DES REQUINS DANS LA BLITZKRIEG :

LA ZG 76 EN MAI – JUIN 1940

Par Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker)

Le Bf 110 C « M8+CP » de la 6./ZG 76 photographié depuis son *Rottenflieger* (ailier) au printemps 1940.
(toutes les photos : coll. de l'auteur)

À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, la *Zerstörergeschwader* 76 (ZG 76, la 76e escadre de chasse lourde) a des effectifs limités, étant toujours réduite à deux groupes alors qu'elle devrait en disposer de trois ; cela en raison du manque de moyens en hommes et en matériel limitant la Luftwaffe en ce début de conflit. Malgré la réorganisation en urgence de la Wehrmacht et l'effort de rationalisation qui font rage durant tout l'hiver 1939-1940, la situation demeure inchangée jusqu'au déclenchement de la grande campagne à l'Ouest le 10 mai 1940.

L'escadre est menée par le *Major* Walter Grabmann. Officier de police au début des années 1930, il a rejoint la Luftwaffe en 1934 pour répondre aux sollicitations répétées de son supérieur, le ministre de Prusse Hermann Göring, désireux de fournir des cadres à sa toute nouvelle aviation militaire. Grabmann a très vite gravi les échelons puisqu'il mène le I./JG 134 en 1937 avant de gagner l'Espagne pour commander l'unité de chasse de la Légion Condor, le J/88. Il devient un as dans la péninsule ibérique, étant crédité de sept victoires. Lors de la campagne de Pologne, il est à la tête du I(Z)./LG 1 équipé de Messerschmitt Bf 110 et il est promu *Kommodore* de la ZG 76 le 1er mai 1940.

La ZG 76 a connu quelques tribulations. Lors de la « Drôle de Guerre » (la *Sitzkrieg* allemande), son deuxième *Gruppe* – comme d'autres groupes de chasse lourde – a pendant plusieurs semaines utilisé une désignation provisoire : le J.Gr. 176. À cette époque, il était toujours équipé de Messerschmitt Bf 109 D, appareil dépassé qui est remplacé en mars 1940 par le biplace Bf 110 C, le groupe reprenant alors sa désignation de II./ZG 76. Seules quatre victoires ont été revendiquées durant les six mois de guerre passés sur monoplaces : un Bloch 200 le 9 septembre 1939 par l'Oblt. Friedrich-Karl Rinow, un Bloch 131 par l'Oblt. Lothar Ehrlich ainsi qu'un Potez 637 par le Lt. Werner Guth le 26 septembre et enfin un ballon de barrage français par l'Oblt. Wilhelm Hobein le 10 novembre 1939.

Le 9 avril 1940, lors de l'invasion des pays scandinaves (opération « Weserübung »), le I./ZG 76 part combattre dans le Nord, ses Bf 110 – qui disposent d'une grande autonomie – étant les chasseurs les plus adéquats pour opérer sur ces immensités. Ne restent donc plus de l'escadre à l'Ouest que le *Stab*/ZG 76 et le second *Gruppe*. Ce dernier est mené par le Hptm. Erich Groth qui commandait en Pologne la 2./ZG 2 (devenue 2./JG 102 fin septembre 1939) et n'a été promu *Kommandeur* du II./ZG 76 que le 1er janvier 1940. Groth compte déjà une victoire à son palmarès, un ballon de barrage détruit le 8 novembre 1939 (plus un « P-36 » non homologué le 25 septembre 1939). Ses chefs d'escadrille sont :

De gauche à droite :

-Le *Kommodore* Walter Grabmann photographié ici à Leon en avril ou mai 1939, à la toute fin de la Guerre civile espagnole, alors qu'il servait à la Légion Condor.

-Le II./ZG 76 est mené par le Hptm. Erich Groth.

-L'Oblt. Heinz Nacke, *Kapitän* de la sixième escadrille.

-4./ZG 76 : Oblt. Friedrich-Karl Rinow. Il a été blessé dans une collision sur la Forêt Noire le 20 septembre 1939 alors qu'il pilotait un Bf 109 D-1 mais semble s'être remis sans trop de mal de cette mésaventure.
-5./ZG 76 : Hpm. Walter Grommes. Entré à la Luftwaffe en 1935, il a mené les 1. et 8./JG 134, ce qui a dû lui permettre de côtoyer Grabmann.
-6./ZG 76 : Oblt. Heinz Nacke. Originaire de Saxe, il a également volé à la Légion Condor mais à la A/88 de reconnaissance. Il a pris la tête de la 6e escadrille en octobre 1939.

