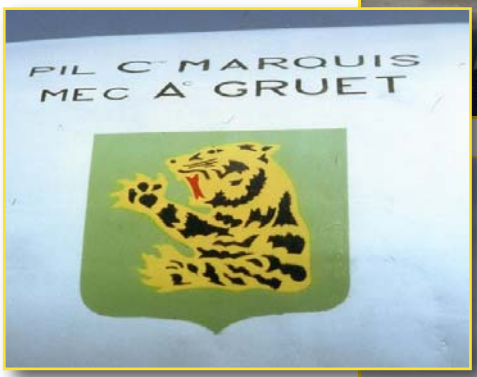
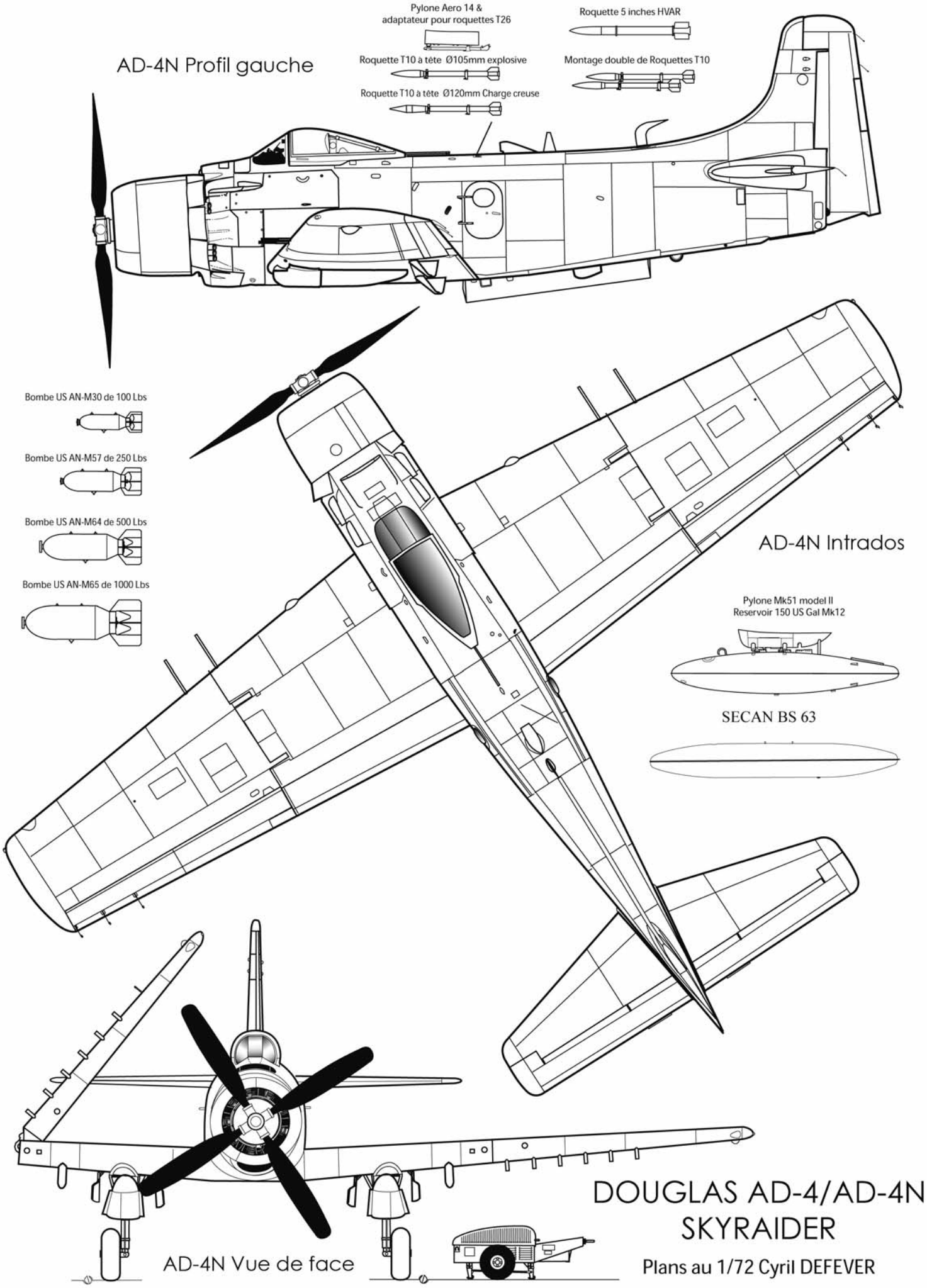
Skyraider BuNo 126900 (Sf 57) 20-FN du 3/20 Oranie, portant l'insigne de la 1re escadrille, la Spa 12. (Photo P.Oldra)

