



1944

▲ Un Douglas A-20 Havoc du 668th Bombardment Squadron, 416th Bombardment Group, survole des navires faisant la navette entre l'Angleterre et la France, dans l'après-midi du 6 juin.

06/06/1944 OPÉRATION

«OVERLORD»

par Christian-Jacques Ehrengardt

Depuis juillet 1943, la Luftwaffe s'est minutieusement préparée à accueillir un débarquement des forces alliées sur le continent, avec tous les honneurs dus à leur rang. Dès le 3 juin 1944, les signes annonciateurs d'une opération imminente ne manquent pas. Et pourtant ! trois jours plus tard, elle est prise totalement par surprise. Les unités basées en France, dispersées aux quatre vents, réagissent avec retard et lenteur. Quant au transfert des renforts venus d'Allemagne, bien qu'en théorie soigneusement planifié, il prend une tournure cauchemardesque. Gros plan sur une journée qui a changé la face du monde.

« **P**our faire simple, le 6 juin, la JG 26 disposait, en tout et pour tout, de deux avions opérationnels, ceux du *Kommodore* et de son *Katschmarek* [ailier]. C'est à la tête de cette force aérienne que j'ai survolé la zone des combats et j'ai pleuré de rage de ne disposer que de deux machines. Il y avait quelque chose à faire, mais écrasé par plusieurs centaines d'avions ennemis, j'étais déjà content que moi et mon *Katschmarek* n'avions pas été abattus. Notre ange gardien ne nous avait pas abandonnés. C'était déjà ça en ce premier jour de l'invasion. »

Ce récit de l'*Oberstleutnant* Josef Priller, *Kommodore* de la JG 26, et la séquence du film *Le Jour le plus long* mettant en images cette mission, a longtemps laissé croire que la Luftwaffe n'avait effectué que deux sorties le premier jour de l'invasion. Ce n'est pas tout à fait exact. Des travaux plus fouillés

montrent que la *Luftflotte* 3 a réalisé 319 sorties le 6 juin 1944 [1]. La Luftwaffe n'est donc pas restée les bras croisés, mais, évidemment, confrontés aux 14 674 sorties alliées, les aviateurs allemands ont sans doute eu l'impression qu'on leur demandait de vider la mer avec une petite cuillère.

UNE NOUVELLE ORGANISATION

Le projet de reprendre à l'Allemagne les territoires qu'elle a conquis en Europe occidentale remonte à la conférence de Washington (Arcadia), fin décembre 1941, quand Roosevelt et Churchill se mettent d'accord sur le fait que le théâtre d'opérations européen est considéré comme prioritaire. Certes, il est encore un peu tôt pour agir et il est surtout question de soutenir la Grande-Bretagne, soulager l'URSS et contenir les Allemands en Afrique. Les Alliés occidentaux conviennent que l'Allemagne nazie ne pourra pas être vaincue sans occuper le terrain et que, s'ils ne veulent pas laisser le plaisir à Staline de libérer Anvers et Brest, ils doivent se préparer à une opération amphibie de première grandeur. La « répétition » de Dieppe (opération « Jubilee » du 19 août 1942) montre qu'il reste encore beaucoup à faire et beaucoup à apprendre. Mais les Américains sont des gens pragmatiques et qui assimilent vite. « Husky », l'invasion de la Sicile (9 juillet 1943), sera un modèle du genre.

Après quelques velléités très prématurées (opérations « Sledgehammer » et « Roundup »), c'est à la conférence de Casablanca (Symbol), tenue en janvier 1943, que les grands chefs alliés décident que le débarquement ne pourra être entrepris qu'en 1944. Les plans, conçus au début de l'été 1943, sont validés par les chefs de l'état-major allié combiné lors de la conférence de Québec (Quadrant), en août. Ils subiront quelques modifications par la suite, mais constitueront la base de l'opération



▲ À gauche, le *General* Dwight D. Eisenhower, alors commandant en chef du théâtre d'opérations d'Afrique du Nord, en conversation avec le *General* Henry H. Arnold, commandant en chef de l'USAAF, sur l'aérodrome de Castelveltrano après la chute de la Sicile, en septembre 1943.

(Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de l'US NARA)

[1] En particulier *La Luftwaffe face au débarquement allié* de Jean-Bernard Frappé (Heimdal, 1999), auquel nous emprunterons un certain nombre de récits.

[2] Voir *Aéro-Journal* n° 3 (avril 2008).

« Overlord », dont le déclenchement, prévu initialement au 1^{er} mai 1944, sera repoussé au 5 juin, puis au lendemain pour des raisons météorologiques.

Prévoyant que « Neptune », la phase d'assaut de « Overlord », sera la plus vaste opération amphibie combinée de tous les temps, les Alliés mettent en place une structure spécifique, les *Allied Expeditionary Forces*, dont le poste de *Supreme Commander* est offert au *General* Dwight D. Eisenhower en février 1944. Celui-ci se rend bien compte que le sort des armes se jouera dans les quarante-huit heures suivant le débarquement et que l'aviation y tiendra un rôle majeur. Ce qu'il craint le plus, c'est que la bataille pour la supériorité aérienne ne se déroule au-dessus des plages de Normandie. La réussite de la « Big Week » le rassurera pleinement à ce sujet [2]. Par ailleurs, l'expérience acquise avec la *Desert Air Force* en Libye, en Tunisie et en Sicile a démontré que le chasseur-bombardier est l'appareil le plus efficace et le plus souple en matière d'appui des troupes au sol, et Eisenhower compte beaucoup sur cette « arme fatale » pour « débayer le terrain ». L'avenir lui donnera raison.

En ce qui concerne l'aviation, à la mi-novembre 1943, au terme d'une montée en puissance progressive, les nouvelles structures se mettent en place. L'*Air Chief Marshal* Sir Trafford Leigh-Mallory prend le commandement de l'*Allied Expeditionary Air Force* (AEAF), formée de deux composantes, une britannique (2nd *Tactical Air Force*) et l'autre américaine (9th *Air Force*).



NAISSANCE DE LA 2ND TACTICAL AIR FORCE

Anticipant sur les décisions de Quadrant, dès le 1^{er} juin 1943, la RAF décide de revoir l'attribution de ses unités tactiques, jusque-là réparties entre le *Fighter Command* et l'*Army Co-operation Command*. Le 2 *Group* et ses bombardiers moyens, considérés depuis longtemps comme les vilains petits canards du *Bomber Command*, car n'ayant aucun rapport de près ou de loin avec les raids stratégiques nocturnes, sont transférés au *Fighter Command*, tandis que l'*Army Co-operation Command* est dissous, toutes ses unités étant également versées au *Fighter Command*. Afin de ne pas perturber les offensives quotidiennes, c'est à l'intérieur de ce commandement que doit être créée la nouvelle organisation tactique.

Celle-ci, baptisée 2nd *Tactical Air Force* (2nd TAF), par analogie avec la 1st TAF (ex-*Desert Air Force*), est mise sur pied le 17 novembre 1943 et confiée à l'*Air Marshal* Sir Arthur Coningham. Cette structure chapeaute le 2 *Group* de l'*Air Vice-Marshal* Basil E. Embry (12 *Squadrons* de bombardiers moyens), le 83 *Group* de l'*Air Vice-Marshal* Harry Broadhurst (21 *Squadrons* de chasseurs-bombardiers) et le 84 *Group* de l'*Air Vice-Marshal* Leslie O. Brown (20 *Squadrons* de chasseurs-bombardiers). L'état-major de la 2nd TAF dispose de deux *Squadrons* de Spitfire de reconnaissance stratégique.

Ce même 17 novembre 1943, ce qui reste du *Fighter Command* forme alors l'*Air Defence of Great Britain* (ADGB).

La formation de la 2nd TAF, une organisation fondée sur l'extrême mobilité de ses unités, crée une petite révolution au sein de la RAF, dont les aviateurs sont habitués à résider sur des bases permanentes en dur, bien structurées et régulièrement approvisionnées. Ils doivent désormais s'habituer à vivre sous la tente, sur des terrains parfois hâtivement aménagés au milieu de nulle part, préfiguration de leur quotidien quand ils auront posé les roues sur le continent. Ainsi, ces nouveaux *Wings* ne reçoivent pas le nom d'une base (comme Tangmere *Wing* ou Biggin Hill *Wing*), mais un vulgaire numéro (d'abord N° 145 *Airfield*, puis ultérieurement 145 *Wing*, par exemple), qui se réfère à une entité comprenant, outre de deux à quatre *Squadrons*, tous les échelons techniques et logistiques lui permettant de fonctionner de manière autonome. Innovation qui sera mal ressentie par les intéressés,

▲ Le *Field-Marshal* Bernard L. Montgomery (à gauche), commandant les forces terrestres alliées, devant son Miles Messenger (RG333) personnel en compagnie de son pilote, le *Flying Officer* Martin (au centre) dans une prairie normande, en juillet 1944. (Imperial War Museum)

les mécaniciens sont désormais regroupés au sein d'un *Servicing Echelon* rattaché au *Wing* et non plus à un *Squadron* particulier, ce qui leur ôte le sentiment d'une appartenance à une équipe soudée, dont ils aimaient chouchouter le pilote qui leur était attribué en propre. À l'inverse du *Bomber Command*, toujours à la recherche de nouveaux navigants pour combler les pertes, l'ancien *Fighter Command* a été relativement peu éprouvé ces derniers mois, et les unités transférées à la 2nd TAF sont donc homogènes et constituées majoritairement de pilotes expérimentés. Par ailleurs, peu avant le déclenchement de « Overlord », entreront en service deux types de nouvelle génération, le Spitfire Mk. XIV à moteur Griffon et le Hawker Tempest, qui surclassent les chasseurs allemands.

LA 9TH AIR FORCE

La 9th *Air Force* (9th AF) avait été prévue au départ pour devenir la seconde force aérienne de bombardement stratégique de l'USAAF en Europe. Toutefois, envoyée directement en Égypte, elle a été entièrement reconvertie aux opérations tactiques après avoir été dépouillée de ses groupes sur B-24, un mois après le raid sur Ploesti [3]. Transférée en Grande-Bretagne le 15 octobre 1943, elle est alors commandée par le *Lieutenant General* Lewis H. Brereton. Cependant, ayant abandonné une grande partie de ses avions en Méditerranée, car inadaptés à la guerre aérienne en Europe, elle doit reconstituer ses unités. Le 15 décembre 1943, elle est rattachée à l'AEAF de Leigh-Mallory.

