



ROLAND GLAVANY
PRÉFACE DE SERGE DASSAULT

DU BATAILLON DE CHOC AU MIRAGE

EN COLLABORATION AVEC BERNARD BOMBEAU



ÉDITIONS PIERRE DE TAILLAC

ROLAND GLAVANY

DU BATAILLON DE CHOC
AU MIRAGE

En collaboration avec Bernard Bombeau



ÉDITIONS PIERRE DE TAILLAC

PRÉFACE

DE SERGE DASSAULT

Ce livre est passionnant à tous points de vue. Remarquablement écrit, avec un souci de la réalité tel qu'on se croirait partout avec lui, aussi bien lors de ses combats de nuit à la tête de son commando pour la libération de l'île d'Elbe que tout au long de ses activités dans l'armée de l'Air, de son arrivée aux Avions Marcel Dassault, comme chef-pilote, aux commandes des prototypes qu'il avait mis au point, jusqu'à ses essais de vrilles qui auraient pu mal se terminer...

Ce livre se lit d'un bout à l'autre comme un roman dont on est impatient de connaître la suite et dont on ne se lasse jamais.

J'ai particulièrement bien connu Roland Glavany quand il devint, en 1955, chef-pilote des essais en vol de Dassault Aviation, dont j'étais directeur, et je l'ai énormément apprécié.

Nous avons formé ensemble une solide équipe.

Il a toujours été d'une extrême modestie.

Pendant toutes ces années passées ensemble, jamais il ne m'avait raconté tous les dangers qu'il avait évités pendant ses années de commando, ses multiples combats pour la libéra-

tion de la France durant lesquels, maintes fois, il faillit perdre la vie.

Son récit relate les moments les plus critiques que l'ensemble de l'industrie française a traversés entre 1950 et 1960 pour accéder à l'excellence, au prix, malheureusement, de trop nombreux accidents de pilotes disparus.

Ce livre est un véritable témoignage de l'histoire de Dassault Aviation pendant cette période. Il rappelle avec quelles étapes, quels progrès techniques, son bureau d'études a réussi à surpasser toutes les difficultés de fabrication et de mise au point qui lui ont permis d'arriver, à partir de l'Ouragan et du Mystère II, à l'excellence du Mirage IIIA vendu à 1 500 exemplaires grâce aussi au génie et à la passion aéronautique de Marcel Dassault qui a su prendre les bonnes décisions à temps.

Il rappelle aussi, dans le fonctionnement des essais en vol, les rôles exemplaires joués par les mécaniciens de piste et les ingénieurs d'essais.

Ce livre, qui présente l'histoire d'un homme courageux, modeste, exceptionnel, totalement dévoué à son pays jusqu'à la fin de ses activités, est le plus beau témoignage jamais écrit sur l'histoire de l'aéronautique française depuis 1945.

Il est passionnant et, quand on commence à le lire, tellement bien écrit, que l'on ne peut s'interrompre.

Merci, Roland, pour tout ce que tu as fait pour la France et pour son industrie aéronautique.

SERGE DASSAULT

Le 17 mars 2013

CHAPITRE 1

LE GRAND COMMANDO DE L'ÎLE D'ELBE

Le 16 juin 1944, à midi, dans le port de Bastia, quelques dizaines de vedettes et de LCI (Landing Craft Infantry) de la Royal Navy se balancent doucement, paisiblement. À bord viennent d'embarquer les sections du 1^{er} Bataillon de Choc du commandant Fernand Gambiez. Nous allons attaquer l'île d'Elbe, toujours occupée par les Allemands.

À mes côtés, dans la vedette, se trouve ma section. Ma chère section, la 3^e de la 3^e compagnie du bataillon. Je suis sous-lieutenant, je viens d'avoir 22 ans et suis fiancé depuis moins d'un mois. Les quarante hommes qui m'accompagnent viennent de tous les horizons : évadés de France, pieds-noirs ou soldats de l'armée d'Afrique. Tous ont été volontaires pour intégrer cette unité d'élite. Ils ont entre 20 et 25 ans. Rares sont les anciens. Le plus âgé, « le vieux », Jean Martin, décoré en 1940, a tout juste passé la trentaine.