Départ en mission du BuNo 126900 (Sf 57) Fox-November entre le 15 et 27 mai 1961 depuis le terrain de Mécheria. Sur le côté droit de l'appareil figure l'insigne du Gaulois de la Spa 96, 2e escadrille de l'Oranie. (Photo P. Hubac)

Détail du capot moteur de l'appareil du Cne Marquis, il y figure aussi le nom du mécanicien, l'A/C Gruet. Suivant les périodes la dimension de l'insigne évolua. (coll. S. Guillemin)



Le BuNo 125744 (Sf 26) 21-LC, Skyraider personnel du Cne Marquis, commandant en second de l'EAA 1/21 Aurés-Némentcha. À une certaine période le code de fuselage fut apposé dans un rectangle blanc, vu ici sur la base de la RAF de Khormakdsar à Aden le 22 décembre 1966. (coll. S. Guillemin)


AD-4N Profil gauche
Pylone Aero 14 & adaptateur pour roquettes T26
Roquette T10 à tête Ø105mm explosive
Roquette T10 à tête Ø120mm Charge creuse
Roquette 5 inches HVAR
Montage double de Roquettes T10
Bombe US AN-M30 de 100 Lbs
Bombe US AN-M57 de 250 Lbs
Bombe US AN-M64 de 500 Lbs
Bombe US AN-M65 de 1000 Lbs
AD-4N Intrados
Pylone Mk51 model II
Reservoir 150 US Gal Mk12
SECAN BS 63
AD-4N Vue de face
DOUGLAS AD-4/AD-4N
SKYRAIDER
Plans au 1/72 Cyril DEFEVER

Les canons sont alors équipés de dispositifs d'alimentation continue AN-M.2. Durant le dernier semestre 1960, la DCMAA demande à la SMPA de lancer la fabrication de 300 canons M62 à l'usine de Tulle.

En ce qui concerne l'harmonisation des canons, la convergence commune pour les quatre canons est de 350 m.

Sur le "Sky":
- 6 points d'emport sous chaque aile :
- 3 points d'emport ventraux ;
- 4 canons de 20 mm ;
…du monde quoi !

P. Daubas

Un armurier installe les maillons d'obus de 20 mm sur le BuNo 125717 (Sf 4) 20-LB, à Bône en avril 1963. (Photo ECPAD)

