

1937
1943

LES GLADIATOR BALTES

Sacrifiés dans l'arène

Traduction et adaptation : Loïc Becker

par Andrew Thomas

Au printemps 1937, une délégation de la petite république balte de Lettonie se rend au Royaume-Uni afin d'évaluer des appareils pour son aviation, l'*Armijas Aviacija*. Cette dernière, créée en 1919, accuse le coup des années et ne dispose pas d'avions suffisamment modernes pour contrer les nouvelles menaces. Les Lettons sont très intéressés par un chasseur biplan britannique qui va rencontrer de nombreux succès à l'export : le Gloster Gladiator...

FRAPPÉS DE LA SVASTIKA

Très vite se pose néanmoins un problème capital : comment réunir les fonds pour acquérir ce chasseur, dont la fiabilité n'est plus à démontrer ? Une idée rocambolesque fait alors son chemin : une souscription nationale est créée... et le gouvernement letton décide de vendre les onze derniers Bristol Bulldog de

l'Armijas Aviacija aux nationalistes espagnols via un intermédiaire tchèque. Ce n'est qu'au mois de mai 1937 que la délégation lettonne menée par les capitaines Balodis et Graudins commande à Gloster treize exemplaires de Gladiator *Mk. I* et dix sept moteurs Mercury de rechange. Cet achat est le premier d'une longue série pour ce nouveau chasseur, alors armé de quatre mitrailleuses Vickers *Mk. V*

de calibre 7,7 mm ; la livraison est échelonnée entre août et novembre, période durant laquelle les appareils sont amenés à Riga par voie maritime. Ils y débarquent en portant déjà l'insigne des forces aériennes lettonnes, une svastika rouge, et les numéros de série vont du 114 au 126 puis du 163 au 175. Après leur assemblage et une batterie d'essais, deux escadrons sont basés aux alentours de Riga

pour participer à la défense de la cité. Le premier lot de Gladiator (n° 114 à 126) est versé à l'*Eskadrille* 123, elle-même stationnée à l'aérodrome de Spilve près de la capitale en avril 1938 et commandée par le capitaine Nikolajs Balodis. Comme la plupart de l'argent nécessaire à l'achat des appareils a été obtenu *via* la souscription nationale, une cérémonie de remise officielle des appareils à l'*Armijas Aviacija* est organisée dans le cadre du festival d'aviation de Spilve le 21 août 1938. Le second escadron de Gladiator lettons, l'*Eskadrille* 124, est lui aussi formé à Riga en octobre 1938 sous le commandant du capitaine Janis Balodis. Cette unité reçoit les Gladiator 163 à 168 dans un premier temps, puis les sept derniers (169 à 175) arrivant quelques semaines plus tard.

Cependant, l'état des aérodromes lettons est catastrophique, menant à de nombreux incidents. Ainsi, le Gladiator n° 171 piloté par le caporal Zanis Tamsons s'écrase près de Blidene à la fin de l'année 1938 et le n° 167 de l'*Eskadrille* 124 du lieutenant Janis Karklin est gravement endommagé à l'atterrissage à Riga le 21 janvier 1939. Deux autres appareils, les 121 et 175, sont retirés du service actif dans les mois qui suivent, tandis qu'un troisième est obligé d'atterrir en Union Soviétique suite à une panne de moteur, son pilote le lieutenant Kristaps Springis étant interné aussitôt pour quelques temps. Si le pilote a été relâché par les Soviétiques, ces derniers se sont bien gardés de rendre le Gladiator, qu'ils vont précieusement conserver et intégrer à leur flotte aérienne.

Peu après la décision lettonne d'acquérir des Gladiator, la république de Lituanie voisine décide elle aussi de passer commande pour 14 appareils (et un coût de 100 000 livres sterling) auprès de la firme. Immatriculés de G-704 à G-717, ces Gladiator sont une occasion pour la Lituanie de renforcer les capacités offensives de son *Karo Aviacija*. Livrés eux aussi par voie maritime entre octobre et novembre 1937, les appareils sont assemblés sous la supervision de techniciens de chez Gloster à l'usine d'aviation militaire de Kaunas, et l'entraînement commence dès leur sortie d'assemblage. Les Gladiator sont très vite appréciés par leurs pilotes de l'*Eskadra* 5 de Shiulia, partie intégrante du second groupe de chasse ; ces pilotes d'élite ayant peint leurs montures en blanc, l'unité est très vite surnommée « les Aigles Blancs ». Pour les opérations en conditions hivernales, des skis sont ajoutés sous les Gladiator, et il est à noter que les avions lituaniens n'ont connu qu'un accident grave quand les câbles de contrôle du G-704 ont gelé, empêchant son atterrissage correct.