Soucieux de maintenir leur autorité sur leur aviation en Europe, les Américains ont formé, dès octobre 1943, les *United States Army Air Forces in the United Kingdom* (USAAFUK), confiées au *Lieutenant General* Ira C. Eaker, afin de chapeauter les 8th et 9th AF. Dès sa prise de fonction, Eaker organise le transfert d'un certain nombre de groupes de la 8th à la 9th AF et signe l'activation de nouvelles unités formées à partir des réserves (*pools*) constituées en Grande-Bretagne (à cette époque 40 000 hommes arrivent tous les mois des États-Unis).

Début décembre 1943, la 9th AF peut aligner trois groupes de chasse (dont le 354th *Fighter Group*, le tout premier équipé en P-51B Mustang, d'où son surnom de *Pioneer Mustang Group*), quatre groupes de bombardement moyen sur B-26, un groupe de reconnaissance et trois groupes de transport de troupes. Ils sont répartis entre quatre *Air Commands* : le IX *Fighter Command* (IX FC) responsable des chasseurs, le IX *Air Support Command* (IX ASC) qui a autorité sur les chasseurs-bombardiers, le IX *Bomber Command* (IX BC), qui regroupe les B-26, et le IX *Troop Carrier Command* (IX TCC).

Au cours des premiers mois de son existence, la 9th AF participe, aux côtés de la 8th AF, aux missions contre les « Noball » (sites de V-1), les nœuds routiers et ferroviaires et les aérodromes allemands en Europe occupée. Les P-51B du 354th FG et les P-47D du 362nd FG sont régulièrement engagés comme escortes des *heavies* de la 8th AF. Ce n'est qu'à partir de mars 1944 que la 9th AF se tourne vers des missions tactiques dans le cadre de la préparation de l'opération « Overlord » – et plus précisément, le 14 mars, jour où sept P-47D du 366th FG lancent des bombes de 125 kg sur l'aérodrome de Saint-Valéry-sur-Somme, ce sont les toutes premières larguées par les chasseurs-bombardiers de la 9th AF.

La frontière entre chasseurs et chasseurs-bombardiers devenant plus que floue, le IX ASC et le IX FC se chamaillent à propos de leur autorité respective sur les P-47D. Le 18 avril 1944, il est décidé de tout réorganiser. Le IX FC du *Major General* Elwood R. Quesada prend

[3] Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 4 (avril 2009), *Dans l'enfer de Ploesti*.

[4] Les USSTAF ont remplacé les USAAFUK après l'intégration de la 15th *Air Force*, basée dans le théâtre méditerranéen. Voir aussi *Aéro-Journal* n° 4 (juin 2008).



le contrôle de deux *Tactical Air Commands* (TAC) : le IX TAC (*Brigadier General* Ralph F. Stearley), affecté à la 1st US Army, et le XIX TAC (*Major General* Otto P. Weyland), qui appuiera la 3rd US Army. De ce fait, la 9th AF calque sa structure sur celle de la 2nd TAF, ses deux TAC constituant l'équivalent des *Groups* de la RAF. Ils jouiront d'une totale autonomie dans le choix de leurs objectifs, de leurs tactiques de combat et de l'entraînement opérationnel des pilotes, tandis que la stratégie globale restera du seul ressort de l'état-major de la 9th AF.

À l'inverse des pilotes de chasse et de chasse-bombardement de la 2nd TAF, ceux de la 9th AF sont pour la plupart inexpérimentés, la grande majorité des unités ayant effectué leur première mission de guerre moins d'un mois avant le « D-Day ».

La 8th AF et le RAF *Bomber Command* vont être largement impliqués dans les préparatifs de « Overlord », au grand dam de leurs chefs. Si la première phase, consistant à attaquer tout ce qui peut être utile à la Luftwaffe (des aérodromes aux usines aéronautiques), entre dans le schéma stratégique tel que le conçoit le *Lieutenant General* Carl A. Spaatz, commandant les *US Strategic Air Forces* [4], les deux phases suivantes (« Transportation Plan ») soulèvent une tempête de protestations, en particulier de l'*Air Chief Marshal* Arthur Harris, commandant le *Bomber Command*. En effet, la Phase II prévoit le bombardement des moyens de

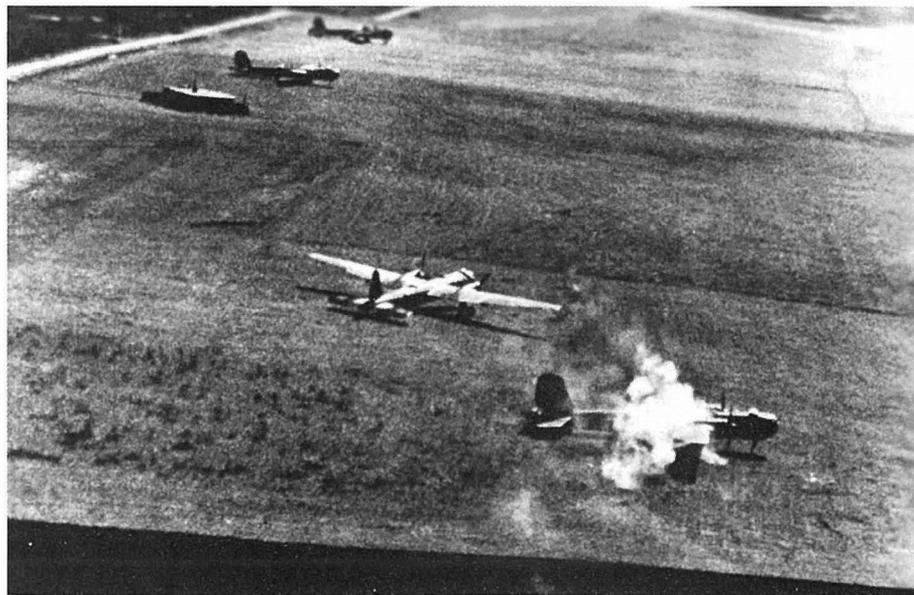
▲ Les équipages du 401st *Bombardment Squadron* découvrent leur nouveau « Little Friend » venu leur rendre visite sur leur base de Bassingbourn, le surlendemain de Noël 1943. Ce P-51B-1-NA (43-12172) est l'un des tout premiers Mustang arrivés sur le théâtre européen. Il appartient au 353rd *Fighter Squadron* du 354th *Fighter Group* alors basé à Boxted.

▼ Mitrailage de Heinkel He 177, probablement du I./KG 40, par des P-47D de la 9th *Air Force* sur le terrain d'Orléans-Bricy, le 5 avril 1944.

transport ferroviaires (gares de triage, dépôts...) et la Phase III celui des moyens de transport terrestres par la destruction des nœuds routiers, ponts et viaducs au sud de la Seine, le but étant d'empêcher les Allemands d'acheminer des renforts en Normandie. La question se résout plus ou moins facilement, quand, le 14 avril 1944, les USSAF viennent se ranger sous l'autorité du *Supreme Allied Commander*. Le « Transportation Plan » est accepté par Spaatz contre l'accord verbal d'Eisenhower de lui laisser reprendre ensuite sa campagne stratégique. Quant à Harris, il finira par plier sous la pression de Winston Churchill, auquel Eisenhower a dit que si le RAF *Bomber Command* n'est pas mis à sa disposition, « il n'a plus qu'à rentrer chez lui ». Les effets du « Transportation Plan » ne tardent pas à se faire sentir : fin avril, quelque 1 600 trains sont bloqués en France, dont 600 transportent des munitions, parmi lesquels 228 sont destinés à la Normandie et à la Bretagne. Les destructions opérées de Saint-Omer à Sedan contraignent les Allemands à dévier le trafic du charbon entre la Belgique et la Sarre par Paris, saturant ainsi la grande ceinture autour de la capitale, ce qui retardera considérablement les convois destinés au « front de l'Invasion » après le 6 juin.

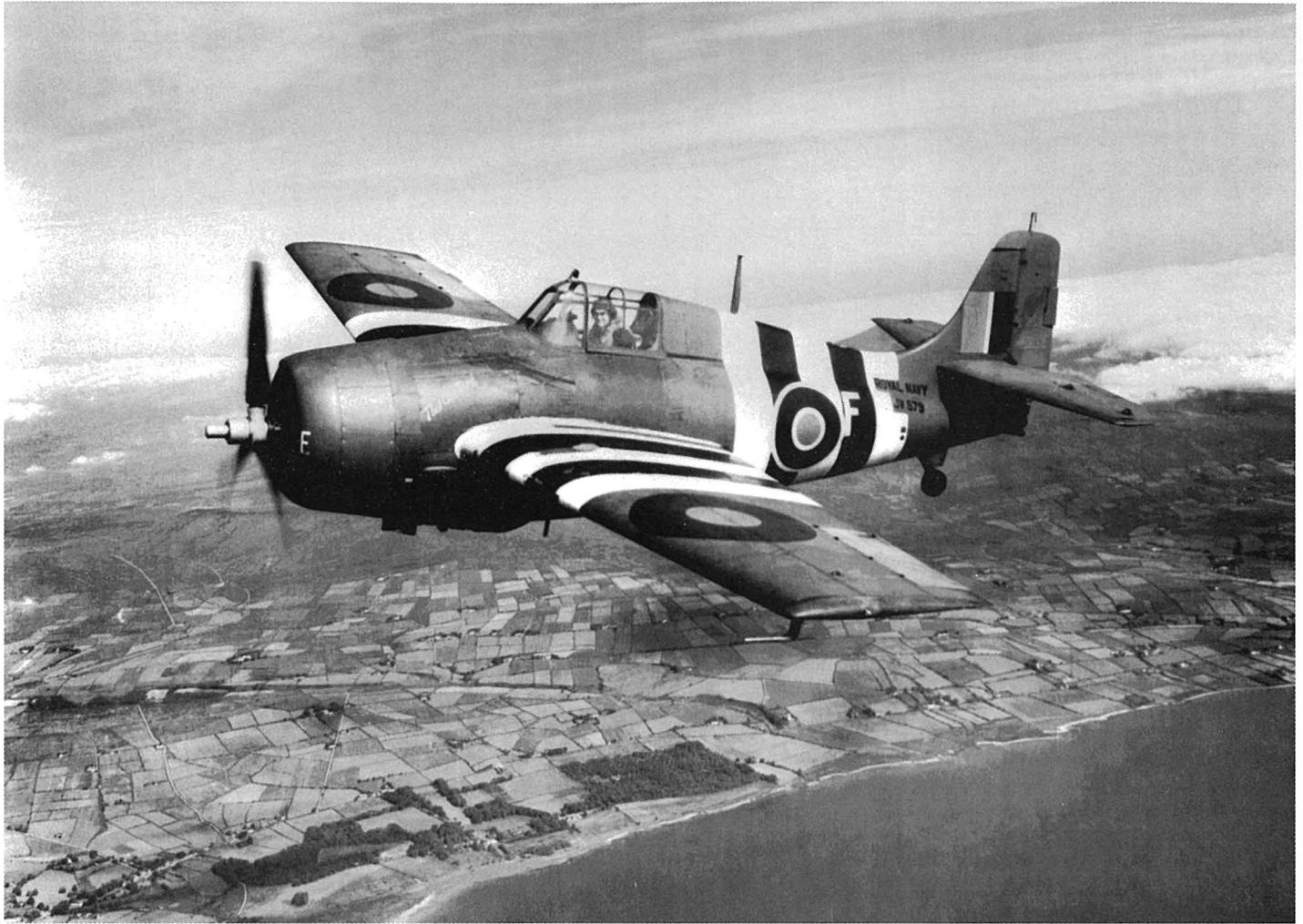
Pour ne pas délimiter trop rapidement la zone des débarquements, les Alliés ne coupent le trafic Nord-Sud sur la Seine que quelques jours avant le « jour J ». Après le débarquement, des lignes d'interdiction similaires seront tracées le long de la Loire depuis Orléans, afin d'isoler la Bretagne. La jonction de cette ligne avec celle de la Seine sera opérée à la mi-juillet, isolant ainsi totalement le champ de bataille.

