



LES FREE YOUGOS DE LA 15TH AIR FORCE

Les aviateurs yougoslaves libres

Traduction : Grégory Pons

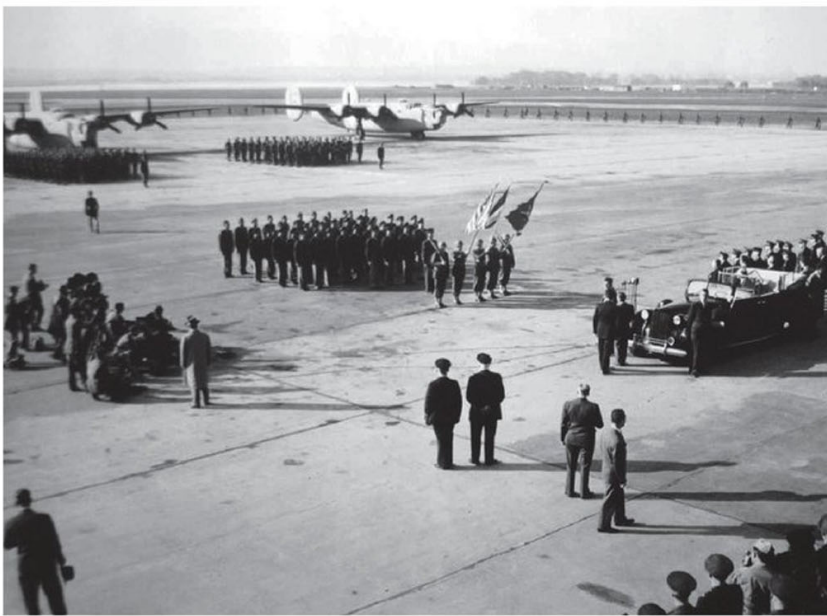
Par Dusan Babac

Si nous connaissons les aviateurs de la France Libre, ceux de la Belgique, de la Pologne, de la Tchécoslovaquie, ou encore de la Norvège, tous volontaires au sein de la RAF, mais également les Américains dans les *Eagle Squadrons* ou au sein des *Flying Tigers*, en revanche l'histoire des aviateurs de l'armée de l'air royale yougoslave reste méconnue.

Le

détachement yougoslave fut affecté au 512th *Bomb Squadron* de la 15th *Air Force* en Italie, au sein du célèbre 376th *Bomb Group* « Liberandos », vétéran du raid sur les raffineries roumaines de Ploesti, le 1^{er} août 1943.

Il fut constitué par des membres de l'aviation royale yougoslave en exil. Après la capitulation de leur pays en 1941, ces hommes préférèrent continuer à risquer leur vie plutôt que de se rendre à l'occupant allemand. Ils prirent la décision de quitter les Balkans, avec l'espoir de trouver l'opportunité de poursuivre la lutte. Ceux qui avaient leur brevet de pilote durent prendre leur décision d'une part en fonction du type d'appareils qu'ils avaient appris à piloter et d'autre part en fonction de l'endroit où ils se trouvaient lorsqu'ils reçurent l'ordre de se rendre. Les appareils sur lesquels ils avaient effectué leur formation étaient soit des Bristol Blenheim de fabrication anglaise, soit des Dornier Do 17 allemands, ou encore des trimoteurs italiens Savoia Marchetti et des bimoteurs civils américains Lockheed



Model 10. Ces derniers furent d'ailleurs utilisés pour évacuer le jeune roi Pierre II de Yougoslavie et les membres de son gouvernement vers Le Caire en Égypte. Quatre bombardiers Savoia Marchetti à pleine charge parvinrent à gagner l'Union soviétique. Ils se posèrent à différents endroits aussi bien en Ukraine que sur les bords de la Mer noire. Surpris et à la fois étonnés par cette évasion, les Soviétiques envoyèrent les équipages à Moscou, où ils furent contraints de patienter pendant quatre mois avant d'être autorisés à rejoindre les forces militaires yougoslaves en exil. En août 1941, grâce à l'intervention de l'ambassadeur britannique en Union soviétique, Sir Stafford Cripps, ce petit groupe de 23 hommes parvint enfin à quitter la patrie des tsars rouges. Ils mirent sept jours pour atteindre la frontière avec la Turquie, à Leninakan. À cette époque, on dénombrait environ 300 membres de l'aviation royale yougoslave en exil répartis tout autour du bassin méditerranéen ou au Moyen Orient. La plupart des pilotes avaient commencé à voler au sein de la Royal Air Force. Au cours de l'été 1942, le roi Pierre II se rendit aux USA afin d'essayer d'y demander une aide militaire et à la fois humanitaire pour son pays occupé. Il fut accueilli chaleureusement à Washington DC, où il fut invité à dîner à la Maison Blanche. Le Président Roosevelt lui promit de faire don de quatre bombardiers lourds B-24 au gouvernement yougoslave en exil ; les Américains allaient aussi aider les résistants combattant en Yougoslavie.