▲ Le lieutenant Augusts Graudins pose fièrement devant son Gladiator codé 123, de l'*Eskadrille* 123. L'emplacement pour la trousse de secours est bien visible derrière son épaule gauche. Nous sommes alors en 1938 et les Gladiator sont comme neufs. (A. Graudins)

◀◀ Page de gauche : Magnifique prise de vue d'un Gladiator ayant déjà revêtu les marquages lettons alors qu'il n'est qu'en phase d'essais à l'usine Gloster. (Gloster)

▼ Le 167 de l'*Eskadrille* 124 est accidenté lors d'un atterrissage à Riga le 21 janvier 1939. Le pilote est le lieutenant Janis Karklins. (Arnolds Mencis)



Gloster Gladiator Mk. I

Eskadrille 123
Spilve, Lettonie, mai 1938



APRÈS L'ANNEXION SOVIÉTIQUE

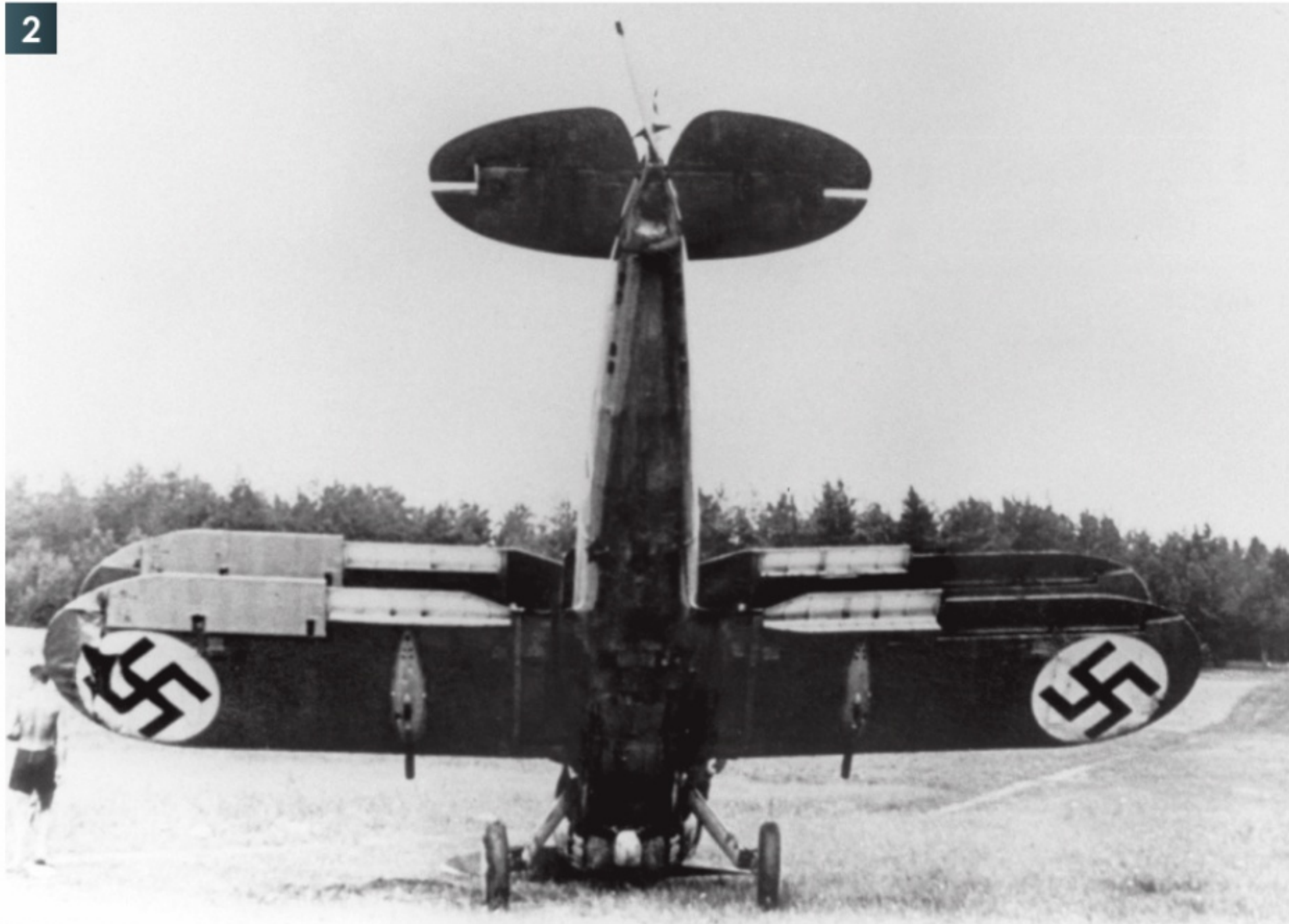
Le voisin soviétique n'a jamais caché sa volonté d'annexer les petites républiques baltes et en juin 1940, de nombreux incidents ont lieu à la frontière lettonne. Le 15 juin, les troupes soviétiques entrent en Lituanie et annexent *de facto* le pays ; deux jours plus tard, c'est au tour de la Lettonie et de l'Estonie de tomber dans l'escarcelle de Moscou. Ayant prévu cette attaque, les Lettons ont dispersé leur aviation dans tous les aérodromes du pays, les Gladiator étant dirigés vers Jumravmuiza et Koknese. Cependant, les Soviétiques parviennent à prendre le contrôle très rapidement des trois républiques et intègrent les appareils capturés dans les VVS. Ainsi, une douzaine de Gladiator lituaniens et une vingtaine de leurs homologues lettons sont repeints avec l'étoile rouge, l'URSS devenant ainsi un des pays utilisateurs de cet appareil. En fait, ces Gladiator sous contrôle soviétique conservent leur camouflage national, la svastika lettonne étant remplacée par l'étoile rouge, tout comme l'emblème national lituanien.