Pourtant, nous ne sommes déjà plus des « bleus ». Notre baptême du feu, nous l'avons connu quelques mois auparavant, en Corse, et nous nous en sommes bien sortis. Supérieurement entraînés par les commandos britanniques, nous sommes aux ordres d'un jeune héros hors du commun, notre commandant de compagnie, le capitaine Léon Lamy.

Cette fois, c'est différent. Depuis dix jours, les Alliés bataillent en Normandie. En Italie, nos camarades du Corps expéditionnaire français (CEF) sont entrés dans Rome, couverts de gloire. À notre tour, nous partons libérer une parcelle du sol italien au large de la Toscane. Les Allemands nous y attendent. Ni peur, ni angoisse. Nous n'avons à l'esprit qu'un objectif : nous battre. Notre détermination est totale même si l'appréhension diffuse qui précède l'engagement se fait jour, de-ci de-là au fil des dernières confidences : *« S'il m'arrive quelque chose... tu remettras cette carte... »*

L'heure approche. Sur les embarcations prêtes au départ, la Royal Navy envoie nos couleurs. Surprise, émotion, le drapeau français monte aux mâts des navires britanniques. De tels gestes ne s'oublient pas...

Debout dans sa vedette, le général de Lattre de Tassigny, qui commande l'armée B – *« le roi Jean »* – nous passe en revue et nous salue. Je suis en train d'uriner au bastingage : toute la section rigole. Horreur !

Le convoi quitte Bastia à 14 heures ; cap au sud puis direction le sud-est.

Notre mission est simple, du moins sur le papier : réduire au silence les batteries côtières allemandes afin de permettre le débarquement en force, au petit jour, de la 9^e division d'infanterie coloniale (9^e DIC) du général Magnan. Le « 1^{er} Choc » sera en première ligne. Le succès de l'opération repose en grande partie sur la surprise.

Chaque section s'est vu attribuer un objectif dont nous avons étudié minutieusement les photographies aériennes. Le

mien est la batterie de Ripalti à la pointe sud-est de l'île. J'attaquerai avec la 1^{re} section de l'adjudant-chef Grillet-Paysan, figure du Bataillon. Nos deux sections seront aux ordres du lieutenant Garret.

Les heures passent. Assis sur le pont, bercés par un faible roulis, l'engourdissement nous gagne et nos pensées vagabondent. La petite amie... les parents au pays... le sac de grenades qu'il faut vérifier encore une fois... le soleil qui décline... tout, rien...

La masse de l'île d'Elbe grandit sur bâbord, énorme, si énorme qu'il me paraît évident que des centaines de guetteurs allemands nous suivent à la jumelle. Mais la nuit tombe peu à peu, la nuit propice que des centaines d'heures d'entraînement nous ont appris à utiliser comme une alliée.

À 21 heures, la flottille vire et met le cap sur l'île, lentement.

À 23 heures, nous passons des vedettes dans les embarcations d'assaut ou LCA (Landing Craft Assaut). L'affaire commence, plus un bruit. Sous un calme apparent, la tension nerveuse monte en chacun de nous. Elle ne nous quittera plus jusqu'à l'assaut final.

Dans la pénombre, les yeux écarquillés, nous distinguons à peine le rivage. L'officier de manœuvre britannique qui, au cap compas, dirige notre LCA hésite, zigzague, perd un temps précieux. Un premier choc, puis un second. Nous talonnons un rocher, puis un autre. La section saute dans l'eau et se regroupe rapidement sur une plage minuscule. Silence. D'abord, se repérer. Où sont les autres ?