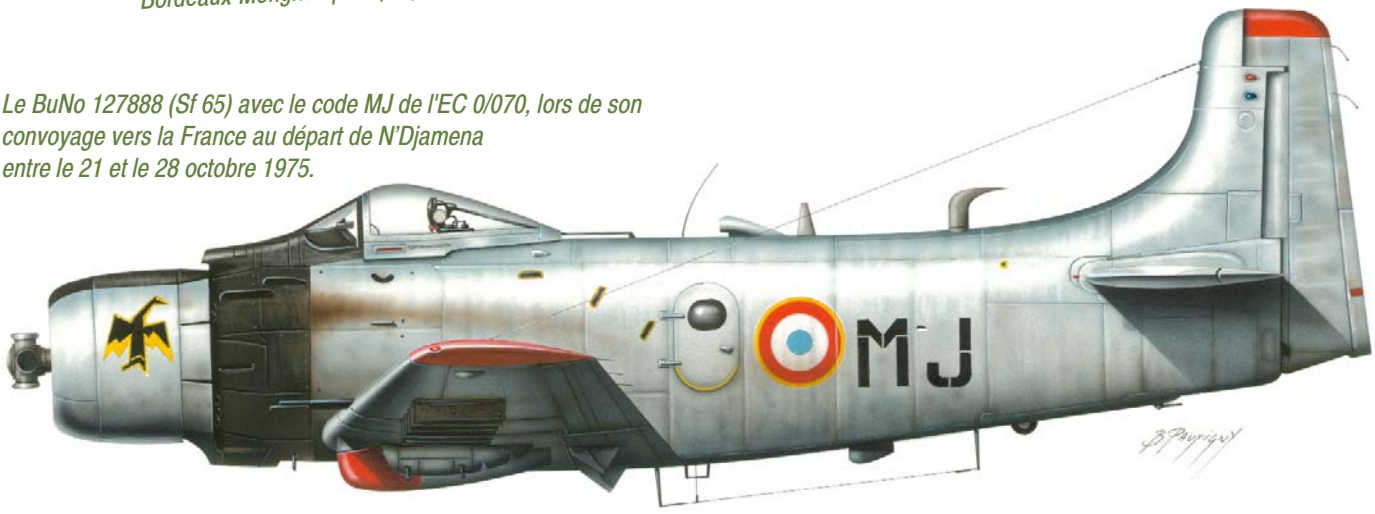
Le BuNo 126912 (Sf 41) 20-FB avec Puteaux, mécanicien armurier de l'EMT. (Photo P. Oldra)

Panoplie d'armements devant le Fox-Hotel de l'Oranie, composé de roquettes HVAR, de bidons spéciaux Secan 63, de bombes de 1 000 et 250 lbs ainsi que de bandes d'obus de 20 mm. (Photo J. Fleury)

Le BuNo 126965 (Sf 54) le 17 mai 1981, lors d'une JPO sur la BA 279. Bien que stocké par l'EAA 601, cet appareil appartient au ministère de la Coopération qui par la suite (1983) en fit don au musée de l'Air de l'Espace. (Photo P. Lesieutre)

Le Skyraider 21 lors d'un meeting sur la base de Châteaudun le 5 juin 1977, avant son transfert à la Sogerma de Bordeaux-Mérignac pour préparer son convoyage par bateau à destination du Tchad. (Photo P. Lesieutre)

Le BuNo 127888 (Sf 65) avec le code MJ de l'EC 0/070, lors de son convoyage vers la France au départ de N'Djamena entre le 21 et le 28 octobre 1975.



1. La 20e escadre de chasse

Vol en fomation de quatre Skyraider de l'E/C 1/20 en ce mardi 13 novembre 1962 avec les BuNo 126949 (Sf 64) 20-LN, BuNo 126877 (Sf 21) 20-LH, BuNo 124156 (Sf 30) 20-LA et le BuNo 126923 (Sf 46) Lima-Sierra. (Photo DR, coll. C. Rochard)

Départ du BuNo 126877 (Sf 21) Lima-Hotel du terrain de Lyon-Bron en vue d'effectuer un vol lors de la manœuvre Assas. (Photo DR, coll. S. Guillemin)

⑥ *L'A/C Nasarre et le Sgt Sottile le 11 septembre 196 devant le Zoulou-Hotel Sferma 34. (Photo SHAA)*

⑦ *L'Adj Saint-Cast le 11 septembre 1969 avec le Sgt Cornu qui remplace le Sgt Legout pour la photo qui et le mécanicien attitré du 21-ZF Sferma 42. (Photo SHAA)*

