No 351 et No 352 (Y) Squadrons : les partisans de la Royal Air Force

Première partie, par Boris Ciglić (traduction de Christophe Cony et profils d'Ognjan M. Petrović)

Après la défaite-éclair d'avril 1941, le royaume de Yougoslavie fut partagé entre les puissances de l'Axe victorieuses : l'Allemagne, l'Italie, la Hongrie et la Bulgarie, tandis qu'un soi-disant « État indépendant de Croatie » était créé sous la tutelle du IIIe *Reich*. Seule une poignée d'aviateurs de la Force aérienne royale yougoslave (RYAF) et de l'Aviation navale réussirent à s'échapper vers le Moyen-Orient via la Grèce ou l'Union Soviétique, la majorité d'entre eux terminant dans les camps de prisonniers allemands et italiens. Très vite, les Croates et quelques-uns des Slovènes purent rentrer chez eux et rejoindre la Force aérienne de l'État indépendant de Croatie, dont les meilleurs cadres changèrent peu de temps après d'uniforme ; transférés dans la Luftwaffe avec la Légion de la Force aérienne croate, ils partirent combattre les Soviétiques sur le front de l'Est.

Les aviateurs qui avaient échappé à la capture n'avaient de leur côté guère d'options... Certains passèrent dans la clandestinité. D'autres, qui habitaient en Croatie, choisirent de rejoindre la nouvelle force aérienne. Mais bon nombre décidèrent de rallier le mouvement de résistance qui commença à l'été 1941 et se sépara rapidement en deux branches armées, toutes deux à prédominance serbe. L'une, qui soutenait le régime royal d'avant-guerre, était baptisée Armée yougoslave de l'intérieur [1] mais on connait mieux ses combattants sous le nom de Tchetniks ; l'autre, un mouvement révolutionnaire conduit par des communistes appelés des Partisans, était officiellement l'Armée de libération du peuple yougoslave dirigée par Josip Broz, dit Tito.

Les atrocités massives commises à l'encontre de la population serbe en Croatie, l'élimination sans pitié des insurgés, le conflit brutal entre les deux groupes rebelles et les dramatiques souffrances de la population civile allaient caractériser la guerre en Yougoslavie dans les années qui suivirent.

[1] Littéralement : Armée yougoslave dans la patrie, fondée par Draža Mihailović.

Le Spitfire Mk.Vc trop JG932 « L » du S/Ldr Mileta Protić se posant sur le terrain italien de Cannes au retour de la première mission de combat du No 352 (Y) Sqn, le 18 août 1944.
(Musée d'aviation de Belgrade)

Les aiglons

Le gouvernement yougoslave en exil considérait que la petite bande d'aviateur rassemblés au Moyen-Orient, dont environ 130 étaient des pilotes, pouvait constituer le noyau d'une future force aérienne. Les marins aviateurs, qui avaient fui vers l'Égypte avec sept Dornier Do 22 et un hydravion SiM XIV-H, furent rapidement incorporés dans le Coastal Command de la RAF où ils formèrent le 2nd *Yugoslav Squadron*. Du 5 mai 1941 au 22 avril 1942, ils effectuèrent 930 sorties de combat avec le No 201 *Naval Cooperation Group*, mais ils furent à ce moment retirés du front après s'être ralliés aux officiers supérieurs qui avaient contesté le gouvernement en exil, le mois précédent au Caire.

Les aviateurs de la RYAF, de leur côté, avaient ramené avec eux quatre Savoia Marchetti SM.79, trois Lockheed Electra et deux Dornier Do 17 Ka. Début mai 1941, ces avions furent cédés par le général Dušan Simović, chef du gouvernement yougoslave en exil, à la Royal Air Force qui ne leur manifestait pourtant aucun intérêt ! Cette décision insensée retarda d'autant l'incorporation du personnel de la RYAF dans la RAF, car ces avions auraient pu au moins être utilisés pour l'entraînement et la liaison jusqu'à ce que les Britanniques fournissent quelques appareils. Du coup, en raison de la barrière de la langue, des controverses politiques, du manque de discipline et surtout du fossé technique et technologique qui existait dans l'entraînement et la compréhension de la guerre moderne, le premier aviateur yougoslave à rejoindre une unité opérationnelle de la RAF, en l'occurrence le No 73 Sqn, fut Aleksandar Cenić en mars 1943 seulement.

Après de longues négociations au sujet de la création d'un *squadron* de chasse et de bombardement composé de personnels yougoslaves, plusieurs hommes furent affectés en juillet 1943 au No 123 Sqn en Libye, qu'ils quittèrent deux mois plus tard pour le No 94 Sqn. C'est cette dernière unité qui forma un « B » *flight* entièrement composé d'aviateurs yougoslaves. Mais son équipement (des chasseurs-bombardiers Hurricane Mk.IIc) montra son obsolescence lors d'un raid sur la Crète le 14 novembre suivant. Des seize avions qui prirent part à cette mission (huit du 336 et autant du 94 Sqn), pas moins de sept manquèrent à l'appel au retour ! Parmi eux, le KZ144 du Capt Igor Beran et le BP198 du 2/Lt Radomir Matejić, tous deux tués. Les premiers Spitfire rejoignirent le *squadron* début 1944, mais avant que son rééquipement ne soit achevé de nouveaux remous secouèrent les Yougoslaves…

Mentionnons ici pour mémoire qu'en octobre 1942, quarante aviateurs yougoslaves étaient partis aux USA s'entraîner sur Consolidated B-24 Liberator. Le gouvernement en exil voulait les utiliser pour fournir de l'aide aux Tchetniks en territoire occupé. Quatre équipages et leurs appareils retournèrent en Égypte un an plus tard, mais la situation géopolitique en Yougoslavie avait changé du tout au tout à l'époque et ces équipages effectuèrent finalement des sorties de bombardement classiques au sein du 376th *Bomb Group* (15th *Air Force*) de l'USAAF.

