CROIX DE GUERRE et VALEUR MILITAIRE

REVUE DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES CROIX DE GUERRE ET DE LA VALEUR MILITAIRE
Affiliée à la Fédération André Maginot - Groupement n°31 - Toutes les générations du feu

Dossier
La bataille de MiG Alley Corée, 1950-1953
p.5 à p.15

DR

N° 345 - Septembre 2021 - 3ème trimestre

CROIX DE GUERRE et VALEUR MILITAIRE

ASSOCIATION NATIONALE DES CROIX DE GUERRE ET DE LA VALEUR MILITAIRE
Fondée en 1919. Déclarée conformément à la loi du 1-VII-1901. Approuvée par le ministre de l'Intérieur. Reconnue d'utilité publique : décret du 22 avril 1963. Affiliée à la Fédération nationale André Maginot - Gr. 31

Comité d'honneur :
Général d'armée (2S) Bertrand Ract-Madoux, Amiral (2S) Alain Oudot de Dainville, Général d'armée (2S) Denis Favier, Médecin général inspecteur (2S) Jean-Louis André, Général d'armée aérienne (2S) Stéphane Abrial, Renaud Denoix de Saint Marc, vice-président du Conseil d'Etat (H), la Ville de Paris

Présidents d'honneur :
Général (2S) Jacques Larchet
Chef d'escadrons (H) François Castanier

Président national :
Michel Bachette-Peyrade
Vice-Présidents :
Alain Bonnet, Daniel Gyre
Secrétaire général :
Emmanuel Montanié
Secrétaire général adjoint :
Fabrice Tedoldi
Trésorière nationale :
Jacqueline Combémorel
Chancelier :
Christian Bayol
Conseil d'administration : *Michel Bachette-Peyrade, Christophe Barthélémy, Christian Blondel, Alain Bonnet, Hervé Bonnier, Michel Bugeaud, Pierre Castillon, Jacqueline Combémorel, Franck Galland, Jean Folia, Daniel Gyre, Emmanuel Montanié, Loïc Salmon, Fabrice Tedoldi (conseiller technique).*

ADRESSE DU SIÈGE SOCIAL :
A.N.C.G.V.M.
Hôtel national des Invalides
Cour d'honneur escalier H
129, rue de Grenelle - 75007 PARIS

TRÉSORIÈRE NATIONALE :
Jacqueline Combémorel - 01 44 42 38 47
Courriel : tresoriere.ancgvm@sfr.fr

PERMANENCE SECRÉTARIAT :
mardi, mercredi et jeudi 9h30-16h00
Charlette Dumont - 01 44 42 38 47
Courriel : ancgvm@sfr.fr

Sommaire

Éditorial 3
Informations services 4
Dossier 5

La bataille de MiG Alley, Corée 1950-1953

Histoire 16
Culture 19
Institutions militaires décorées 21
Villes décorées 24
Unités décorées 28
Vie des sections 34
Carnet 35

Des informations complémentaires sur la Défense, renouvelées périodiquement, sont accessibles sur le **site internet** :
www.croixdeguerre-valeurmilitaire.fr

« Croix de guerre et Valeur militaire »

« Valeur Militaire »

« Croix de guerre et Valeur militaire »

REVUE CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE
Directeur de la publication : *Michel Bachette-Peyrade*
Rédacteur en chef : *Loïc Salmon* - 01 44 42 38 47 - Courriel : bulletincgvm@sfr.fr
Secrétaire de rédaction : *Nelly Gosselin*

Imprimerie : Centr'Imprim 36101 Issoudun Cedex
Dépôt légal N° 2021_090007
Commission paritaire N° 0326 A 06885
I.S.S.N. 1247-9918

Éditorial

Messieurs les chefs de corps et commandants des unités décorées, Mesdames et Messieurs les élus des villes décorées, Mesdames et Messieurs les représentants des Institutions civiles décorées, Chers amis,

Au moment de la clôture de notre revue du 3ème trimestre, nos armées et la Nation toute entière sont endeuillées par la perte au combat pour la France du caporal-chef Maxime Blasco appartenant au 7ème Bataillon de chasseurs alpins. Un hommage national lui a été rendu. Ce tragique évènement nous rappelle que nous sommes en guerre, hors de nos frontières mais également à l'intérieur. Nous devons plus que jamais apporter notre soutien aux forces armées engagées dans la défense de nos valeurs et de notre pays.

Ce dernier trimestre est marqué par une reprise de nos activités dans nos régions comme au siège national. Les réunions au niveau national reprennent dans un format plus chaleureux ; prenant parfois la forme de retrouvailles. Il en est de même dans nos régions. Il est impératif de retrouver l'unité physiquement derrière nos drapeaux et ne pas céder à la facilité de nos écrans.

Cette fin d'année mettra à l'honneur les institutions décorées de la croix de Guerre à l'occasion de la journée d'étude «La Marque du courage - Les Institutions civiles décorées de la croix de Guerre». Nos autorités de tutelle y participeront ainsi qu'historiens, directeurs d'écoles, d'administrations, d'institutions et d'entreprises décorées de la croix de Guerre lors des deux conflits mondiaux mais soucieux aujourd'hui d'assurer le devoir de Mémoire auprès des plus jeunes générations.

Nous vous rappelons que cette journée d'étude se déroulera « en présentiel » le jeudi 16 décembre 2021 à Paris dans les locaux de l'Ecole nationale d'administration, mais pourra être suivie en visio-conférence sur notre site internet et nos réseaux sociaux. Un résumé sera diffusé ultérieurement ainsi que les « Actes de la journée d'étude ». Le programme détaillé vous est communiqué dans le présent numéro de notre revue (p.4).

Dans cette attente, j'invite le plus grand nombre d'entre nous à participer derrières nos drapeaux aux cérémonies du 11 novembre prochain, qui seront organisées dans vos régions, marquant ainsi notre soutien aux armées et notre cohésion.

Nos pensées vont également vers nos militaires des trois armées et de la gendarmerie, projetés sur les théâtres d'opérations extérieurs et dans nos territoires, en métropole et outre-mer, qui assurent notre sécurité. Nous n'oublions pas non plus en cette fin d'année nos blessés et les familles de nos soldats disparus au combat. Nous devons leur assurer par tous moyens matériels ou moraux notre total soutien.

Bien fidèlement.

Michel BACHETTE-PEYRADE, président national

Association nationale des croix de guerre et de la valeur militaire

Journée d'étude

« LA MARQUE DU COURAGE : *Les Institutions civiles décorées de la Croix de Guerre* »

Jeudi 16 décembre 2021

Ecole Nationale d'Administration,
2, avenue de l'Observatoire 75006 PARIS

9H30 Introduction
Monsieur Patrick GERARD
Directeur de l'Ecole Nationale d'Administration
Colonel (R) Michel BACHETTE-PEYRADE
Président national de l'ANCGVM

10H00 Première table ronde
« Les quatorze grandes écoles civiles décorées de la Croix de Guerre »
Présidée par le Colonel (R) Pierre CASTILLON, Président fondateur de l'Académie des technologies

12H00 Intervention de Madame Florence PARLY, Ministre des Armées

12H30 Cocktail déjeunatoire

14H00 Seconde table ronde
« Les administrations et organisations civiles décorées de la Croix de Guerre »
Présidée par Madame Frédérique NEAU-DUFOUR, Professeur agrégé d'histoire, Ecrivain

16H00 Troisième table ronde
« Les entreprises et organisations professionnelles décorées de la Croix de Guerre »
Présidée par le Lieutenant-colonel (R) Franck GALLAND, *Directeur général d'Environmental Emergency & Security Services, (ES)²*

17H30 Intervention du Général d'armée Benoît PUGA, Grand chancelier de la Légion d'honneur

Débats des trois tables rondes modérés par Monsieur Jean-François DUBOS, Conseiller scientifique de la journée d'étude, Chef du département de la bibliothèque du Service Historique de la Défense

18H00 Dépôt de gerbe au monument aux morts de l'Ecole des Mines de Paris

LA BATAILLE AÉRIENNE DE MIG ALLEY

Corée, 1950-1953

Au cours de l'histoire, la Corée a tout d'abord été le terrain de confrontation entre la Chine, le Japon et la Russie, avant d'être un enjeu de rivalité entre les deux blocs lors de la Guerre froide (1947-1991).

La guerre de Corée (1950-1953) est l'expression de cette confrontation internationale durant le Guerre froide, entre défense du modèle démocratique et libéral face à l'expansionnisme communiste. L'issue de la guerre de Corée ne permet pas la réunification du pays et dessine la frontière actuelle.

Après une première manifestation des tensions Est-Ouest lors du blocus de Berlin, ce conflit limité de la Guerre froide mais de haute intensité, est également une confrontation armée entre les Etats-Unis et la Corée du Nord, aidée par la Chine et non officiellement, par l'Union soviétique. Cette implication des deux blocs a laissé craindre le déclenchement d'une nouvelle guerre mondiale par la confrontation directe entre les deux grandes puissances.

La guerre de Corée est également le premier conflit d'importance où l'ONU a joué un rôle militaire majeur en recommandant la mise à disposition des forces militaires pour une intervention internationale sous commandement américain (Résolution 84 du Conseil de sécurité).

La guerre de Corée est également le champ d'expérimentation d'armements du début de la Guerre froide. A ce titre, elle voit, pour la première fois de son histoire, s'affronter des avions à réaction.

La bataille aérienne de MiG Alley représente d'abord un combat pour la supériorité aérienne. Mais c'est également une lutte sans merci que se livrèrent pilotes de MiG 15 et pilotes de F-86 pour gagner chaque duel aérien et prouver leur supériorité tactique et technologique

Le contexte géopolitique ***p.6***

La planification ***p.8***

La conduite des opérations ***p.10***

La logistique ***p.12***

Les enseignements ***p.14***

Dossier réalisé par le capitaine de corvette Romain Roussel, officier stagiaire de l'Ecole de guerre (2020-2021)

DR

Carte de la zone de combat de MiG Alley1950-1953.

Le contexte géopolitique

Péninsule coréenne coupée en deux

En 1945, alors que la Seconde Guerre mondiale est sur le point de s'achever, l'URSS et les Etats-Unis décident de désarmer l'occupant japonais en Corée et d'y installer une tutelle en déployant des forces. Le 9 août 1945, les Soviétiques s'installent au Nord du 38e parallèle tandis que les Etats-Unis investissent le Sud du pays le 8 septembre.

Après l'échec des discussions entre les Etats-Unis et l'Union soviétique, le processus conduit à la création de deux régimes politiques idéologiquement opposés. La République de Corée est créée au Sud le 15 août 1948 et la République populaire et démocratique de Corée au Nord, le 9 septembre.Dans la partie Sud, des élections portent au pouvoir Syngman Rhee qui forme le gouvernement de la République de Corée, Etat alors reconnu par l'ONU. Dans la partie Nord, une assemblée du peuple de la Corée est élue. La République populaire et démocratique de Corée, avec Kim Il-sung comme chef, n'est alors reconnue que par les pays communistes. Aucune des deux Corées ne reconnaît la légitimité de l'autre. La répression sévère de l'opposition communiste, par le régime autoritaire et pro-américain de Syngman Rhee, est le prétexte pour la Corée du Nord, d'envahir l'ensemble de la péninsule en juin 1950.

Après avoir fait condamner l'invasion des troupes nord-coréennes par le Conseil de sécurité des Nations unies (1), les Etats-Unis constituent une force multinationale sous mandat de l'ONU, afin de repousser l'offensive communiste. Cette coalition est placée sous les ordres du général Douglas MacArthur, héros de la guerre du Pacifique contre le Japon. Après La guerre de Corée se déroule selon quatre phases. L'offensive nord-coréenne est déclenchée le 25 juin 1950, lorsque les troupes franchissent la ligne de démarcation fixée entre Américains et Soviétiques, au niveau du 38e parallèle. Après la déroute des forces sud-coréennes, Séoul tombe aux mains des troupes communistes le 28 juin. Début septembre, les forces onusiennes essentiellement composées par les troupes américaines, sont alors retranchées dans le réduit de Pusan au Sud-Est de la péninsule.

Le débarquement américain à Inchon le 15 septembre est une réussite totale et permet aux troupes sous mandat de l'ONU de reprendre l'initiative. L'offensive pousse l'ennemi jusqu'à la frontière chinoise le 26 octobre. Le régime nord-coréen est alors sur le point de s'effondrer.

L'INTERVENTION CHINOISE

La contre-offensive de plusieurs centaines de milliers de « volontaires » chinois (2), passant la frontière du fleuve Yalu début novembre, repousse alors vigoureusement les forces de l'ONU et fait craindre une débâcle. Le 12 janvier 1951, Séoul repasse une nouvelle fois sous le contrôle des troupes communistes. Cette armée chinoise est appuyée par une aviation prétendument nord-coréenne. En réalité, les pilotes soviétiques sont à la manœuvre pour piloter le nouveau jet conçu par le constructeur soviétique Mikoyan-Gourevitch, le fameux MiG-15 qui surclasse alors tous les autres aéronefs présents sur le théâtre.

Au printemps 1951, le front se stabilise finalement autour des positions initiales du 38e parallèle et n'évoluera que très peu jusqu'à l'armistice du 27 juillet 1953.