Le II./ZG 76 a adopté un insigne particulier lorsqu'il a réceptionné ses premiers *Zerstörer* : une gueule de requin peinte sous le nez de ses Bf 110, ce qui lui vaut depuis lors le surnom de *Haifischgruppe* (groupe des requins).

Premiers combats du *Fall Gelb* (la grande campagne à l'ouest)

Le **9 mai** 1940, au soir, les *Stab* et II./ZG 76 dépendent du I. *Fliegerkorps* soumis lui-même à la *Luftflotte* 3. Les deux unités sont basées à Cologne-Wahn. Le *Stab* dispose de trois Bf 110 et le second *Gruppe* de trente-trois bimoteurs dont vingt-cinq en état de vol. Au matin du **10 mai**, les équipages de Bf 110 volent sur l'est de la Belgique. Ils assurent l'escorte des nombreux bombardiers envoyés attaquer des points forts mais mitraillent également au sol des colonnes ou des concentrations de troupes en usant du puissant armement de nez de leurs *Zerstörer*. On ne relève aucun incident particulier lors de ce premier jour de la « Westfeldzug ».

Le **11 mai**, une rencontre a lieu en soirée au-dessus du secteur de Namur. Une douzaine de Bf 110 se heurte à une patrouille mixte de MS.406 des GC II/2 et III/7 couvrant des débarquements de troupes en route vers le front de la Meuse. De suite, les Bf 110 des *Stab* II./ZG 76 et 4./ZG 76 forment un cercle défensif puis plongent sur les Morane. L'appareil du S/Lt Yves Rupied du GC III/7 est atteint. Le pilote saute sur Dave et s'en tire sans mal… même s'il sera un temps détenu par des soldats belges obnubilés par une 5e colonne parachutée ! Un Morane doit se poser en urgence à Maubeuge-Elesmes (Sgt Pierre Monribot indemne) tandis que le S/C Léopold Flanek, un aviateur polonais, « crashe » sa machine à Laon-Chambry. Alors que trois Morane sont détruits dans ce bref engagement, cinq victoires sont revendiquées entre 20h00 et 20h10 par les Allemands : un MS.406 et un « Hawk 75 » par le Hptm. Erich Groth ainsi qu'un « Hawk 75 » par le Lt. Herbert Peters du *Stab*, de même que deux « Hawk 75 » par l'Oblt. Godborg Christiansen et un MS.406 par l'Uffz. Wilhelm Stumpf de la 4. *Staffel*. Du côté français, Flanek est crédité d'une victoire et, effectivement, un Bf 110 atteint aux réservoirs revient se « crasher » à Wolfenbüttel. L'équipage est indemne et le bimoteur récupéré sera remis en état. Pour leur premier combat, les « requins » se sont fort bien comportés…

La chance tourne cependant légèrement le lendemain **12 mai**. Cette fois, les *Zerstörer* poussent plus loin, probablement vers le secteur de Cambrai. Des rencontres ont lieu en début de matinée au-dessus de la frontière franco-belge et, sur Schellebelle, un MS.406 du GC III/3 est abattu (Lt Jindrich Beran tué). Lors de l'engagement avec des Morane du même groupe défendant l'aérodrome de Maubeuge, le S/Lt Camille Isola est lui aussi tué. Les revendications allemandes sont de nouveau élevées : trois Morane entre 07h05 et 07h15 pour le Lt. Wulfram et le Fw. Karl Langenberg (5./ZG 76) de même que le *Staka* Oblt. Heinz Nacke, plus un « Hawk 75A »

Le II./ZG 76 reçoit ses Bf 110 en mars 1940 et leur applique de suite la fameuse gueule de requin, comme ici sur l'appareil du Lt. Hans-Joachim Jabs de la 6e escadrille.

Hans Philipp

Le Hptm. Philipp se prépare à une sortie au départ de Krasnogvardeïsk, dans un Fw 190 A au fini immaculé. « Fips » remporte la première victoire officielle des « Cœurs Verts » aux commandes du nouveau chasseur, le 29 décembre 1942.