⑧ *Le GBA Perseval, pilote abonné à l'escadron, en compagnie de l'Adj Jego devant le Lima BuNo 125717 (Sf 4) le 11 septembre 1969. (Photo SHAA)*

⑨ *Le Cdt Barbier pilote abonné avec le S/C Pluchard e 11 septembre 1969 devant le Delta Sferma 19. (Photo SHAA)*

⑩ *Le Cdt Perret, abonné de la BA 181, en compagnie du Sgt Cornu, mécanicien attitré du BuNo 126997 (Sf 78) Zoulou-Kilo. Ivato le 11 septembre 1969. (Photo SHAA)*

Le 11 septembre 1969, toute la chasse française du commandement supérieur des forces française du Sud de l'océan Indien. (Photo M. Cochet)

Décollage à l'aube du Cne Nefiolov et de l'Adj Lourdais pour une reconnaissance à vue sur les lieux de l'embuscade, mais il n'y a plus une seule trace des rebelles. À 13 h 30, les H-34 arrivent en force, un commandant "biffin" se plaint que les largueurs (les mécaniciens AD-4) dormaient dans le Nord. Il est vrai que ce n'est pas leur spécialité, ils ont fait avec les moyens du bord. Le 15, le Cne Ferrey vient rendre une visite au détachement en convoyant le Skyraider n° 85. Le lendemain l'Adj Lourdais part seul pour une protection héliportage à 80 km au nord-ouest de Faya-Largeau. Le 22 octobre, la bataille fait rage dans la région pour libérer le poste de Mourso à côté de Zouar. Ils emploient les bombes pour la première fois. Le lendemain les "Sky" effectuent un appui-feu vertical Zouarké, à 700 m d'altitude. Au cours de l'attaque le Lt Fiquemo met une de ces roquettes au but dans une grotte, provoquant la mort de huit fellouzes. Le 24 octobre, protection du repli des postes de Mourso et Gabora par le Cne Nefiolov et du S/Lt Barrandon. Le bilan général de l'opération est de 43 tués parmi les rebelles, de nombreux blessés, de quatre prisonniers et de nombreuses armes récupérées. Le 27 suite à l'opération de Zouar, les AD-4 vont aider les Trosols à récupérer des armes dans des caches à proximité du village de Goubon. Après le décollage de la deuxième équipe, il y a un QGO à Faya-Largeau et, afin d'économiser le potentiel, tandis que l'A/C Corre et le Lt Fiquemo sont toujours sur l'objectif, le Cne Nefiolov et l'Adj Lourdais se posent à Zouar où Lourdais en profite pour enliser son avion dans le sable. En fin d'après midi, l'A/C Corre ne peut rentrer à Faya-Largeau pour cause de lampe particules allumée et de battement de la pression d'huile. L'Adj Lourdais rentre donc avec le Lt Fiquemo mais le Cne Nefiolov, voulant encore crevarder, lui pique toutes ses roquettes, aidé de Pablo. Il faut signaler qu'en fin de matinée le Cne Nefiolov et l'Adj Lourdais ont décollé sur demande mais les roquettes du Cne n'étaient pas branchées et seul Lourdais put tirer. Corre rejoint Faya-Largeau le soir même par Nord pour y retourner le lendemain matin alors que le Cne Nefiolov se met en alerte toute la nuit avec son AD-4. Le bilan de la journée est de 13 HLL tués, 2 blessés, 4 prisonniers et de nombreux documents et matériels saisis.