La déchirure

La guerre en Yougoslavie traînant en longueur, les deux groupes de la Résistance établirent des contacts avec les Alliés et commencèrent à recevoir une aide symbolique. Cependant, les rapports des agents secrets signalant que les Tchetniks montraient moins d'ardeur à combattre les Allemands qu'à éliminer les Partisans, ainsi que le décodage des messages ULTRA prouvant leur collaboration avec les forces de l'Axe, entrainèrent un changement dans l'attitude des alliés à leur égard. À la conférence de Téhéran, fin 1943, Staline réussit à obtenir que toute l'aide soit désormais concentrée sur les Partisans.

L'influence du mouvement communiste prit subitement de l'ampleur et ses sympathisants parmi les aviateurs en exil commencèrent ouvertement à manifester en faveur de Tito. Cela allait de la distribution de tracts et des discours contre le Roi et le gouvernement, au port d'une étoile rouge sur le calot et au refus d'obéir aux ordres des officiers britanniques. L'incident le plus sérieux eut lieu le 28 mars 1944, quand plus de soixante-dix membres du No 94 Sqn (dont seulement deux étaient des pilotes : Mileta Protić et Ratko Jovanović), durent être « virés » de l'unité. Les Yougoslaves demeurant loyaux envers le Roi continuèrent à voler en combat jusqu'à la fin du mois d'août, mais ils furent alors retirés des opérations à la demande des chefs des Partisans. Les « révolutionnaires » avaient déjà, à cette époque, enfilé un nouvel uniforme de la RAF…

Des cocardes à l'étoile rouge

En effet, suivant les ordres de l'état-major des *Mediterranean Allied Air Forces* en date du 1er février 1944 et les accords précédemment passés entre les autorités britanniques et les représentants de la Force aérienne royale yougoslave, le No 352 (*Yugoslav*) *Squadron* fut officiellement formé le 22 avril 1944 sur le terrain de Benina en Libye. Cette formation allait devenir un exemple unique au sein de la RAF sous bien des aspects, un mélange exotique encore jamais vu auparavant dans la structure si rigide des forces aériennes britanniques.

Son personnel volant était composé d'ex-membres de la RYAF, de l'Aviation navale yougoslave (NA), de l'USAAF, de la Regia Aeronautica, de la Luftwaffe, de la Force aérienne de l'État indépendant de Croatie et des « guérilleros » de l'Armée de libération du peuple yougoslave (YPLA) ! Le personnel au sol était également un conglomérat d'anciens membres de la RYAF et de la NA, de bon nombre d'ex-prisonniers de la Regia Aeronautica d'origine slave récupérés dans des camps du Moyen-Orient, de beaucoup de Partisans de la YPLA et d'une vingtaine de Britanniques affectés à l'instruction ou à la liaison. La direction de cette unité particulière fut confiée au W/Cdr John Proctor, un as aux neuf victoires sûres titulaire de la DFC, son commandant en second étant le S/Ldr (*Acting*) Mileta Protić. Autre curiosité, les marquages arborés par les appareils : une grande étoile rouge à cinq branches se surimposait à la cocarde de la RAF ainsi

Des plumes
et un point d'interrogation…

Par Lucien Morareau (profils de Pierre-André Tilley)

