

http://francecrashes39-45.net/page_fiche_av.php?id=9414

Crash-landing du Curtis H-75 le 21/05/1944

Article Populaire du Centre par Patrice Herreyre – 24/02/2017

Origine : https://www.lepopulaire.fr/isle-87170/actualites/un-des-derniers-pilotes-francais-de-la-seconde-guerre-mondiale-fete-ses-100-ans-dans-les-airs_12296654/



À peine harnaché dans le Cessna 172, Édouard Preux a vite retrouvé les réflexes du vieux pilote. (Photo

Thierry Sallaud)

Né le 8 février 1917 à Paris, breveté en 1936, Edouard Preux aura piloté, durant sa longue carrière, à peu près tout ce qui peut tenir en l'air. Pour ses cent ans, les pensionnaires de la Résidence Fleurie à Isle, où il vit désormais avec son épouse Jeanine, lui ont offert le plus beau des cadeaux : une heure de vol. Le petit Cessna 172 termine son roulage sur le tarmac de l'aéroport de Limoges. À peine le moteur éteint, une vingtaine de personnes se presse autour de l'avion. La portière droite s'ouvre.

Aidé par sa fille Véronique, le vieil homme descend précautionneusement du cockpit. « J'avais prévu un fauteuil, raconte avec un grand sourire Véronique, mais il n'en a pas voulu. Il s'est mis à marcher comme il ne l'avait pas fait depuis longtemps. »

À cent ans exactement, Édouard Preux est remonté dans un avion, grâce au cadeau d'anniversaire que lui ont fait les pensionnaires de la Résidence Fleurie, à Isle, où il vit désormais avec son épouse Jeanine. Édouard, dont les souvenirs s'estompent toujours plus de jour en jour, a retrouvé les sensations du vol. Ça l'a transfiguré.

Car Édouard Preux était pilote, titulaire du brevet militaire n° 25729, obtenu à Istres en 1936. « Le brevet sanctionne la première année, écrit Édouard en 2000, dans ses souvenirs publiés sous le titre Quand l'avion se pilotait. Puis intervient un classement [...] qui conditionne le choix des spécialisations. J'ai la possibilité de savoir à quelle sauce je serai accommodé. La chasse, par vanité du peu de places qui lui est réservée, mais surtout choisie pour mon goût du vol un peu perturbé en guise d'exutoire à ma fougue juvénile. ».

Sa voie est tracée. Il est affecté au prestigieux groupe de chasse I/5, à Reims. Ses camarades s'appellent Accart, Marin la Meslée, Dorance, Rouquette, Tallent, Vuillemain, Morel, Penzini, Goupy, des pilotes d'exception qui se retrouveront, à la fin de la campagne de France, en tête du palmarès des victoires aériennes.

Pendant que les nuages s'amoncellent sur l'Europe encore en paix, les pilotes du I/5 s'entraînent. Ils tentent d'apprivoiser le Curtiss H-75, un avion moderne, agile mais manquant un peu de puissance. À la déclaration de guerre, le I/5 abandonne Reims pour un terrain beaucoup moins confortable. « La guerre [...] nous invite à quitter les lieux pour faire du camping à Suippes. »

Pendant ce que Roland Dorgelès appellera « la Drôle de guerre », le sergent Edouard Preux enchaîne les vols, mais il lui faudra attendre le 30 septembre 1939 pour subir son baptême du feu. « Nous nous apprêtons à quitter les lieux quand l'attaque se produisit, raconte Edouard Preux. La surprise était totale. [...] Dans la mêlée confuse qui s'en suivit, on ne pouvait s'occuper que de soi-même ». Edouard essaye d'aligner deux Messerschmitt 109, mais ses balles manquent leur cible.

Pendant huit mois, Français et Allemands vont jouer au chat et la souris, de part et d'autre de la frontière. Au I/5, quelques pilotes ouvrent leur palmarès, pas Edouard Preux. En fait, tout le monde attend le grand affrontement qui ne saurait tarder. Le 9 mai 1940 au soir, toutes les unités sont mises en alerte maximum.

Le 10 à l'aube, l'attaque allemande surprend pourtant par son intensité. Toute la journée, les terrains d'aviation français sont bombardés sans relâche. Suippes n'échappe pas aux bombes de la Luftwaffe. À 17 heures, Edouard Preux décolle en urgence, avec Georges Lefol et André Malaval, alors qu'un nouveau raid est annoncé sur l'aérodrome.

« Accrochés à nos hélices, nous grimpons, raconte Édouard Preux. Les bombardiers sont accompagnés de chasseurs bimoteurs. Vu l'urgence et le nombre, on ne pouvait que taper dans le tas sans trop figoler. Mon lot fut un Me 110*. Nous arrivions face à face, apparemment avec la même détermination, une variante de la roulette russe ».

Les deux avions s'évitent au dernier moment. Des balles ont touché le Curtiss, l'aile gauche est trouée et de la fumée blanche commence à envahir le cockpit. « Je fis ce qu'il ne fallait pas faire : ouvrir la cabine [...] Le feu qui couvait sous mes pieds est aspiré et entraîne derrière lui un torrent de flammes qui me lèchent au passage. »

Édouard Preux réussit à s'éjecter et à rejoindre son unité. Mais ses blessures, au visage et aux pieds, ne lui permettent pas de porter son équipement de pilote, le masque à oxygène notamment. Il est interdit de vol temporairement.

Pendant que les pilotes du I/5 accumulent les victoires aériennes, Édouard Preux se morfond au sol. Piaffant d'impatience, il se porte volontaire pour convoyer les avions sortant de maintenance. Pas besoin de voler haut donc pas besoin de masque. Le 21 mai, le Curtiss qu'il ramène à l'unité a un problème de moteur. Il le pose, « comme une fleur », dans un champ... à proximité d'une unité allemande qu'il n'avait pas vue. Édouard Preux est fait prisonnier. Sa campagne de France est terminée. Pas sa carrière.