Un point positif: les Allemands ne sont pas alertés. Mais nous sommes en retard sur l'horaire. Il est 2 heures du matin et nous devrions être à terre depuis une heure. Pour couronner le tout, cette plage n'est à l'évidence pas la bonne!

Nous sommes trop à l'ouest, bien seuls et éloignés de notre objectif. La péniche de notre section sœur s'est échouée sur un rocher à distance de la côte. Pour Grillet-Paysan et ses hommes, contraints de nager jusqu'au rivage, le débarquement a tourné au cauchemar aquatique. Résultat, il nous faut agir seuls et vite!

Première des choses: connaître exactement notre position. Près du rivage, nous apercevons une maison de pêcheurs. Je fonce avec trois hommes et me fais ouvrir la porte: «*Tedeschi! Tedeschi!*» Ces Italiens nous prennent pour des Allemands, dont ils semblent avoir une sérieuse frousse. Cousu sur nos poitrines, l'insigne tricolore de notre bataillon finit par les convaincre de notre statut de «libérateurs». Le doyen de la famille accepte de nous conduire par un sentier pentu jusqu'à une petite route côtière d'où nous pouvons enfin nous repérer sur la carte. Nous sommes environ un kilomètre trop à l'ouest. Le temps presse...

J'obtiens du lieutenant Garret de partir en éclaireurs avec quelques hommes. Il nous rejoindra avec le reste de la section et mes trois fusils-mitrailleurs. Suivant la route, nous menons un train d'enfer. J'ai tellement étudié les photos aériennes que je reconnais chaque embranchement, chaque détail et même, au passage, la plage où nous aurions dû débarquer.

Voilà! La petite pointe où se trouve la batterie côtière se dessine enfin devant nous, en contrebas, à moins de 200 m.

Il est 3 h 40. Nous nous postons en observation. La section se regroupe. Tout est encore calme. Pas pour longtemps. À 4 h, les Allemands ouvrent le feu vers la mer. La Royal Navy riposte. Deux obus anglais éclatent loin de nous, sur la crête.

Nos instructions sont de ne pas attaquer une batterie en alerte. Mais je n'ai pas reçu d'ordre de repli. Alors, parce que je pense intensément aux tirailleurs sénégalais qui vont devoir débarquer à Marina di Campo sous le feu de ces canons et parce qu'au «Choc», on ne m'a pas appris à reculer, je décide, seul, en une seconde, de passer à l'action. Nous avons pour nous le maigre bénéfice d'une petite demi-heure d'obscurité.

Les trois fusils-mitrailleurs sont placés de manière à protéger l'assaut et à neutraliser un emplacement de DCA attribué initialement à la section de Grillet-Paysan. En courant droit devant, le reste de la section parvient, sans se faire repérer, à quelques mètres de l'entrée de la batterie. Et, soudain, le cri d'une sentinelle: «*Halt!*» Faraud lance une grenade et nous donnons l'assaut «comme en 14». Je hurle: «*Vive la France!*»

On se bat autour du poste de garde. Charron, Charoff, Sourd et moi pénétrons profondément dans la batterie, courant en zigzag, balançant nos grenades sur des nids de mitrailleuses, tirant au passage sur quelques Allemands, visiblement affolés. Une mitrailleuse lourde ouvre le feu sur notre petit groupe. Maurice Sourd est tué. Charron abat les servants à la mitraille. Charoff s'arrête et m'annonce calmement qu'il est blessé. Je continue seul et tombe sur un autre emplacement de mitrailleuse. Je suis en léger contrebas, aplati par terre et vois parfait-

tement dans la demi-obscurité les servants, à 4 m de moi. Eux aussi m'ont vu. Ils relèvent leur engin et tirent. Le départ des coups se confond avec l'impact des balles qui labourent la terre à 20 cm de ma tête. Je reçois un éclat dans l'épaule droite. Roulé-boulé arrière, je balance ma dernière grenade incendiaire.