1922 - Farman F.50

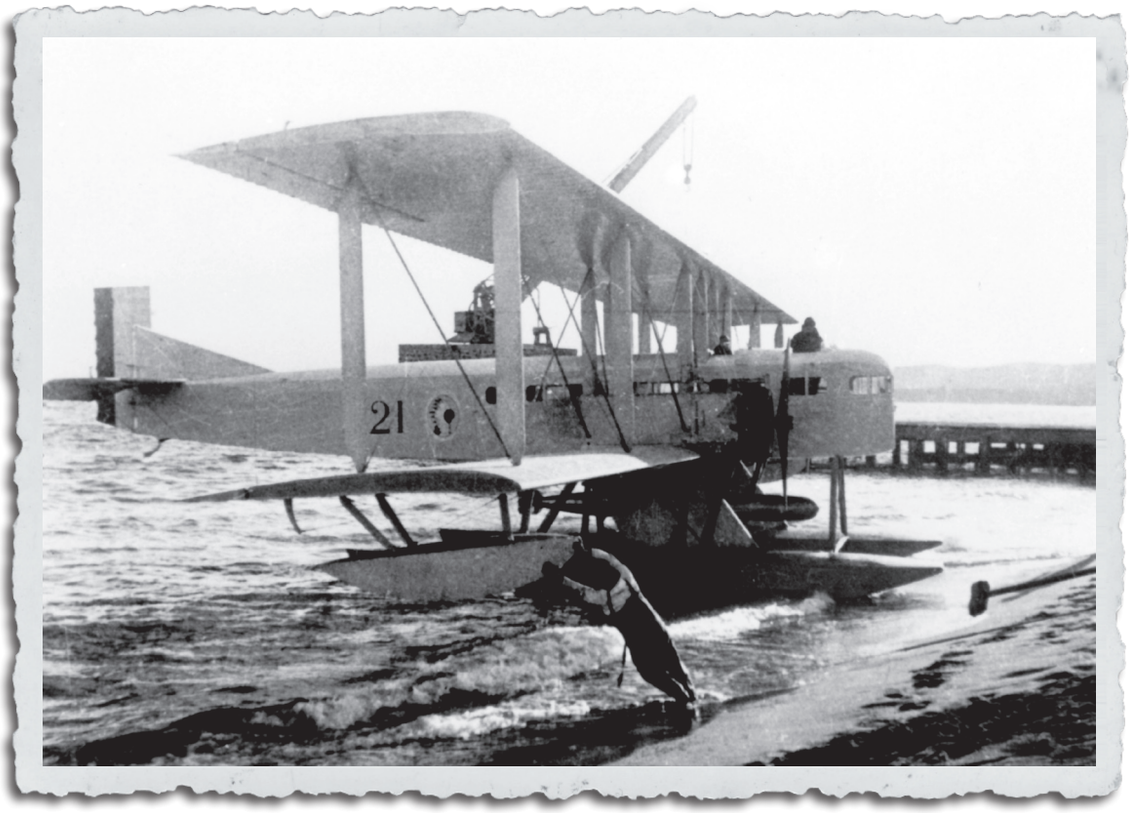
Le Farman F.50 était un biplan, bimoteur, biplace de bombardement, commandé en série en 1918 pour l'Aéronautique militaire. L'Aviation maritime en reçut trois exemplaires qui furent mis en œuvre par la CEPA pour des expérimentations de bombardement d'objectifs marins et de lancement de torpilles. L'un d'entre eux fut accidenté en 1923, les deux autres condamnés à la fin de la même année. L'une de ces machines, codée S.32, est ici prise au décollage en 1923 ; elle emporte une bombe de taille assez importante, probablement de 100 ou 200 kg. (toutes les photos : coll. Lucien Morareau)

Le CEPA (Centre d'expérimentations pratiques de l'Aéronautique navale) a fêté, l'année dernière, le centième anniversaire de sa création. C'est en effet le 8 septembre 1916 que cet organisme vit le jour à Fréjus – Saint-Raphaël. Commission à l'origine (il a « changé de sexe » et est devenu Centre dans les années soixante-dix), elle avait pour mission d'essayer et d'expérimenter avant leur éventuelle commande et mise en service par l'Aviation maritime, tous les matériels présentés par les industriels de l'aéronautique, qu'ils soient issus de cahiers des charges émis par la Marine ou qu'il s'agisse d'initiatives privées. Cette activité s'appliquait en premier lieu aux aéronefs bien sûr, mais également aux équipements embarqués et même aux armes et munitions.

À l'origine, la CEPA était composée d'officiers de Marine pilotes et d'ingénieurs du Génie maritime qui portaient le titre « d'officiers rapporteurs ». Un binôme, composé d'un représentant de chacun de ces deux corps, était affecté à l'étude d'un type de matériel auquel il faisait subir une série d'essais et d'expérimentations à l'issue desquels un rapport recommandant son adoption ou son rejet était rédigé. Cette procédure donna toute satisfaction et fut maintenue après la fin des hostilités, à la différence que les ingénieurs du Génie maritime disparurent petit à petit pour être remplacés par des ingénieurs mécaniciens spécialisés en aéronautique ou des officiers de Marine brevetés observateurs aériens ou titulaires de spécialités telles que torpilleurs ou transmetteurs. Vers le milieu des années vingt, la CEPA opérant en tant qu'annexe du Centre d'essais des matériels aéronautiques (CEMA) prit à son compte les essais officiels de certains hydravions civils. Pendant les années 1925-1935, période des grands raids et des records, ce furent souvent aussi des équipages détachés de la CEPA qui réalisèrent ceux-ci sur des hydravions appartenant à leurs constructeurs.

Comme mentionné plus haut, en plus des essais d'aéronefs, la CEPA avait également la responsabilité de ceux des matériels embarqués : équipements de TSF, de sauvetage, de visée, d'armement, etc. Ces expérimentations nécessitaient la disponibilité permanente d'une petite escadrille d'avions et d'hydravions plus ou moins spécialisés. Ce rôle ingrat mais essentiel de « laboratoire volant » fut souvent joué par des appareils qui n'avaient pas été commandés en série mais dont le ou les prototypes avaient été acquis par la Marine. À partir de 1922 et jusqu'à 1940, ces appareils, de même que d'autres machines de servitude, furent regroupés en une formation qui pris l'appellation d'« Escadrille CEPA ». Cette unité qui constituait un commandement à part de la Commission, fut de toutes celles de l'Aviation maritime celle dont l'équipement fut indiscutablement le plus hétéroclite !