La situation sur le terrain étant bloquée dès 1951, le général MacArthur évoque la possibilité d'effectuer des frappes nucléaires sur la Mandchourie, de l'autre côté de la frontière nord-coréenne. Le président américain refuse finalement une telle option dont les risques excèdent largement ceux d'un conflit limité. En désaccord avec le président Truman sur la conduite de la guerre, le général MacArthur est alors remplacé par le général Ridgway le 11 avril 1951.
Après des mois de blocage ponctués par plusieurs campagnes de bombardements, les négociations menées par les Américains et les Soviétiques finissent par aboutir à un cessez-le-feu. Le 27 juillet 1953, l'armistice de Panmunjon entérine la division de la péninsule en deux Corées avec finalement peu de modifications territoriales en comparaison de la situation antérieure. Les deux Corées se font toujours face militairement, de part et d'autre de la ligne de démarcation, et les conditions de la réunification ne sont toujours pas remplies.

LES OPINIONS PUBLIQUES

Du point de vue des opinions publiques, celles-ci sont très contrastées. Aux Etats-Unis, l'enthousiasme que suscite au départ la guerre de Corée, fait ensuite place à une grande indifférence de la part de la population américaine. En effet, l'expérience de la seconde guerre mondiale et les réalités de la guerre contre le Japon ne militent pas pour un engagement total de la nation. Ce conflit est perçu comme périphérique, alors même que la menace principale provient d'un possible conflit nucléaire avec l'Union soviétique. D'autre part, la nouvelle décennie des années cinquante voit l'émergence d'une société de consommation autour du slogan « American way of life », contribuant à reléguer les combattants en Corée très loin des réalités de la nation américaine. Les vétérans de cette guerre, à leur retour, ont d'ailleurs été particulièrement frappés par l'ignorance, voire l'indifférence de ce qu'ils ont vécu en Extrême-Orient. En Corée, les opinions publiques sont également contrastées. La séparation géographique et idéologique de la nation coréenne, est ressentie douloureusement jusqu'au sein de nombreuses familles. Mais le soutien au régime, au Nord comme au Sud, reste indéfectible. En particulier, chaque camp se considère alors comme seul légitime pour réunifier le pays. Par ailleurs, les bombardements américains en Corée du Nord et les dommages collatéraux qui ont notamment touché des populations du Sud, ont laissé des traces indélébiles. C'est encore cet état d'esprit revendicatif qui permet aujourd'hui au régime nord-coréen d'assoir sa légitimité sur l'hostilité envers les Etats-Unis.

1 - L'Union soviétique pratique alors la politique de la chaise vide au Conseil de sécurité.

2 - Si le chiffre de 300.000 a longtemps été évoqué, il s'avère que ce sont en réalité 400.000 à 500.000 volontaires qui sont mobilisés.

Ttransport de F-84 Thunderjets de la 12th Fighter Wing par le porte-avions Sitkoh-Bay *en 1951.*

PLANIFICATION
Emergence de l'USAF

Aux Etats-Unis, le rôle de l'arme aérienne durant la seconde guerre mondiale et sa capacité à délivrer la bombe atomique en 1945 militent pour la création d'un service autonome au sein des forces armées. L'United State Air Force (USAF, armée de l'Air américaine) est créée à partir de l'United State Army Air Force, composante aérienne appartenant initialement à l'armée de Terre, lors de l'adoption du National Security Act (loi sur la sécurité nationale) le 18 septembre 1947.

La réduction drastique des crédits à l'issue de la seconde guerre mondiale et la priorité accordée à l'Europe, réduisent significativement les moyens militaires aériens disponibles et déployés en Extrême-Orient. La composante aérienne basée en Europe a largement démontré son utilité lors du pont aérien réalisé lors du siège de Berlin en 1948. La faiblesse des moyens disponibles en 1950 incite notamment à récupérer plusieurs F-51 Mustang en cours de transfert vers d'autres forces, puis dans les premières semaines du conflit, à recourir massivement aux différents appareils à hélice encore en service comme les F-51 Mustang, F-82 Twin Mustang et A-26 Invader. Le début de la Guerre froide incite les planificateurs de l'état-major américain à privilégier le bombardement stratégique en donnant la priorité des moyens au Strategic Air Command (Commandement de la stratégie aérienne, SAC). Sa doctrine d'emploi est directement héritée des effets obtenus par les bombardements, contre l'Allemagne et le Japon, et par l'emploi de l'arme atomique à Hiroshima et Nagasaki en 1945. L'invasion de la Corée du Sud par les forces communistes a bien été une surprise stratégique, les Etats-Unis n'ayant pas prévu cette option. Ainsi, les forces américaines et sud-coréennes se sont retrouvées submergées dans les premières heures d'un conflit qu'ils n'ont pas vu venir ni préparé, malgré les nombreux signaux faibles, notamment relayés par la CIA (Agence centrale de renseignement). La planification des opérations aériennes a ainsi été réalisée dans l'urgence, pour tenter de sauver une situation opérationnelle critique sur le terrain, et sous fortes contraintes dues aux forces limitées initialement déployées en Extrême-Orient. Les missions d'appui-feu réalisées par les appareils disponibles permettent de limiter la déroute annoncée. A ce titre, le Japon, véritable porte-avions insubmersible, constitue un territoire avancé pour effectuer les opérations en Corée. Ainsi, sont immédiatement mobilisées les escadrilles de chasseurs de la 5th Air Force basées sur les îles Honshu et Kyushu, notamment les F-80C assurant la défense aérienne du Japon, et les B-29 du SAC basés sur l'île d'Okinawa.

Préparation d'une mission de bombardement pour les équipages de B-29.

LES FORCES EN PRÉSENCE

Les forces aériennes des Nations-Unies sont composées essentiellement par les aviations américaine britannique, australienne et sud-africaine. Les forces communistes, quant à elles, sont composées par les aviations nord-coréenne, chinoise et soviétique. L'URSS est déjà présente en Mandchourie avant le déclenchement du conflit. En effet, des pilotes et des conseillers anciens combattants de la « grande guerre patriotique » ont accompagné la montée en puissance de la jeune aviation chinoise. Les Soviétiques étaient également en charge de la défense aérienne le long du fleuve Yalu, grâce à des centres de contrôle, des stations radar et des canons anti-aériens protégeant l'ensemble du dispositif au sol et les aérodromes chinois. Les forces aériennes nord-coréennes sont très modestes au début de la guerre et composées d'avions soviétiques datant de la seconde guerre mondiale. Les Chinois et les Soviétiques fournissent l'effort principal en pilotes et appareils dans la bataille aérienne. Les forces aériennes américaines déployées sont principalement composées par la Far East Air Force (Force aérienne d'Extrême-Orient, FEAF), commandée par le général George Stratemeyer, remplacé en juin 1951 par le général Weyland. Trois armées aériennes (les 3rd, 5th et 20th Air Force), une force aéronavale sur porte-avions (Task Force 77) et les bombardiers du SAC, commandé par le général LeMay, opèrent dans le ciel coréen.

LA SUPÉRIORITÉ AÉRIENNE

Avec un rapport de force défavorable sur le plan terrestre, notamment concernant les unités blindées, le commandement identifie alors la supériorité aérienne comme le facteur décisif pour pallier les insuffisances au sol, couper l'approvisionnement de l'ennemi, annihiler sa volonté et ainsi obtenir la victoire. En effet, la stratégie consiste en premier lieu pour les forces américaines et leurs alliés, d'empêcher l'appui au sol des troupes sino-coréennes par l'aviation nord-coréenne. Dans le même temps, le commandement des Nations unies choisit d'intensifier le bombardement stratégique en Corée du Nord sur les centres industriels et les sites de production hydroélectrique. La zone qui concentre la majorité des engagements aériens durant la guerre de Corée prendra le nom de « MiG Alley » du fait de la présence redoutée de l'avion de chasse soviétique MiG-15. Cette zone correspond à l'espace nord-coréen situé à l'Ouest du triangle formé par les villes de Changju, Huichon et Sinanju et délimité à l'Ouest par la mer Jaune et au Nord par le fleuve Yalu, frontière avec la Chine. La planification des opérations aériennes se concentre ainsi sur : les missions air-sol d'interdiction avec la destruction des terrains d'aviation et des voies d'approvisionnement, notamment les ponts et le chemin de fer ; l'engagement air-air face aux avions à réaction ennemis, dans une logique d'attrition pure. A la difficulté pour les forces américaines de récupérer, remettre en état et utiliser les terrains d'aviation situés au Nord, s'ajoute l'interdiction de franchir la frontière chinoise matérialisée par le fleuve Yalu. Les missions dans l'espace aérien chinois au-dessus de la Mandchourie, pourtant base de départ de nombreux avions nord-coréens pilotés par des Chinois et des Soviétiques, sont ainsi proscrites au plus haut niveau politique. La violation de la frontière a néanmoins parfois été encouragée par des commandants d'escadrille, tant que les preuves n'existaient pas (1), en coupant l'émetteur IFF (identification ami ou ennemi) par exemple.

1 - Le survol de la Mandchourie par « l'as» Dolph Overton ayant été porté à la connaissance de l'état-major, le pilote aux cinq victoires est discrédité par l'USAF pour éviter un embrasement international puis renvoyé aux Etats-Unis.

LA CONDUITE DES OPÉRATIONS

Avions engagés

Au déclenchement des hostilités, les combats aériens sont essentiellement menés par des aéronefs à la technologie héritée du second conflit mondial. Toutefois, la guerre de Corée est le premier théâtre où s'affrontent des avions à réaction. Bien que les premiers Me-262 allemands aient été engagés durant la seconde guerre mondiale, c'est durant la guerre de Corée que s'opère la transition entre l'ère des chasseurs et des bombardiers équipés de moteurs à pistons et la nouvelle ère des « jets » chasseurs-bombardiers..

Parmi les appareils engagés par l'USAF, seul le F-80 Shooting Star est à réaction. Le reste des forces aériennes est composé de F-51 Mustang, F-82 Twin Mustang et des bombardiers A-26 Invader et B-29 Superfortress appartenant au Strategic Air Command (Commandement de la stratégie aérienne, SAC) et mis à la disposition de la Far East Air Force (Force aérienne d'Extrême-Orient). L'aviation embarquée sur porte-avions est composée de l'antique mais robuste F4U Corsair et du récent F9F Panther, à réaction. Pour faire face au rapport de force défavorable de ses appareils face au récent MiG-15, l'USAF engage alors ses chasseurs F-84 Thunderjet, initialement affectés à l'escorte de bombardiers stratégiques puis dès qu'il est disponible, le F-86 Sabre devient le seul réellement capable de rivaliser en performances face à son homologue soviétique. Après plusieurs campagnes de bombardements à l'efficacité limitée, l'effort est porté sur les ponts franchissant le fleuve Yalu. Cependant, les formations de B-29 paient un lourd tribut, malgré la présence de chasseurs d'escorte. Ainsi, le 12 avril 1951, lors d'une mission de bombardement, 30 MiG-15 attaquent une formation de 48 B-29, escortés par une centaine de chasseurs F-80 et F-84. Au cours de cet engagement, grâce à leur vitesse supérieure aux chasseurs d'escorte, les MiG-15 ont abattu 3 B-29 et endommagé plusieurs autres, sans subir de perte. A la suite de cet échec du « Black Thursday », une pause opérationnelle de trois mois dans les missions de bombardement est décrétée par l'état-major. Le général Stratemeyer prend alors conscience que les F-84 Thunderjet sont surclassés par les MiG-15. Il requiert l'emploi généralisé du F-86 Sabre, plus adapté aux missions de supériorité aérienne et d'escorte. Les B-29 sont également retirés des opérations de jour.

RAPPORT DE FORCES

En effet, l'arrivée du MiG-15 constitue une rupture dans le rapport de forces face aux Américains. Le développement de ce chasseur à réaction compact, robuste et très performant en comparaison des standards occidentaux, comme le F-80 américain ou le Gloster Meteor britannique, a été très rapidement adopté en Union soviétique. Son déploiement a donc constitué une véritable surprise.

Les régiments de MiG-15 déployés par l'armée de l'Air soviétique, dénommée Voïenno-Vozdouchnye Sily Rossiï (V-VS), étaient stationnés en Mandchourie, une région interdite de survol par le commandement militaire allié. Ces règles d'engagement rendaient ces bases hors d'atteinte des bombes américaines. Par une habile manœuvre de diversion, les avions pilotés par les Soviétiques sont aux couleurs nord-coréennes. Les communications radios sont réduites au strict minimum avec l'emploi de quelques phrases de procédure en coréen. Les pilotes soviétiques portent également un uniforme nord-coréen

MiG 15 touché en combat air-air.

et emportent en vol des fiches de procédures écrites phonétiquement. Ces dispositions ont permis de dissimuler partiellement la participation de l'Union soviétique dans ce conflit. Les pilotes chinois et soviétiques ont ainsi assuré l'essentiel des combats, galvanisé la résistance nord-coréenne et ainsi empêché le régime de s'effondrer.

De nombreux pilotes soviétiques engagés dans le conflit sont des as de la seconde guerre mondiale, ce qui explique leur expertise tactique. Aux commandes du MiG-15, ils obtiennent de nombreuses victoires contre les bombardiers et les chasseurs plus anciens comme le F-51 ou à réaction comme le F-80, moins performants et largement surclassés.

