

la guerre. L'auteur nous invite donc à parcourir les actions quotidiennes de ce groupe de chasse au travers d'un texte précis et agréable à lire. Les illustrations sont à la hauteur du texte, avec beaucoup de photographies, tant des pilotes et personnels au sol que des avions. Ce livre vaut également par ses intéressantes annexes (as, récompenses, victoires, listes des pilotes et des avions, etc.), un gage de qualité. De jolis profils couleur de Jean-Marie Guillou, ainsi que des cartes, complètent agréablement l'ensemble. Un ouvrage à ne pas manquer, disponible chez Lela Presse !



Le Groupe « LORRAINE » du désert libyen à la libération de l'Europe 1941-1945

Par Mathieu Mounicq, chez Histoire & Collections

Dans le numéro 265 d'AVIONS de juillet-août 2025, était présenté *L'escadron « LORRAINE » de la guerre froide au combat de haute intensité*. Excellent ouvrage faisant suite, nous l'avions indiqué, à un premier couvrant l'épopée du « Lorraine » durant la Seconde Guerre mondiale. Ce dernier, maintenant objet de cette recension, a été écrit par le même auteur chez le même éditeur et offre les mêmes gages de qualité : précision, luxe, illustration abondante – et ce n'est pas une mince affaire pour la période africaine sur Bristol Blenheim – sur plus de deux cents pages. Cette première période couvre un quart de l'ouvrage avant le basculement vers la Grande-Bretagne et sa reconstitution en avril 1943 comme unité française libre intégrée à la RAF en tant que No 342 (*Free French*) Squadron. Les missions de bombardement vont alors se succéder, pour une part en vol à très basse altitude, les photographies en témoignent, afin d'éviter détection et *Flak*. La plus célèbre d'entre elles reste peut-être celle du 3 octobre 1943 conduite à une dizaine de mètres d'altitude et plus de quatre cents kilomètres à l'heure sur Chevilly-Larue, en région parisienne. L'auteur décrit et illustre en détail chaque mission avec les joies et les peines qui les accompagnent inévitablement. Il est évident que les témoignages des aviateurs impliqués ont été largement utilisés pour épauler les journaux de marche. En fin de volume, les annexes égrènent les noms et fonctions du personnel naviguant en fin 1941 ainsi que mars 1943. Elles mentionnent également les appareils et leur équipage engagés dans une dizaine de missions remarquables et, surtout, le suivi de chaque Douglas Boston et North American Mitchell en dotation à l'unité de 1943 à 1945. Difficile de faire mieux.

Les ailes de tonnerre

Par Hughes Albertini, aux Éditions du Panthéon

Voilà un ouvrage qui aura intrigué l'un des rédacteurs de cette rubrique au point de l'inciter à prendre contact

avec l'auteur avant d'émettre un avis. Imaginez : dès la septième ligne, la mention du No 264 Squadron de la RAF et les sorties qui s'ensuivent avec pertes, revendications et noms de pilotes incitent à consulter *l'Operations Record Book*, le journal de marche de l'unité, pour s'apercevoir qu'il n'y a aucune correspondance, même lointaine ; jusqu'au modèle d'avion qui ne correspond pas ; et des dates d'engagements, quand il y en a, qui ne correspondent à rien. Troublant. L'échange téléphonique avec l'auteur lui apportera la réponse mais quant au lecteur, il lui faudra attendre la page 205, soit le dernier paragraphe avant les traditionnels remerciements, pour apprendre que *Ce livre réunit fiction et réalité. Les faits de guerre et dates sont réels [sic]. Les noms ont été modifiés afin de ne pas rappeler la douleur des disparitions aux familles de certains de leurs proches dans les pénibles circonstances de la Deuxième Guerre mondiale.* Alors, que penser ? Sinon que l'auteur a

eu recours au roman pour décrire tous les aspects de la lutte aérienne dont il avait pu avoir connaissance par son oncle, héros anonyme du livre, et ses lectures. N'est-ce pas frustrant pour les historiens amateurs qui composent une bonne partie des lecteurs d'AVIONS ? De prétendus faits de guerre sans possibilité d'analyse aucune relèvent de la légende, pas de l'histoire, même petite. Cependant des lecteurs peuvent être séduits par une approche romanesque ; d'autant que la comparaison avec les archives de mémoires célèbres écrits par des combattants laisse quelquefois rêveur...

Luftwaffe Intruders operations over the United Kingdom - Fernnachtjagd Units 1940 to 1944

Par Chris Goss, chez Air World (Pen and Sword Books)

Il y a un peu plus de deux ans, notre ami Chris Goss a traité dans le numéro 252 d'AVIONS des versions de chasse nocturne du bombardier Do 17 et son dérivé à moteurs en ligne, le Do 215. Il nous raconte ici toute l'histoire de la *Fernnachtjagd*, mise sur pieds en juillet 1940 par le commandant de la 1. *Nachtjagddivision* de la Luftwaffe, l'Oberst Josef Kammerhuber. Cette « chasse de nuit à long rayon d'action » consistait à cibler les bombardiers de la RAF lorsqu'ils étaient vulnérables, c'est-à-dire au décollage et au retour à leur base. Les deux premiers chapitres sont consacrés à la première phase de la *Fernnachtjagd*, qui utilisait avec succès des Junkers Ju 88 C et des Dornier Do 17 Z en 1940 et 1941. Les deux chapitres suivants traitent de la poursuite des missions nocturnes sur le Royaume-Uni au cours des années suivantes, l'année 1942 voyant l'introduction du Messerschmitt Me 210, remplacé en 1943 par son successeur amélioré

Hughes Albertini

Les ailes de tonnerre