Parmi les Gladiator lituaniens capturés, quelques uns sont envoyés à l'*Eskadra Tautine* – ainsi sont renommées les forces aériennes nationales – sous le commandement du major Kowas. Basé à Skzoly, l'*Eskadra* a pour mission de soutenir le 29^e corps de fusiliers territorial (en fait les restes de l'armée lituanienne agglomérés à l'Armée rouge) en cas d'offensive étrangère. Du côté des Gladiator lettons, au moins cinq d'entre eux ont été versés dans les VVS, et trois peuvent voler lors d'une démonstration au-dessus de Riga et Spilve en août 1940. Tout comme sa voisine lituanienne, la force aérienne lettonne est placée en soutien du 24^e corps de fusiliers territorial mais la plupart de ses appareils sont utilisés à des fins d'entraînement par l'Armée rouge.

1



2



3





4. Ce Gladiator en mauvaise posture est celui du lieutenant Eglitis. L'appareil est perdu en août 1939 près de Daugavpils. (Arnolds Mencis)

2. Le Gladiator Mk. I G-705 est un des premiers appareils livrés aux Lituaniens, dont il arbore l'emblème national. Nous sommes alors en 1937 et l'avion est encore à l'usine Gloster. (Gloster)

3. Juin 1941 : les anciens Gladiator lettons sont détruits au sol par la Luftwaffe lors du début de l'opération « Barbarossa ». Versés dans les VVS, ils n'auront pas combattu et seront surpris au sol par leurs adversaires. (T. Kopanski)

4. Le Gladiator 116 est passé dans les VVS assez rapidement : seule la svastika a été remplacée. L'insigne de l'Eskadrille 124 est encore visible sur la queue de l'appareil. (T. Kopanski)

5. Le Gladiator G-709 de la Tautine Eskadrille est photographié à Siauliai, en Lituanie, après sa capture par les Allemands en juin 1941. (via John Weal)

6. En 1938, le responsable et commandant de la force aérienne de chasseurs lettons est le lieutenant-colonel Rudolfs Kandis. (Arnolds Mencis)

7. Nouveaux propriétaires ! Ce Gladiator est dorénavant propriété de la Luftwaffe et sert à l'entraînement à Langendiebach. Il est codé NJ+BO et le Werk Nummer au-dessus de la svastika semble être 45828. (via F. G. Swanborough)



Au déclenchement de l'opération « Barbarossa », les pays baltes sont balayés par les troupes allemandes, et les Gladiator sont quasiment tous détruits au sol par l'action de la Luftwaffe. Seuls quelques appareils lituaniens sont capturés par les Allemands sans dommages, notamment à Siauliai, dont une dizaine de Gladiator.

SOUS LA BALKENKREUZ

Les Gladiator de la Luftwaffe sont envoyés à Langendiebach par voie ferrée après avoir été démontés durant l'année 1942... arborant toujours leurs étoiles rouges. Ils y sont affectés à l'Ergansungsgruppe (S) 1, qui est une école où se forment les pilotes de planeurs d'assaut sur DFS 230. Les Gladiator sont ainsi convertis en simples « bêtes de somme », tout comme d'autres He 46 ou des Ar 65, et une dizaine sera employée jusqu'à l'année 1943 dans ce rôle. Parmi eux, quatre seront rayés des effectifs dans l'Ergansungsgruppe (S) 1, et les derniers partiront à la démolition le 16 mars 1943. ■