MODES D'ACTION

Néanmoins, cette supériorité individuelle est réduite par la rotation d'unités entièrement constituées sans favoriser le brassage entre vétérans et novices. Les pilotes engagés découvrent tous en même temps les réalités du théâtre. Les unités soviétiques nouvellement déployées doivent refaire leur propre expérience, ce qui a d'ailleurs sans doute causé de nombreuses pertes en vol, au combat ou par accident.

Contrairement au mode d'action soviétique, les Américains privilégient la présence croisée sur le théâtre de pilotes expérimentées et de recrues nouvellement affectées. Cela a favorisé la transmission des connaissances de l'environnement et de l'ennemi et l'expérience nouvelle du « dogfight » (1) entre jets. Les points forts et faibles des avions soviétiques sont aussi connus et partagés (2). Afin d'obtenir une présence plus longue dans la zone des combats et couvrir de plus grands volumes d'interception, une organisation est mise en place par l'état-major américain dès la fin 1951.

Afin de faire face aux vagues de MiG plus nombreux, chaque patrouille se compose alors de quatre groupes de quatre F-86 chacun, qui se succèdent à quelques minutes d'intervalle et à des altitudes différentes. Sur le plan de l'armement, il existe une grande différence d'efficacité entre le MiG-15 et le F-86. Le calibre 50 (12,7 mm), largement utilisé durant la seconde guerre mondiale, est l'arme standard de l'USAF. Malgré sa cadence de tir élevée, c'est un calibre peu puissant. A l'inverse, les canons de 23 mm et 37 mm montés sur MiG-15, offrent une portée et une puissance de destruction bien supérieures.

Les deux chasseurs présentent chacun des atouts et des faiblesses. Si le MiG-15 est plus léger, compact et possède un plafond et une vitesse ascensionnelle plus élevés, le F-86 dispose d'un rayon de virage plus court et d'un rayon d'action supérieur avec 1.930 km contre 1.340 km pour le MiG. Les performances du chasseur soviétique sont néanmoins ternies par une instabilité chronique à vitesse transsonique et en haute altitude. Plusieurs pilotes de MiG ont ainsi perdu le contrôle de leur appareil sans raison apparente.

1 - Ce terme qui représente le combat aérien à courte portée entre chasseurs pour décrire la mêlée dans laquelle se jettent les adversaires.

2- Le futur stratège américain John Boyd élabore son concept OODA (observer, orienter, décider, agir) à partir de son expérience du combat aérien en Corée.

La Logistique

Développement des « jets »

Les forces aériennes américaines ont eu des difficultés majeures notamment dans l'acheminement et la maintenance. L'approvisionnement des pièces détachées et des munitions depuis les Etats-Unis est un problème récurrent et la maintenance des appareils déployés est rendue particulièrement complexe par le nombre de modèles différents, qu'ils soient à hélice ou à réaction. Par ailleurs, les budgets militaires récents sont en forte diminution depuis 1945, entraînant de nombreuses restrictions.

Le contexte de la Guerre froide a pesé sur le positionnement des forces aériennes stratégiques avec les bombardiers stratégiques et tactiques avec les chasseurs récemment entrés en service. Les appareils récents sont prioritairement affectés au théâtre Europe, considéré comme prioritaire en cas de conflit entre les deux grandes puissances. Au déclenchement de l'offensive, les autorités militaires ont été prises de court et il a fallu plusieurs semaines pour déployer des chasseurs à réaction depuis le continent américain. Ainsi, le seul porte-avions présent dans la région pendant de l'offensive nord-coréenne était britannique.

Avion de chasse américain F 86 Sabre.

LA PARTIE AMÉRICAINE

Lors de l'acheminement des unités depuis le continent américain, les F-84 Thunderjet de l'Air National Guard (Garde nationale aérienne) ou les premiers F-86 affectés à l'escorte des bombardiers, plusieurs appareils ont subi d'importants dommages dus à l'environnement salin. Lors de la traversée, effectuée sur porte-avions d'escorte et bateaux cargos, les chasseurs n'ont pas été correctement protégés. La corrosion a causé des dégâts importants sur la structure et des défauts électriques persistants furent constatés à l'arrivée. Ces dégâts ont limité le nombre d'avions réellement disponibles et ont retardé leur engagement en mission opérationnelle. Les difficultés de maintenance et la pénurie de pièces détachées ont fait chuter la disponibilité des F-86 de près de 50 % à la fin 1951. Un évènement logistique a priori anodin, a eu des conséquences opérationnelles importantes lorsque l'usine chargée de la production des réservoirs externes largables n'a pas été en mesure de répondre à la demande due à l'augmentation du nombre de F-86 déployés. Cette pénurie a obligé les pilotes de Sabre de se contenter d'un seul réservoir externe par mission à partir de janvier 1952, ce qui a considérablement réduit leur temps effectif de patrouille dans MiG Alley. Sur le plan de la maintenance, la multiplicité des types d'appareils engagés a eu des conséquences directes sur la disponibilité et sur la conduite des opérations. Pour ne pas ajouter un modèle supplémentaire et malgré une demande bien argumentée, le déploiement du célèbre F-47 Thunderbolt (désignation du P-47 depuis 1948) dans les missions d'appui au sol à la place du F-51 Mustang, est ainsi repoussé par l'état-major. L'architecture moteur du

Mustang est fragile et l'avion potentiellement perdu si un seul coup au but atteint le circuit de refroidissement. Le Thunderbolt est plus robuste face aux tirs en provenance du sol causés par la DCA et les armes d'infanterie. Son moteur en étoile peut être atteint par plusieurs coups, la perte d'un ou plusieurs cylindres du moteur n'impliquant pas systématiquement la perte de l'avion.

LA PARTIE SOVIÉTIQUE

La maintenance du MiG-15 est facilitée par une architecture compacte et simple (1). Le positionnement des canons du MiG, situés sous l'entrée d'air, l'illustre parfaitement avec un bloc canon entièrement amovible. Le nez du MiG dispose également d'un système de treuil intégré et simple d'utilisation, ce qui permet d'effectuer rapidement les opérations de maintenance et de rechargement. La maintenance des canons du F-86 disposés de part et d'autre de l'entrée d'air, est bien plus complexe et nécessite plus de temps pour les mécaniciens, ce qui immobilise l'avion au sol pendant de nombreuses heures. La conception des deux appareils emblématiques de la bataille de MiG Alley, le F-86 Sabre et le MiG-15, a suivi des processus particuliers et accélérés. Dans le cas du F-86, contrairement aux chasseurs de précédente génération comme le F-80, l'aile en flèche inspirée du Messerschmit Me-262 a été retenue. En effet, cette conception permet d'approcher des vitesses comprises entre Mach 0,9 et Mach 1, ce qu'une aile droite rend impossible. La verrière en forme de goutte d'eau est placée au-dessus du fuselage, le cockpit élargi permet d'emporter un siège éjectable. Enfin, la motorisation est confiée au General Electric J47, le plus performant des moteurs américains pour l'époque. Le chasseur établit une série de records de vitesse entre 1948 à 1.080 km/h, dans sa phase d'expérimentation XP-86, et 1952 à 1.125 km/h dans sa version F-86D. Comme leurs homologues américains, les programmes de jets soviétiques de l'après-guerre bénéficient de l'apport significatif de la technologie aéronautique allemande. Le développement du moteur à réaction, en revanche, s'est fait grâce à la contribution plutôt naïve de la Grande-Bretagne. En effet, à la demande soviétique, le gouvernement britannique de Clement Attlee cherchant à normaliser les relations avec le régime stalinien, avalise le transfert de technologie du moteur à réaction Rolls Royce Nene. La firme Mikoyan-Gurevitch conçoit en parallèle un nouveau chasseur avec une aile en flèche d'après des plans récupérés en Allemagne. Le nouvel appareil désigné MiG-15, marque une rupture avec la technologie soviétique alors existante. Le cockpit pressurisé possède un siège éjectable et la partie arrière du fuselage est amovible, afin de faciliter les opérations de maintenance. Si le chasseur est très robuste et performant, la première série possède un défaut qui demeurera durant toute sa carrière opérationnelle. En plongée et à vitesse très élevée, l'appareil décroche et devient incontrôlable. Les pilotes américains ont observé plusieurs cas de MiG décrochant subitement sans explication apparente.

1 - Pour des raisons identiques de simplicité et rusticité, l'escadrille « Normandie-Niemen » est équipée de Yak-3 durant le second conflit mondial.

Avion de chasse soviétique MiG 15.

LES ENSEIGNEMENTS

Conflit symétrique avec risque d'escalade

La guerre de Corée laisse avant tout un sentiment d'inachevé. Non seulement les gains politiques sont nuls et les gains territoriaux inexistants, puisque chaque belligérant retrouve peu ou prou ses positions initiales, et les pertes humaines importantes, mais surtout, cette guerre aurait pu dégénérer en conflit nucléaire.

Conscients du risque de montée aux extrêmes, les Etats-Unis et l'Union soviétique ont cherché à ne pas entrer en conflit ouvert. Si les Etats-Unis avaient bien en leur possession des preuves de l'implication soviétique, ces éléments n'ont été officiellement révélés qu'à la chute du bloc soviétique en 1991 avec l'ouverture des archives militaires. La destitution du général MacArthur par le président Truman démontre également la volonté américaine d'éviter cette montée aux extrêmes, le généralissime militant pour l'utilisation de l'arme atomique en Corée. Dans le camp communiste, la véritable surprise du conflit est l'apparition de l'Armée populaire de Chine, militairement capable après sa victoire en 1949 sur les forces nationalistes du Kuomintang. Quant à l'Union soviétique, quoique prévenue de l'offensive par la Corée du Nord, son engagement est resté limité. Le 27 juillet 1953, les Etats-Unis et l'Union soviétique reconnaissent l'existence des deux Corées, séparées par une zone démilitarisée. L'armistice n'a pas mis fin aux incursions armées le long de la frontière. Par ailleurs, un accord de paix n'ayant pas été signé, les deux Corées sont techniquement toujours en guerre, source de tension permanente dans la région. L'objectif final recherché d'une réunification du pays, sous l'égide d'une bannière unique, s'est révélé impossible à réaliser sur le plan militaire, chaque belligérant revenant quasiment sur ses positions.

CONFRONTATION, COMPÉTITION

La bataille de MiG Alley a été le théâtre d'une confrontation directe entre l'aviation américaine et les aviations chinoise et soviétique. Cette bataille est également une lutte entre pilotes pour la supériorité tactique en combat aérien ou « dogfight » ainsi qu'une lutte entre MiG-15 et le F-86 pour la supériorité technologique. Cela a même entrainé une compétition entre pilotes américains (1) dans les derniers mois de la guerre, pour atteindre le statut d'«as», obtenu après cinq victoires confirmées.

L'élément de mesure de cette lutte est le ratio de victoires. L'ouverture des archives soviétiques et l'étude des rapports de missions montrent que le ratio de victoires du F-86 face au MiG-15 est plus proche de 2-1 que d'un ratio largement surestimé pendant plusieurs décennies (2). Il se rapproche même de 1-1 durant les quelques mois de maîtrise soviétique dans les airs, en 1951. Sur l'ensemble des victoires attribuées au MiG-15, les Soviétiques, souvent expérimentés, ont obtenu de très bons résultats face à des appareils surclassés comme les F-51 et B-29 ou la première génération de chasseurs à réaction comme les F-80 et F-84, tandis que les pilotes chinois manquaient généralement de coordination et de sens tactique. Dans le cas du F-86, les pilotes n'avaient qu'un seul véritable adversaire équivalent, le MiG-15. Par ailleurs, difficulté supplémentaire pour établir le nombre de victoires réelles, de nombreux MiG-15, bien que sévèrement touchés, ont pu regagner leur base en Mandchourie. Cela relativise le nombre de victoires

obtenues par les « as » aussi bien américains que soviétiques ou chinois. La bataille de MiG Alley est un véritable défi logistique pour les Américains et une succession de combats d'attrition face à un adversaire initialement sous-estimé tant technologiquement que tactiquement. La supériorité aérienne, nécessaire mais non suffisante, n'a pas permis d'obtenir des résultats décisifs, par manque de coordination avec les troupes au sol et du fait de l'imprécision des bombardements. Sur le plan politique, chaque camp réalise qu'il ne peut emporter la victoire finale.

NIVEAU STRATÉGIQUE

L'emploi de l'arme aérienne par les Américains est similaire à celui contre l'Allemagne et le Japon durant la seconde guerre mondiale. Or, si le nombre de bombes larguées sur le territoire coréen aux mains des communistes, a été bien supérieur à ce qui avait été réalisé jusque-là face au Japon, cela n'a pas eu d'effet significatif sur la conduite des opérations. Cela n'a pas réduit la volonté du camp communiste de poursuivre la guerre, grâce aux soutiens continus chinois et soviétique tant en matériel qu'en hommes. La Mandchourie a également offert une profondeur stratégique au régime nord-coréen. Sur le plan opératif, la maîtrise du ciel n'a pas permis de détecter les mouvements à grande échelle de troupes chinoises près de la frontière, ce qui a obligé les unités alliées à battre en retraite lors de la contre-offensive chinoise. Avec un taux de perte inacceptable dû au nouveau MiG-15, les B-29 ont été retirés des missions diurnes dès la fin 1951. Mais à partir du débarquement d'Inchon et la phase de reconquête, les opérations aériennes ont permis de contenir l'aviation communiste. Ne disposant plus d'aérodrome intact dans la partie Nord, celle-ci est empêchée d'effectuer des frappes dans la profondeur jusqu'à la signature de l'armistice.