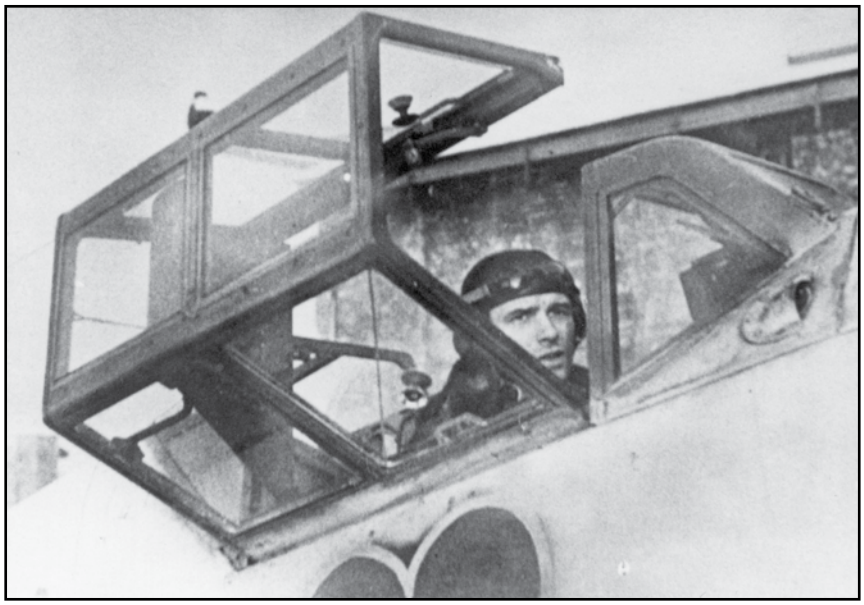
L'Aigle de Krasnogvardeïsk

Deuxième et dernière partie, par Philippe Saintes avec la participation de Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Les deux derniers mois de l'année 1942, la *Jagdgeschwader* 54 doit faire face à une avalanche d'interventions sur le secteur nord du front de l'Est. En novembre, les Allemands intensifient les attaques sur les bases côtières, les gares et, bien sûr, la fameuse *Eisstrasse*, la « Route de la vie » qu'empruntent par le lac Ladoga les véhicules de transport chargés de ravitailler Léningrad. Le 3 novembre 1942, le Hptm. Philipp utilise le canon axial MG 151/20 de son Messerschmitt Bf 109 G-2 pour abattre un Polikarpov

Le *Gruppenkommandeur* Philipp avec deux de ses pilotes et deux officiers du *Geschwaderstab* (dont le Hptm. Wilhelm Haase, second à partir de la gauche), photographié à Krasnogvardeïsk devant son Bf 109 G-2 « double chevron » en octobre 1942.

Le patron du I./JG 54 photographié dans l'habitacle d'un Fieseler Storch de liaison.



Deux vues du Hptm. Hans Philipp aux commandes de son Bf 109 G-2 revêtu d'un camouflage hivernal fin 1942. On aperçoit sur le bord d'attaque de l'aile l'ouverture de la ciné-mitrailleuse permettant l'homologation des revendications. L'as réussit un quadruplé le 16 décembre 1942, portant ainsi son score à 118 victoires aériennes.

R-5. Le 7, c'est un Curtiss P-40 qui tombe sous les balles de ses mitrailleuses à 40 km au nord-ouest de Volkhov. Deux jours plus tard, il élimine deux Hurricane soviétiques au-dessus du lac Ladoga. Le 16 décembre, l'*Expert* de la JG 54 se joue de quatre chasseurs soviétiques en deux sorties sur Schlüsselburg (Chlisselbourg). Autant de succès confirmés par son ailier, l'Uffz. Hans-Günther Reinhardt.

Le commandant du I./JG 54 conduit ensuite un détachement de son groupe plus au Sud, dans le secteur de Demiansk où les combats qui font rage nécessitent un renfort aérien urgent. Philipp et ses hommes s'installent probablement sur le grand terrain sablonneux de Relbitsy, situé au milieu d'une immense région boisée. Les pilotes de chaque escadrille étant partis par rotation se rééquiper à Heiligenbeil, en Prusse-Orientale, la veille de Noël 1942 voit l'arrivée des premiers Focke-Wulf Fw 190 A-4 de la JG 54 sur le front de Léningrad. C'est le *Kommandeur* du I. *Gruppe* en personne qui obtient la première victoire officielle des « Cœurs Verts » avec le nouveau monoplace le 29 décembre. Sa victime est un chasseur biplan Polikarpov I-15bis du 71e Régiment d'aviation de chasse (IAP) de la 61e Brigade Aérienne chargé de protéger la route ravitaillant Léningrad à travers le lac Ladoga. Le lendemain, Philipp remporte pas moins de huit *Luftsiege* (trois Il-2 et cinq LaGG-3) en seulement deux *Freie Jagd*

En décembre 1942, les pilotes du I./JG 54 rentrent à tour de rôle en Allemagne afin de se transformer sur Focke-Wulf Fw 190 A-4 à Heiligenbeil, en Prusse Orientale.

