



Au combat dans deux guerres mondiales : l'as Alfred Lindemberger

Les Fw 190 d'assaut du II.(Sturm)/JG 300 alignés sur le terrain d'Holzkirchen en août 1944, au moment où Lindemberger rejoint ce groupe. Le « 5 blanc » au premier plan est le A-8/R8 W.Nr. 681366 qui sera abattu le 11 septembre suivant avec son pilote l'Uffz. Friedrich Alten.

Par Jörg Mückler (traduction de Jean-Louis Roba et adaptation de Christophe Cony ; profils d'Éric Schwarz)

Lorsqu'en 1944, la guerre aérienne sur les villes et le territoire allemands atteint son apogée, un homme, se démarquant de ses camarades de combat, va se distinguer dans la *Reichsverteidigung*. À 47 ans, le Major Alfred Lindemberger ne dépasse pas seulement les autres membres du personnel navigant de plus de vingt ans mais il apporte au surplus l'immense expérience acquise dans une autre guerre, puisqu'il a abattu son premier avion en 1917 ! Les *Deutsche Wochenschau* [1] le présentent au public comme « le plus vieux pilote de chasse ». Pur produit de la propagande de Goebbels ou bien étonnante réalité ?

De nombreux « Eisgrauen » [2] ont revêtu depuis 1935 l'uniforme bleu de la nouvelle Luftwaffe pour y former les cadres des diverses unités de chasse, de chasse lourde, de bombardement horizontal et en piqué, de transport, etc. Ainsi en a-t-il été pour d'ex-chasseurs comme Ludwig Beckmann, Ernst Bormann, Harry von Bülow, Otto Dessloch, Kurt Bertram von Döring, Hermann Frommherz, Robert Ritter von Greim, Karl Hammes, Alfred Helms, Otto Höhne, Gerhard Hubrich, Joachim Huth, Werner Junck, Hans Klein, Wilhelm Kohlbach, Hans Carl von Linsingen, Bruno Loerzer, Dr. Erich Mix, Fritz Morzik, Alfred Müller, Theodor Osterkamp, Eduard Ritter von Schleich, Karl Treiber, Friedrich Vollbracht ou Hasso von Wedel. Mais même si plusieurs d'entre eux ont repris les commandes d'un avion, peu se sont distingués dans les airs. L'âge a bien sûr pris son tribut et les combats de 1940 nécessitent des qualités physiques et psychiques plus grandes que vingt-cinq ans auparavant. Les adversaires sont maintenant bien plus jeunes et seuls quelques aviateurs comme Osterkamp, « Küken » Hubrich, von Winterfeldt, Müller ou Mix vont pouvoir remporter de nouveaux succès jusqu'en 1941. La plupart des ces carrières prennent fin en 1943, l'habitacle étroit d'un chasseur étant alors remplacé par le confortable bureau d'une unité d'état-major ; pourtant, un seul des ces « anciens » ne va pas capituler...

[1] Actualités cinématographiques allemandes.

[2] Le surnom ultérieur des pilotes de la Grande Guerre.



OBSERVATEUR ET FINE GÂCHETTE !

Alfred Lindenbergler naît à Stuttgart le 22 avril 1897 et, comme nombre de ses contemporains, il est jeté dans l'enfer de la Première Guerre mondiale. Le 23 août 1914, il rejoint comme volontaire de guerre le 119^e régiment territorial d'infanterie wurtembourgeois [3] avec lequel il gagne le front le 30 octobre suivant. De décembre 1914 à mars 1915, il participe à la défense des positions allemandes à Ovillers et La Boisselle, dans la Somme. Promu *Gefreiter* (soldat de 1^{re} classe) le 8 avril 1915 et décoré de la médaille d'argent du mérite militaire wurtembourgeois après la mise au repos de son régiment près de

Bapaume, il suit du 16 avril au 15 juin un cours pour officiers à Döberitz. Nommé *Fähnrich* (aspirant) le 6 septembre 1915, il passe *Leutnant* (sous-lieutenant) le 21 janvier suivant et part combattre sur le front de Verdun dans les rangs du 126^e régiment d'infanterie « grand-duc Frédéric de Bade » [4], une unité subordonnée à la 39^e division d'infanterie. Lindenbergler revient ensuite au RIR 119, qui dépend de la 26^e division de réserve et stationne dans le secteur Beaumont – Hamel. Son régiment fait partie de ceux qui défendent le flanc nord de l'armée allemande face aux attaques britanniques durant la bataille de la Somme. Le 9 mai 1916, le jeune officier reçoit la croix de fer de 2^e classe. Lorsque la division déménage sur des positions plus calmes au sud d'Arras,

La 2^e compagnie du RIR 119 photographiée en mai 1916.