NIVEAU TACTIQUE

Les succès sont limités mais réels, puisque la supériorité aérienne américaine a conduit à une défense efficace de la poche de Pusan. L'arrivée du F-86 Sabre a permis de maintenir une certaine attrition des aéronefs communistes, alors même que les F-86 sont restés en infériorité numérique face au nombre total de MiG-15 déployés. En effet, les MiG sont construits en masse dans les usines soviétiques et acheminés rapidement sur le théâtre, tandis que l'élongation logistique américaine explique la difficulté à aligner un nombre équivalent d'avions de combat. En conclusion, si la guerre de Corée n'a aucun vainqueur, la bataille aérienne de MiG Alley illustre la difficulté à affronter un adversaire équivalent et le rôle désormais prépondérant des chasseurs à réaction.

Pour la première fois dans une guerre, des avions à réaction se disputent la supériorité aérienne. Point d'orgue de cette lutte entre « jets », le MiG-15 et le F-86 Sabre ont rendu subitement obsolètes la première génération de chasseurs à réaction ainsi que les avions à moteur à pistons, plus fragiles, plus lents et technologiquement dépassés.

1 - Notamment entre Joseph McConnell, James Jabara et Manuel Fernandez pour la première place.
2 - MiG Alley, the US AIR FORCE in Korea 1950-1953, par Thomas McKelvey Cleaver.

Installation du bloc canon sur un Mig 15 soviétique.

Le Heinkel 162, chasseur à réac

Au début de 1945, la Luftwaffe (aviation allemande) dispose de plusieurs modèles d'avions à réaction, offrant sur le papier un avantage décisif sur l'aviation alliée. Cet atout technologique ne se traduit toutefois guère dans les faits, la Luftwaffe souffrant de multiples problèmes endémiques, à commencer par le manque de pilotes expérimentés. Ce dernier constat est à la base du Heinkel 162, un avion à réaction conçu pour sa simplicité d'utilisation et destiné à être piloté par les adolescents novices des Jeunesses hitlériennes.

L'été 1944 semble marquer pour la Wehrmacht (armée allemande) l'imminence d'une défaite totale. Battue sur le front Ouest en Normandie et contrainte d'évacuer la France, écrasée à l'Est en Biélorussie et en Roumanie, la Wehrmacht perd près d'un million d'hommes. Mais alors que les routes pour Berlin semblent grandes ouvertes, les forces militaires allemandes opèrent un rétablissement spectaculaire, stoppant net l'avancée alliée sur la ligne Siegfried et contrant sévèrement les armées soviétiques, épuisées, sur la Vistule. Les espoirs d'une fin de guerre avant Noël s'envolent, reportant la victoire au mieux à l'année 1945.

Le « chasseur du peuple »

Le répit gagné par Hitler ne saurait toutefois dissiper les crises profondes affectant ses armées. Une bonne partie des unités blindées d'élite ont disparu dans les combats de l'été. La Luftwaffe s'est vue définitivement déniée la maîtrise de l'air, même au-dessus du Reich. Face au déficit criant des effectifs, la création de la milice « Volkssturm » (tempête du peuple) en octobre permet d'en combler en partie les vides en mobilisant de jeunes adolescents et des hommes âgés de plus de cinquante ans, dotés d'une faible valeur combative. Outre les ressources humaines, ce programme se décline en divers projets d'armements, avec des matériels conçus hâtivement et assemblés de manière simplifiée, destinés à être aisément maniables. Les Allemands de tous âges sont ainsi censés pouvoir servir un « Volkspistole » (pistolet du peuple), un « Volkssturmgewehr » (fusil d'assaut du peuple), et, de manière plus ambitieuse, un « Volksjäger » (chasseur du peuple). La Luftwaffe ne manque alors pas d'appareils mais de pilotes expérimentés.

Hormis un petit noyau quasi invincible d'«as» aux 100, 200 et même plus de 300 victoires, l'aviation allemande repose à l'automne 1944 sur de jeunes pilotes novices, à l'espérance de vie réduite à quelques heures en opérations. Le concept d'un chasseur simple à construire et à piloter par la

Le He-162 N°120015, testé par les Français entre 1947 et 1948, restauré et conservé au musée de l'Air et de l'Espace (Le Bourget). Crédit photo : musée de l'Air et de l'Espace.

tion des Jeunesses hitlériennes

masse populaire semble ainsi répondre, sur le papier, à une situation critique.

Réalisation en trois mois

Le principe d'un «chasseur du peuple» est lancé le 8 septembre 1944 par concours, la société aéronautique Heinkel remportant très vite le projet. Développé sur l'ordre du ministre de l'Armement Albert Speer dès le 15 septembre 1944, le He-162 pulvérise tous les records avec seulement trois mois de délais entre la table à dessin et son premier vol le 6 décembre. Doté d'un unique réacteur BMW 003 placé de manière inédite sur le fuselage, le He-162 est susceptible d'aisément distancer tout appareil allié en volant à 840 km/h et à une altitude de 11 000 mètres. Les premiers modèles sont équipés de deux canons de 20 mm, le calibre passant à 30 mm sur les versions ultérieures. Si en effet vingt-cinq obus de 20 mm sont en moyenne nécessaires pour abattre un bombardier allié, seulement trois projectiles de 30 mm permettent de parvenir au même résultat.

Enfin, de manière remarquable, le He-162 est l'un des premiers appareils munis d'un siège éjectable, l'une des nombreuses inventions des ingénieurs allemands durant le conflit. Un système de poussée permet de soulever le siège de pilote suffisamment haut pour éviter l'entrée d'air mortelle du réacteur dorsal, placée juste au-dessus du cockpit.

Le Volksjäger est aisé à produire en grandes quantités, même par des ouvriers non qualifiés, grâce à son fuselage monocoque métallique et ses ailes en bois. Et c'est justement l'objectif ultime du programme de fabrication « Salamander » (Salamandre), à savoir faire assembler le He-162 par des prisonniers des camps de concentration. A ce stade de la guerre, pour faire face aux bombardements alliés visant en priorité l'industrie aéronautique, le ministre Speer a déjà procédé à une vaste délocalisation des centres de production, avec le recours à grande échelle à des abris souterrains. La production du He-162 se déroule ainsi en bonne partie sous terre, dans les usines secrètes d'Hinterbrül, Berburg et Mitterlwerk. Ce dernier site désigne en particulier un gigantesque complexe troglodytique, dissimulé à l'abri des bombes et des regards sous une colline de Thuringe. La main-d'œuvre servile est issue de Dora, l'un des nombreux camps annexes de Buchenwald. Face aux conditions de travail épouvantables, les prisonniers meurent par centaines chaque jour, le site disposant de ses propres incinérateurs.

L'ombre de la SS ?

Suivant cette même logique de simplification industrielle, le He-162 est destiné à faire office de Volksjäger en étant servi en masse par des adolescents de la « Hitlerjugend » (Jeunesses hitlériennes), issue du parti

La position dorsale du réacteur rendait le Heinkel 162 difficile à opérer, même pour des pilotes expérimentés.
Crédit photo : Mémorial Flight

nazi. Ces derniers n'ont cependant pas ou peu d'expérience dans l'aviation. A la fin de l'année 1944, la Waffen-SS d'Heinrich Himmler – à laquelle est directement associée la Hitlerjugend – est certes parvenue à constituer une véritable armée séparée de la Wehrmacht avec près d'une trentaine de divisions, incluant des unités blindées. Mais Himmler n'a toutefois pas encore eu la possibilité de s'attaquer frontalement à son rival, Hermann Göring, chef de la Luftwaffe. Il n'existe ainsi pas de formations SS aériennes. Les Hitlerjugend doivent se contenter d'une formation rudimentaire à travers le « Nationalsozialistisches Fliegerkorps » (Corps des aviateurs nationaux-socialistes), une organisation nazie limitée au seul entraînement de base sur planeurs. La défense aérienne du Reich est ainsi censée progressivement passer aux mains d'adolescents plus proches de l'enfance que de l'âge adulte, équipés du meilleur de la technologie aéronautique allemande, avec pour finalité insidieuse la pénétration de l'hydre SS dans la Luftwaffe. Si le concept même du Volksjäger peut sembler ingénieux face à la situation désespérée de la Luftwaffe à la fin 1944, les premiers essais du He-162 rappellent rapidement le principe de réalité. Trop hâtivement conçu, le He-162 souffre de multiples défauts de jeunesse retardant sa mise en service, à commencer par un problème rédhibitoire : il se désintègre en vol, du fait de la colle trop agressive utilisée pour le bois des ailes. Les modifications nécessaires finissent par prendre plus de temps que la conception initiale de l'appareil. Les premiers He-162 ne sont opérationnels que dans les derniers jours de la guerre, à partir du 16 avril 1945. Un total de 46 avions est engagé au sein du I./JG1 (1er Groupe de la 1ère Escadre de chasse) basé à Leck à proximité de la frontière danoise. Placé entre les mains de pilotes peu expérimentés, le He-162 n'obtient que quelques succès sur des Mosquitos britanniques, au prix de 13 appareils abattus et dix pilotes tués en seulement trois semaines de combats. La victoire alliée le 8 mai empêche finalement le grand projet de transférer massivement «le chasseur du peuple» entre les mains des adolescents SS.

Une folle utopie

Si seulement 300 He-162 sont achevés avant la guerre, près de 1.000 autres sont découverts par les Alliés à différents stades de finition dans les usines souterraines comme Hinterbrühl. Plusieurs exemplaires sont envoyés pour test aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France, les vainqueurs se montrant intrigués par cet appareil aux formes inédites, à peine rencontré en opérations. Les premiers retours d'expérience font toutefois vite état de la grande difficulté à piloter le chasseur à réaction. Sa très grande vitesse et à son centre de gravité inédit, du fait de la position du réacteur, le rendent difficilement maniable et très exigeant. Les tests sur le terrain d'essai de l'armée de l'Air britannique à Farnborough se traduisent par la mort d'un officier expérimenté à son quatrième vol. Les Français, dépourvus d'expérience sur appareil à réaction, utilisent pour leur part trois appareils saisis à partir d'avril 1947, offrant la possibilité à une trentaine de pilotes de se former. Le constat général est cependant pour le moins mitigé, le He-162 étant jugé comme un « avion dangereux ».

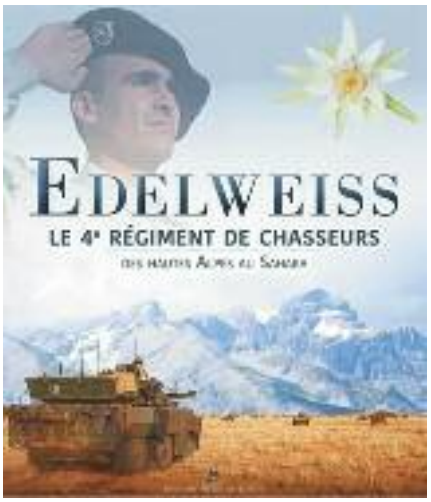
La mort accidentelle du capitaine Schlienger en juillet 1948 confirme le verdict, les appareils se voyant par la suite interdits de vol. Mêlant de manière originale saut qualitatif et emploi de masse, le concept du He-162 s'est achevé par un échec total. Ironiquement, le He-162 s'est ainsi révélé un appareil élitiste, si ce n'est inutilisable en opérations, à l'opposé de son concept d'usage en masse par des pilotes inexpérimentés. Très complexe à manier même pour les meilleurs pilotes, le Volksjäger n'avait rien de «populaire». Son utilisation programmée par des adolescents n'aurait en rien ralenti la fin du Reich, tout en sacrifiant encore un peu plus la jeunesse allemande.

Jean-Charles Foucrier
chargé de recherches
Service historique de la Défense

DANS LES LIVRES

EDELWEISS, LE 4ÈME RÉGIMENT DE CHASSEURS

Ouvrage collectif



Seule unité de cavalerie des troupes de montagne, le 4ème Régiment de chasseurs a choisi l'édelweiss, fleur rare et inaccessible, comme emblème du groupement tactique qu'il projette régulièrement en opération.

Ce régiment se compose d'un escadron de commandement et de logistique, de trois escadrons de blindés roues-canon, de deux escadrons de reconnaissance et d'intervention et d'un escadron de réserve opérationnelle. Le programme « Scorpion » de l'armée de Terre prévoit de le doter de l'engin blindé de reconnaissance Jaguar, équipé d'un canon de 40 mm et de missiles de moyenne portée.