La CEPA fut dissoute en août 1940 et ses appareils stockés, à Berre pour les hydravions et à Hyères pour les terrestres. Il faudra attendre la Libération pour qu'elle reprenne son activité, d'abord à Hyères en décembre 1944, puis de nouveau à Fréjus – Saint-



1922 - Farman F.60 Goliath

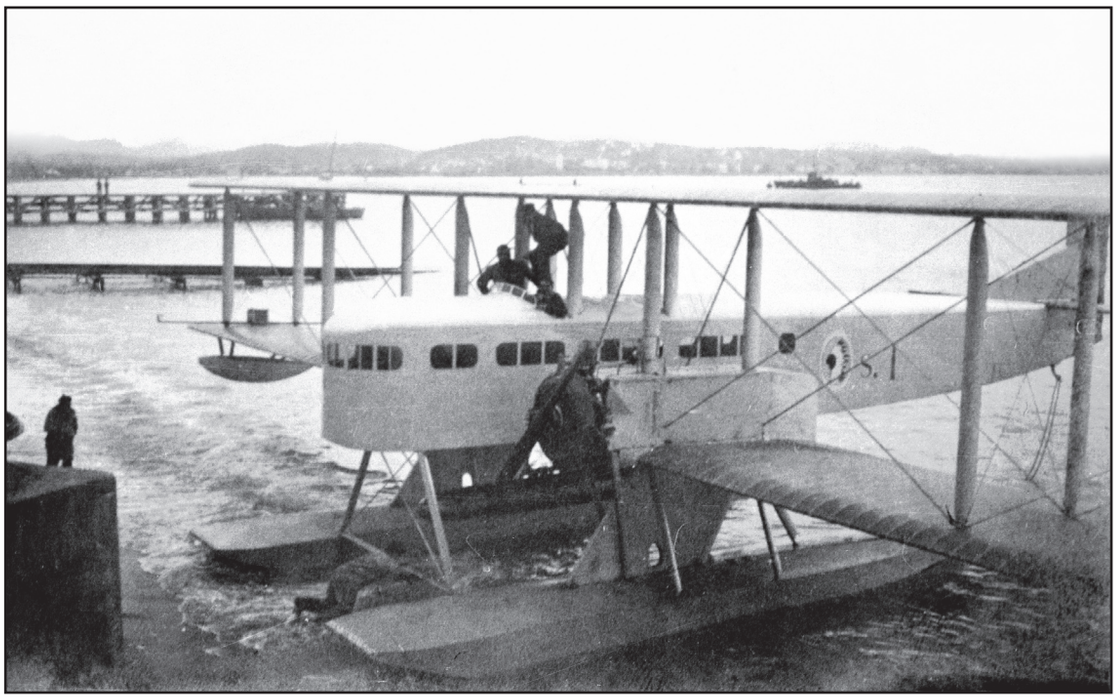
Le Farman Goliath, dans ses multiples versions, servit dans l'Aviation maritime sans interruption de 1921 à 1937 ! Ce grand hydravion à flotteurs, biplan, bimoteur, emmenant un équipage de cinq personnes, pouvait être utilisé aussi bien pour le torpillage que pour le bombardement. Le premier de cette fameuse lignée à entrer en service dans la Marine fut le F.60 dont deux exemplaires terrestres furent transférés en 1921 par l'Aéronautique militaire. Montés sur flotteurs à la CEPA, ils servirent surtout à parfaire les procédures de lancement de torpille déjà étudiées avec l'hydravion double coque Halbronn, puis plus tard avec des Farman F.50. Sur ce cliché datant de 1922, l'un des deux premiers exemplaires mentionnés plus haut se prépare à un lancement d'essai de la torpille que l'on distingue entre les deux flotteurs. L'appareil est dans sa version « civile » initiale, avec un fuselage abondamment pourvu de fenêtres destinées à l'origine aux passagers.

Raphaël à partir de 1946. Cette même année, dans le cadre d'une renumérotation générale de toutes les unités volantes de l'Aéronautique navale, « l'escadrille CEPA » qui n'avait à ce jour jamais été numérotée, se vit attribuer le code 10.S et reprit la « tête de sioux » comme insigne, mais c'est une autre histoire qui sort de notre domaine de compétences (?)...

Il n'est pas dans notre propos de détailler ici l'histoire de cette unité mythique, car c'est une tâche qui pourrait nécessiter plusieurs volumes pour autant que quelqu'un ait le courage de s'y mettre, mais plus simplement de jalonner chronologiquement son histoire par des clichés d'appareils ayant arboré son emblème, la « tête de sioux », l'un des insignes les plus anciens de notre Aéronautique navale [1]. Plusieurs versions sont données quant à l'origine de cet emblème mais nous ne nous risquerons pas à trancher car nous en serions bien incapables. Le seul point sur lequel un accord semble régner est la signification du point d'interrogation qui figure sur cet insigne. Il est en effet permis de penser qu'il était justement là pour symboliser le travail d'expérimentation et de recherche, bref, de l'inconnu qui était et qui est toujours celui de cette unité.

L'ordre adopté n'est pas celui de l'année de mise en service de l'appareil ou de son premier vol, mais celui de sa première apparition au sein de l'escadrille CEPA.