Le dernier combat du *Hauptmann* Bretnütz

Par Mikhaïl Timine (traduction de Christophe Cony ; profils de Vladimir Kamskii et Thierry Dekker)

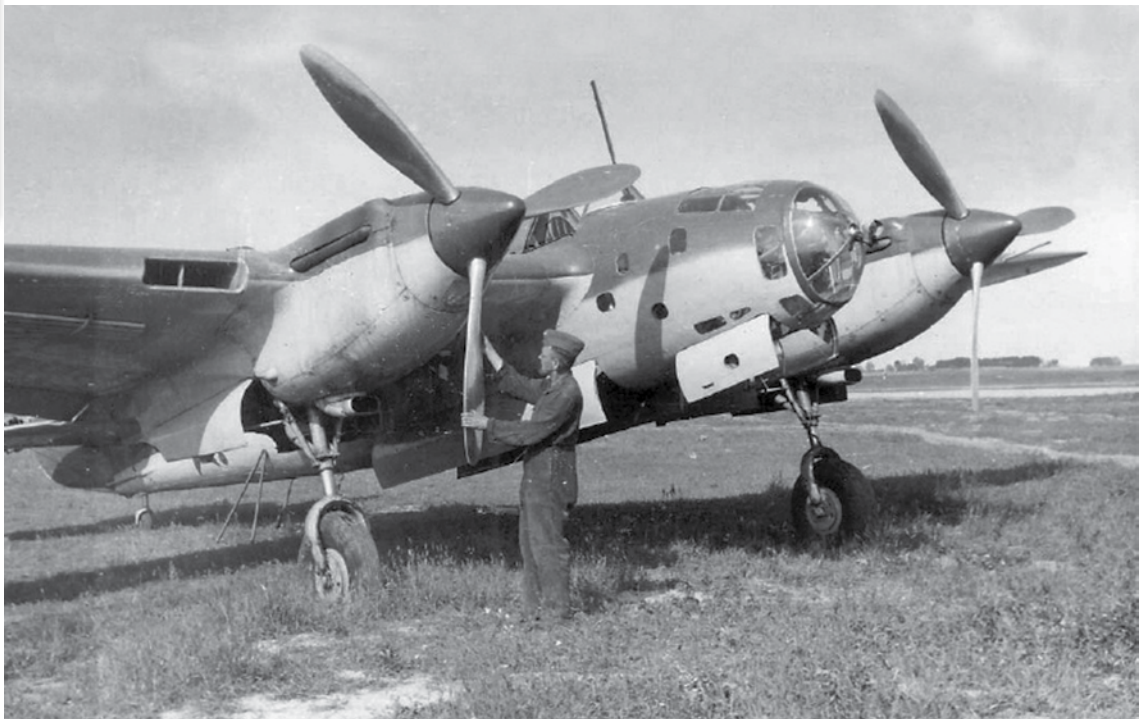
Les mécaniciens positionnent le Bf 109 F-2 « double chevron » du Hptm. Bretnütz face au vent pour une nouvelle mission. Le gouvernail arbore 29 revendications, signe que ce cliché a été fait environ deux mois avant l'invasion de l'URSS. (coll. Jean-Louis Roba)

À l'aube du 22 juin 1941, sur toute l'étendue de la frontière germano-soviétique, les terrains d'aviation de l'Armée Rouge sont brutalement soumis à un terrible feu d'artillerie et à des attaques incessantes de la Luftwaffe. Seuls quelques dirigeants militaires soviétiques comprennent ce qui se passe réellement à l'échelle du pays et très peu vont lancer des raids punitifs sur les aérodromes ennemis responsables de cette attaque-surprise. L'un d'entre eux – en fait le seul parmi les chefs des VVS des districts frontaliers – est le *Major-Général* Alekseï Pavlovitch Ionov, commandant des forces aériennes du District militaire spécial de la Baltique, dont les décisions vont conduire à la perte d'un des plus grands as allemands de l'époque, le *Hauptmann* Heinz Bretnütz…

Le Maj-Gen Alekseï Pavlovitch Ionov. (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Le 9e régiment de bombardement soviétique contre-attaque

Le 22 juin à 04h00, les régiments de ce district de la Baltique ont tous été mis en alerte, mais ils n'ont pas encore fait décoller de patrouilles de chasse. La première vague aérienne allemande survient entre 04h00 et 04h30 (heure de Moscou), sans rencontrer de ce fait la moindre résistance, ou presque. Ces raids terminés, le général Ionov qui a compris ce qui est en train de se jouer réagit avec calme et détermination, ordonnant à ses états-majors de contre-attaquer en détruisant les objectifs militaires, les



Un Ar-2 capturé au début de l'opération « Barbarossa ». (coll. Jean-Louis Roba)

L'insigne du 9e SBAP : le symbole de la Force aérienne soviétique, portant en son centre le chiffre 9 sur une bombe.