Selon le colonel Nicolas de Chilly, son chef de corps de 2019 à 2021, ses personnels allient les capacités du montagnard, qui pèse à chaque instant ses chances d'aboutir, à celles du cavalier, dont le succès au combat repose sur sa mobilité et sa rapidité de décision. Ils combinent la vitesse et la puissance de l'engin blindé à la volonté et la technicité des franchissements en haute montagne. Ainsi, un peloton peut submerger l'adversaire en s'emparant d'un point-clé, comme un nœud routier en fond de vallée ou un col stratégique. Dans la logique de « canons d'assaut » d'une manœuvre offensive, il peut évoluer dans une vallée, permettant ainsi à l'infanterie de progresser sur les hauteurs. Il peut ouvrir un itinéraire et le contrôler, favorisant ainsi une ligne de vie, un couloir de mobilité ou un soutien logistique.

En autonomie avec ses moyens d'observation et sa capacité de mouvement, il renseigne sur l'adversaire et le terrain. Avec ses capacités de tir, il peut fournir une «bulle de sécurité» à l'unité interarmes où il est déployé.

Grâce à son entraînement dans les Hautes Alpes, le 4ème Régiment de chasseurs a procédé aux adaptations nécessaires des schémas tactiques conventionnels sur un terrain montagneux. De 2008 à 2012, son engagement dans les montagnes de Kapisa, en Afghanistan, lui vaudra une citation à l'ordre de l'armée. Dans la vallée d'Alasay, 800 soldats français et afghans s'opposent à 200 talibans pendant dix jours. Cette « bataille » constitue la plus grande opération en terrain montagneux depuis la guerre d'Algérie. Après celle-ci, en 1963, le 4ème Régiment de chasseurs rejoint la 27ème Brigade alpine, devenue aujourd'hui 27ème Brigade d'infanterie de montagne.

Ce régiment blindé y apporte sa maîtrise des effets combinés du climat et du terrain, qui lui permet de préserver sa mobilité. Les témoignages de ces « cavaliers de cimes » de tous grades le démontrent. Le régiment a été déployé à Djibouti pour entraînement dans le désert, mais aussi lors des opérations en Côte d'Ivoire, en Centrafrique, dans la bande sahélo-saharienne et sur le territoire national.

Loïc Salmon

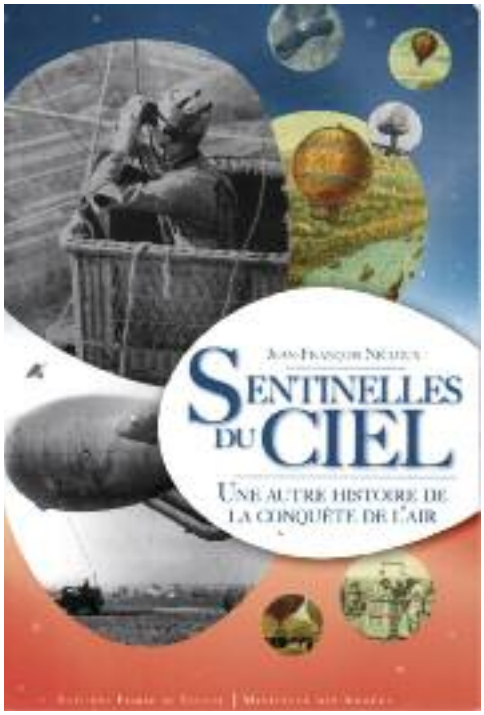
***« Edelweiss, le 4ème Régiment de chasseurs »*, ouvrage collectif. Editions Pierre de Taillac, 192 pages, nombreuses illustrations, 39 €.**

SENTINELLES DU CIEL,

par Jean-François Nicloux

Le ballon captif va bouleverser le champ de bataille. Observer au loin et voir au-delà des collines, pour être prévenu le plus tôt possible des mouvements et des dispositifs de l'ennemi, ont toujours constitué les soucis primordiaux du chef militaire, afin de pouvoir anticiper ses actions. Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle, les renseignements recueillis par les détachements légers d'éclaireurs à cheval, lui permettent d'avoir « ce temps d'avance » sur l'adversaire, prémisse d'une manœuvre victorieuse. La Convention (1792-1795) est la première à utiliser le ballon captif pour observer un adversaire en prenant de l'altitude. Cette arme révolutionnaire sera ensuite utilisée durant la guerre de Sécession américaine (1860-1865), celle de 1870 entre la Prusse et la France et pendant la première guerre mondiale. Les aérostiers, qui affrontent les tirs des canons et des avions adverses, deviennent des acteurs déterminants dans la conduite des combats.

***« Sentinelles du ciel »*, Jean-François Nicloux. Editions Pierre de Taillac et ministère des Armées, 464 p. nombreuses illustrations, 26,90 €.**



LETTRES DU STALAG 1940-1945

recueillies par Jérôme Croyet

Après la capitulation de juin 1940, 1.845.000 soldats français, dont 80.000 venus de l'empire colonial, sont faits prisonniers. Deux tiers d'entre eux resteront retenus en Allemagne pendant la durée du conflit. Rapatriés à l'été 1945, ils se heurteront alors à l'indifférence, voire au mépris. Cette publication de lettres et de documents inédits de provenance très variées, témoigne d'un regain d'intérêt pour ces oubliés de la mémoire nationale. Par le biais de souvenirs familiaux ou des recherches généalogiques, le regard se porte sur ces victimes de l'Histoire. A travers leurs lettres, s'expriment un quotidien particulièrement dur, l'angoisse de l'éloignement dans une Europe en guerre, mais aussi, malgré la censure, une combativité souvent intacte, comme en témoignent les nombreux cas de tentatives d'évasion.

***« Lettres du stalag 1940-1945 »*, recueillies par Jérôme Croyet. Editions Gaussen, 236 p. 22 €.**

L'ECOLE POLYTECHNIQUE

Croix de Guerre 1914-1918 et 1939-1945

Après une série de quatorze articles sur les grandes Écoles civiles ayant reçu la croix de Guerre, la revue de l'ANCGVM traite maintenant des Écoles militaires décorées. La transition se fait naturellement avec l'École polytechnique, de statut militaire, formant désormais majoritairement des ingénieurs. L'École a été créée par la Convention en 1794, d'abord École centrale des travaux publics, puis École polytechnique en 1795, militarisée en 1804 par Napoléon. Elle a conservé depuis lors (avec des interruptions sous la Royauté et pendant l'occupation allemande) son statut militaire, même si l'orientation des élèves a beaucoup évolué dans le temps. Ainsi, de 1870 à 1918, 75% des polytechniciens choisissaient le métier des armes, principalement l'Artillerie et le Génie, contribuant à la rénovation de l'armée après la défaite de 1870. Ce n'est plus le cas de nos jours.

Une histoire prestigieuse

Au cours de plus de deux siècles d'existence, l'École s'honore d'avoir fourni au pays une pléiade de grands

anciens disparus, parmi lesquels :

■ des savants : Arago, Babinet, Barrande, Henri et Antoine-César Becquerel, Biot, Nicolas Léonard Sadi Carnot, Cauchy, Chasles, Clapeyron, Coriolis, Elie de Beaumont, Gay-Lussac, Ferrié, Fresnel, Foucault, Lamé, Le Verrier, Le Chatelier, Liouville, Malus, Mandelbrot, Navier, Poincaré, Poisson, Poncelet…

■ de grands ingénieurs et entrepreneurs : Alphand, Armand, Belgrand, Bertin, Besse, Bienvenue, Breguet, Chardonnet, Citroën, Caquot, Coyne, Ferrié, Freyssinet, Guillaumat, Schlumberger, Talabot, Tupinier, Vicat….

■ des économistes, sociologues, philosophes : Allais, Chevalier, Comte, Enfantin, Le Play, Roy, Rueff, Sauvy….

■ des politiques et hommes d'État : les présidents Sadi Carnot, Giscard d'Estaing, Lebrun, des ministres et députés comme André, Bourgès-Maunoury, Dautry, Dufour, Giraud, Loucheur, Sangnier, Saulces de Freycinet….

■ des militaires : Aigle, Cavaignac, Courbet, Denfert-Rochereau, Doudart de Lagrée, Estienne, Fabvier, Faidherbe, Lamoricière, Niel, Rigault de Genouilly, Roques, Vaillant… et quatre maréchaux de la Grande Guerre : Fayolle, Foch, Joffre, Maunoury.

■ d'autres célébrités à des titres divers : Borotra, Couzy, Dreyfus, Koechlin, du Manoir, Schaeffer, Vaneau…

Un grand nombre d'entre eux se sont distingués dans plusieurs de ces catégories.

Les croix de Guerre

Le bataillon de l'École reçut son drapeau au cours de la distribution des Aigles au Champ de Mars le 5 décembre 1804. La devise « *Pour la Patrie, les Sciences et la Gloire* » y fut brodée. Le 23 mars 1901, le président Emile Loubet remit à l'École son second drapeau, portant l'inscription « *Défense de Paris* ». L'École polytechnique et ses anciens élèves (les « X ») se sont distingués dans les nombreux conflits survenus pendant sa longue histoire.

L'ECOLE POLYTECHNIQUE

La remise des aigles le 5 décembre 1804.

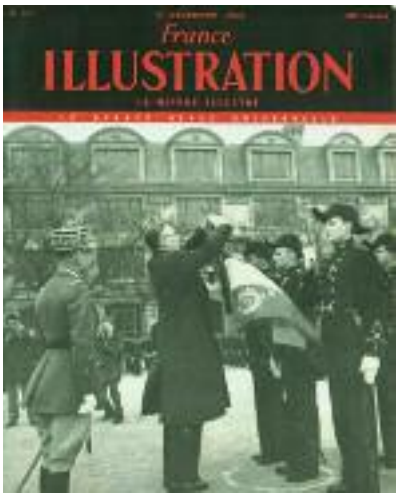
Inauguré en 2014 et créé à l'initiative de Hubert Lévy-Lambert (major de X 1953), le Monument, érigé sur le site de l'École à Palaiseau, cite les noms de 1.980 morts pour la Patrie : 331 dans les guerres napoléoniennes, 90 dans les guerres coloniales, 29 dans divers conflits ou expéditions, 75 en Crimée, 110 en 1870/71, 915 en 1914/1918, 392 en 1939/1945, 19 en Indochine et 19 en Algérie. Le 22 avril 1914, le président Raymond Poincaré avait remis à l'École, en présence du roi George V, la croix de la Légion d'honneur. Pendant la Grande Guerre, l'École fut transformée en hôpital militaire, et ses labos en ateliers de fabrication de périscopes de tranchées. Sur les 1.500 généraux de la guerre, 400 furent polytechniciens.

Le 19 mai1922, l'École reçut la croix de Guerre 1914-1918, avec la citation à l'ordre de l'Armée : « *L'École Polytechnique, par la science et l'héroïsme des officiers qu'elle a formés, a contribué de la façon la plus glorieuse au succès de nos armes, s'est montrée digne, au cours de la Grande Guerre, de son fier et noble passé* ».

De 1939 à 1945, l'École se replia sur Lyon, perdant son statut militaire jusqu'en 1945, mais des élèves et des anciens s'engagèrent en nombre dans les combats, la Résistance et la Libération. Soixante d'entre eux moururent en déportation.

En 1949, René Pleven remit à l'École la croix de Guerre 1939-1945 avec citation à l'ordre de l'Armée « *l'École Polytechnique, fidèle à son prestigieux passé, a formé une pléiade de chefs, qui par leur haute culture, leur patriotisme et leur sens élevé du devoir ont au cours de la guerre 1939-1945 compté parmi les meilleurs artisans de la libération et de la renaissance de la France ; a grandement contribué à la victoire au prix de multiples sacrifices, tant aux armées que dans la clandestinité et s'est ainsi acquis de nouveaux titres à*

Le maréchal Joffre passant l'Ecole en revue.



Remise de la croix de Guerre par René Pleven, en 1949.

L'ECOLE POLYTECHNIQUE

Le monument aux morts de l'ancienne école à Paris.

Le monument aux morts de la nouvelle école à Palaiseau.

la reconnaissance du pays ». Les anciens comptèrent 33 compagnons de la Libération, parmi lesquels Honoré d'Estienne d'Orves, André Dewavrin (colonel Passy), Jacques de Guillebon et Serge Ravanel. Le colonel Pierre Avia, (X 1907), artilleur, FFI, titulaire des deux croix de Guerre et de la médaille de la Résistance, présida de 1945 à 1956 l'Association nationale des croix de guerre et de la valeur militaire.

L'École aujourd'hui

Régulièrement classée en tête de nos grandes écoles d'ingénieurs, elle conserve son image d'excellence et fournit les cadres techniques dirigeants du privé et des grands Corps de l'État, dont celui de l'Armement. Depuis 1972, l'École intègre des polytechniciennes, qui représentent actuellement 18 % des effectifs. Les promotions de 400 élèves ont, en majorité, passé le difficile concours d'entrée à forte composante scientifique, suite aux années de préparation dans les grands lycées.Les étrangers représentent 7 % des anciens élèves. Actuellement, seulement 20 % des diplômés choisissent les métiers de l'armement, et moins nombreux sont les militaires stricto sensu.

La nouvelle école à Palaiseau.