Les défenses côtières ne sont pas ménagées non plus, mais également tardivement, toujours pour ne pas éveiller les soupçons des Allemands. Partout où un débarquement reste plausible, de la Bretagne à Dunkerque, et même jusqu'à Ostende, les bombardiers lourds et moyens interviennent avec efficacité, larguant quelque 15 000 tonnes de bombes en 12 000 sorties, au cours des premiers jours du mois de juin.





▲ L'Oberstleutnant Josef Priller, Kommodore de la JG 26, en discussion avec le Feldwebel Kurt Schmidke, l'Unteroffizier Heinz Wodarczyk (au fond) et l'Unteroffizier Hermann Grad (à droite). Ces trois pilotes faisaient partie de la *Stabsschwarm* du Kommodore. Priller et Wodarczyk effectuèrent la fameuse mission au-dessus des plages du débarquement au matin du 6 juin. La photo a été prise à Boissy-le-Bois, le 23 juin 1944.



Pour les premières heures du « jour J », le plan prévoit une couverture des plages par six *Squadrons* de Spitfire à basse altitude et de P-47 au-dessus de 1 500 m. Quatre *Squadrons* de P-38 patrouilleront au-dessus de la Manche ; le Lightning a été choisi pour cette tâche, en raison de sa silhouette plus rapidement identifiable par les artilleurs de la Marine à la gâchette chatouilleuse. D'autres unités escorteront les remorqueurs de planeurs, tandis que les Typhoon et les P-47 interviendront dès les premières minutes contre les cibles qui n'auront pas été détruites par les canons de marine et les bombardements des quadrimoteurs alliés sur les plages.

LA LUFTWAFFE SUR LE QUI-VIVE

Dans le cas d'un débarquement allié en Europe occidentale, la *Luftflotte 3* du *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle sera aux premières loges. Elle est, en effet, en charge de la défense aérienne du « front Ouest » (très exactement : France sauf Alsace-Lorraine, Belgique, Hollande et îles anglo-normandes). Intégrée à la *Reichsluftverteidigung* (défense aérienne du *Reich*), cette flotte aérienne constitue la première ligne de défense contre les incursions au-dessus de l'Allemagne des *Viermots* frappés de l'étoile blanche. Le *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein, qui commande la *Luftflotte Reich*, et le *Generalleutnant* Josef Schmid, à la tête du I. *Jagdkorps*, n'en sont que trop conscients, et ils savent bien que, quand les Alliés débarqueront, ils seront appelés *nolens volens* à renforcer les effectifs

▲ Ce Wildcat Mk. V (JV579) du N° 846 *Squadron* de la Fleet Air Arm, basé à Eglington, patrouille les côtes d'Irlande peu après le « jour J ». La branche aéronavale de la Royal Navy déploiera alors une intense activité à la recherche d'éventuels *U-Boote* ou autres vedettes rapides de la Kriegsmarine. (Imperial War Museum)

de Sperrle. Pour ne pas être surpris au débotté, le I. *Jagdkorps* a pris ses dispositions sous la forme d'un « état-major des transferts » (*Überführungsstab*) confié à l'*Oberst* Otto von Lachemair. Ainsi, Schmid sera capable d'envoyer près de 1 000 chasseurs en renfort à la *Luftflotte 3* en un temps record.

Malheureusement, Sperrle n'a pris aucune disposition pour les accueillir ! Lorsque les unités de Schmid se poseront en France pour participer à la bataille de Normandie, elles ne trouveront la plupart du temps que de vagues prairies sommairement dégagées, sans bâtiments en dur ni matériel de transmission (téléphone, télécrypteur...), sans

tranchées ni alvéoles de protection et souvent sans soute à carburant ni dépôt de munitions. En outre, la *Luftflotte 3* n'a prévu aucun terrain à l'ouest et au sud de la Normandie. Sperrle dira qu'il manquait de personnel pour aménager tous ces aérodromes, une explication peu convaincante quand on sait qu'il avait près de 400 000 hommes sous ses ordres.

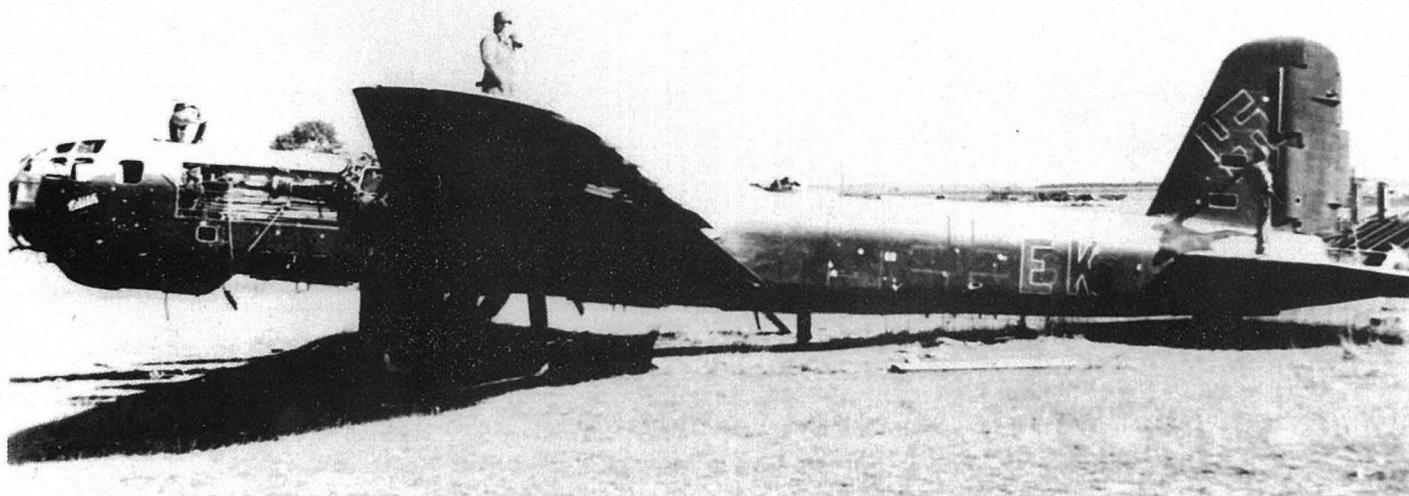
Alors que la Luftwaffe souhaite établir ses chasseurs sur des terrains proches des plages du débarquement, la Heer s'y oppose, craignant qu'ils ne tombent entre les mains des parachutistes alliés dès le premier jour. Repoussés au-delà de Paris, les Messerschmitt et Focke-Wulf seront contraints d'être équipés de réservoirs supplémentaires, ce qui rendra impossible leur utilisation comme chasseurs-bombardiers. Pourtant, la *Luftflotte 3* est en fort déficit dans le domaine offensif, car il n'est pas possible de faire face à un débarquement avec uniquement des avions de chasse. Or, le potentiel de cette flotte aérienne a été fortement écorné par une opération « de représailles » contre l'Angleterre particulièrement inutile et coûteuse, dont seul Hitler a le secret : l'*Unternehmen Steinbock* [5]. L'historien Williamson Murray résume la situation [6] : « À cette époque, l'offensive aérienne alliée avait privé les Allemands de toute réponse efficace.

[5] Lancée entre janvier et mai 1944 et connue sous le nom de « Little Blitz » par les Britanniques, l'opération « Steinbock » coûtera 329 bombardiers sur les 695 disponibles au premier jour, pour des résultats dérisoires.

[6] *Luftwaffe, Strategy for defeat 1933-1945* – W. Murray – Grafton Books, Londres, 1988.



▼ Venu à Rheine, le 12 février 1944, pour assister au triomphe de ses bombardiers dans l'opération « Steinbock », le *General Major* Dietrich Peltz repartira deux jours plus tard avec un goût amer dans la bouche. Sur les treize He 177 A du I./KG 100 qui ont décollé à destination de Londres, huit font rapidement demi-tour avec un moteur en feu ou en surchauffe ; sur les cinq autres, l'un s'égare et largue ses bombes en mer et un second est abattu par un chasseur de nuit. Ici, un He 177 A de la 2./KG 100 capturé à Châteaudun en août 1944. On note le prénom EDITH peint sous le poste de pilotage. (Collection J. V. Crow)



Les batailles aériennes au-dessus de l'Allemagne avaient dévasté les unités de chasse du *Reich*, les missions offensives de la Luftwaffe sur l'Angleterre [« Steinbock »] avaient éliminé la quasi-totalité des bombardiers, et les attaques alliées sur les aérodromes avancés [en France] avaient détruit toute l'infrastructure. »

Renforcer la *Luftflotte 3* ne sera pas du luxe. En effet, le 1^{er} juin 1944, celle-ci n'aligne que les... 168 chasseurs des JG 2 et JG 26 ; ceux basés dans le sud de la France sont réservés à une probable menace sur la Côte d'Azur. Même si Schmid se montre au départ plutôt réticent à « prêter » ses unités de chasse, il pense que l'US Army Air Force, trop occupée à appuyer les troupes d'invasion, laissera un peu de répit aux défenseurs du *Reich*. Il n'aura donc pas besoin de la totalité de ses forces dans les cieux d'Allemagne.

Une prévision qui s'avérera totalement erronée, car la 8th *Air Force* continuera son « business as usual » sans se préoccuper de ce qui se passe en Normandie.