En septembre 1942, en Égypte, 26 officiers et 14 sous-officiers furent sélectionnés pour être envoyés aux États-Unis afin d'y suivre des stages d'entraînement. Il s'agissait de soldats d'active ou de réservistes, de pilotes, de navigateurs, de radio, de personnel des communications et de mécaniciens. Ce groupe se retrouva d'abord à Miami Beach en novembre pour y suivre des cours d'anglais, avant d'être transféré à l'école de tir de Fort Myers en Floride un mois après, pour finalement, à partir de février 1943, être ventilé au sein de différentes écoles en fonction des spécialités de chacun. À compter du mois de juin, ils se retrouvèrent sur la base de Salinas en Californie avant d'être transférés à Blythe, où ils achevèrent leur cursus et reçurent leurs brevets.



► En haut : 06 octobre 1943, terrain d'aviation de Bolling Field, Washington DC. Le Président Roosevelt et l'ambassadeur yougoslave Constantin Fotich admirent les quatre B-24J Liberator qui vont être remis au Détachement. (Nara)

► Au milieu : Le Roi entouré d'aviateurs yougoslaves sur la base américaine de Smyrne à Nashville dans le Tennessee, le 23 juillet 1942.

Sauf mention contraire, toutes photos : Coll. D. Babac.

◀ Le jeune Roi Pierre II inspecte un modèle réduit de B-24 Liberator devant équiper le Détachement.



▲ Insigne du 512th Bomb Squadron

▼ Pierre II de Yougoslavie occupe le poste de pilotage du B-24J n°42-73085 au cours de la cérémonie de réception des appareils aux équipages. (Nara)

Sur les 40 aviateurs yougoslaves envoyés aux USA en octobre 1942, seulement 35 terminèrent leur formation de membre d'équipage. Parmi eux, 65% avaient déjà une expérience du pilotage et un nombre appréciable d'heures de vol. Ils voulaient tous être pilotes, mais finalement ce furent l'âge et le grade qui l'emportèrent. Afin de préserver l'unité et ce pourquoi elle avait été constituée, le reste d'entre eux se résigna à accepter les différentes affectations en unité d'entraînement, avec l'espoir, comme on leur avait laissé entendre, que cela serait temporaire. C'est ainsi qu'ils se retrouvèrent sur la base de Salinas Upon, où furent constitués quatre équipages en fonction des compétences individuelles des gens et de leurs affinités. Cette répartition resta la même tout au long de la dernière phase d'entraînement, dite « combat »,

▼ 31 octobre 1943 : arrivée du roi au terrain d'aviation du Caire. Le Major General Ralph Royce, commandant des forces aériennes américaines au Moyen-Orient, l'accueille à sa descente de voiture. (Nara)

mais aussi pour la traversée afin de rejoindre l'Afrique du Nord et un certain nombre de missions de combat. Cette ventilation des hommes du détachement se retrouve dans l'ordre "O. No 14850" en date du 5 novembre 1943 signé par le commandant en chef du Commandement yougoslave qui l'acte fondateur du Détachement. À la suite de la conférence des Alliés à Québec, le Pentagone prit la décision d'envoyer ce détachement spécial vers sa zone d'origine, dans le sud de l'Europe, en tant qu'unité étrangère opérant au sein des forces aériennes américaines (USAAF). Franklin Roosevelt tint sa promesse et lors d'une cérémonie qui eut lieu sur la base de Bolling, à Washington DC, le 6 octobre 1943, le Président en personne remis aux aviateurs yougoslaves quatre B-24J flambant neufs.





Dans son discours, Roosevelt eut ses quelques mots: « Sous votre contrôle, faites que ces appareils remplissent leurs missions. Ils ont été conçus pour deux objectifs : le premier, bombardier notre ennemi commun, le second fournir à vos compatriotes les moyens matériels qu'ils attendent depuis si longtemps : de la nourriture, du matériel médical, des armes et des munitions. Je suis convaincu que vous réussirez à accomplir cette tâche que vous avez acceptée et n'oubliez jamais que nous serons toujours vos frères d'armes. »

Le lendemain, les quatre B-24 et leurs équipages quittèrent les USA pour rejoindre Le Caire. Le jour suivant, ils furent présentés au roi Pierre II de Yougoslavie au cours d'une cérémonie qui eut lieu sur la base John Payne, où le roi fut accueilli par le *Major General* Ralph Royce, Commandant en chef des forces américaines au Moyen-Orient (USAFIME). Voici les numéros de série de chaque appareil et les numéros individuels qui leur furent ensuite attribués au sein du 512th BS : B-24J n° de série 42-73085 - n°20 ; B-24J n° de série 42-73089 - n°21 ; B-24J n° de série 42-73137 - n°22 ; B-24J n° de série 42-73065 - n°23.