Pierre Castillon, X 57,
membre du conseil d'administration de l'ANCGVM

LA ROCHELLE (Charente-Maritime)

Croix de Guerre 1939-1945

La mise en service, en 1891, du port de La Pallice donnera, au cours des deux conflits mondiaux, un caractère stratégique à la ville de La Rochelle.
Au cours de la première guerre mondiale, le port de La Pallice accueille les navires de transports des Alliés assurant le ravitaillement des unités militaires et de la population française. La Rochelle devient une zone de stockage et de transit pour l'armement, les munitions, les équipements, le carburant, les animaux et la nourriture. Entre 1914-1918, plus de 800.000 tonnes de matériel et 175.000 chevaux ont été déchargés des navires de transports et de commerce.

Deuxième guerre mondiale

Se souvenant, de l'importance stratégique de La Rochelle, au cours de la première guerre mondiale, l'état-major allemand fit larguer par des bombardiers de la Luftwaffe des mines magnétiques à l'entrée du port de La Pallice. Le paquebot *Champlain* sera le premier à sauter sur une mine.
Le déclenchement de la Blitzkrieg, le 10 mai 1940, jeta des millions de réfugiés sur les routes. C'est l'exode. A la fin des années 1930, le ministère de la Guerre a élaboré un plan d'évacuation en prévision d'une guerre future. Les populations frontalières devaient être évacuées vers 21 départements d'accueil. Ainsi est-il prévu que les Ardennais soient évacués (partent) vers la Vendée et les Deux-Sèvres. Chaque commune du département évacué avait sa commune de correspondance dans le département d'accueil. Le plan prévoit que les ruraux de ces départements soient réinstallés dans les villages des départements d'accueil. De même, les urbains sont réinstallés dans les villes. Ainsi, les réfugiés pourront-ils retrouver rapidement un emploi adapté à leur qualification et se substituer aux hommes mobilisés. Or, la violence de l'offensive allemande et la rapidité de la progression des forces de la Wehrmacht vont désorganiser la mise en œuvre du plan envisagé. En deux jours, dès la déclaration de guerre, Strasbourg est vidée. Aux Belges, Luxembourgeois, Hollandais et Français du Nord et de l'Est de la France de la première vague vinrent s'ajouter 1,2 million de réfugiés du bassin parisien. En mai-juin 1940, entre 8 et 9 millions de réfugiés se retrouvent sur les routes. Ils seront bombardés et mitraillés par la Luftwaffe. La Croix-Rouge estime que 10.000 personnes furent tuées par les attaques de l'aviation allemande. Elle recensera aussi 90.000 enfants perdus. Les réfugiés arrivent dans leur commune d'accueil, pour ceux à qui avait été attribuée une destination, après avoir effectué 600 à 800 km à pied, en bicyclette ou en automobile. Les autres fuient sans but précis. A partir de la fin mai 1940, La Rochelle accueille des réfugiés épuisés et affamés. L'auteur de « Maigret », Georges Simenon, fait partie des équipes rochelaises qui accueillent les réfugiés.
Hélas, suite à la signature, le 22 juin 1940, de la convention d'armistice, les unités de l'armée allemande entrent dans La Rochelle le 23 juin 1940. Le maire de La Rochelle, Léonce Vieljeux, refuse d'hisser la croix gammée en lieu et place du drapeau tricolore. Le 22 septembre 1940, il sera destitué de ses fonctions. Il est expulsé en mai 1941. Membre du réseau Alliance, il revient dans la ville. Il est arrêté par la Gestapo. Il est déporté. Il sera exécuté au Struthof dans la nuit du 1er au 2 septembre 1944.

Le mur de l'Atlantique

Dès le début de l'année 1941, l'état-major allemand lance la construction, dans le port de La Pallice, d'une base sous-marine pour héberger une flottille de sous-marins. Elle est opérationnelle dès le 19 novembre 1941. Elle sera l'objet de nombreux bombardements de la part de la Royal Air force

LA ROCHELLE (Charente-Maritime)

et de la 8ème US Air force. Les bombardiers anglais utiliseront des bombes de 5 tonnes (Tallboy) et de 9 tonnes (Grand Slam). Les réseaux de la résistance seront très actifs et seront l'élément essentiel pour informer les Alliés sur les mouvements des sous-marins allemands.

Dès le début de l'année 1942, l'état-major allemand décide de transformer les ports en d'imprenables « Festungen » (forteresses). Il pensait que les Alliés, dès leur débarquement, chercheraient à s'emparer des ports pour assurer leur approvisionnement. Ces forteresses devaient résister à un siège prolongé et permettre de lancer des contre-attaques. Sur la Manche et l'océan Atlantique 12 forteresses sont érigées. A l'issue des opérations du débarquement de Normandie, 6 forteresses ne sont pas conquises par les Alliés : Dunkerque, Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle-La Pallice, Royan, et la pointe du Grave.

A la suite du débarquement de Provence, les forces de la Wehrmacht évacuent le Sud-Ouest de la France. En revanche, les unités de la Kriegsmarine reçoivent l'ordre de tenir les poches de l'Atlantique. Ces poches n'ont plus d'intérêt stratégique pour les Alliés. Ils mettent donc en place autour des forteresses une stratégie défensive. Face aux 102.500 Allemands encerclés dans les 6 poches de l'océan Atlantique et de la Manche, les Alliés mobilisent 70.000 FFI (forces françaises de l'intérieur), une division tchèque et une division de l'armée américaine.

La libération

La poche de La Rochelle est assiégée par 8.000 FFI. Afin d'éviter une destruction de la ville qui résulterait des combats entre les unités allemandes et les FFI, le capitaine de vaisseau Hubert Meyer et le vice-amiral Ernst Schirlitz signent, le 18 octobre 1944, une convention. Celle-ci détermine deux lignes que les FFI et les Allemands s'engagent à ne pas franchir. Par ailleurs, les Allemands s'engagent à ne pas détruire les installations portuaires. Le 7 mai 1945, l'amiral Schirlitz se rend aux troupes françaises. L'intervention d'Hubert Meyer devant le tribunal militaire de Bordeaux évitera à l'amiral Schirlitz d'être condamné à mort pour des prétendues atrocités commises à La Rochelle. Lorsque les FFI entrent dans La Rochelle, ils sont appuyés par des blindés qu'ils ont fabriqués en utilisant des plateformes de camion. L'un d'entre eux portait le nom de « Léonce Vieljeux ».

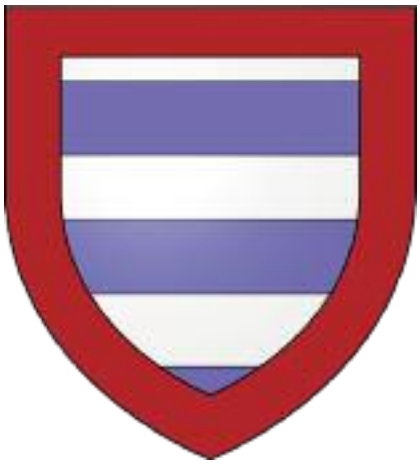
Le 28 février 1949, La Rochelle est citée à l'ordre de l'armée et elle reçoit la croix de Guerre 1939-1945 avec palme : *« Après avoir fait mesurer aux ennemis victorieux le poids de son mépris, fut dès 1940, un des plus importants foyers de la résistance française. Malgré la répression farouche des Allemands, malgré la perte de son glorieux maire, fusillé en déportation, malgré le nombre des victimes et l'importance des dégâts causés par les bombardements, la population toute entière a poursuivi avec une ardeur toujours accrue, le combat pour la Libération. Dernière ville de France délivrée du joug de l'ennemi, La Rochelle, avec ses héros et ses ruines, a donné un magnifique exemple de ses vertus patriotiques. »*

Marc Beauvois,
section de la Haute-Garonne

SAINT-LEU-d'ESSERENT (Oise)

Croix de Guerre 1939-1945

Saint-Leu-d'Esserent est une commune du département de l'Oise. Elle est située sur la rive droite de l'Oise à 6 km au Sud de Creil et à 3 km de Chantilly. Sur le territoire de la commune se trouvent des carrières qui vont faire de la commune un objectif stratégique pour les bombardiers des 8ème et 9ème US Army Air Force (armée de l'Air américaine) et de la Royal Air Force (armée de l'Air britannique).



L'invasion

Dès octobre 1939, par crainte des bombardements allemands, la fabrication des fuselages des bombardiers français LeO-45, par l'usine Brissonneau et Lotz de Creil, est transférée dans les carrières de Saint-Leu-d'Esserent. Des travaux furent réalisés pour équiper les carrières de chaines de production, d'installations de chauffage, de ventilation et d'hébergement et de restauration pour 1.100 ouvriers. Des pièces de 75 mm de défense contre avions (DCA) sont installées pour protéger les carrières et les galeries. Le 18 mai et le 1er juin 1940, l'aviation allemande bombarde le site. Dans le cadre du repli général de la 10ème Armée française, les unités de DCA quittent le site le 8 juin 1940. Dès août 1940, la Luftwaffe occupe le site. En décembre 1941, les munitions destinées aux unités allemandes de la base de Creil sont stockées dans les carrières. Fin 1942, la Luftwaffe décide de créer dans les carrières une installation, à l'abri des attaques des bombardiers alliés, pour assurer le montage des sous-ensembles provenant de l'usine de Peenemunde et le stockage des bombes volantes V1. L'état-major allemand lui attribua le nom de code « Léopold ». La proximité de la ligne de chemin de fer Pontoise-Creil permettait d'approvisionner les bases de lancement situées dans la région de Calais. Au début de l'année 1943, les travaux débutent. Des ouvrages (batteries de DCA, bunkers, dépôts d'armes, de munitions et de carburant) furent construits dans tout le bassin creillois pour défendre l'installation. Outre des ouvriers français et des spécialistes allemands, des prisonniers de guerre russes sont employés pour la réalisation des travaux. Au début de l'année 1944, un train provenant de l'usine de Nordhausen en Allemagne, apporte les premières fusées V1. Le 1er juin 1944, le dépôt livre ses premières bombes volantes. Il fournira 70 % des V1 qui seront lancés au cours du mois de novembre 1944.

Les VI

Les réseaux « Valmy », «Marco Polo» et « Octave » informent les Alliés des travaux réalisés dans les carrières et de leur objectif. Léon Carbon, avec un détachement de FTP (francs-tireurs partisans) du groupe « Valmy », réalisa des sabotages des liaisons et des voies de communications. Son épouse quant à elle transporta des tracts et des journaux clandestins. L'hôtel de l'Oise, qui était dirigé par Henriette Peyre, devint le lieu des réunions des FTP creillois. Deux « Malgré nous » alsaciens, Pierre Michel et Joseph Reith, fournirent aux FTP du réseau Valmy des renseignements d'une importance vitale sur les installations de V1. La bombe volante V1 ou Fieseler Fi-103 (Vergeltungswaffe : « arme de représailles ») est fabriquée par la société allemande Fieseler. Le VI est le premier missile de croisière de l'histoire militaire. Le V1 possède une longueur de 7,92 m, une envergure de

SAINT-LEU-d'ESSERENT (Oise)

5,78 m et un diamètre de 1,42 m. Il est propulsé par un pulsoréacteur Argus 109-014 ou Argus 109-44. Sa portée est de l'ordre de 200 km. Son cercle d'erreur probable (CEP) est d'environ 12 km. Sa masse au lancement est de 2.247 kg dont 850 kg de charge militaire. La vitesse est d'environ 670 km/h à 3.000 mètres. Environ 35.000 bombes volantes V1 seront fabriquées. La moitié aurait été détruite par bombardement. Le V1 a été utilisé contre la Grande-Bretagne du 13 juin 1944 au 29 mars 1945. La dernière bombe tombe, le 29 mars 1945, sur le village de Datchworth. Anvers, Liège, Bruxelles et Paris furent aussi des objectifs assignés aux V1. Les 15.000 V1 lancés auraient engendré environ 25.000 morts. Les Allés lancent l'opération « Crossbow » (Arbalète) pour lutter contrer les attaques de fusées V1. Entre le 17 mars et 31 août 1944, le dépôt de Saint-Leu-d'Esserent sera l'objet de 18 bombardements, de la part de la 8ème US Army Air Force, de la 9ème US Army Air Force et de la Royal Air Force, dont la mission était de détruire de dépôt de stockage des fusées V1. Les habitants de la commune, pour échapper aux bombardements, se réfugient dans des galeries souterraines aménagées en dortoirs. Sur ces 18 bombardements 3 d'entre eux mettront en œuvre plus de 200 bombar-

diers. Dans la nuit du 4 au 5 juillet 1944, 248 avions Lancaster bombardent le dépôt de V1. La chasse de nuit allemande abat 13 avions anglais. Dans la nuit du 7 au 8 juillet, 1.138 tonnes de bombes sont largués par 208 Lancaster. La Lufwaffe abattit 31 bombardiers. Le 5 août, 469 bombardiers Halifax et 272 Lancaster de la Royal Air force larguent plus de 2.000 tonnes de bombes. Au cours de ce raid, des bombardiers utilisent des bombes de 6 tonnes baptisées « Tall Boy ». Les bombardiers Halifax et les Lancaster sont des avions quadrimoteurs. Le Halifax emportait jusqu'à 5,9 t de bombes et possèdait un rayon d'action de 3.000km. Quant au Lancaster, il pouvait transporter jusqu'à 8 t de bombes. Quelques uns seront transformés pour emporter le «Grand Slam» de 9.870 t. Le rayon d'action du Lancaster était de 3.200km. La BBC alertait la résistance que des bombardements auront lieu par le message répété deux fois : « *Ce soir nous irons à la bonne aventure* ». Ce qui signifiait que les carrières proches de la maison du garde-barrière, M. Bonnaventure, seront bombardées la nuit suivante. Malgré tous ces bombardements les carrières ne furent pas détruites et le site fonctionna jusqu'en août 1944. Des prisonniers soviétiques et des déportés furent utilisés pour évacuer les déblais et remettre en état de fonctionner le dépôt. Des prisonniers réussirent à s'évader et furent recueillis par les maquis dont celui de Saint-Vaast-les-Mello. Le 11 août, les Allemands, après avoir détruit une partie des stocks de V1, évacuèrent le site.