[1] Les deux insignes les plus anciens de l'Aéronautique navale sont apparus à peu près simultanément en 1922… et il est impossible de dire avec certitude quel est celui qui a précédé l'autre. Dans la mesure où les deux unités concernées existent toujours (la flottille 4F et l'escadrille 10S), ce débat houleux est toujours d'actualité et, par prudence, nous nous éviterons de nous en mêler…



Autre vue du même appareil prise en 1923 cette fois-ci. Si la torpille, bien visible entre les flotteurs, est toujours à l'ordre du jour, le code a changé et est devenu S.21. La raison de cette « mutation » est simple : la séquence de numéros de 1 à 20 a entretemps été affectée à l'escadrille BN 302 créée le 1er mai 1923.

LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1944 L'ANNÉE DÉCISIVE

Un F6F-3 du VF-16 se présente à l'appontage sur le *Lexington* le 19 juin 1944. (toutes les photos : NARA, sauf autre mention)

Cinquième partie, par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Le CF David McCampbell en conversation avec le VA Marc Mitscher, commandant de la TF 58.

Le tir aux pigeons des Mariannes : la suite

Pour intercepter ce second raid, le CF David McCampbell est aux premières loges avec dix F6F-3 du VF-15. Les avions japonais sont aperçus à 11h39 ; ils volent en une grande formation composée de sections de trois avions, regroupées au sein d'escadrilles de neuf appareils, le tout occupant une hauteur de 450 mètres. Cela impressionne les pilotes américains ; il y a là des Mitsubishi A6M Zéro mais aussi des « Judy » (Yokozuka D4Y1) et des « Jill » (Nakajima B6N2). Les Hellcat de McCampbell disposent d'un avantage de 1500 mètres sur la formation nippone. Laissant quatre Hellcat en couverture haute, McCampbell pique sur les Japonais à la tête de sa petite formation. Sa première cible est un « Judy » que les balles de 12,7 mm de son appareil font exploser juste devant lui. Quittant les lieux, il choisit un autre « Judy », tire et regarde le biplace tomber en feu, hors de contrôle. Il décide ensuite d'attaquer le chef de la formation ennemie et ses deux ailiers ; sa première passe ne donnant aucun résultat, McCampbell s'attaque à l'ailier gauche et son tir fait cette fois exploser le bombardier en piqué. Rompant le combat, il revient sur le leader de la formation qu'il attaque par en-dessous en l'arrosant copieusement de ses 12,7 mm jusqu'à ce que le « Judy » brûle et parte en vrille.

Après avoir réglé un petit problème technique sur les mitrailleuses de son avion, McCampbell repart à la chasse des « Judy ». Il choisit le leader de la seconde formation sur lequel il fait feu mais seules les armes de l'aile droite fonctionnent, déséquilibrant le Hellcat qui part en glissade et laisse s'échapper le « Judy » qui pique. Mais l'Américain se ressaisit et poursuit le bombardier en piqué sur lequel il fait feu par courtes rafales ; le monomoteur japonais redresse, se retourne puis va heurter la surface de la mer. McCampbell, après avoir descendu cinq « Judy » (un sixième ne lui accordé que « probable »), retourne sur le porte-avions *Essex*. Le VF-15 revendique 15,5 victoires – un Zéro a en effet été partagé avec

HAYABUSA

LES « AIGLES SAUVAGES »

DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Troisième partie, par Bernard Baëza (profil de Thierry Dekker)

En 1941, l'approche de la grande confrontation avec les forces alliées d'Extrême-Orient incita le commandement à accroître le nombre des unités de chasse qui passa à vingt dont trois *Dokuritsu-Chûtaï*. Ainsi virent le jour en Mandchourie et au Japon les 54e, 70e, 85e, 87e et 144e *Sentaï* ainsi que le 47e *Dokuritsu Chûtaï* qui perçurent tous du matériel moderne.

Dans la mesure où il était « officiellement inenvisageable » que le territoire nippon pût être menacé par les airs, le 102e *Dokuritsu Hikô-Chûtaï* fut secrètement constitué à Akeno en juillet 1941, en tant qu'unité d'interception spécialement dédiée à la défense de la capitale. Officiellement, ses Ki.27 Otsu étaient censés être des machines de l'école de chasse d'Akeno. En novembre 1941, cette escadrille indépendante « secrète » allait cesser d'exister en tant que telle pour devenir le *Chûtaï 3* du 13e *Hikô-Sentaï*.
(coll. Hiroshi Sekiguchi)

En novembre 1941, alors que la guerre était imminente, les unités furent renforcées au maximum. Ainsi, les nouveaux 50e, 70e, 85e et 87e *Sentaï* passèrent à trois *Chûtaï*, comme les 4e et 13e *Sentaï* qui, pour l'occasion, absorbèrent les 102e et 103e *Dokuritsu Chûtaï* formés trois mois plus tôt au sein de l'école de chasse d'Akeno.

L'autre élément marquant de cette année 1941 fut, pour la chasse de l'Armée impériale, l'entrée en service de deux machines nouvelles : les Nakajima Ki.43 et Ki.44. Le Ki.43, officiellement dénommé *Chasseur de l'Armée type 1*, reçut le surnom populaire de *Hayabusa* (Faucon pèlerin). Plutôt qu'un chasseur moderne, il s'agissait davantage d'une évolution du Ki.27 et donc, d'un modèle de transition.

54e *Hikô-Sentaï* – créé le 26 juillet 1941 à Kashiwa (Japon), à partir du 5e *Hikô-Sentaï* : trois *Chûtaï* de Ki.27 aux ordres du Cdt Yasunari Shimada.