Le détachement yougoslave fut donc placé sous l'autorité de l'US Army Air Force pour être rattaché à une escadrille de B-24 de la 15th Air Force. Le Gouvernement royal en exil accepta que les quatre B-24 et leurs équipages rejoignent les forces alliées

▲ Le roi à bord d'un des B-24 fraîchement réceptionnés par le Détachement yougoslave. (Nara)



en Afrique du Nord, et le 8 novembre 1943, ils furent affectés au 512th Bomb Squadron au sein du 376th Bomb Group « Liberandos », vétéran du célèbre raid sur les raffineries de Ploesti. À cette époque, l'unité se trouvait encore en Tunisie, à Enfidaville, où elle pansait ses plaies. Les aviateurs yougoslaves furent dotés d'équipements de vol US, et d'uniformes américains pour leurs tenues de sortie sur lesquels ils conservèrent leurs insignes de casquettes et leurs brevets yougoslaves portés conjointement avec leurs brevets américains. Ils partagèrent le quotidien des Américains aux côtés desquels ils effectuèrent leurs missions de combat.

Au cours du mois de décembre 1943, afin d'aboutir à un meilleur équilibre entre les équipages il y eut quelques changements. Le Major D. Milojevich quitta son équipage sur l'appareil n°20 pour devenir pilote de l'appareil n°21. Le Capt. B. Radosavljevich trouva sa place de co-pilote contre celle de pilote et le Captain Mucich devint le co-pilote de l'équipage sur l'appareil n°21. Le Capt. Vulich demeura co-pilote sur l'appareil n°20. La composition des équipages resta quasiment la même, à l'exception de quelques tours de chaises musicales – en fonction de la situation. Il arriva de temps à autre, lorsque des membres d'équipage yougoslaves étaient indisponibles qu'ils soient même remplacés par des Américains. Il fallait que les opérations se poursuivent !



Après une semaine d'entraînement, les Yougoslaves leur première mission de combat le 15 novembre 1943, attaquant le terrain d'aviation d'Eleusis à Athènes. Ils effectuèrent leur raid à partir de San Pancrazio en Italie quelques jours plus tard, le 24 novembre mais subirent leur première perte au cours d'une mission sur Sofia en Bulgarie au cours de laquelle un de leurs B-24 fut abattu par les chasseurs allemands. L'équipage parvint à abandonner en vol le quadrimoteur en feu au-dessus de la portion de territoire yougoslave occupée par l'armée bulgare. Au bout de deux jours, ils furent tous capturés, pour la plupart par les Allemands, qui les remirent aux Bulgares. Il leur fallut attendre plusieurs semaines avant de finir au camp de prisonniers de Schumen en Bulgarie où ils se retrouvèrent avec des survivants américains du premier raid sur Ploesti.

▲ Le *Captain* Vojislav Skakich du Détachement yougoslave vient de remettre à trois officiers supérieurs de la 15th AF le brevet de pilote militaire yougoslave.

▼ Les photographes se pressent autour du roi Pierre II inspectant les B-24. (Nara)

Voici le détail des pertes subies par le détachement yougoslave : B-24 (42-73137 n°22) abattu le 24 novembre 1943 au-dessus de Sofia, Bulgarie ; B-24 (42-73089 #21) abattu le 19 décembre 1943 au-dessus d'Augsbourg, Allemagne ; B-24 (42-73085 #20) abattu le 22 août 1944 au cours d'une mission sur Lobau, Autriche. Le 27 août 1944, le *Lieutenant-Colonel* Richard Fellows, commandant du 376th *Bomb Group* rendit un hommage appuyé aux hommes du Détachement dans les termes suivants : « Quartier général - 376th *Bomb Group* (H) AAF. Je souhaite particulièrement saluer le Détachement de l'armée de l'air royale yougoslave affecté au 512th Squadron du 376th *Bomb Group* de la 15th Air Force pour son exceptionnelle performance au combat dans le cadre de l'appui stratégique des forces alliées sur le théâtre d'opérations en Méditerranée. Entre novembre 1943 et août 1944, quatre équipages formés de 40 officiers et sous-officiers ont volé régulièrement pour effectuer fréquemment des missions de combat avec pour objectifs des installations ennemies vitales, faisant preuve de courage, d'abnégation et d'une grande compétence en accomplissant 88 missions avec succès. Durant toute cette période, le Détachement a perdu trois de ses B-24, sacrifiant ainsi trois de ses quatre équipages, tous perdus au-dessus du territoire ennemi. Par ses actions, le Détachement de l'armée de l'air royale yougoslave a constamment donné le meilleur de lui-même dans l'accomplissement de son devoir à l'égard de la cause alliée, avec toujours la plus grande émulation. R.W Fellows, Lt. Col. »