C'est fini. Je suis au bout de ma résistance nerveuse. Je n'ai plus pour toute arme que mon Colt et mon poignard. Avec mes pinces spéciales, je m'extirpe d'un réseau de barbelés et replonge dans le maquis.

Il est près de 5 heures ce 17 juin. Le jour s'est levé. La fumée des obus anglais nous cache aux yeux de l'ennemi et facilite notre repli. Épuisés, nous atteignons Capoliveri, notre point de regroupement.

Des noms manquent à l'appel : Maurice Sourd a été tué ; Martin, Duller, Borg sont blessés. Tout comme Cyrille Charoff, fait prisonnier, mais qui parviendra à s'échapper. Nous avons voulu protéger le débarquement de la 9^e DIC. Nous n'avons pas réussi...

Toute la journée du 17 juin, les combats se poursuivent dans l'île. Nous retrouvons le lieutenant Garret à Capoliveri. Ce dernier nous attribue une mission pour le lendemain sur la côte est : il s'agit de reprendre contact avec la garnison de la batterie de Ripalti, sur la côte est. Ses canons se sont tus et l'on peut supposer que leurs servants se replient vers le port oriental de Porto-Longone pour rembarquer vers l'Italie. Il nous faut aller voir.


Nous prenons la route au petit matin, cheminant par les collines pierreuses sans autre sensation que la soif. Nous rem-

plissons nos bidons à quelques flaques douteuses dont nous filtrons l'eau tant bien que mal au travers de nos mouchoirs maculés. Nous ne sommes pas beaux à voir : la plupart d'entre nous sont déguenillés, nos chemises s'étant déchirées en traversant le maquis la veille, avec des pansements par-ci par-là. Mais notre détermination reste entière. À l'image de celle de Charoff, qui a faussé compagnie aux Allemands et nous a rejoints. Véritable héros, il tombera pour la France au débarquement de Provence.

Nous ne rencontrons aucun soldat allemand et redescendons vers la côte orientale. La guerre semble loin. D'autant qu'elle est jolie cette côte : petits bois, maisons blanches et, à quelques centaines de mètres, un phare au bout d'une pointe rocheuse où se dresse également un petit fort entouré de fossés. Troublant cette paix méditerranéenne, quelques Spitfires surgissent et bombardent le fort en piqué. Beau spectacle. D'autant que nous l'admirons à distance. Mais les bombes tombent à l'eau. Une fois les « Spit » partis, nous allons voir prudemment, Henri Faraut et moi. Phare et forts sont vides.

La section poursuit son chemin plus au nord, le long de la côte. Nous arrivons sur une petite plage bordée, vers la mer, de barbelés et au bout de laquelle, à la sortie d'une grotte, s'agitent quelques ombres. L'une d'elles se détache, brandissant un drapeau blanc. C'est un paysan italien qui veut nous éviter de traverser la plage qui est minée !

Nous voilà maintenant avec un prisonnier surgi de nulle part. D'où vient-il ? Interrogés, des Italiens nous apprennent que les Allemands ont évacué toute cette partie de la côte dans



CERTIFICATE OF IDENTITY

No: 146/43.

Date: 13 JULY 1943.

Authority issuing certificate - BRITISH CONSULATE
Place of issue of certificate - MADRID

CERTIFICATE OF IDENTITY

Valid until: 13 OCTOBER 1943.

The present certificate is issued for the sole purpose of providing the holder with identity papers for the purpose of travelling to: GIBRALTAR

It is without prejudice to and in no way affects the national status of the holder.

Surname: IRVING

Forenames: JOHN

Date of Birth: 28 APRIL 1925.

Place of Birth: PARIS

Nationality of Origin: ENGLISH

Surname and forenames of Father: IRVING WILLIAM

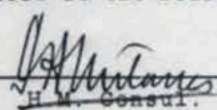
Surname and forenames of Mother: WOOD ANDRÉE

Name of wife (husband): _____

Names of children: _____

Occupation: STUDENT

The undersigned certifies that the photograph and signature hereon are those of the bearer of the present document.