Pour les Allemands, l'idée d'avoir à faire face à une invasion anglo-américaine sur le continent ne date pas d'hier. Dès le 27 juillet 1943, le *Reichsmarschall* Hermann Göring a établi un système de noms de code destiné à déterminer le niveau d'alerte et à organiser les défenses en fonction du secteur. *Drohende Gefahr West* (danger imminent Ouest) signalera l'imminence d'un débarquement allié sur les côtes de la Manche ou de la mer du Nord. Début juin 1944, le Haut commandement allemand convient que le danger est imminent. Mais à quel point imminent ?

Au cours des six semaines précédant

1^{er} JUIN 1944

LUFTFLOTTE 3

ORDRE DE BATAILLE

Kommando der Luftflotte 3 (GFM H. Sperrle – PC à Paris)

<i>Stab</i> /FAGr. 123	Obstlt H. Wolff	3 Fw 190 A/F	Buc
3./FAGr. 123		9 Ju 88 A/D/H	Rennes
4./FAGr. 123		10 Bf 109 G-4/-5/-6	Bernay
6./FAGr. 123		5 divers	Cormeilles-en-Vexin
1./FAGr. 121		9 Me 410 A	Toussus-le-Noble
III./TG 1	Maj F. Fath	16 SM. 72	Celle (D)
IV./TG 4	Hptm H. Hans	31 LeO 451	Le Bourget
<i>Wekusta</i> 51		8 divers	Buc

II. *Fliegerkorps* (GenLt A. Bülowius – PC à Compiègne)

<i>Stab</i> /NAGr. 13	Hptm H. v. Kamptz	4 Bf 109 G-6	Dinard
1./NAGr. 13		11 Bf 109 2 Fw 190	Dinard
2./NAGr. 13		3 Bf 109 9 Fw 190	Dinard
3./NAGr. 13		13 Bf 109 G-6/-8	Laval
<i>Stab</i> /ZG 1	Obstlt L. v. Janson	2 Ju 88 R	Lorient
I./ZG 1	Maj H. Grahl	30 Ju 88 C/G/R	Lorient/Vannes
III./ZG 1	Hptm H. Moor	23 Ju 88 C	Cazaux
III./SG 4	Maj G. Weyert	40 Fw 190 A	Clastres

IX. *Fliegerkorps* (GenMaj D. Peltz – PC au Coudray-s/-Thelle)

3./FAGr. 122		7 Ju 188/1 Ju 88D	Soesterberg (NL)
<i>Stab</i> /KG 2	Maj F. Schönberger (pi)	2 Ju 188 E-1	Zeist (NL)
I./KG 2	Maj F. Schönberger	12 Ju 188 A-2	Hesepe (D)
II./KG 2	Maj H. Engel	5 Ju 188 E-1	Münster-Handorf (D)
III./KG 2	Maj A. Schreiweis	7 Do 217 K/M	Achmer (D)
<i>Stab</i> /KG 6	Obstlt H. Hogeback	1 Ju 88 A-14	Melsbroek (B)
I./KG 6	Hptm H. Thurner	22 Ju 188 A-2	Brétigny-s/-Orge
II./KG 6	Maj H. Mader	3 Ju 88 A-4	Melun-Villaroche
III./KG 6	Maj R. Puchinger	25 Ju 188 A-2	Ahlhorn (D)
II./KG 51	Maj H. Voss	24 Me 410 A-1/U2	Gilze-Rijen (NL)

I./KG 66	Maj H. Schmidt	22 Ju 188 9 Ju 88 S	Avord
<i>Eins.St./KG 101</i>	Hptm H. Rudat	? Mistel	Saint-Dizier
I./SKG 10	Hptm K. Dahlmann	33 Fw 190 G-3/-8	Dreux/Évreux

X. Fliegerkorps (GenLt A. Holle – PC à Angers)

<i>Stab/FAGr. 5</i>	Hptm H. Fischer	1 Ju 290 A-7	Mont-de-Marsan
1./FAGr. 5		6 Ju 290 A-5/-7	Mont-de-Marsan
2./FAGr. 5		5 Ju 290 A-5/-7	Mont-de-Marsan
4./FAGr. 5		3 He 111 Do 217 Ju 188	Nantes
<i>Stab/KG 40</i>	Obst R. Heyn		Bordeaux-Mérignac
I./KG 40	Maj K. Henkelmann	27 He 177 16 Fw 200	Orléans-Bricy
II./KG 40	Maj H. Dochtermann	32 He 177 A	Bordeaux-Mérignac
III./KG 40	Maj Dr. L. v. Konschegg	29 Fw 200 C	Cognac

II. Jagdkorps (GenMaj W. Junck – PC à Chantilly)

4. Jagddivision (Obst K. Vieck – PC à Metz)

<i>Stab/JG 26</i>	Obst J. Priller	2 Fw 190 A-7/-8	Lille-Nord
I./JG 26	Hptm H. Staiger	33 Fw 190 A-6/-7/-8	Lille-Vendreville
III./JG 26	Maj K. Mietusch	37 Bf 109 G-6	Nancy
<i>Stab/NJG 4</i>	Obstlt W. Thimmig	2 Ju 88 R/G	Chenay
I./NJG 4	Maj W. Herget	1 Bf 110 G 16 Ju 88 R/G	Florennes (B)
III./NJG 4	Hptm H-K. Kamp	18 Bf 110 G 1 Do 217 N	Juvincourt
<i>Stab/NJG 5</i>	Obstlt W. Borchers	3 Bf 110 G-4	Athies-s/s-Laon
I./NJG 5	Maj W. Hoffmann	18 Bf 110 G-4	Saint-Dizier
III./NJG 4	Maj P. Zorner	16 Bf 109 G-4	Athues-s/s-Laon

5. Jagddivision (GenMaj K. Hentschel – PC à Jouy-en-Josas)

<i>Stab/JG 2</i>	Obstlt K. Bühligen	3 Fw 190 A-8 5 Bf 109 G	Creil
I./JG 2	Hptm E. Hohagen	19 Fw 190 A-6/-8	Cormeilles-en-Vexin
II./JG 2	Hptm G. Schroder	13 Bf 109 G-6	Vitry-en-Artois
II./NJG 4	Hptm G. Rath	16 Bf 110 G-4 3 Do 217 N	Coulommiers

Jafü Bretagne (Obst Dr. E. Mix – PC à Rennes)

III./JG 2	Hptm H. Huppertz	29 Fw 190 A	Fontenay-le-Comte
-----------	------------------	-------------	-------------------

Jafü Südfrankreich (Obst F. Vollbracht – PC à Aix-la-Chapelle)

<i>JGr. Süd</i>	Maj E. Braune	52 Bf 109 85 Fw 190	Orange-Caritat
-----------------	---------------	------------------------	----------------

Jagdabschnittführer Bordeaux (Maj W. Spies – PC à Mérignac)

II./JG 26	Hptm H. Naumann	32 Fw 290 A	Mont-de-Marsan
<i>JGr. West</i>	Hptm H. Wehnelt	8 Bf 109 22 Fw 190	Mirowslawiec (Pol)

II. Fliegerdivision (GenMaj H. Korte – PC à Montfrin)

1./FAGr. 33		4 Ju 88 3 Ju 188	Saint-Martin-du-Var
<i>Stab/KG 26</i>	Obstlt W. Klümper	–	Montpellier
II./KG 26	Maj G. Teske	41 Ju 88 A-17	Valence
III./KG 26	Maj E. Thomsen	35 Ju 88 A-17/-4LT	Montpellier
<i>Stab/KG 77</i>	Maj W. Stemmler	1 Ju 88 A-17	Orange-Caritat
I./KG 77	Maj W. Sölter	28 Ju 88 A-17	Orange-Caritat
III./KG 77	Maj E. Stüwe	25 Ju 88 A-17	Orange-Caritat
<i>Stab/KG 100</i>	Obstlt B. Jope	1 He 111 3 Do 217	Toulouse-Francazal
III./KG 100	–	31 Do 217 E/K/M	Toulouse-Francazal
4./KG 76		15 Ju 88 A-4	Istres
6./KG 76		15 Ju 88 A-4	Istres

l'invasion, la Luftwaffe n'a réalisé que 129 vols de reconnaissance, ne couvrant qu'un rayon limité au sud de l'Angleterre. L'interprétation qu'en font les Allemands ne leur donne qu'une vision assez floue, ce qui contribue, à cause des opérations de désinformation alliées (comme « Fortitude »), à une division de leurs forces entre le Pas-de-Calais et le Cotentin.

Depuis le 3 juin 1944, la pluie et le brouillard qui couvrent le nord-ouest de la France endorment la vigilance des Allemands. D'ailleurs, le 5 juin, les conditions météorologiques contraignent les Alliés à repousser le « jour J » de vingt-quatre heures. Se fondant sur de mauvaises prévisions, les services météo de la Luftwaffe ne pronostiquent aucune amélioration pour les deux jours suivants. Pour les Allemands, l'heure est à la détente. Le *Generalfeldmarschall* Rommel en profite pour rentrer en Allemagne fêter l'anniversaire de sa femme ; commandant le *Heeresgruppe* B, il est responsable de l'*Atlantik Wall*.

Le soir du 5 juin 1944, toute la Luftwaffe s'endort tranquillement. Pourtant, l'*Oberstleutnant* Josef Priller, *Kommodore* de la JG 26, n'avait pas manqué de tirer le signal d'alarme :

« Le 6 juin, le II. *Gruppe* de ma *Geschwader* se trouvait au repos à Mont-de-Marsan, le I. *Gruppe* en cours de transfert à Reims et le III. *Gruppe* en route pour Metz. Huit jours avant ces mouvements ordonnés par le II. *Jagdkorps*, j'avais eu une prise de bec à ce sujet avec le général commandant ce corps, le *Generalmajor* Junck. Je l'avais alerté à propos de l'imminence de l'invasion et lui avais signifié que ces transferts étaient injustifiables alors que le commandement s'attendait sérieusement à un débarquement. Le général Junck m'avait répliqué que, de ma position de commandant d'escadron, je n'étais pas en mesure de juger de l'évolution de la grande stratégie. »



▲ Le Major General Elwood R. Quesada, commandant le IX *Fighter Command*, grimpe à bord d'un F-6B du 109th *Tactical Reconnaissance Squadron*. Il fut, à 38 ans, l'un des plus jeunes généraux de l'USAAF.



LE « JOUR J », MAIS LEQUEL ?