70e *Hikô-Sentaï* – créé le 5 mars 1941 à Xingshu (Mandchourie), à partir du 33e *Hikô-Sentaï* : deux *Chûtaï* de Ki.27 aux ordres du Cdt Mutsuo Eyama.

85e *Hikô-Sentaï* – créé le 7 mars 1941 à Harbin (Mandchourie), à partir des 1er et 64e *Sentaï* : deux *Chûtaï* de Ki.27 aux ordres du Cdt Goro Yamamoto.

87e *Hikô-Sentaï* – créé le 1er mars 1941 à Harbin (Mandchourie), à partir des 11e et 24e *Sentaï* : deux *Chûtaï* de Ki.27 aux ordres du Lt-Col Tsunemon Shindo.

144e *Hikô-Sentaï* – créé le 30 juillet 1941 à Toyooka (Japon), à partir d'éléments nouveaux : deux *Chûtaï* de Ki.27 aux ordres du Cdt Shigechika Tomari.

47e *Dokuritsu Chûtaï* – créé le 5 novembre 1941 à Tachikawa (Japon), avec du personnel du centre d'essais : un *Chûtaï* de Ki.44-I aux ordres du Cdt Toshio Sakagawa.

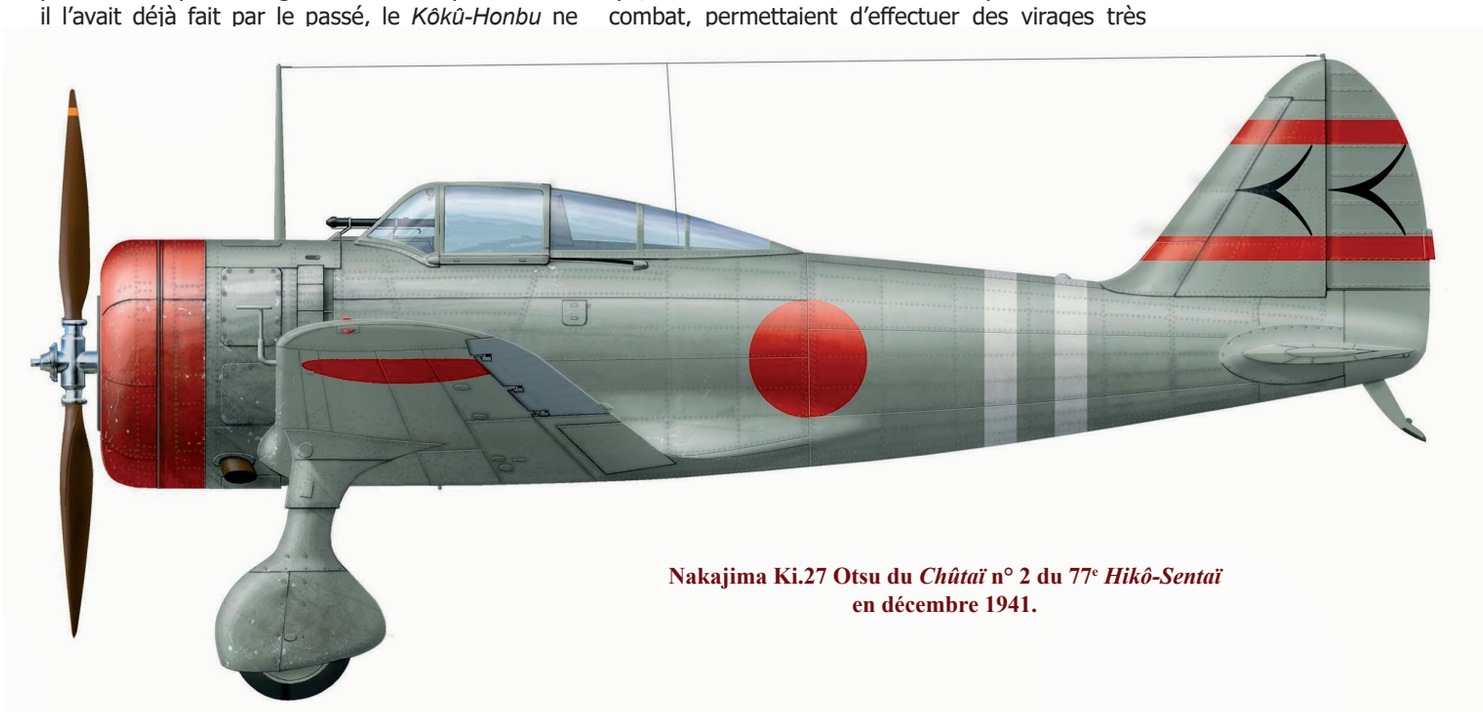
Le Cne Iori Sakaï photographié sur le terrain de Canton en juillet 1941 alors qu'il commandait le *Chûtaï 2* du 64e *Hikô-Sentaï*, ce qu'indique la bande diagonale rouge comme l'insigne de queue de son Ki.27 Otsu. Sakaï devait, entre autres épisodes de sa carrière de pilote d'essai, contribuer à la mise au point opérationnelle du Kawasaki Ki.100. (coll. Iori Sakaï)