Au printemps 1944, après la perte de deux appareils et équipages – le n° 22 le 24 novembre 1943 et le n°21 le 19 décembre 1943 – avec un taux de perte atteignant donc 50 %, certains membres d'équipage préférèrent quitter l'unité. Les mitrailleurs : Lt. Nedeljko Pajich, Lt. Milosh Marinovich, Sgt. Jovan Peshich rejoignirent les partisans yougoslaves.





▲ Vêtus d'effets de vol américains, les équipages du Détachement yougoslave sont passés en revue le 31 octobre 1943. Noter la présence du drapeau yougoslave sur la derive de l'appareil. (Nara)

▼ Les équipages prennent possession de leurs montures au Caire, le 31 octobre 1943. (Nara)





Ils faisaient respectivement partie des équipages 22, 20 et 23. Le Lt. Momcilo Markovich, opérateur bombardier de l'équipage n°23 quitta l'unité pour rejoindre l'Égypte en déclarant qu'il n'avait que faire de médailles américaines.

Le 24 mai 1944, le W/O Bogdan Madjarevich mécanicien navigant de l'équipage n°23 fut tué en vol au cours d'une mission sur Wiener Neustadt en Autriche. Durant cette même mission le B-24 n°23 fut gravement endommagé, et parvint à atteindre une base alliée non sans difficultés. Un des mitrailleurs, le Lt. Bogdan Jovanovic fut sérieusement blessé et dut être hospitalisé pendant une longue période. Au cours de l'été 1944, quelques autres membres du personnel navigant quittèrent l'unité et s'évanouirent dans la nature dont le Sgt. Stefan Kolega, de l'équipage n°23. Le Sgt Dragutin Poje, mitrailleur au sein de l'équipage n°20 se disputa avec son pilote et regagna les USA pour y retrouver sa femme qu'il avait épousée au cours de son entraînement à Tucson. Quant au Major Kiril Sabadosh, navigateur de l'équipage n°20, il sauta en vol de l'appareil, vraisemblablement au-dessus de l'Autriche. Face à cette crise de personnel le Capt. Skakic se rendit en Égypte pour recruter des volontaires avec la permission des autorités militaires américaines. En remplacement de son mécanicien navigant tué au combat, il recruta le Warrant Officer Dejan Radich ainsi que trois mitrailleurs pour l'équipage n°23 : T/Sgt Victor Starc, Sgt Arzenshek; Sgt F. Miklush et deux autres pour l'équipage n°20 : T/Sgt Milutin Babek et le Sgt. Emil Trampus.

Ces hommes étaient tous d'origine slovène (de Trieste ou d'Istrie) et il s'en trouvait parmi eux qui avaient combattu dans l'armée de l'air italienne et avaient été faits prisonniers par les Britanniques. Les Sgts Babek et Trampus furent tués le 24 août 1944 à bord du B-24 n°20. Les Sgts Arzenshek et Miklush quittèrent le Détachement yougoslave pour regagner la région de Trieste. Le Sgt. Victor Starc resta avec l'équipage n°23 avec lequel il effectua sa 51^e mission. A la fin de la guerre, il rejoignit les États-Unis avec le reste du détachement et le grade de S/Sgt.



▲ Trois membres de l'équipage n°20 devant leur B-24. Cet appareil fut perdu le 22 août 1944 avec aux commandes le *Captain Radosavjevic*.

▲ Ce membre d'équipage yougoslave pose devant le B-24J n°23 (n° de série 42-73065) arborant un certain nombre de missions. Cet appareil fut le seul survivant du Détachement.

