



☒

Citation

« *Officiers, Sous-Officiers, Caporaux et Soldats du 3e Groupe de Chasse ! Je vais vous remettre l'insigne de notre groupe aux armes de la Normandie.*

Vous le porterez avec fierté et dignité.

Il représentera pour vous l'image même de la France dans une de ses plus belles et de ses plus riches contrées.

Il évoquera pour vous le souvenir d'une campagne de chez nous calme et reposante.

En ce moment, la Normandie souffre plus particulièrement de l'occupation allemande. Des bombardements, des combats fréquents ont lieu sur ses côtes et dans son ciel.

Notre pensée va vers ce coin de France que le 3e groupe de chasse honorerà en portant ses Armes et que les pilotes glorifieront par leur victoires »

Journal de marche du Normandie-Niémen

Nous sommes le 20 juin 1945, Pierre Douarre à bord de son « 22 blanc » survole Le Bourget en compagnie des autres YAK 3 offerts par Staline pour leur bravoure et leurs victoires sur le front de l'Est. Il a 31 ans et il rentre avec 2 victoires obtenues les 9 et 10 octobre 1944, en collaboration avec le capitaine Matras (*un Me 109 et un Ju 88 mis au tapis*). Il ne voit pas les visages de ses camarades, mais une émotion palpable s'est emparée de tout le groupe, chacun dans ses souvenirs. Elle les enveloppe, telle une aura, jusqu'à embuer leur vue, et dans cette brume troublante apparaissent petit à petit d'autres appareils, ceux des pilotes tués au combat : Lefevre, Tulasne, De Seynes, Poznanski, Verdier etc.

A cet instant précis, dans le ciel de France, ils sont tous là : **CEUX DU NORMANDIE NIEMEN**



Le NORMANDIE qui a failli être le BRETAGNE

En janvier 42, soucieux de voir la France Libre prendre part aux combats sur tous les fronts, le général de Gaulle envisage l'envoi d'un groupe de chasse en URSS.

Le premier commandant, Joseph Pouliquen, est nommé par le général de Gaulle en personne pour compléter et commander le futur groupe de chasse no 3 (GC3) jusqu'à sa mise à disposition au front. Le GC 3 sera une unité française sous commandement français, intégrée à une division soviétique.

Suivant la tradition, chaque unité des FAFL doit prendre le nom d'une province française. Joseph Pouliquen aurait préféré nommer ce groupe du nom de sa province, « Bretagne », mais celui-ci était déjà utilisé par un groupe de bombardement. C'est donc « Normandie » qui l'emporte car outre le fait qu'il est agréable à l'oreille, ce nom sonne comme un hommage à la tentative malheureuse de débarquement à Dieppe, en août 1942.

Les trois escadrilles le composant se verront attribuer le nom de « Rouen » pour la première, « Le Havre » pour la deuxième et « Cherbourg » pour la troisième. Apprécié, aimé de ses hommes, Joseph Pouliquen choisit les meilleurs pilotes et mécaniciens, les plus valeureux combattants, tous volontaires. Le premier groupe est constitué de quatorze pilotes de chasse et de cinquante-huit mécaniciens. Y sont adjoints dix-sept mécaniciens soviétiques.



LE « MOUJIK DES AIRS » OU L'AVION DE LA MEILLEURE CHANCE

Novembre 1942, base d'Ivanovo, les conditions climatiques, très rudes, sont difficilement supportables, les températures variant entre -25° et -30°. La neige efface le moindre repère en vol et sur les pistes. Pourtant, après avoir testé les différents types d'appareils - dont certains anglais (Hurricane) ou américains (P 39 Airacobra) - proposés par le commandement soviétique, le commandant Jean Tulasne et son adjoint le capitaine Albert Litolff arrêtent leur choix sur le Yak 1 soviétique, ce qui va droit au cœur de leurs hôtes.

La robustesse de conception, sa rusticité dans des conditions climatiques difficiles, ses pneus basse-pression adaptés à des terrains sommairement aplanis et sa capacité à "encaisser" les tirs, ainsi que sa manœuvrabilité, autant de qualités mises en avant lors du choix par les Français. S'y ajoutait une ligne racée. Son refroidissement par eau ordinaire sans additif permettait aussi un remplissage à l'eau tiède qui réchauffait le moteur vidangé pendant la nuit de son eau et de son huile. Approvisionné aussi en huile tiède, le moteur démarrait quelle que fût la



température extérieure.

Dans ses versions successives (Yak 1, Yak 9 puis Yak 3), ce petit chasseur en toile et duralumin, satisfera toujours les Français face aux pilotes chevronnés de la Luftwaffe et à leurs redoutables avions entièrement métalliques, les Messerschmitt 109 et Focke-Wulf 190.