L'Adj Lourdais à bord du BuNo 126997 (Sf 78) 22-DF au retour d'une RAV. (Photo DR, coll. M. Lourdais)

Départ d'une roquette T.10 lors d'une opération contre les rebelles tchadiens. (Photo S. Opolczynski)

Départ en mission de l'A/C Corre sur le BuNo 126997 (Sf 78) 22-DF le 28 octobre 1970 à Zouar. (Photo DR, coll. P. Mouret)

La garde présiden

La cession

Le 1er décembre 1975, par la note n° 4897/DEF/C23/CD, le ministre de la Défense demande au GAA C. Grigaut (CEMAA) d'étudier les problèmes posés par la cession de quatre Skyraider au Gabon et la mise sur pied de cette force gabonaise. Le 5 décembre, le GCA Fleury, de l'EMAA, remet la réponse au cabinet du ministre de la Défense. La cession de quatre AD-4N, avec un lot de rechanges nécessaire pour une utilisation au taux de vingt heures de vol par avion et par mois, est possible et peut se réaliser dans un très court délai. Les quatre appareils proposés (19, 41, 42 et 45) n'ayant que très peu volé depuis leur sortie de révision cellule, ils disposent d'un fort potentiel en heures de vol. Les quatre Skyraider sont équipés de moteur disposant de potentiel compris entre 320 et 780 heures de vol, ce potentiel pouvant être complété par la cession de deux moteurs à plein potentiel au titre de rechanges. Le 6 décembre, le ministre de la Défense envisage de céder les quatre Skyraider en leur état actuel et à titre gratuit au ministère de la Coopération. Ils seront livrés avec un petit lot de rechanges indispensable au convoyage, rechanges qui pourront être emportés à bord des appareils.

Le 9 janvier 1976, l'armée de l'Air fait savoir quelle cédera huit avions AD-4 avec les rechanges et matériels d'environnement à deux pays étranger. Le standard des avions sera celui de l'armée de l'air française. Les rechanges spécifiques et communs des deux pays seront composés d'un lot de rechanges pour assurer 1 000 heures de fonctionnement et fourniront conjointement la situation des existants totaux de l'armée de l'Air, disponibles et indisponibles, ainsi que les prix unitaires de chaque article. Le 12 janvier 1976, le ministre de la Coopération demande à son homologue de la Défense de bien vouloir autoriser la cession à titre onéreux, au profit de son ministère, d'un lot de munitions pour les AD-4N gabonais. Le lot d'instruction au tir comprend 2 100 obus explosifs de 20 mm, 48 bombes de 125 kg et 100 roquettes T10 explosives, le lot devant être expédié au Gabon dès la fin du mois de janvier. Le 15 janvier 1976, l'armée de l'Air est prête à assurer le réengagement de trois pilotes de la garde présidentielle et le convoyage de quatre AD-4N au Gabon. Les trois pilotes à transformer sont des personnels contractuels opérationnels sur T-6 et Fouga Magister. La durée du stage est fixée à deux semaines, et comporte une instruction au sol et une en vol, le nombre total des vols d'instruction étant fixé à onze (7 vols stagiaires et 4 d'accompagnement), le début de la transformation est fixé au 19 janvier. Le 27 janvier 1976 débute à Châteaudun la transformation de deux pilotes Gabonais qui est surtout une remise à niveau, car tous deux en avaient déjà fait au sein de l'EAA 1/22 Ain.

Le 9 février, le ministère de la Coopération envisage l'achat des outillages nécessaires à la mise en œuvre et à l'entretien des quatre Skyraider, ce sera chose faite quelques mois plus tard.

Le Sferma 45 MP fera partie du premier lot de Skyraider destiné au Gabon, ici à Libreville en septembre 1979. (Photo Bonnet via E. Moreau)

Le convoyage vers Libreville

L'armée de l'Air fournit, pour le convoyage des quatre Skyraider vers Libreville, deux pilotes chef de patrouille, dont un chef de détachement, huit sous-officiers mécaniciens pour la mise en œuvre et le dépannage aux escales, ainsi qu'un Nord 2501 (n° 135 commandé par le Cdt Reynal) pour le transport du support technique (personnels et matériels) nécessaire au convoyage.