Le Lt. Lindenbergler est le dixième en partant de la gauche dans la rangée du milieu.
(coll. Jörg Mückler)

[3] *Württembergisches Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 119*, en abrégé RIR 119.

[4] 8^e régiment d'infanterie du royaume du Wurtemberg.



Belle vue du Lt. Lindenbergler (à droite) et du Vzfw. Jentsch dans leur Rumpler C.IV C.8538/17 à la FA(A) 234 vers septembre 1917. Kurt Jentsch publiera ses mémoires en 1937 dans le livre « *Jagdflieger im Feuer* ». (coll. Jörg Mückler)

LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1945



OBJECTIF : OKINAWA !

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Arrimé sur le pont d'envol de l'USS *Randolph*, le F6F-5 « 3 » du VF-12 est l'appareil du LV Harold E. Vita, un as aux six victoires confirmées. Son unité se heurtera aux Kawanishi N1K2-J Shiden Kai « George » du 343^e *Kokutai* au-dessus du Japon en avril 1945. Au fond, un destroyer de la classe Fletcher.

(toutes les photos : US Navy, sauf autre mention)

L'étape suivante pour les forces américaines dans le Pacifique est l'archipel des Ryukyu et plus particulièrement l'île d'Okinawa. Cette île est un symbole car elle fait partie intégrante du territoire japonais. Sa prise va donner aux Américains un aperçu de ce que serait la conquête des principales îles japonaises ! Les Japonais vont en effet tout tenter pour empêcher la prise de cette portion du territoire national qui fournirait aux Américains une plateforme en vue de la conquête de la métropole.

Avant même le déclenchement de l'opération « Iceberg », la conquête d'Okinawa, la TF 58 doit une

nouvelle fois aller attaquer les terrains d'aviation situés près des plus grandes villes nippones. Le départ d'Ulithi est prévu le 14 mars mais le 11, en soirée, le porte-avions *Randolph* est mis hors de combat par l'impact d'un unique Yokosuka P1Y1 (« Frances » pour les Alliés) du 762^e *Kokutai* sur le pont d'envol, qui tue 32 marins américains et détruit deux F6F-5 du VF-12 ainsi que six SB2C-4 du VB-12 ; il est remplacé au sein du TG 58.4 par l'USS *Intrepid* dont les *squadrons* VF-10 et VBF-10 sont cependant équipés de Corsair. Cette attaque surprise ne ralentit en rien les préparatifs mais les Américains savent qu'ils sont attendus. Durant le trajet vers le Japon, de nombreux

Les porte-avions USS *Hancock* et USS *Wasp* à Ulithi à la mi-mars 1945. Les groupes aériens changent à bord de ces deux navires quelques jours après l'arrivée au mouillage.





Sur cette page :
le F6F-5N « 21 » du VF(N)-90
embarqué sur l'*Enterprise*,
photographié en vol au
printemps 1945.

avions de reconnaissance japonais sont sinon aperçus, au moins entendus par les marins.

Pour essayer de minimiser les renseignements obtenus par les avions nippons, l'*Enterprise* envoie ses chasseurs dans la nuit du 16 au 17 mars : ils vont abattre cinq avions ennemis. Leur première victime est le fait de l'EV1 R.E. Wattenburger, qui descend à 01h00 le 17 mars un Ki-49 après l'avoir poursuivi pendant une heure au travers des nuages et de la pluie. Un peu plus tard, à 03h20, l'EV1 Wesley Williams de la même patrouille abat un Nakajima C6N1 (« Myrt ») qu'il a poursuivi pendant trois heures ! Les Hellcat du VF(N)-90 revendiquent la destruction de deux autres appareils ennemis entre 04h00 et