Toupolev SB-2M-103 « 4 noir » du 9e SBAP, Panevezhis (Lituanie) 22 juin 1941.

concentrations de troupes et les aérodromes ennemis qui font face à son secteur. L'état-major de la 7e Division aérienne mixte reçoit ainsi à 04h40 l'ordre de détruire les colonnes ennemies et les avions présents sur les terrains proches de Tilsit, Ragnit et Jilen (Zhilen). Les régiments de bombardement de cette division, basés à Panevezys, Siauliai et Grudziai en Lituanie, sont au nombre de deux : le 9e SBAP [1] équipé de 52 Toupolev SB et le 46e SBAP qui dispose de 45 SB et de 11 Arkhangelskii Ar-2, une variante améliorée du précédent.

À Panevezys, l'ordre de mission tombe alors que les appareils allemands viennent juste de se retirer, ne laissant derrière eux que 26 SB encore en état de marche au 9e SBAP et 27 au 46e SBAP. La 5e escadrille du 9e SBAP décolle la première, sous les ordres du capitaine Mikhaïl A. Krivtsov. Ses neuf SB ont pour objectif la gare de Tilsit. D'après l'un des navigateurs ayant participé au raid, Krivtsov ne conduit pas sa formation en droite ligne sur Tilsit ; il lui fait faire un détour par Suwalok tout en grimpant jusqu'à 7500 m d'altitude, ce qui lui permet de surprendre les servant de DCA allemands qui ne réagissent qu'une fois la passe de bombardement effectuée vers 06h20, les Toupolev rentrant à Panevezys en léger piqué sans avoir subi la moindre perte.

Alors que la formation soviétique est en l'air, l'ordre parvient à 06h15 aux QG des 9e et 46e SBAP de stopper la mission : les équipages ne peuvent bombarder que les forces allemandes ayant franchi la frontière !

Cette interdiction arrive directement de Moscou où les politiciens semblent encore croire au Pacte germano-soviétique… Krivtsov, qui s'apprête à lâcher ses bombes, commence par refermer les trappes de la soute de son SB puis, après quelques secondes de réflexion, décide de les rouvrir et largue son chargement. Sa décision courageuse fait de lui le premier pilote soviétique à avoir bombardé le territoire allemand au cours de la « Grande Guerre Patriotique ». En fait, seuls les neuf SB de la 5e escadrille du 46e SBAP emmenés par le capitaine N.R. Bougaï vont faire

[1] Régiment aérien de bombardement rapide.

La soute à bombes d'un SB-2, portes ouvertes.

Mikhaïl Antonovitch Krivtsov, premier pilote soviétique à avoir bombardé le territoire allemand durant la Seconde Guerre mondiale.

Le SB-2M-103 « 4 » du 9e SBAP abandonné à Panevezhis durant l'avance de la Wehrmacht.

De retour au combat au mois de février 1918, Manfred von Richthofen vole désormais sur un triplan Fokker Dr.I de série, le 152/17 dont le capot-moteur, l'aile supérieure, les mâts d'aile et la queue sont peints en rouge, le restant de l'appareil gardant sa livrée verte.
(toutes les photos : coll. Greg VanWyngarden, sauf autre mention)

Manfred von Richthofen,

l'as des as de la Première Guerre mondiale

Troisième et dernière partie : la fin du Baron Rouge

Par David Méchin et Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Une photo qui a fait jaser et sans doute désespérer bien des jeunes allemandes : Manfred von Richthofen et l'infirmière Kätie Otersdorf.

Chef exigeant d'une escadre d'élite

Incapable de voler pour l'instant, Richthofen s'est trouvé un ennemi qu'il peut combattre depuis sa chambre d'hôpital : le *Hauptmann* Bufe, *Kofl* [10] de la 4. *Armee* dont dépend son escadre. L'as le rend en effet seul responsable des mauvais résultats obtenus par les escadrilles de chasse allemandes sur le front des Flandres, ce qui est pour le moins exagéré. Il semble en fait que c'est surtout parce que ce dernier ne tient aucun compte de ses suggestions pour améliorer la mise en œuvre des unités, ce que le porteur de la médaille « Pour le Mérite » ne supporte pas. Les plaintes de Manfred auprès de son ami haut placé Fritz von Falkenhayn ont un effet quasi immédiat puisque le 5 août 1917, Otto Bufe se retrouve muté sur le front de l'Est… Une victoire qui ne sera pas comptée à son palmarès ! Il est remplacé par le Hptm. Hellmuth Wilberg qui ne pourra pas davantage réduire le niveau de pertes, importantes certes mais malgré tout deux à trois fois inférieures à celles subies par les Britanniques.