Il devient lui-aussi une véritable légende.



DU CHIEN DE BERGER AU CHASSEUR

Printemps 1943, le Normandie entre dans la « danse » sur le front de l'Est. Arrivent pour les pilotes français les premières missions opérationnelles : il s'agit d'escorter au-dessus de Smolensk des Petliakov Pe 2 afin d'assurer leur protection. Mais ces missions répétitives de « chien de garde » sont peu glorieuses, frustrantes pour un pilote de chasse accroché aux bombardiers qui évoluent lentement vers le front. L'ennui s'installe.

Le 5 avril 1943, une nouvelle fois, les avions décollent pour une mission d'escorte quand soudain, à la radio, on leur annonce des chasseurs allemands se dirigeant vers eux. Enfin !

Puis des appareils ennemis arrivent : des Focke Wulf 190, qui se jettent immédiatement sur les bombardiers. Les YAK 1M du Normandie sont au « pigeonnier » en protection au-dessus des Pe 2 et les allemands ne les ont pas vus.

Albert Preziosi amène son appareil en léger piqué, le cœur battant la chamade. Dans la radio se mêlent les appels et le bruit de l'attaque puis tout va très vite, un Fw 190 juste devant lui, il se rapproche : 200 m, alignement du collimateur, 100m, encore un peu, il est plein arrière, le boche ne manœuvre toujours pas, 50 m, une rafale, elle touche et endommage gravement l'avion aux croix noires qui part brutalement, mortellement blessé, dans un piqué irrécupérable. C'est la première victoire du groupe. Il jubile tandis que l'autre Albert, **Durand**, descend à son tour un chasseur ennemi.

Retour à la base. A 200 m au-dessus de la piste, il effectue un impeccable tonneau suivi de Durand qui lui-aussi, en accomplissant la même acrobatie, signale au sol sa victoire. Bouteille de vodka et 1000 roubles refusés : volontaire, pas mercenaire. La légende est en route.





LA TRADITION DU BRADAGE

Le 13 avril 1943, le capitaine Tulasne fait voler en chasse libre 6 yaks dans la région de Spass-dimiensk.

C'est Durand qui aperçoit les allemands, encore des Fw 190. Le face à face, au milieu de la flak, est brutal. Derville signe la 3ème victoire, suivi de celles de Poznandki et Bizien.

Trois nouvelles victoires s'ajoutent au tableau de chasse de l'unité, mais... **Si tu veux faire de vieux os, pilote toujours un œil dans le dos !**

Poznanski et Bizien dans l'euphorie oublient cette règle vitale.

Maintenant, dégager, virer « sec » en tirant le manche mais c'est trop tard.

Les deux premières pertes du groupe.

Derville, le « vieux âgé » de 28 est porté disparu à son tour. On apprendra qu'il a réussi à se poser, mais fait prisonnier par les allemands, il est exécuté sommairement.

Le Maréchal Keitel a ordonné de fusiller les pilotes français car considérés comme des francs-tireurs.

Keitel a publié l'ordre suivant : « Tout pilote français capturé doit être exécuté immédiatement »

3 copains effacés du tableau !!

Le copain il ne reviendra plus et si tu jettes ses effets personnels ils ne serviront à personne ; les expédier et les envoyer en France dans leur famille ? C'est impossible, alors que faire ?

Une solution va devenir une tradition : partager les effets du disparu qui deviennent ainsi des souvenirs et comme ça on prolonge la présence de l'ami.

Ce rituel appelé le bradage sera malheureusement maintes fois répété.



BIZIEN Yves Disparu lors d'un combat aérien dans la région de Spass-Demiensk le 13 avril 1943.

Il est le premier mort du Groupe. Une rue de Neuville-les-Dieppe porte son nom



POZNANSKI André Disparu lors d'un combat aérien dans la région de Spass-Demiensk le 13 avril 1943



*DERVILLE Raymond
Disparu lors d'un combat aérien dans la région de Spass-Demiensk le 13 avril 1943
Probablement fusillé par les allemands.*

DU GROUPE FRANÇAIS AU REGIMENT FRANCO-RUSSE

Courant juillet 1943, le GC 3 entre vraiment dans le feu de l'action, avec la terrible bataille de Koursk, les missions se suivent sans interruption, le Normandie exécute 112 sorties et abat 17 appareils allemands. Ces victoires sont chèrement acquises au prix de la perte de six pilotes dont le commandant Tulasne, porté disparu le 17 juillet près d'Orel. Le commandant Pouyade, qui a rejoint l'unité le mois précédent, en prend le commandement.