04h45, soit un bimoteur de transport « Tabby » et un hydravion « Jake ». Peu avant l'aube, l'EV1 W.J. Squires abat lui aussi un « Jake » au-dessus de la baie de Kagoshima. Dès les premières lueurs du jour, les avions d'attaque japonais montrent leur nez et un premier Yokosuka P1Y1 « Frances » est abattu par l'EV2 Earl alors qu'il tentait une attaque sur les navires de la TF 58. Quatre autres chasseurs de nuit, du VF-17, sont lancés à 04h10 du *Hornet* et ils détruisent six appareils ennemis en trente minutes au cours de leur patrouille qui les amène aux abords du terrain de Kanoya, sur l'île de Kyushu...

Le 18 mars, les navires de la TF 58 se trouvent au large du Japon, à moins d'une centaine de milles





LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Alors que le soleil brille sur le terrain enneigé de Matsudo, en février 1945, un Ki.45 kai Tei du Chūtai 3 du 53^e Hikō-Sentai s'apprête à décoller pour un vol d'entraînement. On note les canons obliques de 20 mm sur le dos de l'appareil et l'absence de canon de nez de 37 mm. Il est possible que ce dernier, qui ne tirait que 15 coups, ait été enlevé au profit du canon ventral de 20 mm dont on distingue l'emplacement et qui, lui, disposait de deux chargeurs de 50 coups.
(coll. Shunkichi Kikuchi)

Douzième partie, par Bernard Baéza (profils de Thierry Dekker)

LA DÉFENSE DU TERRITOIRE NATIONAL

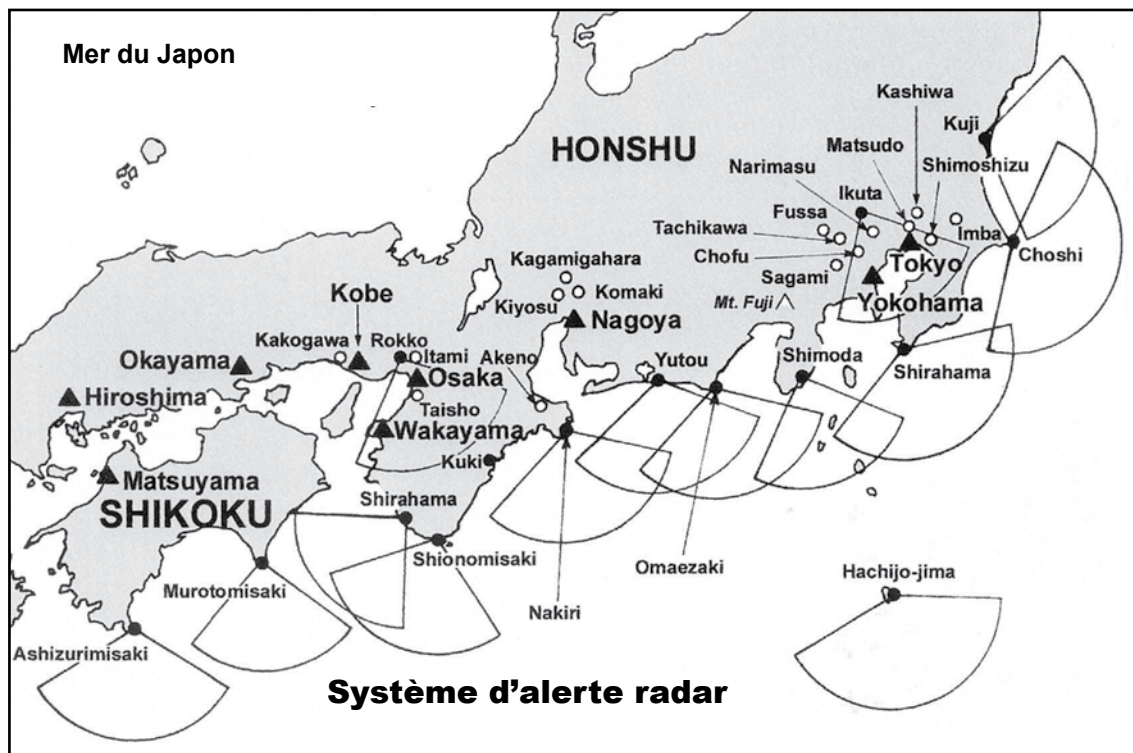
La seconde raison pour laquelle les renforts furent généralement acheminés au compte-gouttes vers les fronts extérieurs en 1944 se trouve illustrée par la réponse qu'avait faite Choiseul au marquis de Montcalm alors que ce dernier lui demandait des renforts