NAKAJIMA Ki.43 HAYABUSA
Rikugun Ichi-Shiki Sentô-ki
(chasseur de l'Armée type 1)

Le mois de mars 1941 vit le corps aérien de l'Armée impériale prendre livraison du chasseur qui fut pour lui l'équivalent du célèbre A6M Zéro de la Marine. Celui-ci avait pour nom Ki.43 et était l'œuvre de la Nakajima Hikôki K.K. Cet avion que les Alliés baptisèrent « Oscar » était pour l'époque un excellent appareil, aussi léger et manœuvrant que le Zéro et, comme lui, supérieur en combat tournoyant à tous les adversaires du moment. Les circonstances voulurent qu'il ne bénéficiât pas des occasions historiques qui firent la célébrité du Zéro… Il convient toutefois de modérer ce jugement en soulignant que, dans les premières semaines du conflit, les Nakajima Ki.43 furent systématiquement pris, du fait de leur train escamotable, pour des Mitsubishi A6M2 !

L'Hayabusa était la réponse à une demande de l'Armée datant de 1937, visant à assurer la succession du Ki.27 qui, en dépit de sa conception ancienne, prit lui aussi part à la guerre du Pacifique. Comme il l'avait déjà fait par le passé, le *Kôkû-Honbu* ne s'adressa qu'à un seul constructeur, Nakajima, duquel il ne désirait qu'une version modernisée et plus puissante du Ki.27. La barre avait été placée très haut pour l'époque avec une vitesse en palier exigée de 500 km/h, une autonomie de 800 km, une maniabilité identique à celle du Ki.27 et une vitesse ascensionnelle permettant d'atteindre 5000 m en cinq minutes.

L'équipe d'ingénieurs conduite par Hideô Itokawa répondit en moins d'un an et le premier prototype vola en janvier 1939, suivi par deux autres en février et mars. Bien que la machine fût globalement jugée satisfaisante et qu'elle respectât pleinement les exigences de la note, les autorités affichèrent un certain scepticisme quant à sa valeur opérationnelle. Les essais, surtout en unités, furent longs et controversés tant le train d'atterrissage escamotable gênait les pilotes qui se plaignaient également de la maniabilité de l'appareil. Dix exemplaires de présérie, livrés au cours de l'été 1940, permirent de tester différentes solutions dont la plus innovante fut l'adoption de volets hypersustentateurs en « ailes de papillon » qui, actionnés dans des conditions particulières de combat, permettaient d'effectuer des virages très



Nakajima Ki.27 Otsu du *Chûtaï* n° 2 du 77e *Hikô-Sentaï* en décembre 1941.

GILBERT SARDIER, le plus jeune chef d'escadrille de France

Magnifique vue du Spad VII du MdL Sardier, prise à 3000 m au-dessus du front de Lorraine le 24 mai 1917 par l'Adj Henri Rebourg. On remarque sur le dessus de l'aile la présence des fanions à croix de Jérusalem, nouveau symbole commun de l'unité. (Henri Rebourg)

Par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony

Un jeune auvergnat sportif

Jean, Marie, Luc, Gilbert Sardier, qui prendra son dernier prénom en prénom d'usage, naît le 5 mai 1897 à Riom, dans le Puy-de-Dôme. Sa famille fait partie de la bourgeoisie provinciale, son père exerçant la profession d'avoué ; il est le quatrième enfant du couple formé par Jean-Baptiste et Marie-Antoinette, née Montel, car trois frères l'ont précédé.

Gilbert grandit dans un milieu favorisé et se passionne pour la pratique des sports qui se développe au début du siècle. En « sportsman » accompli, il pratique la course à pied, le vélo (il deviendra champion amateur du Puy-de-Dôme), le football, la boxe et même la moto. Comme beaucoup de jeunes gens de sa génération, il suit avec enthousiasme les exploits des premiers aviateurs ; en particulier ceux d'Eugène Renault qui se pose sur le Puy-de-Dôme en 1911 et avec qui il fait son baptême de l'air lors de deux courts vols à Vichy, puis ceux du futur as Eugène Gilbert (cf. AVIONS n° 209) qui effectue début 1912 des exhibitions dans la région.

Sardier obtient à 17 ans son baccalauréat. Il se destine à effectuer comme son père des études de droit. Mais la Grande Guerre qui éclate le 2 août 1914 vient bouleverser ses projets. Ses trois frères partent immédiatement. L'aîné, Bernard, administrateur des colonies au Sénégal, se trouve en congé en France à la mobilisation générale et intègre le 13e escadron du train des équipages. Son deuxième frère, élève à l'école nationale supérieure des Mines, rejoint le 53e régiment d'artillerie tandis que le troisième est déjà sous les drapeaux, au 16e régiment d'infanterie, quand éclate la guerre. Il est d'ailleurs porté disparu dès le 27 août 1914, en fait capturé par l'ennemi.

Engagé volontaire dans les chasseurs d'Afrique

Gilbert souhaite lui aussi servir et, n'ayant pas fêté son 18e anniversaire, doit obtenir l'autorisation de son père pour s'engager. Ce dernier la lui accorde... Et le 7 septembre 1914, le jeune homme se rend à la mairie de Riom afin de s'engager pour la durée de la guerre au 5e régiment des chasseurs d'Afrique. Il est incorporé le lendemain comme cavalier de 2e classe et arrive au corps le 13. Son but véritable est de servir dans l'aviation mais à l'époque, aucun engagement n'est accepté dans cette arme.