TULASNE Jean

"qui aimait le ciel comme on aime la vie. C'était un aigle... un vrai ! "
Général Zakharov

Début août les mécaniciens français sont remplacés par des mécaniciens russes alors que des Yak 9 viennent remplacer les Yak 1 des pilotes. De ce fait, le « Normandie » perd ses compagnons de la première heure mais gagne cette spécificité qui va contribuer à forger sa dimension symbolique : des pilotes français et des mécaniciens russes réunis dans une même unité. C'est une première dans l'Histoire.



Le front bouge vers l'ouest et le 22 août, c'est la bataille pour Smolensk. Au moment de prendre ses quartiers d'hiver à Toula, au sud de Moscou, en novembre 1943, le Normandie enregistre déjà 72 victoires.

Le 7 février 1944, le groupe devient, appellation inédite en France, le Régiment Normandie.

Il est formé de trois escadrilles (Rouen, Le Havre et Cherbourg) commandées respectivement par les lieutenants Albert, Mourier et Lefèvre.

Surprenant trois pelotons de Stukas escortés d'une douzaine de Focke-Wulf 190, le groupe de chasse abat cinq avions en quelques secondes, sans enregistrer la moindre perte.

Le 1er septembre 1943, le Groupe totalise 42 victoires homologuées.

Le 22 septembre, en dix-sept sorties, les pilotes français abattent neuf appareils ennemis, Joseph Risso réussissant un magnifique doublé.

LE NORMAND DU NORMANDIE

Le 28 mai 1944, alors qu'il totalise 1 300 heures de vol et 128 missions de guerre, Marcel Lefèvre part en mission de reconnaissance sur les lignes à la tête de 11 Yak. Mais son appareil subit une avarie, la pression de carburant chute à zéro à cause d'une fuite, incommodé par les émanations il tente alors de le ramener, au moment où il se pose sur le terrain de Dubrovka où stationne le "Normandie", une immense flamme jaillit sous le ventre de l'avion et Lefèvre, torche humaine, sort de l'appareil en courant et se roule sur le sol.

La combinaison de vol était imbibée de carburant. Il est immédiatement conduit à l'infirmerie du régiment, gravement brûlé au visage, aux mains et aux cuisses, mais il garde un bon moral. Evacué sur l'hôpital de Moscou, Marcel Lefèvre meurt de ses brûlures à l'aube du 6 juin 1944 à l'heure même où les alliés se lançaient à l'assaut des plages de sa Normandie natale. Il a été inhumé au pied de l'obélisque érigé à la mémoire des grognards de Napoléon, entouré d'honneurs en présence de ses camarades de combat et des plus hautes autorités russes et françaises.

À titre posthume et sur ordre de Staline, il est fait Héros de l'Union soviétique avec l'Ordre de Lénine.



Marcel Lefèvre, 24 ans, 11 victoires



*Une des figures emblématiques du groupe qui disait solennellement :
« Nous avons quitté notre France bafouée, il n'y a pas d'autre retour pour nous
qu'un retour victorieux »
La promotion 2003 de l'Ecole de l'Air portera son nom.*

MÉPRISE DE GUERRE

Deux jours plus tard, le 8 juin 1944, une patrouille du Normandie est envoyée sur le front où des FW 190 sont signalés, mais s'y trouve déjà sur les lieux une patrouille du 18ème régiment de la garde. Maurice Challe aperçoit au loin les Fw 190 reconnaissables à leur moteur en étoile. Très vite, il engage un allemand plein avant et le touche, les deux ennemis se croisent en un éclair. Un retournement très serré à la verticale, il rejoint le boche et le tire, les coups portent mais il se trompe car c'est sur un soviétique qu'il tire : un Lavotchkine 5 qui ressemble au chasseur allemand. C'est le Lieutenant Vasilii Arkhipov qui vient de recevoir les tirs. Challe, dans l'excitation du combat, ne lâche pas sa proie tandis que le russe ne cherche pas à riposter. Dans le fracas du combat, il n'entend pas ses messages. La confusion est totale ; d'une manœuvre, Challe se replace dans le sillage du russe et d'une courte rafale l'achève. Dans la folie et la violence du combat où tout se passe en quelques secondes, Challe n'a pas réalisé la situation et il effectue le tonneau traditionnel au-dessus du terrain pour annoncer sa première victoire. L'accueil est glacial car il vient de tuer un as soviétique aux 8 victoires et un ami du Normandie. Challe ne sera plus le même homme. Volontaire pour toutes les missions, il est très vite titulaire de 10 victoires jusqu'à se jeter seul dans la région de Pillau en Prusse-Orientale le 27 mars 1945 contre un groupe de chasseurs allemands. Un suicide !