pour défendre le Canada contre les Anglais : *On ne se préoccupe pas des écuries quand le château brûle...* Or, et ce plus particulièrement depuis l'été 1944, le château, en l'occurrence le Japon lui-même, commençait à brûler au propre comme au figuré. En effet, si depuis avril 1942 la défense de l'espace aérien nippon avait surtout servi à entraîner les jeunes pilotes et reconstruire les unités éprouvées, tout changea avec l'arrivée des premiers Boeing B-29 Superfortresses en Chine en avril 1944. Leur premier raid visa les usines sidérurgiques Yahata (au nord de Kyūshū) dans la nuit du 15 au 16 juin et se heurta à huit Ki.45 kai du 4^e Sentai. Les deux Kūtai conduits par les Cne Koji Kobayashi et Toshio Sasa annoncèrent la chute de quatre Boeing et de sérieux dommages à trois autres. À cette occasion, l'Adj Sadamitsu Kimura revendiqua la toute première victoire du 4^e Sentai et le Lt Isamu Kashiide enregistra lui aussi son premier succès.

Toutefois, le 20th Bomber Command américain n'était pas encore parfaitement rôdé et ses responsables limitèrent à huit, pour l'année 1944, le nombre des raids contre le Japon. Pour quatre de ces attaques qui visaient Ōmura (Kyūshū), un secteur

Des pilotes du 4^e Hikō-Sentai vus lors d'une séance d'instruction sur le terrain d'Ozuki, en mai 1944. Les trois hommes assis au premier plan (derrière la table) sont, de gauche à droite : le Sgt Minoru Uchida, le Lt Isamu Kashiide et le Sgt Shigeo Noba.
(coll. Isamu Kashiide)





Ci-contre et page suivante en haut : les stations-radar de l'Armée impériale telles qu'elles couvraient l'espace aérien de l'archipel nippon en 1944-1945. (via Henry Sakaida)