Nommé brigadier dès le 25 septembre en raison de son niveau d'études, Sardier part pour le front avec le 11e escadron du régiment. Si son tempérament sportif est satisfait du fait de servir dans la cavalerie, il déchante rapidement en constatant que cette arme est inutile dans la guerre des tranchées et que les chasseurs d'Afrique en sont réduits au rôle de fantassins de seconde ligne, laissant leurs chevaux à l'arrière. Il admire par contre le passage des avions au-dessus de son cantonnement, comme

Pilote de liaison à la JG 77

Par Pierre Dujardin (profil de Thierry Dekker)

Un moment très apprécié par le personnel de la Luftwaffe : l'arrivée du courrier et des magazines, délivrés par un Fw 58 Weihe ! Le triangle A3 indique l'indice d'octane (80) des deux moteurs Argus As 10 de 240 ch. (coll. AVIONS)

LE MV-22 OSPREY EN OPERATIONS

3e partie : les Osprey en Afghanistan

Par Stéphane Nicolaou

Le MV-22B BuNo 165844 EM11 de la VMM-261 survole une zone désertique de la province d'Helmand, en février 2010.

NOUVEAUTÉS

Jusqu'à présent toutes les flottilles sont basées sur la MCAS New River en Caroline du Nord, donc sur la Côte Est, et dépendent de la seconde *Marine Air Wing* qui a achevé son équipement :

Flottilles	ATLANTIQUE		Redésignation	
VMM-162	*Golden Eagles*	YS	31 août 2006	New River
VMM-261	*Raging Bulls*	EM	11 avril 2008	New River
VMM-263	*Thunder Eagles*	EG	3 mars 2006	New River
VMM-264	*Black Knights*	EH	29 mai 2009	New River
VMM-266	*Fighting Griffins*	ES	26 mars 2007	New River
VMM-365	*Blue Knights*	YM	15 janvier 2009	New River
VMM-774 (Reserve)	*Wild Goose*	MQ	27 janvier 2016	Chambers Field (NS Norfolk)
VMMT-204 (Formation)	*Raptors*		10 juin 1999	New River
HMX-1	*Nighthawks*	MX	4 mai 2013	Quantico
VMX-22	*Argonauts*	MV	août 2004 => juin 2015	
HX-21	*Blackjack*			NAS Patuxent River

Le 12 décembre 2009, sur la MCAS Miramar en Californie, la VMM-161 reçoit le premier MV-22B attribué à une unité de la Côte Ouest, le BuNo 167903 codé YR01. Le début de la deuxième décade opérationnelle de l'Osprey est consacré à l'établissement des unités de la 3 MAW :

En juin 2010, largage de vivres pour un poste avancé par le 166723 EM00 de la VMM-261.

Flottilles	PACIFIQUE		Redésignation	MCAS
VMM-161	*Grey Hawks*	YR	8 octobre 2009	Miramar
VMM-163	*Ridgerunners*	YP	2011	Miramar
VMM-164	*Knightriders*	YT	15 avril 2015	Camp Pendleton
VMM-165	*White Knights*	YW	11 avril 2011	Miramar
VMM-166	*Sea Elks*	YX	23 juin 2010	Miramar
VMM-262	*Flying Tigers*	ET	30 septembre 2013	Futenma (Japon)
VMM-265	*Dragons*	EP	7 septembre 2012 (ex VMM-561)	Futenma (Japon)
VMM-268	*Red Dragons*	YQ	10 avril 2014	Kaneohe Bay (Hawaï)
VMM-363	*Red Lions*	YZ	2012	Kaneohe Bay (Hawaï)
VMM-364	*Purple Foxes*	PF	9 octobre 2014	Camp Pendleton
VMM-561	*Pale Horses*	PH	2 décembre 2010 Dissoute le 6 juillet 2012	Miramar
VMM-764	*Moonlight*	ML		Miramar
VMX-1	*Argonauts*	MV	13 mai 2016 (ex VMX-22)	Yuma

EN AFGHANISTAN

Dès leur arrivée à Camp Bastion, le 5 novembre 2009, les *Raging Bulls* de la VMM-261 sont confrontés à leur pire ennemi, le vent de sable, qui durant la totalité des séjours en Afghanistan n'aura de cesse de compliquer la tâche des mécaniciens et rendra les atterrissages systématiquement hasardeux par manque de visibilité. Les opérations commencent en décembre avec « Cobras Anger » autour de la ville de Now Zad, considérée comme un bastion taliban. Les MV-22B déposent 80 éclaireurs des Marines sur 300 engagés. Les missions se prolongent le mois suivant à Bar Now Zad, avec même des interventions immédiates pour soulager des troupes attaquées par les Talibans et l'évacuation de blessés. Dans les mois qui suivent, la VMM-261 continue ce type de mission à Buji Bhast et dans la Passe Noire, ravitaillant les troupes.

En février 2010, nombre de VIP américains ou afghans voyagent grâce aux *Bulls* et début mars, le Secrétaire d'Etat à la Défense Robert M. Gates emprunte un de leurs appareils. La stratégie parfaitement stérile consistant à repousser les Talibans au Pakistan est consciencieusement appliquée lors de