Les Skyraider Sf 19 TR-KMM, Sf 41 TR-KMN, Sf 42 TR-KMO et Sf 45 TR-KMP décollent le 9 février 1976 de Châteaudun en direction de Libreville. Le lendemain ils effectuent le trajet Istres - Rabat en un peu moins de 5 heures de vol. Après une journée de repos à Rabat ils prennent la direction d'Agadir. Le 14 février, décollage à l'aube pour Dakar du dispositif. Deux jours plus tard, le trajet Dakar - Ouagadougou est effectué. Le 17 sera la

Au centre, insigne de la Garde présidentielle gabonaise. (Photo S. Guillemin)

Patrouille d'AD-4N gabonais le long du littoral, le BuNo 126956 (Sf 45) Mike-Papa et le BuNo 126922 (Sf 42) Bleu. (Photo J. Borne)

AD-4NA BuNo 126912, Sferma 41, N4277P
Erickson Air Crane, Medford, Oregon, USA
Condition : stocké

Récupéré en 1985 au Gabon par l'amicale Jean-Baptiste Salis de la Ferté-Alais, le 126912 est vendu en mars 1988 à l'anglais Rob Lamplough et stocké à North Weald jusqu'en 1990, date à laquelle il est racheté par l'américain John Muszala et sa société Pacific Fighters de Chino en Californie. Jack Erickson se porte acquéreur de cet avion en mai 1991. Le 12 mars 1992, il est immatriculé N4277P au nom de Erickson Group Ltd, la société propriétaire des avions de Jack Erickson. Depuis cette date, le 126912 est stocké dans l'attente d'une éventuelle restauration.

18 Le BuNo 126912 (Sf 19) en juillet 1990 sur le terrain de North Weald peu avant sont départ pour les États-Unis. (Photo DR, coll. T. Clarke)

AD-4NA BuNo 126922, Sferma 42, G-RADR
Tim Manna c/o Kennet Aviation, North Weald, Royaume-Uni
Condition : en état de vol

Récupéré au Gabon par l'association Aéro-Rétro de Saint-Rambert-d'Albon, le 126922 arrive par bateau au Havre le 17 avril 1985. Acheté par l'amicale Jean-Baptiste Salis, il est immatriculé F-AZED le 27 août 1986 au nom de M. Jean Salis. Restauré, l'avion revole avec les marquages d'un avion de l'U.S. Navy de la VF-152 de l'USS *Hornet*. Puis il est finalement vendu à Bernard Vurpillot le 22 juin 1990. En 1991, le collectionneur britannique Stephen Grey et The Fighter Collection de Duxford se portent acquéreurs du 126922. Radié du registre français le 10 mai 1993, il devient G-RAID sur le registre civil anglais le 7 juin 1993. Repeint dans les marquages d'un avion de la VA-176 Stinger, il est revendu en 2003 à l'anglais Tim Manna et sa collection Kennet Aviation. Le 30 octobre 2003, son immatriculation civile change et devient G-RADR. Au cours de l'hiver 2010-2011, le 126922 est repeint dans les couleurs qui étaient les siennes lorsqu'il volait avec la VA-155 pendant la guerre de Corée en 1953. Il est le seul Skyraider à voler au Royaume-Uni, basé à North Weald au nord de Londres.

19 Le Havre le 16 février 1986, le BuNo 126922 (Sf 42) peu avant sont changement de propriétaire. (Photo R. Biaux)

20 Le F-AZED au couleur d'un appareil de la VF-152 de l'U.S. Navy de l'USS Hornet. *(Photo DR, coll. S. Guillemin)*

21 Passage sur la tranche du G-RAID lors du meeting de Falaise en 1994. (Photo J-P Touzeau)

Duxford le 1er juillet 2012, le BuNo 126922 G-RADR repeint dans les couleurs qui étaient les siennes à l'époque où il volait avec la VA-155. (Photo J-P Touzeau)