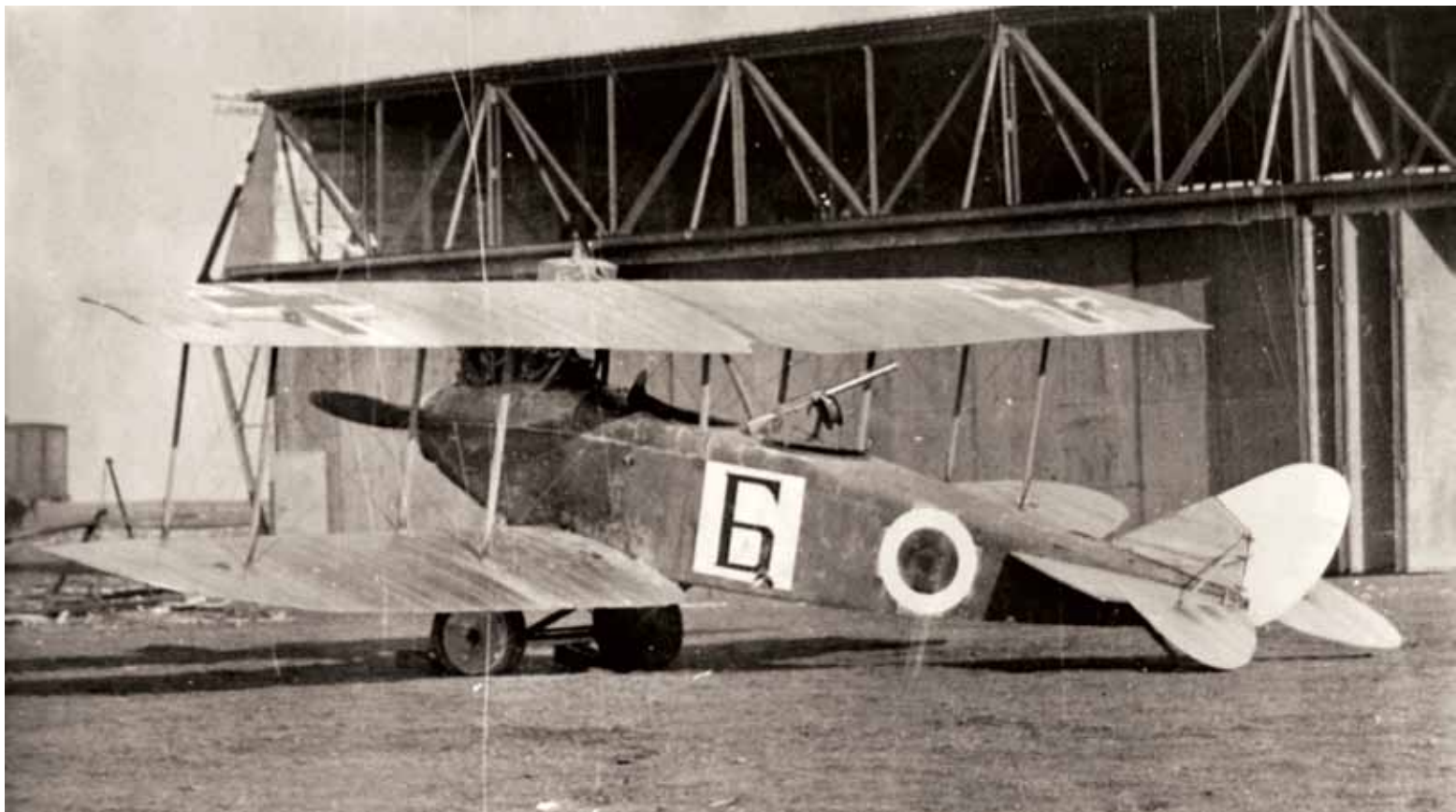
défendu par la Marine, l'Armée impériale n'intervint pas. Les autres, représentant un total de 203 quadrimoteurs, virent l'engagement des 4^e, 51^e, 52^e et 59^e *Sentaï* qui, avec l'aide de la DCA, revendiquèrent un total de 22 victoires aériennes.

Entre autres objectifs beaucoup plus proches de ses bases chinoises que ne l'était l'archipel nippon, le 20th *Bomber Command* avait à sa disposition la Corée et la Mandchourie qui, pour les Japonais, étaient parties intégrantes de l'Empire. Le 29 juillet 1944, 47 B-29 s'en prirent à Anshan (Mandchourie) pour la première des cinq attaques qui allaient être

effectuées jusqu'à la fin de l'année. En conséquence de cette nouvelle menace, le 70^e *Sentaï* gagna Anshan au début du mois d'août avec 36 Ki.44-II. Le 25 de ce mois, une unité d'instruction (*Shusei Sentaï*) basée à Sunjia devint le 25^e *Dōkuritsu Chūtai* avec une dotation de 18 Ki.27 et Ki.44-II. Quelques jours plus tard, ce fut au tout nouveau 104^e *Sentaï* de faire mouvement d'Ozuki vers Moukden avec 25 machines, un mélange de Ki.27 et Ki.43-II. Le 6 novembre, après que trois grands raids eurent été menés contre Anshan, le 70^e *Sentaï* fut rappelé au Japon. Pour compenser ce départ, les deux autres unités qu'épaulait la petite aviation nationale mandchoue



Les équipages du *Chūtai* 3 du 4^e *Hikō-Sentaï* rassemblés sur le terrain d'Ozuki au printemps 1944. Ils viennent de recevoir leurs ordres en vue d'une mission d'entraînement et saluent leur chef d'escadrille, le Cne Masaji Kobayashi, avant de gagner leurs appareils. (coll. Koji Kobayashi)