Le 29 mai 1944, tout est d'aplomb. Le rapport météorologique du jour permet de fixer le « D-Day » au lundi 5 juin. Tous les acteurs sont briefés dans la journée du 4 et les parachutistes rassemblés au pied des transports et des planeurs avec armes et bagages dans le courant de l'après-midi. Les mécaniciens ont passé la nuit précédente à peindre sur tous les avions les fameuses bandes noir et blanc d'identification, qui passeront à la postérité sous le vocable de « bandes d'invasion ». Le 3 juin, il apparaît que les prévisions du 29 mai étaient quelque peu optimistes. Le *Group Captain* J. M. Stagg, responsable du service météo du SHAEF, avertit alors Eisenhower que tout ce qu'il peut promettre pour le lundi 5, ce sont une mer houleuse, des vents de force 8 à 9 et un front orageux. En outre, il estime que la situation peut évoluer en moins de six heures et qu'il ne peut se risquer à aucune prévision fiable pour les jours qui viennent. Eisenhower sait que l'aviation est son principal atout et que si elle ne peut décoller et intervenir sur le champ de bataille, toute l'opération sera en danger. Il décide aussitôt de reporter « Neptune ».

Une conférence décisive a lieu le dimanche 4 juin. Stagg explique à Eisenhower qu'il peut compter sur des éclaircies dans l'après-midi du mardi 6 : « **Pour l'ensemble de la journée, le ciel ne devrait pas être couvert de plus de 5/10^e avec des nuages seulement au-dessus de 600 à**

▲ Deux C-47 viennent de larguer leur planeur Horsa, lors de la mission « Elmira », près de Sainte-Mère-Église, en fin de soirée du 5 juin 1944. D'autres C-47 virent dans le lointain pour en faire de même, tandis que plusieurs Horsa ont déjà atterri ou sont sur le point de toucher terre.

► Le pont « Pegasus » à Bénouville, peu après sa capture par la 6^e aéroportée britannique. On remarque les planeurs Horsa posés derrière un bosquet qui borde le canal de Caen à la mer. (Imperial War Museum)

► Page de droite, en bas: Alignement spectaculaire des C-47 du 434th Troop Carrier Group et de leurs Horsa sur le terrain d'Aldermaston, village du Berkshire situé à une centaine de kilomètres à l'ouest de Londres. Au premier plan, des appareils des 72nd (code : CU) et 73rd (CN) Troop Carrier Squadrons.

900 m. Les vents faibliront d'une manière importante, et ces conditions se maintiendront de la nuit de lundi jusqu'à vendredi, bien que l'on puisse s'attendre à une détérioration à partir de mardi soir. »

L'*Admiral* Bertram H. Ramsay, *Naval Commander in Chief of the Allied Naval Expeditionary Force*, intervient alors pour exiger une décision rapide, car les navires transportant les troupes de débarquement doivent recevoir l'ordre de prendre la mer dans la demi-heure qui vient de façon à être au rendez-vous fixé à l'heure H. Au cas où ils devraient être rappelés, ils auraient besoin de refaire les pleins de mazout, ce qui, en raison des horaires des marées, repousserait l'opération au 19 juin. Un retard aussi important entraînerait des risques de fuite concernant le secret de l'opération, puisque tous les hommes devraient être ramenés à terre.

Eisenhower interroge ses adjoints : Montgomery est partant, Leigh-Mallory souhaite un report, Ramsay se dit prêt, le *Major General* Walter B. Smith, chef d'état-major d'Eisenhower, pense que le jeu en vaut la chandelle. À 09h45, Eisenhower prend sa décision : « **La question est de savoir combien de temps on peut accrocher cette opération au bout d'un fil et la laisser pendre. Je suis d'avis qu'il faut donner l'ordre. Cela ne me plaît pas plus que ça, mais nous sommes au pied du mur. Je ne vois pas d'autre solution.** »

Alea jacta est !

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES

Il est aux environs de 18h30 le 5 juin 1944 quand l'atmosphère paisible de la petite base de Ramsbury, nichée dans une vallée agricole du Wiltshire, est brutalement déchirée par la mise en route de 52 moteurs Pratt & Whitney appartenant aux C-47 du 437th Troop Carrier Group. Le 2nd Lieutenant William T. Clark Jr. pilote l'un de ces appareils :

« Pendant le briefing, on nous avait expliqué que notre mission était de la plus haute importance. Nous devions larguer des planeurs avec à bord deux bataillons de la 82^e aéroportée et leurs mortiers sur une zone dénommée "LZ W", près d'un patelin appelé Sainte-Mère-Église [mission « Elmira »]. J'ai décollé à 19h07 en tractant derrière moi l'un de ces planeurs, mais je ne me souviens plus s'il s'agissait d'un américain [Waco GC-4A] ou d'un anglais [Airspeed Horsa]. Nous n'avions pas assez de planeurs, et les Anglais n'avaient pas assez de remorqueurs : nous étions faits pour nous entendre. Ce qui m'avait frappé avant le décollage, c'était de voir que les paras avaient



l'air assez décontractés. Ils avaient passé une bonne partie de la journée à l'ombre de leurs planeurs à jouer aux cartes et à fumer à la suite de plusieurs contre-ordres à propos de l'heure de décollage. Moi, j'étais plutôt nerveux à l'idée de me retrouver avec ce "truc au cul" face à la *Flak*, parce que je ne pourrais pas manœuvrer et que l'importance de la mission impliquait que l'on ne pourrait pas larguer le planeur avant la LZ. »

Tout se passera bien pour Clark, même si, effectivement, il s'est retrouvé nez à nez avec une batterie de *Flak* ; il larguera son planeur à 21h10 et atterrira à Ramsbury à 22h49. Ce qu'ignoraient les Alliés, c'est qu'une batterie de *Flak* avait pris position quelques jours plus tôt à cheval sur les deux LZ attribuées à la « mission Elmira », à trois kilomètres au sud-est de Sainte-Mère-Église. Deux C-47 de la première vague sont abattus, trois de la vague suivante doivent amerrir au retour et plusieurs autres sont endommagés. En dépit des problèmes rencontrés au sol, le 8 juin, les divers éléments de la « 82^e » se sont regroupés sur les positions qui leur ont été assignées, avec 15 de leurs 24 canons.

Peu après arrivent six planeurs Horsa partis de Tarrant Rushton derrière leurs Halifax et qui atterrissent au plus près de leurs objectifs : le pont « Pegasus », qui enjambe le canal de Caen à Bénouville, le pont « Horsa », qui franchit l'Orne à Ranville, et le pont de Robehomme sur la Dives. Les hommes de la 6th Airborne britannique s'acquittent de leur tâche en quelques minutes, capturant les deux premiers intacts et détruisant le troisième, afin de sécuriser le flanc Est de SWORD.

C'est alors au tour des éclaireurs de sauter vers 00h15 pour marquer les six DZ et LZ [7], mais, victimes du vent, ils dérivent de quelques kilomètres, entraînant une désorganisation totale des planeurs et des parachutistes qui les suivent. Certaines unités mettront plusieurs jours à se regrouper. De ce fait, les Alliés renonceront à toute opération aéroportée de nuit pendant le reste de la guerre.

La première vague, composée d'environ 900 C-47 et 100 planeurs, s'élanche depuis les aérodromes du IX TCC, répartis du Lincolnshire au Devon, à partir de 22h30. Fruit d'un entraînement intensif aux vols de nuit, aucun



▲ Ces paras de la 101st Airborne s'apprêtent à monter à bord d'un planeur Airspeed Horsa du 439th Troop Carrier Group sur le terrain d'Upottery, dans la soirée du 4 juin 1944. Comme on le sait, le « jour J » sera repoussé de vingt-quatre heures à cause de la météo. On note la manière bâclée dont ont été peintes les bandes ainsi que la cocarde US par-dessus celle de la RAF, mais il est vrai que pour des appareils qui ne sont utilisables qu'une seule fois, il convenait sans doute de ne pas perdre trop de temps.

[7] LZ : Landing Zone (zone d'atterrissage pour les planeurs) ; DZ : Dropping Zone (zone de largage des parachutistes).

accident n'est à déplorer. Le *Lieutenant General* Lewis H. Brereton se trouve à Greenham Common en compagnie d'Eisenhower :

« Je viens juste d'assister au décollage de la première vague du 438th Troop Carrier Group transportant les parachutistes de la 101st Airborne Division, fer de lance de l'invasion de l'Europe. Un modèle de précision et de discipline. Les C-47 avec leurs zébrures d'identification ont décollé à onze secondes d'intervalle. Le *General* Eisenhower avait dit aux parachutistes au visage noirci et aux aviateurs : "Le monde entier vous regarde". Avant le décollage, j'ai appelé le *Colonel* John M. Donalson, pilote du BIRMINGHAM BELLE (et commandant du 438th), à la tête du premier élément, ainsi que la plupart des chefs de section. Ils étaient concentrés mais calmes. BIRMINGHAM BELLE a décollé à 22h48. L'invasion de l'Europe venait juste de commencer. »

L'assemblage se fait par *Wings* jusqu'à un point de la côte à partir duquel la formation met le cap sur son objectif. Les avions transportant les parachutistes forment des « V » de neuf appareils, tandis que les remorqueurs de planeur volent par paires en échelon refusé sur la droite.