Les médecins ayant constaté une amélioration de son état, Richthofen peut quitter l'hôpital de Courtrai le 25 juillet 1917 pour reprendre sa place à la tête de la JG I. Mais il a dû promettre de ne pas voler jusqu'à ce qu'il y soit autorisé et n'a pas pu empêcher le

[10] *Kommandeur der Flieger* : chef des aviateurs.

Toujours couvert de son bandage, Manfred pose sur le perron du château de Marckebeeke le 30 juillet 1917, en compagnie de son vieil ami Erwin Böhme venu lui rendre visite et des aviateurs de la *Jasta* 11. L'hélice est celle d'un RE8 britannique. Au premier rang de gauche à droite : Ltn.d.R. Constantin Krefft (officier technique de la JG I), Richthofen, Ltn. Eberhardt Mohnicke et Ltn. Böhme (commandant de la *Jasta* 29). Au second rang : peut-être Oblt. Wilhelm Reinhard, Ltn. Carl-August von Schönebeck, Oblt. Kurt Scheffer (aide de camp de la *Jasta* 11), Ltn.d.R. Wilhelm Bockelmann, X, X, X. (coll. Jean-Louis Roba)

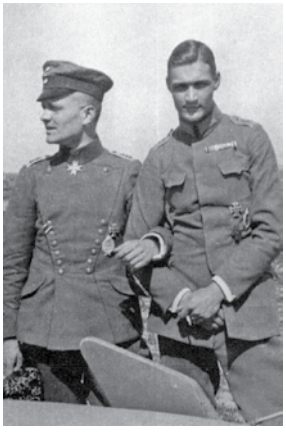
corps médical de lui imposer une infirmière personnelle, Kätie Otersdorf, sœur de la Croix-Rouge au *Feldlazarett* St. Nicolas. Leur relation est tout sauf une romance : collaboratrice du professeur Arnold Busch, neurochirurgien également présent sur l'aérodrome, elle a pour mission de ne pas le quitter d'une semelle durant sa convalescence. Selon le témoignage de son ordonnance à la JG I, Manfred n'apprécie pas cette présence continuelle : *Se montrer dans une base aérienne avec une infirmière n'était pas de son goût. Il avait face à lui un véritable mur de briques… Elle a déclaré sévèrement que si Richthofen se permettait le moindre écart de conduite, il aurait affaire à elle.*

L'as s'implique personnellement dans le recrutement et la formation de chacun de ses pilotes, comme en témoigne le *Leutnant* Karl August von Schönebeck, jeune recrue de la *Jasta* 11 arrivée au mois de mai 1917 : *La manière dont il prenait soin des débutants était excellente, nous avons tant appris de lui ! Il s'occupait personnellement de l'entraînement de chacun de ses jeunes pilotes. Dès que les nécessités du service le permettaient, nous avions à nous entraîner sur une cible. Chacun recevait 50 cartouches pour l'une et l'autre de ses mitrailleuses. Les débutants mettaient en moyenne 50 à 60 balles au but. Les as de l'escadrille entre 80 et 85. Et quand c'était le tour de Richthofen, il en plaçait toujours au moins 90 – il les a même une fois toutes mises au but. Le dixième jour, j'ai été autorisé à aller au front. Comme une poule, il veillait sur moi, le « poussin ». Tous les débutants devaient voler très près de lui. Chaque fois que nous sommes revenus, il nous convoquait pour commenter nos vols. Et bientôt je remarquai à ma grande surprise que, malgré les risques des batailles aériennes, il ne nous laissait pas échapper une seconde. Et cela donna à son escadrille un sentiment de sécurité. Parce que chacun d'entre nous savait que vous pouviez compter sur Richthofen avec certitude !*

L'exigence que Richthofen s'impose pour ses débutants a une contrepartie : ceux dont il juge les résultats insuffisants doivent quitter l'unité. Friedrich-Wilhelm Lübbert [11], autre pilote de la *Jasta* 11, témoigne : *Richthofen était très ferme sur un point. Il n'a gardé à l'escadrille que les seuls pilotes qui ont vraiment accompli quelque chose. Il observait chaque débutant pendant un certain temps... S'il craignait que la personne ne soit pas à la hauteur de ses exigences de qualité pour un pilote de chasse, alors elle était à coup sûr renvoyée.*

Les combats aériens s'intensifient dans les Flandres depuis que les forces de l'Entente ont entamé le 31 juillet la troisième bataille d'Ypres. Dans la matinée

[11] « Fritz » Lübbert, le frère d' « Edy » dont il a été question dans notre précédent numéro, arrivera à la *Jasta* 11 en octobre 1917.