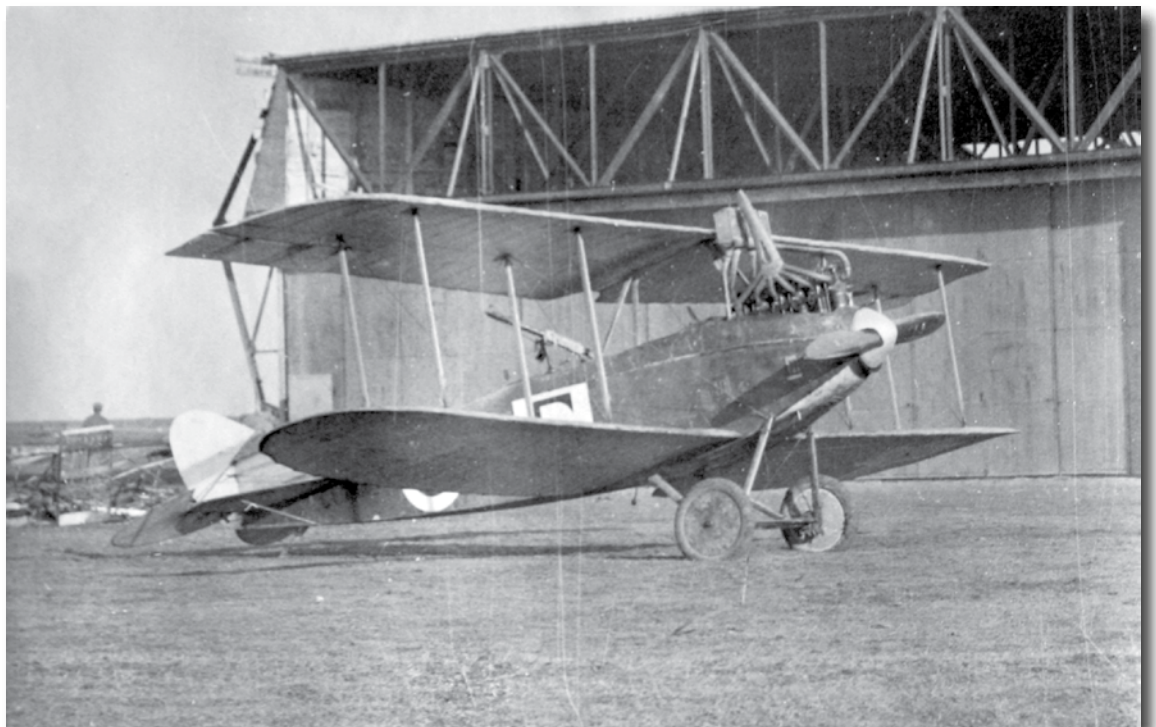


LA RENAISSANCE DE L'AVIATION MILITAIRE BULGARE DANS LES ANNEES VINGT

Sur cette page :
un DFW C.V(Av) porteur de
marques germano-bulgares,
sur le point d'être repeint fin
novembre 1918.

(toutes les photos : coll. Lennart
Andersson, sauf autre mention)

Le 4 octobre 1918, des ordres furent émis pour la démobilisation des forces armées bulgares. La Première Guerre mondiale s'achevait et l'aviation militaire bulgare (la *Vozdoukhoplavatelna droujina*) fut réorganisée ; elle ne se composait plus que de deux petites escadrilles et une école de pilotage, le tout étant basé à Bojourichte, près de Sofia, ainsi que d'une base d'hydravions à Varna. Le 27 novembre 1919, le gouvernement bulgare signa le traité de paix de Neuilly. La *Vozdoukhoplavatelna droujina* fut dissoute et remplacée par un service de Gendarmerie de l'Air (*Jandarmeriisko aeroplanno otdelenie*), sous l'égide du Ministère de la Guerre ; ce nouveau service était officiellement chargé des opérations de police et de douane. Commandé par le capitaine Ivan Milanoff, il resta basé à Bojourichte. Cependant, la France s'opposa fermement à cette création et le nouveau service fut dissout.