➔ SUITE : P.26





6 JUIN 1944

ALLIED EXPEDITIONARY

ORDRE DE BATAILLE

2nd Tactical Air Force

Headquarters

34 (PR) Wing

16 Sqn	Spitfire XI	Northolt
69 Sqn	Wellington XIII	Northolt
140 Sqn	Mosquito XVI	Northolt
1401 (Met) Fl.	Spitfire IX	Manston

2nd Group

137 Wing

88, 342 Sqn	Boston IIIA	Hartford Bridge
226 Sqn	Mitchel II	Hartford Bridge

138 Wing

17, 305, 613 Sqn	Mosquito VI	Lasham
------------------	-------------	--------

139 Wing

98, 180, 320 Sqn	Mitchel II	Dunsfold
------------------	------------	----------

140 Wing

21, 464, 487 Sqn	Mosquito VI	Hunsdon
------------------	-------------	---------

83 Group

39 (PR) Wing

168, 414, 430 Sqn	Mustang I	Odiham
400 Sqn	Spitfire XI	Odiham

121 Wing

174, 175, 245 Sqn	Typhoon IB	Holmesley South
-------------------	------------	-----------------

122 Wing

19, 65, 122 Sqn	Mustang III	Funtington
-----------------	-------------	------------

124 Wing

181, 182, 247 Sqn	Typhoon IB	Hurn
-------------------	------------	------

125 Wing

132, 453, 602 Sqn	Spitfire IX	Ford
-------------------	-------------	------

126 Wing

401, 411, 421 Sqn	Spitfire IX	Tangmere
-------------------	-------------	----------

127 Wing

403, 416, 440 Sqn	Spitfire IX	Tangmere
-------------------	-------------	----------

129 Wing

184 Sqn	Typhoon IB	Westhampnett
---------	------------	--------------

143 Wing

438, 439, 440 Sqn	Typhoon IB	Hurn
-------------------	------------	------

144 Wing

441, 442, 443 Sqn	Spitfire IX	Ford
-------------------	-------------	------

AOP

653, 658, 659, 662 Sqn	Auster IV	Divers
------------------------	-----------	--------

84 Group

35 (PR) Wing

2, 268 Sqn	Mustang IA	Gatwick
4 Sqn	Spitfire XI	Gatwick

123 Wing

198, 609 Sqn	Typhoon IB	Thorney Island
--------------	------------	----------------

131 Wing

302, 308, 317 Sqn	Spitfire IX	Chailey
-------------------	-------------	---------

132 Wing

66, 331, 332 Sqn	Spitfire IX	Bognor Regis
------------------	-------------	--------------

133 Wing

129, 306, 315 Sqn	Mustang III	Coolham
-------------------	-------------	---------

134 Wing

310, 312, 313 Sqn	Spitfire IX	Appledram
-------------------	-------------	-----------

135 Wing

222, 349, 485 Sqn	Spitfire IX	Selsey
-------------------	-------------	--------

136 Wing

164, 184 Sqn	Typhoon IB	Thorney Island
--------------	------------	----------------

145 Wing

329, 340, 341 Sqn	Spitfire IX	Merston
-------------------	-------------	---------

146 Wing

193, 197, 257, 266 Sqn	Typhoon IB	Needs Oar Point
------------------------	------------	-----------------

AOP

652, 660, 661 Sqn	Auster IV	Divers
-------------------	-----------	--------

85 Group

141 Wing

264, 410 Sqn	Mosquito XIII	Hartford Bridge
322 Sqn	Spitfire XIV	Hartford Bridge

142 Wing

124 Sqn	Spitfire VII	Horne
---------	--------------	-------

147 Wing

488, 604 Sqn	Mosquito XIII	Zeals
--------------	---------------	-------

148 Wing

29, 409 Sqn	Mosquito XIII	West Malling
91 Sqn	Spitfire XIV	West Malling

150 Wing

3, 486 Sqn	Tempest V	Newchurch
56 Sqn	Spitfire IX	Newchurch

Air Spotting Pool

RAF 22, 26 Sqn	Spitfire V	Lee-on-Solent
RAF 1320 Fl.	Typhoon IB	Lee-on-Solent
FAA 808, 885, 886, 897 Sqn	Seafire/Spit V	Lee-on-Solent
USN VCS-7	Spitfire V	Lee-on-Solent

38 (Airborne) Group

259, 570 Sqn	Albermarle V	Harwell
269, 297 Sqn	Albermarle V	Brize Norton
298, 644 Sqn	Halifax V	Tarrant Rushton
190 Sqn	Stirling IV	Fairford
196 Sqn	Stirling IV	Keevil
299 Sqn	Stirling IV	Stoney Cross

46 (Transport) Group

48, 271 Sqn (det.)	Dakota	Down Ampney
512, 575 Sqn	Dakota	Broadwell
271 Sqn (det.)	Dakota	Blakehill Farm

9th Air Force

IX Fighter Command

422nd, 423rd, 425th NFS	P-61	Middle Wallop
-------------------------	------	---------------

IX Tactical Air Command

67th TRG	F-6	Middle Wallop
----------	-----	---------------

70th Fighter Wing

48th FG	P-47	Ibsley
367th FG	P-38	Stoney Cross
371st FG	P-47	Bisterne
474th FG	P-38	Warmwell

71st Fighter Wing

366th FG	P-47	Thrupton
368th FG	P-47	Chibolton
370th FG	P-38	Andover

84th Fighter Wing

50th FG	P-47	Lymington
365th FG	P-47	Beaulieu
404th FG	P-47	Winkton
405th FG	P-47	Christchurch

XIX Tactical Air Command

10th PRG	F-5/F-6	Chalgrove
----------	---------	-----------

100th Fighter Wing

354th FG	P-51	Lashenden
358th FG	P-47	High Halden
362nd FG	P-47	Wormingford
363rd FG	P-51	Staplehurst

303rd Fighter Wing

36th FG	P-47	Kingsnorth
373rd FG	P-47	Woodchurch
406th FG	P-47	Ashford

IX Bomber Command

1st Pathfinder Sqn (Prov.)	B-26	Great Saling
----------------------------	------	--------------

97th Bomb Wing

409th BG	A-20	Little Walden
410th BG	A-20	Gosfield
416th BG	A-20	Wethersfield

98th Bomb Wing

323rd BG	B-26	Earls Colne
387th BG	B-26	Chipping Ongar
394th BG	B-26	Boreham
397th BG	B-26	Rivenhall

99th Bomb Wing

322nd BG	B-26	Andrews Field
344th BG	B-26	Stansted
386th BG	B-26	Great Dunmow
391st BG	B-26	Matching

IX Troop Carrier Command

IX TCC Pathfinder Group	C-47	North Witham
-------------------------	------	--------------

50th Troop Carrier Wing

439th TCG	C-47	Upottery
440th TCG	C-47	Exeter
441st TCG	C-47	Merryfield
442nd TCG	C-47	Weston Zoyland

52nd Troop Carrier Wing

61st TCG	C-47	Barkston Heath
313rd TCG	C-47	Folkingham
314th TCG	C-47	Saltby
315th TCG	C-47	Spanhoe
316th TCG	C-47	Cottesmore

53rd Troop Carrier Wing

434th, 435th TCG	C-47	Welford Park
436th TCG	C-47	Bottesford
437th TCG	C-47	Ramsbury
438th TCG	C-47	Greenham Common

Pour des raisons de place, nous n'avons pas souhaité inclure les unités dépendant de l'*Air Defence of Great Britain*, des *Bomber* et *Coastal Commands*, de la *Fleet Air Arm*, ni de la *8th Air Force*, bien qu'elles aient toutes, à un moment ou à un autre, participé aux opérations au-dessus des plages de débarquement. Les B-24 de la *15th Air Force* basés en Italie interviendront également au-dessus de la Normandie le 6 juin.



Une curiosité : une unité de l'US Navy équipée de Spitfire Mk. V aux couleurs de la RAF ! Il s'agit de l'escadrille VCS-7 du Lieutenant Colonel William Denton Jr., basée à Lee-On-Solent, chargée du réglage de l'artillerie des croiseurs et cuirassés de l'US Navy le long des côtes normandes. Elle sera dissoute le 25 juin 1944, quand les gros bâtiments de la flotte n'auront plus rien à pilonner. Sur la photo, l'Ensign Robert Adams, premier pilote de l'US Navy à atterrir en France.



Les premiers maintiennent une vitesse d'environ 220 km/h, les seconds de 180 (les largages s'effectueront à moins de 160 km/h). S'étalant sur une largeur de quinze kilomètres, ce « convoi » louvoie entre les îles de Guernesey et d'Alderney (îles anglo-normandes) avant d'obliquer vers l'est pour éviter Cherbourg et le nord du Cotentin, où se trouve une importante concentration de *Flak* lourde. Trois petits vaisseaux, équipés de balises visuelles et de radar, marquent le passage. Deux navigateurs par groupe, spécialement formés à la *Pathfinder School* (école des éclaireurs), guident leur unité jusqu'aux LZ/DZ.

Malgré les problèmes signalés plus haut, cette phase cruciale s'est déroulée globalement de manière satisfaisante. Découpée en trois vagues (1^{re} vague : J 00h16-04h04 ; 2^e vague : J 20h53-23h50 et J+1 07h00-08h55 et 3^e vague : J+1 matin), l'opération aéroportée américaine a été réalisée par 1 581 C-47 et 512 planeurs. Le IX TCC n'a perdu que 41 C-47 et 9 planeurs ; pas moins de 17 262 hommes et 2 053 tonnes de matériel (dont 281 jeeps et 333 pièces d'artillerie) ont été largués ou déposés sur zone. Néanmoins, des trois phases, la troisième, qui était destinée à ravitailler les hommes des 82nd et 101st *Airbornes*, a été la moins réussie, car exécutée selon le plan initial, sans tenir compte de la situation au sol ; de ce fait, de nombreux sticks sont tombés dans des zones tenues par l'ennemi, et la récupération des autres a posé de gros problèmes aux parachutistes.

LES BOMBARDIERS ENTRENT EN ACTION

Tandis que les bimoteurs du 2 *Group* achèvent d'isoler la Normandie en coupant les accès Nord-Sud, le *Bomber Command* effectue 1 211 sorties, dont les trois quarts (551 Lancaster et 412 Halifax) sont consacrés à la destruction de batteries côtières entre Fontenay-sur-Mer (Manche) et Houlgate (Calvados), en particulier l'ouvrage de Merville abritant quatre obusiers de 100 mm d'une portée de 10 km et considéré comme objectif prioritaire. Le « grand cirque » débute à 02h20, mais tout va de travers. Les 5 000 tonnes de bombes





tombent à côté ou ne font qu'écorner le béton ; en tout état de cause, aucune batterie n'est mise hors service par la RAF. La faute en incombe à la couche nuageuse qui a nécessité un bombardement assisté par radar, mais le H₂S n'est pas encore tout à fait au point.

La 8th Air Force intervient à son tour, 1 361 B-17 décollant de 01h55 à 05h29 ; la majorité se dirige vers des objectifs côtiers et 163 doivent bombarder Caen. Ils sont suivis par 329 B-24 qui attaquent les défenses d'OMAHA, puis 385 B-17 qui frappent les batteries côtières à GOLD et JUNO. Enfin, 47 B-17 bombardent des nœuds routiers autour de Caen et 322 autres reviennent sur JUNO et SWORD. Les résultats sont difficiles à estimer en raison de la couverture nuageuse, mais ils seront néanmoins considérés comme « limités », aucune batterie visée n'ayant été mise hors d'état. La 8th Air Force se consolera en pensant qu'elle a apporté une large contribution à la démoralisation des soldats allemands, ce qui n'est pas faux.

La 8th Air Force retourne au-dessus de la Normandie à partir de 09h00 pour s'en prendre aux goulots d'étranglement, notamment Saint-Lô, Lisieux, Falaise, Villers-Bocage, Coutances et Caen. Les résultats sont tout autant « limités », toujours à cause des conditions météorologiques, d'autant plus que certains objectifs sont totalement épargnés, comme Caen, où 73 B-24 doivent revenir à 13h30.