Manfred et son ami le Ltn. Fritz von Falkenhayn, fils du général Erich von Falkenhayn (ancien chef de l'état-major de l'armée allemande de 1914 à 1916), photographiés à Bad Homburg le 3 mai 1917. Fritz, affecté à l'état-major du *Kogenluft*, informe Richthofen des dernières nouvelles quant aux appareils disponibles ; il se fait aussi l'ambassadeur des demandes de l'as. (coll. David Méchin)

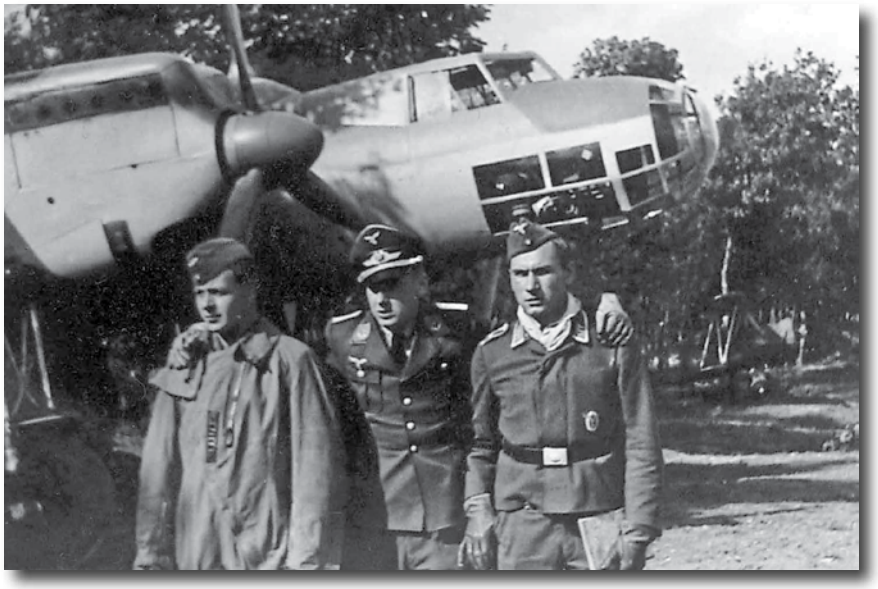
Le *Rittmeister*, assis au milieu des « rampants » de la *Jasta* 11, célèbre la 200e victoire de son ancienne escadrille. Celle-ci a été remportée dans la soirée du 17 août 1917 par le Ltn. Hans-Georg von der Osten qui a ouvert son palmarès en abattant un Bristol Fighter ; il terminera la guerre avec 5 victoires homologuées. (coll. Jean-Louis Roba)

LES *FERNAUFKLÄRER* SUR LA FRANCE PENDANT LA « DRÔLE DE GUERRE »

Le Do 17 P-1 « 7A+FM » de la 4.(F)/121 s'apprête à partir pour un vol de reconnaissance sur les lignes alliées au cours de la « Drôle de Guerre ». (toutes les photos : coll. de l'auteur)

Par Pierre Brouez (profil de Thierry Dekker)

Les appareils de reconnaissance demeurent de grands oubliés de l'histoire de l'aviation en raison de leurs tâches ingrates et très peu génératrices de gloire. Rien de commun avec les « Chevaliers du ciel » comme les chasseurs – et, à un niveau moindre, les bombardiers. Pourtant leurs missions ont permis la réussite de nombreuses offensives ou percées majeures. En mai – juin 1940, lors de capture d'officiers allemands, leurs adversaires vont s'étonner de la précision du contenu de leurs porte-cartes. Y figurent des tranchées ou des postes défensifs qui ne sont même pas rapportés sur leurs propres cartes pourtant relativement récentes ! Telle est l'efficacité de l'étude des photos ramenées par les *Fernaufklärer*, les appareils de reconnaissance lointaine de la Luftwaffe.