La libération

Le 31 août 1944, les troupes américaines libèrent Saint-Leu-d'Esserent. Immédiatement, leurs ingénieurs se rendent au dépôt de V1. Ils examinent et étudient les fusées qui n'ont pas été détruites. La commune est détruite à 85 % et elle déplore 16 morts parmi ses habitants. Le 11 novembre 1948, la commune de Saint-Leu-d'Esserent reçoit la croix de Guerre 1939-1945 avec étoile de bronze, avec la citation à l'ordre du régiment suivan : « *Cité ouvrière ayant supporté quatre années d'occupation au cours desquelles la population subit les exigences de l'ennemi. Soumise à des bombardements aériens violents, supportés avec sang-froid, a été sinistrée à 85 %* ».

Marc Beauvois,
section de la Haute-Garonne

16ème Bataillon de chasseurs à pied

Le 16ème Bataillon de chasseurs à pied (BCP) participe aux opérations extérieures de l'armée de Terre. En 2011, sa 2ème compagnie a permis l'évacuation de 2.500 ressortissants français et étrangers à Abidjan. Elle rétablira l'ordre dans la ville avant d'en confier le contrôle aux forces ivoiriennes. La compagnie sera décorée de la croix de la Valeur militaire avec palme de bronze (citation à l'ordre de l'armée) pour cette action.

Le 14 novembre 1838, Ferdinant-Philippe, duc d'Orléans, crée, à titre expérimental, une unité d'infanterie légère : le « Bataillon provisoire des chasseurs ». L'armement des fantassins comprend une carabine et un sabre-baïonnette. Les hommes reçoivent un solide entraînement. L'objectif est qu'ils puissent aussi bien agir lorsqu'ils tombent dans une embuscade que de réaliser des coups de main chez l'ennemi. Le bataillon est envoyé en Algérie. Le retour d'expérience étant concluant, la décision est prise de créer 10 Bataillons de chasseurs à pied (BCP) non enrégimentés. Le Duc d'Orléans déclare : « *Les dix bataillons de Chasseurs présenteront le type de l'infanterie équipée, armée et instruite en vue de la guerre la plus active* ». Cinq bataillons sont envoyés en Algérie. Ils se couvrent de gloire aux batailles d'Isly et de Sidi-Brahim. Napoléon III décide de porter le nombre de bataillons de chasseurs à pied à vingt. A la fin de la guerre de 1870-1871, le nombre de bataillons est fixé à 30. En 1888, douze bataillons de chasseurs sont constitués en « Bataillons alpins de chasseurs à pied ». 78 bataillons de chasseurs participent à la guerre de 1914-1918. 68 bataillons prennent part à la campagne

de France de 1939-1940. Dissous, en 1942, de nombreux bataillons sont réorganisés dans la résistance (27ème BCA, 6ème BCA…) et au cours de la Libération de la France (19ème BCP, 20ème BCP, …).

Un drapeau unique

Depuis leur création les bataillons de chasseurs à pied ou alpins n'ont eu qu'un seul drapeau commun à tous, témoignage de leur unité et de leur cohésion. Tous les corps de chasseurs à tour de rôle en assurent la garde pour une année. Sur la cravate du drapeau sont accrochées la Légion d'honneur (prise d'un drapeau par le 10ème BCP à la bataille de Solférino), la Médaille militaire (prise d'un drapeau par le 1er BCP le 15 août 1914), la croix de Guerre 1914-1918, avec palme, (comportement héroïque des chasseurs pendant la première guerre mondiale), la croix de Guerre 1939-1945, avec palme, (reconnaissance de la patrie pour le comportement des chasseurs au cours de la campagne 1939-1940, leur participation à la résistance et au combat de la libération,) et la croix de Guerre des théâtres des opérations extérieurs (attitude glorieuse du 10ème Bataillon parachutistes de chasseurs à pied pendant la guerre d'Indochine).

Le 16ème BCP est créé le 15 janvier 1854. Il participe aux expéditions de Crimée (1855-1856), de Syrie (1860-1861), d'Algérie (1864) et aux combats de la guerre franco-prussienne (1870-1871). Il se couvre de gloire au cours de la première guerre mondiale. La croix de Guerre 1914-1918 lui est décernée. Il reçoit 6 citations à l'ordre de l'armée est une citation à l'ordre du corps d'armée.

Au cours de la première guerre mondiale, le 16ème BCP a perdu 3.054 hommes (tués ou disparus). Or, la dotation théorique d'un bataillon était, en 1914, de 1.730 hommes. Sa sixième citation à l'ordre de l'armée résume parfaitement le sens du devoir de ses chasseurs : « *Le 1er novembre 1918, sous les ordres du commandant d'Aquin, a attaqué avec une inlassable ténacité une position forte-*

16ème Bataillon de chasseurs à pied

ment organisée sur un terrain balayé par des mitrailleuses. Malgré de lourdes pertes, a maintenu son adversaire sous une perpétuelle menace, progressant pas à pas et brisant les contre-attaques. Après avoir enfoncé l'obstacle qui arrêtait sa marche, s'est élancé à la poursuite, nettoyant sur une profondeur de plus de huit kilomètres la forêt d'Argonne âprement défendue. A capturé près de deux cents prisonniers, un grand nombre de mitrailleuses, trois pièces d'artillerie lourde et un important matériel de guerre. »

En septembre 1939, le 16ème BCP appartient à la 1ère demi-Brigade de chasseurs à pied, unité organique de la 11ème Division d'infanterie. Le 9 septembre 1939, il pénètre en Sarre mais il reçoit l'ordre de se replier. Le 6 avril 1940, il est transformé en Bataillon de chasseurs portés et il devient l'unité d'infanterie de la 3ème Division cuirassée. A la bataille de Stonne (Ardennes, 14 au 26 mai 1940) sur un effectif théorique de 800 hommes, le 16ème BCP n'alignera que 450 combattants.

En récompense de son attitude au cours de la bataille de Stonne, en particulier en empêchant les unités allemandes de franchir le canal des Ardennes, à Tannay, le 16ème BCP recevra la croix de Guerre 1939-1945 avec palme. Au cours de la campagne de France, 250 chasseurs du 16ème BCP perdirent la vie. En 2021, le 16ème BCP appartient à la 2ème Brigade blindée. Il est en garnison en Bitche. Il comprend 1.200 hommes répartis dans 5 compagnies de combat, 1 compagnie d'appui, 1 compagnie de commandement et de logistique et 1 compagnie de réserve. Il est équipé de véhicule blindé de combat d'infanterie (VBCI).

Véhicule blindé de combat d'infanterie.

Les moyens

Au début des années 1990, l'armée de Terre cherche à remplacer ses véhicules de transports de troupes (VTT) AMX-10P qui équipe les régiments d'infanterie de ses divisions blindées. La France lance le programme « véhicule blindé modulaire » (VBM). Ce programme donnera naissance au VBCI. Deux versions du VBCI sont en service au sein de l'armée de Terre : le VBCI/VCI (véhicule de combat d'infanterie) ; le VBCI/VPC (véhicule poste de commandement) La loi de programmation militaire 2014-2019 finance la commande de 492 VBCI/VCI et 138 VBCI/VPC. Les dimensions du VBCI sont de 7,9 m en longueur, 3 m en largeur et de 3,5 mètres en hauteur. Sa masse varie de 24 à 32 tonnes en fonction des versions de protections retenues. Il possède une protection NBC (nucléaire, biologique et chimique).

Le VBCI est un véhicule à roues 8x8. Son autonomie est d'environ 750 km et sa vitesse sur route est 100 km/h. La version VBCI/VCI dispose d'un équipage de 3 hommes (un pilote, un chef tactique et un tireur). Elle transporte un groupe de combat de 8 hommes. Elle possède en armement principal un canon de 25 mm et en armement secondaire une mitrailleuse de 7,62 mm. La version VBCI/VPC dispose d'un équipage de 3 hommes, de 2 stations SIR et de 7 opérateurs. Son armement est constitué d'une mitrailleuse de 12,7 mm sous tourelleau télé-opéré.

Marc Beauvois
section de la Haute-Garonne

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le-Triomphant*

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) **Le-Triomphant** ***porte le nom d'un contre-torpilleur qui a reçu la croix de Guerre 1939-1945 avec trois citations à l'ordre de l'armée. Les SNLE constituent la Force océanique stratégique (FOST) composante maritime de la dissuasion nucléaire.***

En 1956, deux ans après les accords de Genève, qui mettent fin à la guerre d'Indochine, Pierre Mendès-France déclarait : « *Ah ! Si j'avais eu la bombe, je n'aurais pas eu toutes ces couleuvres à avaler* ». Au début des années 1960, Guy Mollet abondait dans le même sens : « *Si j'avais eu la bombe, jamais je n'aurais quitté Suez* ». Le 3 novembre 1959, le général de Gaulle, Président de la République déclare devant le Centre des hautes études militaires : « *Il faut que la défense de la France soit française. C'est une nécessité qui n'a pas toujours été très familière au cours de ces dernières années. Je le sais. Il est indispensable qu'elle le redevienne. Un pays comme la France, s'il lui arrive de faire la guerre, il faut que ce soit sa guerre, il faut que ce soit son effort* ».
La dissuasion nucléaire française repose sur la Force aéronavale nucléaire (FAN), la FOST et les Forces aériennes Stratégiques (FAS) de l'armée de l'Air. La FAN est créée en 1978. Elle est non permanente. Elle repose sur les Rafale Marine, armés du missile ASMP-A, embarqués sur le porte-avions nucléaire *Charles-de-Gaulle*.

La dissuasion

Le 13 février 1960, la première

charge nucléaire française explose, dans le Sahara, à Reggane. En octobre 1960, l'état-major des armées dans une directive reconnaît à la Marine nationale un rôle essentiel dans la force de frappe française. En décembre 1960, la loi de programme votée par le Parlement prévoit la construction d'un sous-marin ayant la capacité de lanceur d'engins.
En novembre 1964, le premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE), *Le-Redoutable* est mis sur cale. Le 29 mars 1967, à 10 h 40, le général de Gaulle appui sur le bouton déclenchant le lancement du SNLE.Le 28 janvier 1972, *Le-Routable* effectue sa première patrouille opérationnelle. En août-septembre 2018, *Le-Terrible* réalisait la 500ème patrouille de la FOST.

La nouvelle génération de SNLE

Le *Triomphant* est la tête de série de la nouvelle génération de SNLE. La FOST dispose de 4 SNLE : *Le-Triomphant*, *Le-Téméraire*, *Le-Vigilant* et *Le-Terrible*. Le 31 octobre 1981, le président de la République donne son accord pour la construction d'une nouvelle génération de SNLE. Elle était devenue indispensable suite aux progrès de la détection sous-marine et de la nécessité de disposer de tubes lance-missiles plus volumineux pour accueillir les nouveaux missiles M-51.
Le-Triomphant est construit avec un acier HLES-100. Il peut plonger plus profond que la classe *Redoutable* et il dispose de meilleures capacités de détection des menaces. Les grands carénages sont plus espacés ce qui accroît la disponibilité. Son équipage est composé de 110 hommes au lieu de 135. Le 9 juin 1989 débute à Cherbourg, la construction du *Triomphant*. Il est admis en service actif le 21 mars 1997. Il possède une longueur de 138 m, un diamètre de coque de 12,5m, un tirant d'eau de 10,60 m. Il est plus volumineux que la classe *Redoutable* (14.335 t au lieu de 9.000 t). Sa vitesse en plongée est de 25 nœuds.
Le-Triomphant emporte 16 missiles mer-sol balistiques stratégiques (MSBS) de dernière génération M-51. L'évolution technologique entre la

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le-Triomphant*

première génération M-1 et la génération M-51 a été spectaculaire. La fiche technique pour la construction du premier MSBS français M-1 précisait : 16 missiles à tirer en moins de 30 mn à une immersion de 30 m et dont la portée serait de 2.500 km. Le M-2 possédait une portée de l'ordre de 2.900 km. En 1976, le M-20 équipait les SNLE. Sa portée était identique au M-2 mais il était armé d'une bombe H d'une mégatonne.

Le M-4 avait une portée de 4.500 km et il disposait six ogives thermonucléaires. La portée du M-45 était de plus de 4.500 km. Il possédait 6 ogives et des aides à la pénétration. Quant au M-51, sa version M-51-1, qui équipe *Le-Vigilant* et *Le-Terrible*, possède une portée de l'ordre de 6.000 km avec six têtes TN-75. La version M-51-2 qui équipe *Le-Triomphant* et *Le-Téméraire* aurait une portée de 9.000 km avec 6 charges TNO. Le M-51 pèse 54 t pour une longueur de 12 m et un diamètre de 2,3 m.