La 8th AF accomplit une quatrième mission (553 sorties) dans l'après-midi, toujours contre les nœuds de communication, obtenant de bons résultats à Vire, Coutances et Condé-sur-Noireau.

Seule véritable satisfaction, pour 2 698 sorties réalisées, un seul bombardier a été abattu par la *Flak*, même si quatre autres ont été victimes de collision.

La mission assignée au VIII Fighter Command est triple : appui direct des troupes, attaque de tout moyen de transport et installations fixes dans une zone comprise entre la Loire (au sud), une ligne Granville–Rouen–Paris (au nord) et une ligne Orléans–Paris (à l'est) et protection des navires. Cette dernière mission est principalement réservée aux P-38, en raison de leur silhouette caractéristique qui est censée les mettre à l'abri d'artilleurs trop nerveux. Le VIII FC exécute 1 949 sorties, au cours desquelles il perd 25 des siens, mais revendique la destruction de 21 locomotives, 76 wagons, 216 camions, 34 véhicules

▲ Ce B-24J-125-CO (42-110037) du 703rd Bombardment Squadron, 445th Bombardment Group, de retour à Tibenham après sa sortie au-dessus des plages de débarquement, au matin du 6 juin, est attendu par une foule de badauds désireux d'avoir les dernières nouvelles du front.

◀ Des P-38J du 402nd Fighter Squadron, 370th Fighter Group (IX Tactical Air Command), sur le terrain d'Andover autour du 6 juin 1944. (ww2images.com)

blindés, 2 barges et 2 remorqueurs ainsi que de nombreux objectifs fixes et aussi de quelques avions ennemis, dont nous reparlerons plus loin.

Un exemple parmi d'autres de l'intensité du travail exigé des unités du VIII FC : entre le 6 et le 20 juin, le 56th Fighter Group effectue 46 missions, dont 16 sont menées par le commandant en personne, le Colonel Hubert Zemke, et 13 par le célèbre Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski ; rien que le 6 juin, le groupe exécute 7 missions, entre 03h25 et 20h30, dont la plupart durent près de 4 heures, grâce à l'emploi de réservoirs externes. Cette période coûte 9 appareils perdus à l'ennemi et 8 rayés des contrôles à la suite d'un accident ou de dommages irréparables ; 8 pilotes sont tués. Les mécaniciens ont ordre de rester sur place, même après le départ des avions, et ne peuvent se reposer que dans des tentes disposées aux alentours des alvéoles. Les pilotes eux-mêmes ont interdiction de regagner leurs baraquements en dur pour dormir, repas et siestes sont pris dans des tentes d'alerte, de manière à ce qu'ils soient prêts à partir sur-le-champ. Les officiers d'état-major et de renseignements sont sur le pont tous les jours et une nuit sur trois. Les mess sont ouverts 24 heures sur 24. Bref, la mobilisation est générale.

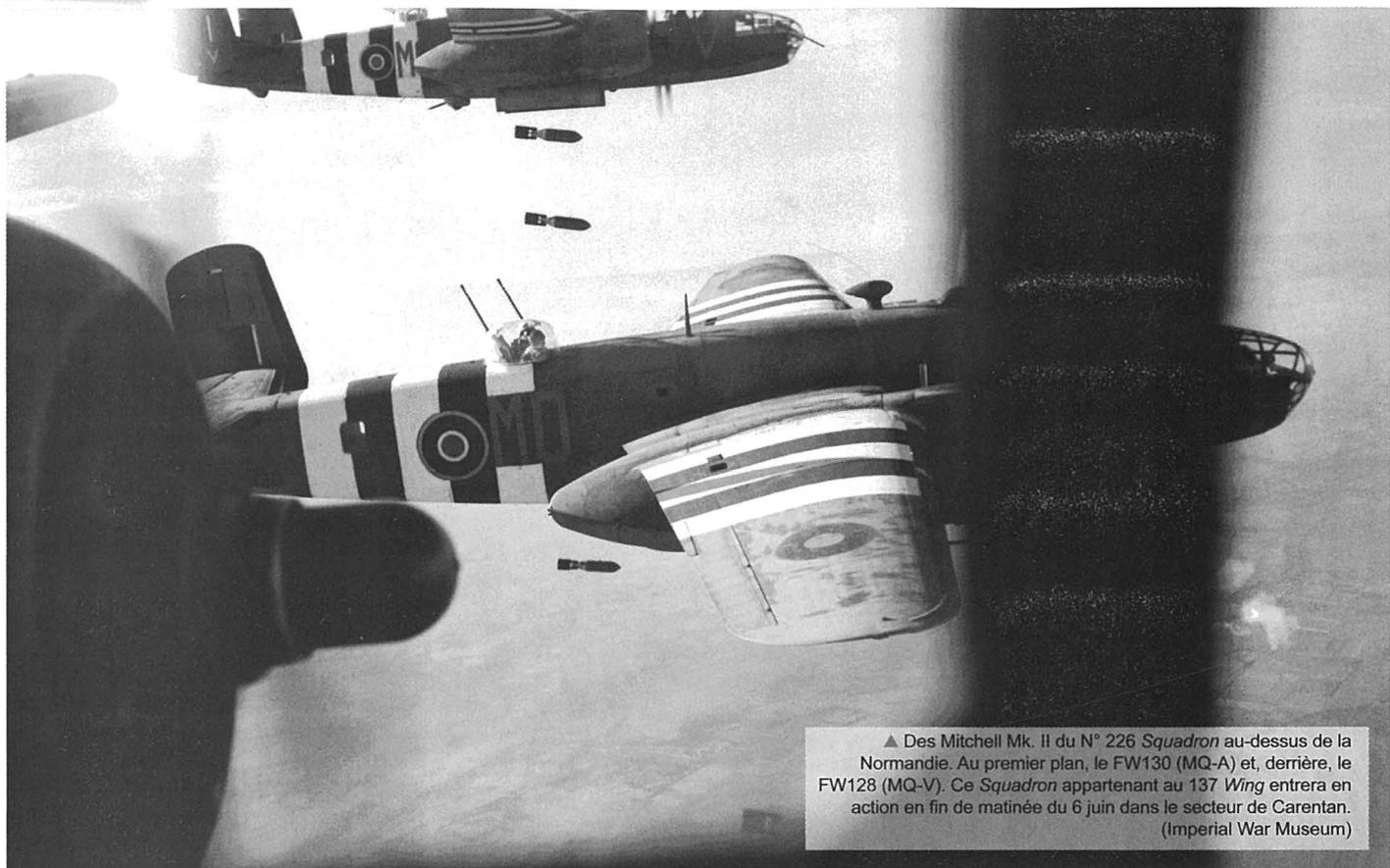
La 8th AF engage en Normandie la totalité de ses effectifs disponibles, ce qui va contraindre le personnel technique à travailler entre 14 et 18 heures par jour pour entretenir et ravitailler de 64 à 73 bombardiers lourds par groupe (au lieu de 35 en temps normal) et de 96 à 112 chasseurs (au lieu de 48). Ce ne sera que le 20 juin que le Lieutenant General James H. Doolittle, commandant en chef de la 8th AF, autorisera le retour à une disponibilité immédiate de 60 %. Le régime imposé au personnel sera alors assoupli.

Les « mediums » du IX Bomber Command entrent en lice à partir de 06h20, soit 10 minutes avant l'heure H, tout d'abord 54 B-26 sont envoyés contre les batteries de la Pointe du Hoc, de Montfarville et de Maisy, suivis par 90 autres qui sont répartis entre Les Dunes-de-Varreville, Saint-Martin-de-Varreville, La Madeleine et Beauguillot. Ces appareils ne bénéficient pas d'escorte spécifique, mais opèrent sous le parapluie de cinq groupes du IX FC en couverture de zone.

PREMIÈRES PERTES ALLIÉES

Nous n'évoquerons pas ici les opérations amphibies (« Neptune »), qui dépassent le cadre de cet article.

La première sortie de la 2nd TAF commence à 05h00 et implique les Boston du 137 Wing : ceux du N° 342 (Free French) Squadron Lorraine couvrent d'un écran de fumée le flanc Ouest des plages de débarquement et ceux du N° 88, le flanc Est. La mission est minutieusement réglée, les Boston se présentant un par un, à dix minutes d'intervalle, afin de maintenir un rideau compact.



▲ Des Mitchell Mk. II du N° 226 Squadron au-dessus de la Normandie. Au premier plan, le FW130 (MQ-A) et, derrière, le FW128 (MQ-V). Ce Squadron appartenant au 137 Wing entrera en action en fin de matinée du 6 juin dans le secteur de Carentan. (Imperial War Museum)

Chaque unité perd un appareil, probablement atteint par la *Flak* : celui du sergent R. Boissieux percute la mer près de Saint-Marcouf, entraînant dans la mort les trois hommes d'équipage ; pas de survivant non plus dans l'avion du *Pilot Officer* A. J. Boyle. Un second appareil du « 88 », endommagé par la *Flak*, se pose dans une carrière en panne d'essence, le navigateur étant tué.

Ce ne sont toutefois pas les premières pertes du « jour J ». En effet, plus tôt dans la nuit, vers 00h10, un Mosquito VI du N° 464 a été descendu par la *Flak* près de Guerres (?) ; le pilote a été tué, mais le navigateur échappera aux patrouilles allemandes et rejoindra les lignes alliées sur l'une des plages.

