdu 12 pilotes dans des accidents, réalisant 2559 sorties représentant 4090 heures de vol.

Le GC 1/5 pris en main par Marin La Meslée

Pendant que le GC 1/4 remportait ses succès de son terrain à l'est d'Alger, le GC 1/5 a connu son lot d'action à l'extrémité ouest de l'Afrique du Nord française sur son terrain près d'Oran. Le groupe débute l'année 1944 avec pour nouveau chef le cne Edmond Marin La Meslée, l'as des as de la campagne de 1940. Une de ses premières tâches est de maintenir la cohésion de son groupe qui comporte nombre d'as de la campagne de 1940 et qu'un rapport américain n'hésite pas à décrire comme l'élite de la chasse française. Or, alors que s'écoulent les jours faits de patrouilles sur une mer vide d'ennemis, nombre de pilotes lorgnent vers les plaines enneigées de Russie où se bat le groupe Normandie dont la presse d'Alger narre les exploits. Comme en témoigne le sgt/c. Dominique Penzini (neuf victoires en 1940) dans ses mémoires, il fait plusieurs Normandes de mutation au groupe Normandie qui sont toutes bloquées

par le cne Marin La Meslée, qui ne veut pas laisser partir ses vétérans.

Le groupe déplore un premier disparu en mer le 21 janvier 1944 : les sergent-chefs Roy et Poste se percutent accidentellement lors d'une patrouille en mer et doivent se parachuter. Poste est repêché par le service de secours en mer, mais pas son camarade dont le dinghy est retrouvé vide. Deux escarmouches avec la Luftwaffe suivent et illustrent les limites des P-39, ainsi que les rapporte le journal de marche de l'unité. Le 23 février 1944, une vrille et l'enrayement du canon font manquer une victoire : «La patrouille sgt/c. Boyer/lt Charles, ayant décollé sur alerte, intercepte un Ju 88. L'ennemi suivait une route pareille à la côte à une altitude de 1200 m, juste au ras du plafond. La patrouille, surprise, lui fait un passe plein travers. Puis le sgt/c. Boyer réussit à se mettre dans sa queue, tandis que le boche fonçait résolument dans les nuages. Première rafale : le pilote observe l'impact d'un de ses obus dans le fuselage. À ce moment-là, une embarquée du Ju 88 oblige le sgt/c. Boyer, pour éviter l'accrochage, à une manœuvre brutale qui se termine par une vrille dans le nuage. Rétablissant au ras de l'eau, il ne pourra plus reprendre le contact. Pendant ce temps, le lt Charles, sautant de nuage en nuage, continue sa poursuite. Canon et mitrailleuses lourdes enrayés, il persiste résolument dans ses attaques avec ses seules mitrailleuses légères. Mais le boche, blindé, s'en soucie fort peu. À bout de munitions, le lt Charles, après avoir longuement pensé à l'aborder, décide finalement de rentrer au terrain. Un renseignement radio prévient le groupe quelques jours plus tard que le Ju 88 s'est posé sur le ventre à St-Martin-de-Bran, criblé de balles, un blessé à bord.

« À 9000 m, les «Cobra» font beaucoup de bruit, mais c'est bien tout. »

L'avion est aussitôt compté endommagé à la patrouille.

Le 2 mars 1944, ce sont les performances limitées du P-39 à haute altitude qui sont en cause : «Nouvelle désillusion. À 16 heures un Ju 88 est venu faire une reconnaissance sur Oran et Arzew. Profitant du ciel clair, il a exécuté sa mission à 9000 m. Bien qu'aperçu par les patrouilles il n'a pu être rejoint. Une fois de plus, l'inefficacité du P-39 pour la chasse à haute altitude paraît flagrante. Une nouvelle intervention auprès du commandement allié pour obtenir un autre matériel restera une nouvelle fois sans réponse.»

Le même scénario se répétera le 22 mars : «Un nouvel avion ennemi est aperçu dans le ciel d'Oran. Comme toujours lorsqu'il fait beau, il vole à 9000 m au moins. À cette altitude-là, les «Cobra» font beaucoup de bruit, mais c'est bien tout : le Ju 88 rentre paisiblement en France.»

Le GC 3/6 Roussillon est le premier des groupes d'«Airacobra» à venir s'installer en France métropolitaine le 2 septembre 1944. Un événement longtemps attendu, si l'on en croit le journal de marche du groupe...

Les trois P-39 font un massacre

Cependant, entre ces deux Junkers manqués, un autre est bel et bien abattu le 18 mars 1944 par une patrouille de «moustachus» du groupe, composée des lieutenants Marcel Rouquette et Antonin Rabusson à laquelle s'est joint le cne Georges Lacombe. Partis à l'aube par un ciel couvert pour une mission de escorte d'un convoi naval qui longe le cap Noé, ils découvrent un Ju 88 de reconnaissance sortant des nuages qui n'a pas été repéré par le contrôle radio. Le plafond nuageux est bas et le bimoteur ennemi est à 300 m d'altitude. À 70 miles (112,5 km) à l'ouest des îles Habibas, les trois P-39 font un massacre : «Le lt Rouquette fait sa première passe plein travers, sans avoir pris le temps de larguer son «belly-tank»; il ne faut pas que l'avion s'échappe dans les nuages. Le moteur gauche est en feu, les deux équipiers se lancent ensuite à la curée. C'est une véritable orgie de passes... sept en tout. Il n'en fallait pas tant. Le Ju 88 se pose sur la mer et coule doucement. Un dinghy surnage, mais aucun survivant n'est observé.»

À suivre