D'emblée, il faut faire la distinction entre la *Fernaufklärung*, ou reconnaissance lointaine, et la *Heeresaufklärung*, ou reconnaissance rapprochée en faveur des armées. La reconnaissance lointaine est confiée à des escadrilles équipées en début de guerre de Dornier 17 P ou de Heinkel 111. Ces bimoteurs, disposant d'une large autonomie, peuvent s'aventurer profondément au-delà des lignes adverses pour ramener de précieuses informations sur les concentrations de troupes, la localisation ou la défense d'objectifs potentiels : ponts, gares, casernes, etc. Cela à une période où l'on ne dispose pas de satellites espions…

Jusqu'en septembre 1939, bien des unités de *Fernaufklärer* ne disposent pour la plupart que de Do 17 E ou F avec un équipage de trois hommes.

LES POMPIERS VOLANTS AMÉRICAINS EN CONGRÈS

Par Cyril Defever (photos de l'auteur)

Tous les ans, *Tangent Link* organise une série de conférences sur la lutte aérienne contre les feux de forêts, ayant lieu alternativement en Europe et aux USA, et depuis peu en Australie. Du 12 au 14 mars, l'*Aerial Fire Fighting Conference 2018 America* s'est tenue à Sacramento en Californie.

***Global Supertanker Services*, l'an dernier, a démontré pleinement la valeur opérationnelle de son Boeing 747-400 sur les gigantesques feux de forêt californiens.**

L'aéroport de McClellan, ancien fief de l'*US Air Force Material Command*, a été rendu en grande partie aux civils, seule subsistant une base d'avions de l'*US Coast Guard*. *DynCorp*, une société de services aéronautique impliquée dans la Défense et en charge du management et de la maintenance de la flotte aérienne de l'état de Californie dédiée aux feux de forêt, y a installé ses activités dans les années 2000. Depuis, des stations de ravitaillement en produits retardant ont été installées et l'aérodrome est devenu la base-support des bombardiers d'eau lourds et très lourds pour le nord de la Californie. Lors des feux d'octobre 2017, l'aéroport a supporté jusqu'à 400 vols par jour, délivrant 1,4 millions de litres de retardant sur une journée et 16 millions de litres pendant ce mois.

Les conférences AFF rassemblent quelques 400 personnes : acteurs de cette branche, industriels, donneurs d'ordres, utilisateurs et scientifiques venant bien sûr des États-Unis, mais aussi du monde entier. Ils présentent par sessions de 20 minutes leurs matériels, leurs produits, leur organisation, leur manière de travailler, les possibilités d'améliorer la sécurité aérienne… Les patrons des agences américaines et des industries sont présents, permettant des contacts informels entre eux. De nombreuses sociétés y tiennent aussi des stands – une quarantaine cette année –, permettant ainsi de prendre des informations à la source sur cette industrie qui, aux États-Unis, s'est complètement renouvelée depuis une dizaine d'année. Mais avant un tour d'horizon des appareils si divers de cette flotte, une rapide explication de la manière dont fonctionnent les moyens aériens de lutte contre l'incendie aux USA est utile…

Le fonctionnement des moyens aériens de lutte anti-incendie aux USA

Aux USA, les États administrent eux-même leur politique en matière de feux de forêt sur les territoires placés sous leur juridiction. L'État fédéral gère aussi un grand nombre de terrains représentant pratiquement 1/5e de la superficie des États-Unis. L'*US Forest Service* s'occupe des parcs et forêts nationaux, tandis que le Bureau of Land Management a sous sa coupe les territoires et réserves indiennes. D'autres territoires comme les champs de tirs et les camps militaires sont du ressort de l'*US Corps of Engineers*. À ce mille-feuille administratif il faut rajouter une couche constituée par les communes et les comtés, qui peuvent mettre en œuvre de manière indépendante une politique différente en matière de feux de forêt. Au niveau régional des organismes inter-agences gèrent les sinistres, faisant appel en dernier recours aux moyens militaires (*Army* et *Air National Guard*, *Navy Marines*…).

Chaque agence, fédérale, étatique ou locale peut, suivant son budget et les risques liés à l'environnement géographique, posséder ou louer une flotte d'appareils de lutte anti-incendie, allant de l'avion de surveillance et de commandement au bombardier d'eau lourd, en passant par les monomoteurs agricoles, les avions de transport et de parachutage et les hélicoptères. Les locations d'appareils passent par des contrats d'usage exclusif (l'avion est uniquement employé au profit de l'organisme étatique pendant une ou plusieurs saisons, à raison d'un nombre d'heures fixé à prix négocié) ou des contrats CWN,