Les citations

Le SNLE *Le-Triomphant* porte le nom d'un contre-torpilleur qui a reçu la croix de Guerre 1939-1945 avec trois citations à l'ordre de l'armée.

La première résulte de son brillant comportement au début de la guerre : « *Sous le commandement du capitaine de frégate Pothuau, a brillamment pris part aux opérations en mer du Nord et sur les côtes de Norvège (fin 1939) sous les attaques violentes de l'ennemi* ». La deuxième lui est attribuée pour sa participation aux combats des FNFL dans le Pacifique. En particulier, le 23 févier 1942, il a évacué de Nauru 61 Occidentaux, 391 Chinois et 49 membres de la garnison et, le 28 février 1942, 1.055 employés dont 823 Chinois de la compagnie British Phosphate Commission d'Ocean Island : « *A été l'un des premiers bâtiments armés par les Forces navales françaises libres pour poursuivre la guerre aux côtés des Alliés. A rempli avec succès les nombreuses missions d'escorte et de patrouille qui lui ont été confiées, en particulier dans le Pacifique où le premier, il a porté le pavillon de la France combattante. En janvier 1942, a effectué un raid audacieux, sans aucun soutien, à proximité des bases ennemies afin d'évacuer les garnisons alliées des îles Nauru et Océan qui furent peu après occupées par les Japonais. Le 13 octobre 1945 a été le premier bâtiment de guerre à atteindre Saïgon* ». La troisième récompense son engagement dans la reconquête de l'Indochine : « *Sous le commandement du capitaine de frégate Jubeli, placé le 6 mars 1946,à la tête des bâtiments qui amenaient à Haïphong les premières troupes de débarquement françaises, attaqué dès l'entrée du port à la mitrailleuse et au canon, s'est, conformément aux ordres reçus, abstenu de riposter pendant vingt-trois minutes malgré les nombreuses pertes, les voies d'eau et les incendies causés par le tir adverse. A ensuite réduit au silence, par son feu précis, la plupart des batteries de terre, en même temps que, par une manœuvre hardie et difficile dans une rivière étroite au plus fort de l'action, il assurait la protection des engins de débarquement et des navires de commerce qui le suivaient.* »

Marc Beauvois,
section de la Haute-Garonne

Un SNLE de la classe "Le-Triomphant" (c) Marine nattionale

L'Escadron de ravitaillement en vol et de transport stratégique 1/31 « Bretagne »

Outre le transport de personnels ou de fret, l'Escadron de ravitaillement en vol et de transport stratégique (ERVTS) 1/31 « Bretagne », constitué d'avions Airbus A330 Phénix, assure le ravitaillement en vol des Rafale de l'armée de l'Air et de l'Espace constituant la composante aérienne de la dissuasion nucléaire. Par héritage, il est titulaire de la croix de Guerre 1939-1945, de la médaille de la Résistance avec rosette et de la croix de la Valeur militaire.

Le ravitaillement en vol, en France, est lié à la création de la Force aérienne stratégique (FAS). Sans ravitaillement en vol, le panel d'objectifs, que pouvait atteindre les Mirage IV des escadrons de bombardement, était réduit. En 1960, l'état-major étudie diverses solutions nationales : un Mirage IV armé d'une bombe nucléaire serait accompagné d'un Mirage IV ravitailleur ou bien de quatre avions Vautour de ravitaillement. Il est aussi envisagé de concevoir, à partir de l'avion de transport civil Caravelle, un ravitailleur en vol. Toutes ces solutions sont rejetées. Soit elles réduisent de 50 % la disponibilité du parc de Mirage IV pour la mission de bombardement, soit elles coûtent trop cher, soit le développement d'un avion ravitailleur prendra trop de temps. En conséquence, l'achat, aux Etats-Unis, d'un

avion déjà opérationnel et capable de performances compatibles avec le Mirage IV est envisagé. Le 19 décembre 1961, le général de Gaulle, président de la République, donne son accord pour l'achat immédiat de 12 C-135. Au sein des FAS, les C-135 FR ont, chacun, réalisé entre 35.000 et 40.000 heures de vol. Après 60 ans de bons et loyaux services, le C-135 FR s'efface au profit de l'A-330 Phénix dans l'inventaire des FAS.

L'A-330 possède une masse maximale au décollage de 233 tonnes. Sa capacité interne de carburant est de 111 tonnes dont 65 tonnes de carburant transférable. Un C-135 FR peut délivrer 23 tonnes à 1.852 km en restant 4 h 30 mn sur zone. L'A-330 dans les mêmes conditions peut délivrer 50 tonnes de carburant. L'armée de l'Air et de l'Espace a programmé l'achat de 15 A-330 Phénix.

L'Airbus A330 MRTT Phénix. (c) Armée de l'Air et de l'Espace

Les performances

Le 20 juin 2021, deux A-330 MRTT «Phénix» de ERVTS) 1/31 « Bretagne » accompagnés de 2 C-135 de l'Escadron 4/31 « Sologne » ont permis la projection de 3 Rafale (1 biplace et 2 monoplace) de l'Escadron « Normandie-Niémen », à Tahiti, à 17.000 km de la métropole. Le vol a été réalisé en 39 h 8 mn. Le premier jour les Rafale établissent un nouveau record en volant plus de 12 heures, au cours desquelles 6 ravitaillements en vol sont réalisés, sur une distance vol de 9.630 km entre Istres et la base de l'US Air Force de Travis (Californie). L'escale a duré 12 heures. Elle aurait pu être réduite à 4 heures. Elle était nécessaire. En effet l'endurance des chasseurs procurée par le ravitaillement en vol est limitée par la contenance du réservoir d'huile. Ainsi, est-elle de plus de 12 heures pour un

L'Escadron de ravitaillement en vol et de transport stratégique 1/31 « Bretagne »

Rafale et de 10 heures pour un Mirage 2000-D. Le deuxième jour, la distance à parcourir est de 7.220 km mais c'est le tronçon où les risques sont les plus importants. Il est entièrement réalisé au-dessus de l'océan Pacifique. Les Rafale sont toujours accompagnés des deux A-330 et d'un C-135 pour sécuriser les pilotes en cas d'éjection. A Papeete, deux A-400 «Atlas» se tiennent prêt à décoller pour assurer les ravitaillements si un des A-330 ne pouvaient pas assumer la mission. Le raid avait pour objectif de montrer que la France pouvait assurer la sécurité de ses ressortissants aux antipodes de la métropole et dans une zone, l'Asie-Pacifique, où des tensions géostratégiques apparaissent. En 2023, la France prévoit de projeter en Polynésie 20 Rafale accompagnés par 8 A-330 « Phénix ».

L'héritage historique

L'ERVTS 1/31 « Bretagne » est l'héritier des traditions du GB (Groupe de bombardement) « Bretagne », crée le 1er juillet 1942, à partir du Détachement permanent des forces aériennes du Tchad des Forces aériennes françaises libres. Jusqu'en 1943, le GB «Bretagne» assurera des missions à Koufra, dans le Fezzan et en Tunisie au profit de la colonne Leclerc. En novembre 1943, il est équipé de Martin B-26 Marauder. Il est renommé «Groupe de bombardement moyen II/20 Bretagne» et rattaché à la 31ème Escadre. Le 24 mai 1944, il effectue sa première mission sur l'Italie à partir de la Sardaigne. En vue du débarquement de Provence, le « Bretagne » participe aux bombardements sur le Sud de la France. En octobre 1944, il se pose à Istres. Le 1er juillet 1947, il est transformé en unité de transport. Il devient le Groupe de transport 1/93 « Bretagne ». Il est dissous le 1er décembre 1964. Suite à la création des Forces aériennes stratégiques, il est recréé en tant qu'Escadron de bombardement 2/91 « Bretagne ». Il est équipé de Mirage IVA. En 1986, il est rééquipé avec des Mirage IVP porteur du missile ASMP. Le 4 juillet 1996, il est de nouveau dissous. Le 28 août 1996, il est recréé en tant qu'Escadron de ravitaillement en vol 0/93 « Bretagne ». Il est équipé de C-135 FR. Le 27 août 2014, la 31ème Escadre de ravitaillement et de transport stratégiques est créée. En octobre 2018, le groupe reçoit son premier A-330 Phénix. Il est renommé, en octobre 2019, « ERVTS 1/31 Bretagne ».

Les citations

L'Escadron « Bretagne » est titulaire de la croix de Guerre 1939-1945 avec six citations à l'ordre de l'armée, de la croix de la Valeur militaire avec trois citations (1 à l'ordre de l'armée et 2 à l'ordre de la division) et de la médaille de la Résistance avec rosette. La citation du 27 juin 1945 décrit les qualités des équipages du Bretagne et les missions qu'il a accomplies au cours de la 2ème guerre mondiale. «*Sous la conduite de son chef, le commandant Duchay, a effectué sur la France et l'Allemagne 60 missions représentant 1.703 heures de vol de guerre au cours de 465 sorties lançant sur l'ennemi 501 tonnes bombes. Malgré des tirs denses et ajustés d'une défense antiaérienne extrêmement mordante et malgré des attaques de chasse a réussi à onze reprises la destruction totale des objectifs assignés. Notamment : le 8 février 1945, une grande gare du Duché de Bade ; les 15 et 16 mars, une grande gare de la ligne Siegfried ; le 25 mars, un pont ferré d'une importance vitale pour l'ennemi; le 17 avril, les défenses principales d'une île du front de l'Atlantique*»

Marc Beauvois,
section de la Haute-Garonne

Tarn-et-Garonne - 82 - L'Honor-de-Cos

Cérémonie à L'Honor-de-Cos le 4 juillet 2021

Le samedi 4 juillet 2021 la section du Tarn-et-Garonne de l'Association nationale des croix de guerre et de la valeur Militaire 82 a organisé une cérémonie patriotique à la mairie de L'Honor-de-Cos.

Elle consistait à la pose d'une plaque commémorative aux couleurs de la croix de Guerre. Trois villages du département ont obtenu la croix de Guerre 1939-45, il s'agit de Montpezat-de Quercy, Dunes et l'Honor-de Cos.

Le président, Patrick Boissinot, et son conseil d'administration ont décidé de faire un tour de ces trois villages pour déposer, en liaison avec les municipalités en question, une plaque commémorative.

Ces trois communes ont résisté à l'occupation allemande et cette cérémonie vise à saluer le courage et l'action héroïque des habitants. C'est donc à l'initiative du président de l'ANCGVM 82 que plusieurs associations avec leurs drapeaux et le directeur de l'ONAC-VG 82 avaient rejoint la mairie pour assister à ce moment important pour la commune et pour l'association. Dès le début, Patrick Boissinot a pris la parole pour remercier son maire Michel Lamoniarie pour avoir voulu accepter cette belle initiative.

Il laissa la parole à Norbert Sabatie qui exposa les faits en parlant de la résistance de l'abbé Alexandre Glasberg une grande figure du village, (livre « La formidable histoire de l'abbé Alexandre Glasberg » de Nick Lampert). Le maire, dans son discours, a rappelé avoir connu cette époque puisque enfant du village. Les discours se termineront par celui de Saint-Germes directeur de l'ONAC-VG 82. Puis ce fut le moment tant attendu remplit d'émotion, celui du dévoilement de la plaque avec le Chant des partisans.

Les participants se déplacèrent ensuite en cortège aux monuments aux morts pour une remise de décorations et un dépôt de gerbe. Après l'hommage aux morts, tout le monde repris la Marseillaise en chœur.

Il est à noter la présence d'un piquet d'honneur du 31ème Régiment de génie de Castelsarrasin.

La matinée se termina avec le partage du verre de l'amitié offert par la mairie. Le président annonça que l'an prochain se serait au tour de Montpezat-de-Quercy de recevoir la même plaque commémorative.

Patrick Boissinot,
président

CARNET

DÉCÈS

Section du Bassin d'Arcachon

Louis ALLAMAND,

président

Section des Graves

Michel BOINOT

Section de la Haute-Corse

Robert MASTINU,

président

Section de la Haute-Savoie

Paul VITTOZ

Section du Limousin

Bernard KATZ

Section du Poitou-Charentes

André MAINSON,

trésorier

Section du Tarn

Alain VALAT,

trésorier

ADHÉSIONS DEPUIS JUIN 2021

MEMBRES	VILLES
Section des Landes	14 - COLOMBELLES
Franck LEMONNIER	14 - VIRE
Section des Pyrénées-Atlantiques	17 - AIGREFEUILLE-D'AUNIS
Patrick CHAMPENOIS	17 - MARENNES
Section du Tarn	17 - ROCHEFORT
Pascal PILARD	17 - VAUX-SUR-MER
	24 - CARLUX
	60 - MERY-LA-BATAILLE
	68 - GUEBWILLER
	69 - GIVORS
	76 - EU
	88 - GERARDMER

L'Association nationale des croix de guerre et de la valeur militaire adresse ses sincères condoléances aux familles endeuillées et les assure de toute son amitié. Elle souhaite la bienvenue aux nouveaux membres.