*Les soviétiques lui avaient pardonné, l'avaient décoré sans lui faire le moindre reproche
« C'est le destin, on n'y peut rien ! Ca arrive des accidents comme ça ; n'en parlons plus »*



Le La-5 équipait, en particulier, le 18e régiment de chasseurs de la Garde commandé par le colonel Goloubov sous les ordres du général Zakharov. Il se distingua notamment lors des durs combats au sud de l'URSS et il reçut le



surnom de « sauveur en bois de Stalingrad ».

LE NORMANDIE DEVIENT NORMANDIE NIEMEN

Juillet 44, le Normandie participe à la couverture des troupes russes qui franchissent le fleuve Niemen. Les allemands se battent avec la rage du désespoir. Les français se retrouvent face aux pilotes de l'escadrille des Mölders, réputée invincible et envoyée pour exterminer les français. Les pertes sont sévères.

Marcel Albert fête sa 22ème victoire, il deviendra le deuxième as français de la seconde guerre mondiale avec 23 victoires et 2 probables, juste derrière Pierre Clostermann (32 victoires et 5 probables).



*« Dans la bataille pour le passage du Niemen se sont distingués les pilotes du Normandie ;
pour célébrer la victoire, les unités porteront le nom de Niemen »*
Staline

Effectivement, pour récompenser l'unité et son rôle déterminant dans le franchissement du fleuve Niémen, le 21 juillet 1944, à Alytous (Lituanie), Staline l'autorise à accoler le nom de Niémen à Normandie, comme il est de tradition dans l'armée russe. Normandie, une province française et Niemen, un fleuve russe : BEAU MARIAGE . C'est comme cela que le régiment de chasse n° 3 entrera dans la postérité sous le nom de « NORMANDIE NIEMEN »

LE DRAME QUI SCELLE L'AMITIÉ FRANCO-RUSSE

Le Moujik est capable de travailler à toutes températures. Une amitié et un respect mutuel lient les pilotes à leurs mécanos russes qui, sous les ordres de l'ingénieur-capitaine Sergueï Agavelian Agavelian, un arménien, accomplissent chaque jour des miracles.



Leur dévouement était issu d'un sentiment de loyauté indéfectible envers les pilotes français volontaires qui les protégeaient, eux et leur patrie. Le 15 juillet 1944, à son tour victime d'une fuite de carburant, le lieutenant Maurice de Seynes regagne précipitamment le terrain de Doubrovka d'où il a décollé quelques minutes plus tôt. Aveuglé par les vapeurs d'essence qui envahissent son cockpit, il tente vainement à plusieurs reprises de se poser. Les Soviétiques lui ordonnent de sauter. De Seynes refuse car il ne veut pas abandonner à une mort certaine son mécanicien Vladimir Bielozoub qu'il a embarqué à l'arrière de son avion, comme cela se fait couramment pour les courts trajets d'un terrain à l'autre. Et Bielozoub, lui, n'a pas de parachute...

Après plusieurs autres tentatives infructueuses, le Yak 9 s'écrase et explose, tuant ses deux occupants. L'aristocrate parisien et le paysan de la Volga ont été enterrés l'un à côté de l'autre à Doubrovka.

Le sacrifice de Maurice de Seynes a un retentissement énorme en URSS et va entrer dans les livres d'Histoire comme symbole de l'amitié indéfectible entre la France et la Russie.



L'ÉTOILE D'OR

Fin novembre 1944, le régiment fort de 60 pilotes et 300 mécanos se pose en Prusse orientale. Les pilotes du Normandie Niemen sont les premiers français à fouler le sol allemand. C'est à cette époque que le colonel Pierre Pouyade donne l'ordre de faire repeindre sur les Yaks l'emblème du Normandie-Niemen en y ajoutant l'éclair blanc qui est l'emblème de la 303e division aérienne à laquelle le régiment Normandie-Niemen appartient.



Colonel Pierre Pouyade

Le « NeuNeu » est devenu la terreur des aviateurs allemands.

Retiré du front à l'approche de l'hiver, le régiment se déplace à Moscou le 2 décembre afin d'accompagner la visite diplomatique du général de Gaulle à Staline,



et y reçoit ses médailles et honneurs, notamment la remise de la croix de la Libération au Régiment.

« Sur la terre russe martyrisée comme la terre française et par le même ennemi, le régiment Normandie, mon compagnon, soutient, démontre, accroît la gloire de la France »

A cette occasion, les deux as du régiment, le « prolo » ALBERT et « l'aristo » DE LA POYPE sont les premiers français à être décorés de l'Ordre des héros de l'Union Soviétique, une étoile d'or de 32 g.