DE L'AVION EIFFEL AU LEO 9

Le chasseur trop en avance sur son temps



Par Philippe Ricco

Le plus connu des ingénieurs français est certainement Gustave Eiffel. Sa célèbre tour domine Paris de ses 324 mètres de hauteur, avec sa forme caractéristique due à la répartition uniforme des charges tout au long de sa structure métallique, suivant une courbe logarithmique. On lui doit aussi de nombreux ponts, comme le fameux viaduc de Garabit dont l'arche de 165 mètres de portée constitue un remarquable exploit technique et un record du genre. Sans oublier la structure de soutien de l'incontournable statue de Bartholdi « La Liberté éclairant le Monde », offerte au Peuple américain en 1871, qui trône sur Liberty Island à l'embouchure de l'Hudson, marquant l'entrée du port de New-York au sud de Manhattan. Le rôle important qu'a joué cet ingénieur remarquable dans l'histoire de l'aviation est cependant moins connu. Pourtant, là encore, sa contribution a permis de réaliser des progrès remarquables dans la découverte des lois de l'aérodynamique...

EIFFEL, PIONNIER DE L'AVIATION

Après l'exposition universelle de 1898 pour laquelle la grande « dame de fer » très décriée fut assemblée, celle-ci devait être démontée à l'issue d'une concession qui s'achevait en 1909. Mais son architecte souhaitant qu'elle lui survive décida de tout tenter pour montrer au public l'intérêt qu'il pouvait y avoir à la conserver sur son site. Il soutint notamment de nombreuses expériences scientifiques pour lesquelles sa hauteur constituait un atout. Il y installa un laboratoire météorologique et un « laboratoire de chute » à partir de 1903, destiné à étudier le comportement d'objets lâchés le long d'un câble depuis le 2^e étage, pour mieux comprendre les phénomènes d'écoulement de l'air à grande vitesse. Ces dernières expériences lui donnèrent l'idée d'aborder le sujet sous un autre angle : pourquoi ne pas déplacer l'air autour de l'objet plutôt que de tenter de le suivre durant son déplacement ? L'étude en serait facilitée... Fort de cette observation, il lança dès 1909 un projet de construction d'un tunnel aérodynamique au Champ de Mars. Trois ans plus tard, le 19 mars 1912, sa soufflerie démarrait sa longue carrière dans le XVI^e arrondissement



Le Breguet LE était entièrement métallique, à l'exception des nervures en bois, avec son fuselage et ses ailes entoïlés. La position surbaissée de son aile, avec un centre de poussée placé plus bas que le centre de gravité, était particulièrement innovante.

(Photo de Bailliencourt via Jean Devaux)

Gustave Eiffel dans sa soufflerie inaugurée en 1912, toujours actif à plus de 80 ans, en train de manipuler une maquette de la torpille volante de Victor Tatin.

(toutes les photos : coll. Philippe Ricco, sauf autre mention)

BANDES DE DÉBARQUEMENT SUR LA NORMANDIE

Par Claude Archambault

(toutes les photographies : Claude Archambault)



Décollage de la base d'Évreux, le dimanche 9 juin, à destination de Cherbourg où le C-130H Hercules belge immatriculé CH-11 de la 15^e Wing de transport aérien, 20^e escadrille, ira charger ses 53 parachutistes pour participer au largage de masse à la Fièvre. La 15^e Wing trouve son origine dans le No 525 Sqn de la RAF, ce que rappelle une inscription sous le poste de pilotage ainsi qu'en arrière des bandes d'invasion. Equipé de 25 Vickers Warwick C Mk.I début juin 1944, le No 525 Sqn verra ces derniers totalement disparaître en octobre au profit de Douglas Dakota Mk.III et apparaître un nombre croissant d'équipages belges en remplacement des britanniques et canadiens. À la fin de la guerre, 44 navigants en feront une unité « presque » belge.

Des Lockheed Martin C-130 Hercules et Super Hercules, essentiellement américains, participent chaque année à un parachutage massif de personnels sur le site de la Fièvre, près de Sainte-Mère-Église, afin de commémorer la phase initiale de « l'invasion de l'Europe », ainsi que l'ont dénommée à l'époque les Allemands et Américains. Si cette appellation peut choquer les Français qui perçoivent plus cette opération militaire comme les prémices d'une libération que comme une de ces invasions que la France a pu connaître à moult reprises, elle reste néanmoins logique : le but ultime des Allies étant la défaite de l'Allemagne et, accessoirement, la libération des peuples soumis. Chaque année se joignent à ces parachutages des Douglas C-47 Skytrain que l'on a l'habitude de voir porter pour certains des *invasion stripes*, des « bandes d'invasion » fort réalistes. Par le passé, parmi les C-130 américains déployés à Cherbourg pour le parachutage, quelques-uns ont arboré des codes d'unités, tel que « J7 » pour le 303rd Troop Carrier Squadron, mais aucun n'avait jusqu'à ce jour porté les bandes caractéristiques. Le millésime 2019, anniversaire des 75 Ans, est donc exceptionnel.