▲ La cocarde yougoslave orne fièrement le nez de ce B-24. (Nara)

Vers la fin du mois de septembre 1944, l'équipage du n°22 fut libéré du camp de prisonniers et regagna l'unité. En novembre, quatre d'entre eux quittèrent le Détachement pour rejoindre les partisans yougoslaves. Parmi eux, il y avait l'opérateur bombardier Capt. Dinko Vecherina, le mitrailleur Lt. Ivan Korosha, l'opérateur radio Sgt. Ivan Halapa et le mécanicien navigant Sgt. Miodrag Timotijevich. Le B-24 n°23 (n° de série 42-73065) fut le seul appareil du Détachement qui survécut au conflit. Au printemps 1945, l'équipage de l'avion qui avait terminé son tour d'opérations continua à voler en effectuant ce qu'ils appelaient des « missions météo »... À cette époque, le Détachement n'était plus composé que de quatorze membres regroupant les équipages n°22 et 23 : Capts: Stanislavjevich et Skakich, les Lts. Jelich, Milojkovich, Milovanovich, Radovich, Jovanovich, Lackich, Trailov, Stojkovich et Vidanovich, ainsi que le Warrant Officer Raddich, complété des Sgts Starc et Benderach.

En juin 1945, les derniers membres du Détachement passèrent les tests physiques et médicaux afin d'être transférés dans l'USAAF, mais le Sgt. Vasa Benderach échoua. On découvrit qu'il avait attrapé la tuberculose et il fut évacué par voie aérienne. Il décéda en 1947 dans un hôpital du Colorado. Les treize autres derniers furent incorporés au sein de l'USAAF le 24 août 1945. Ainsi prit fin l'histoire du Détachement en Italie.

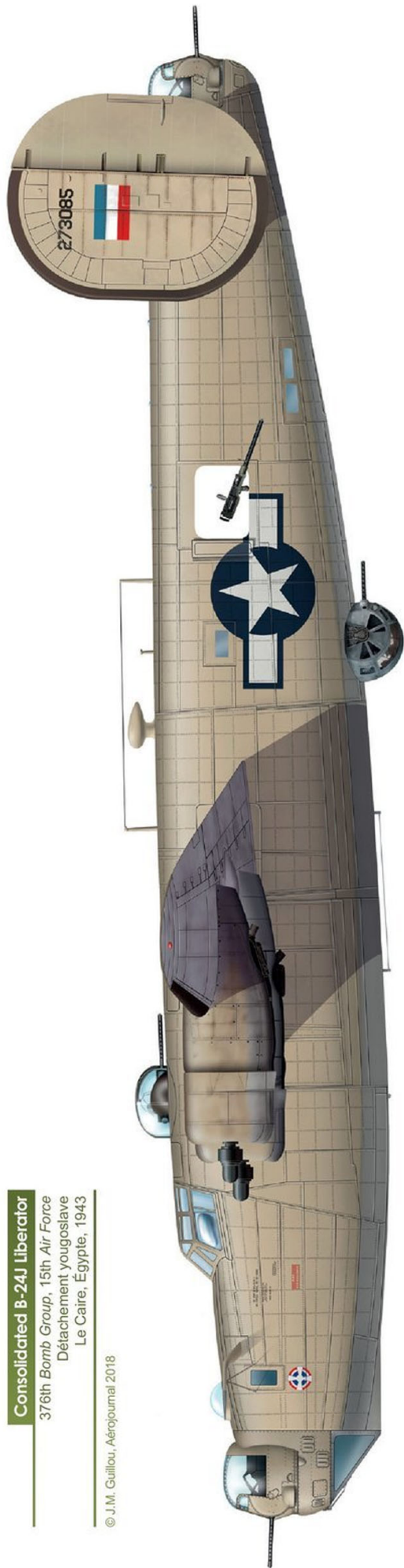
En janvier 1947, le Sénateur américain de l'Indiana William E. Jenner présenta sa première proposition devant le Congrès en proposant d'accorder la citoyenneté américaine à sept membres de l'USAAF de nationalité yougoslave qui se trouvaient dans la région de Washington. Il s'agissait Vojislav Skakich, Milosh M. Jelich, Zivko T. Miloykovich, Dejan D. Radich, Viktor A. Starc, Momcilo M. Markovich and Sava J. Milovanovich. Skakich et Jelich prirent leur retraite de l'USAF avec le grade de *Colonel*, tandis que Miloykovich (devenu John Milloy par américanisation de son patronyme) termina sa carrière au grade de Lieutenant-Colonel. ■



Consolidated B-24J Liberator

376th Bomb Group, 15th Air Force
Détachement yougoslave
Le Caire, Égypte, 1943

© J.M. Guillou, Aérojournal 2018



Consolidated B-24J Liberator

376th Bomb Group, 15th Air Force
Détachement yougoslave
San Pancrazio, Italie, 1944

© J.M. Guillou, Aérojournal 2018