Signature of authority: 
H.M. Consul.

DESCRIPTION:

Age: 18.

Height: 5ft. 9in.

Hair: Black.


Eyes: Blue.

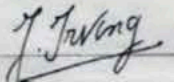
Face: Oval.

Nose: Normal.

Special peculiarities: _____

Remarks: _____



Signature of Holder: 

Pour sortir des geôles espagnoles, Roland Glavany se fait passer pour anglais. Le consulat britannique de Barcelone lui délivre ce « vrai-faux » laissez-passer qui lui permet de gagner Gibraltar puis l'Algérie (collection R. Glavany).



Ci-dessus, Corse, juillet 1944. Quatre officiers et aspirants du « 1^{er} Choc » et un aumônier militaire. Roland Glavany fume la pipe. À gauche, le médecin Patrice Moulin – cinq fois blessé. À droite, Yves de Bernon qui tombera au champ d'honneur quelques semaines plus tard (collection R. Glavany).

Page de droite, de haut en bas

Roland Glavany, après sa quatrième blessure, sur son lit d'hôpital aux hospices de Beaune à l'automne 1944 (collection R. Glavany).

L'insigne d'épaule du 1^{er} Choc porté par Roland Glavany durant les combats (collection R. Glavany).

L'un des Spitfire IX sur lesquels Roland Glavany sera breveté « pilote de chasse » à Meknès (Maroc) en 1946 (collection P. Jarrige).



En haut, Brétigny accueille en 1954 le pilote d'essais néerlandais Gerben Sonderman (à gauche). Face à lui, en uniforme, Roger Carpentier, Roland Glavany et Gérard Muselli (collection R. Glavany).

Ci-dessus, jour de fête au CEV. On boit le champagne en l'honneur de Roger Carpentier (deuxième à gauche), premier pilote français à avoir officiellement passé le « mur du son » à bord d'un Mystère II le 12 novembre 1952. À ses côtés, André Turcat, Michel Marias, pilote d'essais vétéran de la bataille de France et de la guerre d'Indochine, Roland Glavany et le lieutenant de vaisseau Picchi. En civil, André Tesson (collection R. Glavany).



En haut, figure emblématique des essais en vol de l'après-guerre, « Kostia » Rozanoff, chef-pilote de Dassault. On lui doit la mise au point des premiers « jets » de la firme, de l'Ouragan au Mystère. Il trouve la mort aux commandes du Mystère IV.B le 3 avril 1954. Roland Glavany lui succède. (collection B. Bombeau).

Ci-dessus, le MD-452 Mystère II, l'avion du premier Mach 1 « national ». À son bord, Roland Glavany fut parmi les premiers à atteindre la vitesse supersonique (photo Dassault Aviation).

Breveté pilote en 1942, Roland Glavany rejoint la France libre après avoir traversé les Pyrénées et connu les geôles espagnoles. Fait extraordinaire pour un aviateur, il choisit de combattre à terre dans les commandos du 1^{er} Bataillon de Choc. En première ligne, sa « chère section » paie un lourd tribut à la libération de la Corse, de l'île d'Elbe et à la campagne de France. Il est blessé à quatre reprises. À force de courage, il retrouve en 1948 le monde de l'aviation. Commence alors une époustouflante carrière de pilote d'essais. Chef-pilote chez Dassault, il assure les premiers vols des Mirage I, III et IV. Il est le premier en Europe à franchir Mach 2. Aviateur parmi les paras en Algérie, général d'aviation en France, Roland Glavany témoigne de l'extraordinaire épopée des ailes françaises de l'après-guerre.

Mémoires de l'un des plus grands pilotes d'essais français, passé par les commandos de la France combattante, *Du Bataillon de choc au Mirage* vous fera revivre les heures les plus glorieuses de l'aéronautique française.

21€