Ces bandes trouvent leur origine dans un mémorandum du *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force (SHAEF)* rédigé à l'état de brouillon le 13 avril 1944 pour être diffusé dans sa version quasi définitive seulement cinq jours plus tard. De ce court texte peu connu n'ont été souvent retenues que les largeurs des bandes prescrites, aussi n'est-il pas inutile d'en publier une traduction intégrale :

TRÈS SECRET
QUARTIER GÉNÉRAL SUPRÊME
FORCE EXPÉDITIONNAIRE ALLIÉE

MÉMORANDUM OPÉRATIONNEL NUMÉRO 23
Copie N° 36

18 avril 1944

MARQUAGE DISTINCTIF - AÉRONEFS

1. OBJET

Le présent mémorandum a pour objet de prescrire les marques distinctives qui seront apposées sur les aéronefs américains et britanniques afin de les rendre plus facilement identifiables comme étant amis par les forces terrestres, navales et par d'autres aéronefs amis.

2. CHAMP D'APPLICATION

A) Les instructions contenues dans le présent document s'appliquent aux types d'aéronefs américains et britanniques suivants :

- (1) Chasseurs et chasseurs-bombardiers.
- (2) Avions de reconnaissance tactique et photographique.
- (3) Aéronefs utilisés pour repérer des tirs de marine et d'artillerie de campagne.
- (4) Bombardiers légers.

Hommage au No 525 Sqn de la RAF appliqué sur les deux côtés du nez du CH-11. En dehors du *serial number* (s/n) dénotant l'origine américaine de ce dernier, l'insigne du Squadron – représentant un pied ailé enfilé dans une couronne de roses et de feuilles d'érable – est remarquable.



BOEING EA-18G GROWLER

UN GROGNEUR PARMIS LES FRELONS



L'EA-18G BuNo 168371 AG501 part pour une mission nocturne d'entraînement dans l'Atlantique, à bord de l'USS *Harry Truman* (CVN-75) en septembre 2015.

(toutes les photos : Official US Navy)

Cinquième et dernière partie, par Stéphane Nicolaou



VAQ-140 PATRIOTS

Dernière flottille à utiliser des EA-6B Prowler, la VAQ-140 commence sa transition juste après la fin de l'ultime croisière du EA-6B en juillet 2013. Un an plus tard, la flottille est déclarée bonne pour le service. Après avoir accompli toutes les étapes d'intégration, en particulier avec la CVW-7, les *Patriots* embarquent le 16 novembre 2015 à bord de l'USS *Harry Truman*.

Cette croisière les conduira à participer à l'opération « Inherent Resolve » en Méditerranée puis depuis le golfe d'Arabie. Une très longue période d'entraînement succède à cette première croisière, la VAQ-140 ne reprenant la mer que le 1^{er} avril 2019 à bord de l'USS *Abraham Lincoln* (CVN-72). Après avoir traversé la Méditerranée puis le canal de Suez, le porte-avions stationne dans le golfe d'Arabie durant l'été.

VAQ-140 PATRIOTS		Appareils
CVN-75	16 novembre 2015-13 juillet 2016 (OIR)	AG500 168375, AG501 168371, AG502 168372, AG503 168373, AG504 168374
CVN-72	1 ^{er} avril 2019 (Méditerranée + golfe AR)	AG500 168261, AG501 168262, AG502 168263, AG503 168264, AG504 168265

Décollage spectaculaire de l'EA-18G 168375 AG500 depuis l'USS *Harry Truman*. Il va réaliser une mission contre l'État Islamique en Syrie dans le cadre de l'opération « Enduring Freedom » (OEF) en septembre 2015.

