



0 1 2 3M

*MM*

# la guérilla de l'air du Biafra



Ci-contre, un des B-26 biafrais, on remarque sous l'aile une rangée de 25 lance-roquette avec, accrochés sous ce montage, deux bombes de 250 livres. L'avion était camouflé en gris verdâtre avec des taches ombrées de brun clair. Le dessous était bleu-vert pâle. Pas d'insignes de nationalité. En dessous, les Malmö de von Rosen, on note le tube pour 6 roquettes de 50 à 60 mm. Les avions n'avaient reçu aucune peinture spéciale. Seule l'immatriculation civile suédoise avait été rendue illisible.

**A**U début de la secession biafraise, proclamée le 30 mai 1967, on crut longtemps que le Biafra devait l'emporter facilement sur le plan militaire. En effet, la province séparatiste disposait de l'ensemble du matériel blindé et de l'artillerie nigériane. Par ailleurs le Biafra pouvait s'appuyer sur le peuple Ibos, race intelligente et industrielle.

Or l'aide militaire au Nigeria ne se fit pas attendre. Elle porta principalement sur le matériel aérien : MiG-17 et 19 et L-29 « Delfin ». Il fallut donc créer une force aérienne au Biafra. Elle resta numériquement très faible et son personnel fut constitué essentiellement de mercenaires.

Ces mercenaires, Allemands et Américains pour la plupart, s'en tinrent à la règle de ne jamais attaquer d'objectifs civils. Trois B-26 « Invader » et deux B-25 « Mitchell », désarmés à l'origine, constituèrent la force principale de l'aviation du Biafra. Ils furent équipés de mitrailleuses de 12,7 mm et des bombes de 250 et 500 livres qui arrivaient parcimonieusement. L'armement de ces avions fut aussi augmenté, au moyen de bricolages cocasses, par des lance-roquettes sous les ailes. Par contre le napalm ne fut jamais utilisé.

Durant les hostilités deux B-26 furent détruits dans des accidents à l'atterrissage (des sources anglaises les donnent détruits au sol par des L-29) et un B-25 fut abattu par la DCA nigériane. Le matériel faisant défaut, une mission fut envoyée en France pour négocier l'achat de 12 Fouga « Magister » et de quelques T-33. Les tractations échouèrent, seuls quelques T-6 auraient pu parvenir au Biafra si l'offensive adverse n'avait empêché leur livraison.

Les Malmö du comte Carl Gustav von Rosen, qui étaient du type MFI-9B « Militrainer », ne parvinrent qu'au printemps de 1969 au cours de la deuxième année de la guerre. Ils étaient armés de roquettes sous les ailes, conformément à la version suédoise. Cependant l'infrastructure était toujours insuffisante, le plein des réservoirs se faisait toujours à la pompe à main, quand aux mécanos ce furent les pilotes qui les formèrent eux-mêmes. Il semble que l'effectif des Malmö ne dépassa guère cinq avions en service courant.

En opérations ils étaient vulnérables à tous tirs du sol et l'absence d'armement de bord, une fois les fusées tirées, rendait les avions inoffensifs pour tout objectif rencontré au retour des raids.

Pendant les six derniers mois du conflit ils furent les seuls appareils biafrais à pouvoir prendre l'air. Les missions étaient du type « Commando » ; à quelques kilomètres de l'objectif, les pilotes coupaient leur moteur et descendaient en plané pour surprendre les défenses anti-aériennes, ils remettaient du moteur juste avant de larguer leurs roquettes. Ils détruisirent ainsi des réserves de pétrole et un certain nombre de MiG au sol, de 8 à 13 semble-t-il.

Lorsque la fin arriva, les pilotes mercenaires encore présents quittèrent le pays à bord des Malmö en état de vol et allèrent se poser dans des pays voisins plus accueillants, qui leur accordèrent en échange de leurs avions, un billet de retour... L'éphémère Biafra Air Force avait vécu...





Le 534-4 de la première série avec l'hélice en bois et le cockpit ouvert. Ci-dessous, l'avion de grande production possédant la verrière coulissante et l'hélice métallique.

(Suite de la page 8)

du 534-1 : une seule arme de chaque côté du moteur et le petit carénage arrière correspondant. Le carénage inférieur de la prise d'air avant du capot moteur disparaissait également. Ce modèle fut désigné Bk-534.

En définitive, quelque 445 chasseurs de ce type furent produits, dont une cinquantaine de Bk-534, à l'usine Avia de Prague qui, rappelons-le, était la division aviation du grand ensemble industriel Skoda.

Le B-534 resta célèbre, malgré sa formule biplane périmée, pour sa maniabilité et la robustesse de sa structure calculée au coefficient 13.

Lors du fameux meeting aérien de Zurich en 1937, les Avia 534 présentés par

les Tchèques se classèrent juste derrière les Messerschmitt 109 des premières séries, grands triomphateurs de cette rencontre internationale, ce qui ajouta à leur prestige.

L'avion se présentait comme un sesquiplan avec les mâts de cabane et de voilure en N, le plan inférieur présentant seul un léger dièdre. La voilure était construite en profilés métalliques et entoilée. Le fuselage était, lui, construit en tubes métalliques et recevait un revêtement de panneaux métalliques de l'avant du fuselage jusqu'à l'arrière du cockpit, le reste étant entoilé. L'armement de mitrailleuses, installé juste en avant du pilote dans les flancs du fuselage, tirait dans de longues gouttières ménagées dans les flancs du capot-moteur. Cette disposition (inspirée de certains chasseurs anglais de l'époque) était une des caractéristiques de l'avion. Le train d'atterrissage fixe était du type à double trièdre et à roues indépendantes, les carénages de roues montés en série furent supprimés en opérations. Un montage de skis était prévu.

Malgré l'évidente vétusté de la formule du B-534 et l'espoir de disposer en 1939-1940 du monoplane Avia 135, des études de modernisation du biplan furent entreprises en 1937 et 1938 ; elles portaient surtout sur des affinements de détail et avaient rendu le train d'atterrissage monojambe. Ces améliorations avaient permis de dépasser légèrement les 400 km/h. Le dernier développement projeté du 534, le B-634 aurait dû recevoir, en plus des améliorations précédentes un moteur et un armement plus puissant.

Michel MARRAND

#### CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Avec un moteur Hispano Suiza (Avia) HS 12 Y drs de 850 ch

Envergure .....	9,40 m	Vitesse maximale .....	375 km/h
Longueur .....	8,20 m	Vitesse de croisière .....	340 km/h
Hauteur .....	2,80 m	Montée à 5.000 m en .....	5 mn
Surface alaire .....	24 m <sup>2</sup>	Plafond pratique .....	9.500 m
Poids à vide .....	1.400 kg	Autonomie .....	600 km
Poids total .....	1.920 kg	Armement .....	4 mitrail.
Charge alaire .....	78 kg/m <sup>2</sup>		de 7,7 mm