Le 12 décembre 1944, le commandant Delfino prend le commandement du Normandie.



DERNIER VICTORIEUX ET DERNIER TUE

Au printemps 1945, les allemands résistent avec l'énergie du désespoir. La poche de Koenigsberg refuse de se rendre. Le 12 avril, le lieutenant Georges Henry, toujours volontaire, affronte encore avec le régiment l'escadrille des Mölders. Il abat un Focke-Wulf 190, sa 5ème victoire, mais surtout, il inscrit la 273ème du régiment ce qui sera la dernière victoire du « Normandie Niémen ».

Le mécano toujours inquiet pour lui court vers l'appareil dès qu'il est posé pour peindre une nouvelle croix sur le fuselage. Puis c'est l'alerte et la débandade sur le terrain de Bladiau. Prêt du front, l'aérodrome reçoit des obus vers midi. Un cri, un pilote est mort. Il s'agit de Georges Henry, le dernier tué du Normandie Niémen, sur la terre, juste après avoir été le dernier victorieux dans les airs.



Ainsi se termine l'épopée commencée le 22 mars 1943. Le « Normandie Niémen » a obtenu 273 victoires confirmées, 37 probables et 47 avions endommagés en 869 combats aériens. Quarante-deux de ses pilotes sont morts pour la France sur un total de quatre-vingt-dix-sept qui participèrent aux trois campagnes. L'escadrille



des ombres.

EN GUISE DE "CONCLUSION"

Le contact radio avec la tour du Bourget rompt le silence. L'escadrille des ombres, celle qui restera toujours en l'air, s'évanouit et le film des souvenirs cesse immédiatement.

Douarre aperçoit maintenant la foule qui les attend sur le tarmac. En formation impeccable, les Yak 3 passent au-dessus de l'aéroport du Bourget ; Robert Marchi régale la foule de ses acrobaties. Puis c'est l'atterrissement, premier retour après cinq longues années. Pierre comprend, les yeux remplis d'émotion, qu'une page d'histoire se tourne. Mais, au fond de lui, il sait qu'on n'oubliera pas l'unité française la plus titrée de tous les temps. Il se surprend à imaginer qu'un jour, peut-être, un passionné d'aviation, penché sur son atelier, réalisera un modèle réduit de son appareil, le « 22 blanc » à la flèche inversée sur le côté gauche du fuselage, et que ce même passionné, tout aussi sensible à leur aventure, s'efforcera, à travers quelques lignes jetées sur le coin d'une table, de faire partager l'épopée des pilotes français à l'étoile rouge.

La verrière ouverte, heureux, arborant un large sourire, il peut remonter les lunettes sur son casque.

Il est fier car il appartient à **CEUX DU NORMANDIE NIEMEN !**

FIN

Postface

C'est au départ sur une idée de Didier, le maître des lieux, que j'ai rédigé cette présentation. Passionnés d'histoire de l'aviation et sensibles à l'épopée du Normandie Niémen, nous pensons plus généralement que ce genre d'initiative motivera nos amis maquettistes à s'intéresser un peu plus à l'histoire du modèle qu'ils réalisent. Personnellement, j'y ai pris un immense plaisir et je peux vous assurer que lorsque je monte une maquette, celle-ci n'est plus un vulgaire morceau de plastique, même si sur le plan technique, certains en feront un petit chef d'œuvre. □

Pour rester dans le domaine de l'aviation, mais cela s'applique, j'en suis convaincu, aux autres domaines du maquettisme, je vois et ressens l'appareil que je réalise bien différemment, l'imaginant dans son contexte historique, géographique, revivant par l'imagination la vie de son pilote, notant au passage le petit détail qui confèrera un plus grand réalisme au modèle, etc..



Le montage en est transcendé et infiniment plus passionnant ; j'allais écrire : plus vivant.

*Pour revenir au Normandie Niémen, à l'occasion d'un hommage rendu au pilote Henry Foucaud du Normandie dans la Nièvre en 2009, j'ai eu le privilège et la chance de rencontrer un autre pilote de cette fameuse escadrille : Le marquis Jacques de Saint-Phalle (DCD l'année suivante).
Tout cela en présence de vétérans russes.*

Quelle journée émouvante !



Jacques de Saint-Phalle



Sachez enfin que le livre continue et je vous invite à visionner la vidéo suivante ; elle complétera utilement ma modeste présentation du « NeuNeu ».

Bien amicalement à tous et à toutes.