Vers 07h00, le *Flight Lieutenant* E. D. Woodward, à bord d'un Mustang I du N° 268, est pris en chasse par un Spitfire, alors qu'il se trouve au milieu de la Manche en mission de réglage d'artillerie pour la Royal Navy. Sérieusement touché, il doit sauter au large de Saint-Marcouf ; il sera rapidement recueilli par une vedette rapide. Ce n'est que le premier d'une tragique série qui va affecter les *spotters* (avions de réglage d'artillerie), aussi bien victimes de chasseurs à la recherche de proies faciles que de la DCA, qui tire sur tout ce qui bouge. Le N° 63 perd un Spitfire Mk. V, abattu par la DCA alliée (pilote blessé), et la Fleet Air Arm deux Seafire III (N° 885 et 886). Quant au *Flying Officer* S. H. Barnard, pilotant un Mustang I du N° 168, il sera tué par la DCA « amie » lors d'une sortie

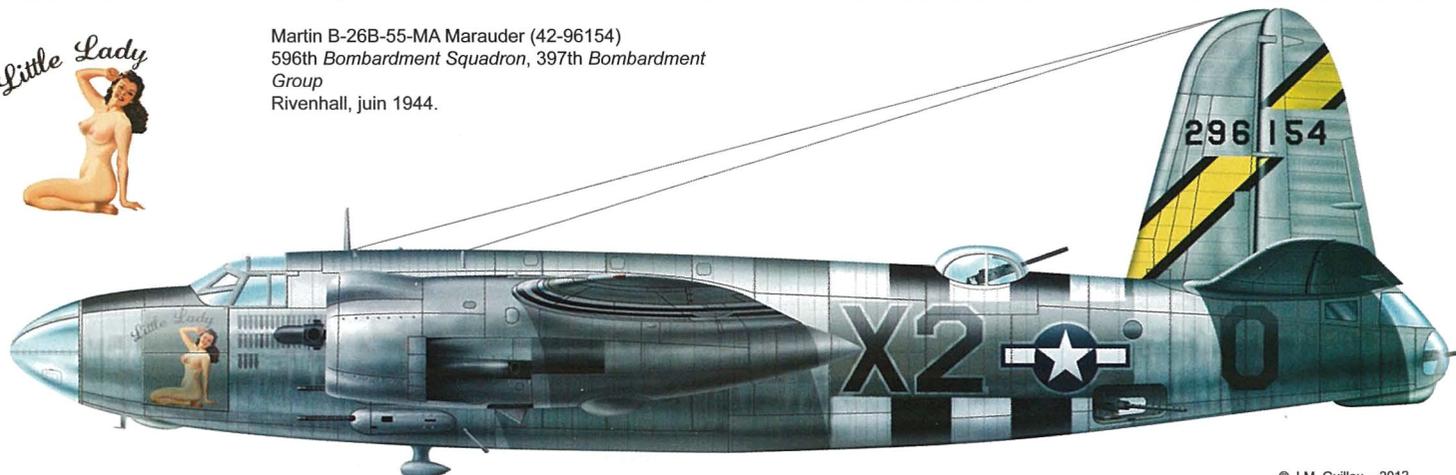
de reconnaissance tactique à l'est de SWORD, son avion explosant en vol près de Lion-sur-Mer.

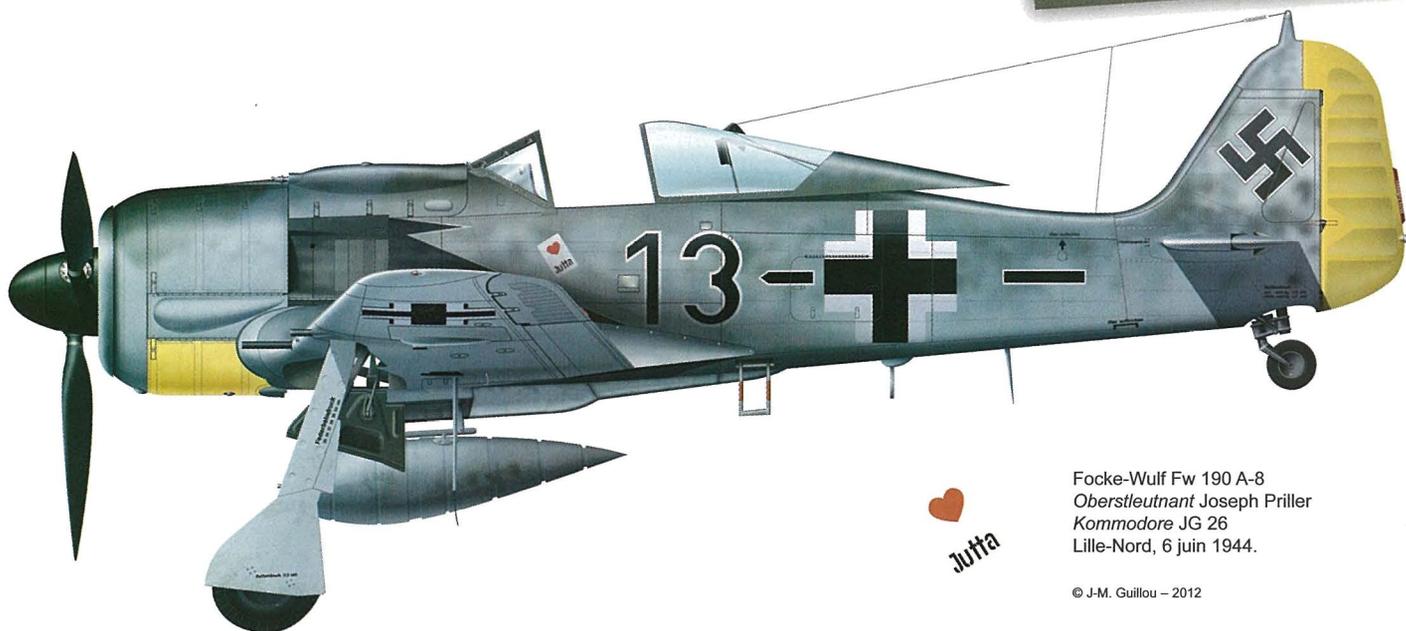
Aux environs de 11h00 disparaissent deux pilotes de chasse volant au sein de *Squadrons* « étrangers » appartenant à la RAF. Le premier est Belge. Le *Flight Lieutenant* François Venesoën, du N° 350 (*Belgian Squadron*), victime d'une fuite de glycol à environ 45 km de Beachy Head, saute en parachute, et son équipier le voit monter à bord de son canot de sauvetage ; malheureusement, les secours en mer ne le retrouveront jamais. Cet ancien mitrailleur, évadé par la France fin juin 1940, avait obtenu ses ailes de pilote en septembre 1941 et revendiqué trois victoires, dont deux pendant l'opération « Jubilee » à Dieppe.

Le second est Français. Le lieutenant Jacques Joubert des Ouches, du N° 345 (*Free French Squadron Berry*), signale que son moteur l'a lâché et qu'il s'apprête à évacuer son Spitfire. Se ravisant, il informe son leader, le capitaine Guizard, qu'il va essayer de rentrer au terrain. Ce dernier lui détache le lieutenant de Bouillane comme ailier. Se rendant compte qu'il n'arrivera pas à atteindre la côte, des Ouches ouvre sa verrière et saute. Mais, à ce moment précis, un nuage le cache à la vue de Bouillane. Plusieurs heures plus tard, son canot sera retrouvé vide à quelques encablures de la pointe de Barfleur. Jacques Joubert des Ouches faisait partie des Français libres historiques, ayant rejoint l'Angleterre le 19 juin 1940 et participé aux expéditions de Dakar et du Cameroun.



Martin B-26B-55-MA Marauder (42-96154)
596th Bombardment Squadron, 397th Bombardment Group
Rivenhall, juin 1944.





Focke-Wulf Fw 190 A-8
Oberstleutnant Joseph Priller
Kommodore JG 26
Lille-Nord, 6 juin 1944.

© J.-M. Guillou – 2012

« DANGER IMMÉDIAT OUEST »

Le 6 juin, vers 04h30, à la demande de l'état-major du II. *Fliegerkorps*, deux Bf 109 G-8 de la 3./NAGr. 13 décollent de Laval pour vérifier l'information selon laquelle des parachutistes auraient été largués au nord-est de Caen. Le *Leutnant* Adalbert Bärwolf et son ailier, le *Gefreiter* Maurer, sont rapidement pris sous une pluie battante, et ils doivent descendre au ras de la cime des arbres. Laissant Caen sur leur gauche, les deux pilotes suivent le cours de l'Orne. Ils aperçoivent alors une centaine de carcasses de planeurs éparpillées dans des champs. Bärwolf met ses caméras en route pour photographier ce spectacle incroyable. Augmentant les gaz, par crainte de la présence de chasseurs ennemis, les deux avions foncent vers l'embouchure du fleuve, où un tableau encore plus inquiétant les attend : une cinquantaine de navires de toute nature ont pris position devant les plages. Développées en hâte au retour des deux pilotes, les photos montrent des dizaines de planeurs portant d'étranges bandes noir et blanc, visiblement une marque tactique prouvant qu'une opération d'envergure est en branle. Aucun doute n'est permis : *Sie kommen !* « Ils » arrivent.

Aucun doute, c'est vite dit. L'alerte est donnée au QG de Sperrle, mais le chef de la *Luftflotte* 3 accueille l'information avec un grand scepticisme. Les photos de Bärwolf sont purement et simplement ignorées et, d'ailleurs, elles disparaissent mystérieusement peu après. Sperrle, comme tout le Haut état-major allemand, s'attend à un débarquement beaucoup plus au nord, du côté du Pas-de-Calais.

Quand bien même, il n'est pas possible de laisser l'ennemi prendre pied sur le continent. Il faut réagir et vite. C'est exactement ce que pense le *Generalleutnant* Josef Schmid, commandant le I. *Jagdkorps*. Dans la matinée, de sa propre initiative, il lance le message : DR GUSTAV WEST (abréviation de *Drohende Gefahr West*). Aussitôt, douze groupes placés sous l'autorité de la *Luftflotte Reich* reçoivent l'ordre de

Messerschmitt Bf 109 G-8
Leutnant Adalbert Bärwolf
3./NAGr. 13
Laval, 6 juin 1944.



© J.-M. Guillou – 2012

faire mouvement dès que possible sur les terrains de campagne qui leur ont été assignés. Cependant, deux facteurs vont perturber le transfert des unités de chasse sur ce nouveau front, bientôt appelé « front d'invasion » : le mauvais temps, mais surtout l'hésitation qui prévaut à l'OKW (*Oberkommando der Wehrmacht*) et qui durera encore pendant quelques jours.

Plusieurs autres facteurs vont plonger la chasse allemande dans le désarroi : l'état d'impréparation de leurs bases avancées, la désorganisation des transmissions et le mitraillage répété de leurs terrains par les chasseurs-bombardiers alliés. À ceci, il faut ajouter que la plupart des unités transférées devront se contenter d'un personnel technique réduit pendant les premiers jours, le gros de leur échelon roulant étant fortement retardé par le chaos qui règne sur les routes et les voies ferrées françaises.

ARRIVÉE DES RENFORTS

Avant de nous intéresser au sort des unités déjà sur place, qui seront par le fait même engagées les premières, voyons comment s'organise l'arrivée des renforts. Toutefois, nous ne nous intéresserons qu'aux groupes transférés le jour même du début de l'invasion.

Il est 05h00 quand le *Hauptmann* Hans Ehlers, qui commande le I./JG 1, reçoit l'ordre de se rendre à Montdidier. Une trentaine de Fw 190 s'y posent dans la soirée ; le lendemain, le groupe est transféré au Mans, sur le célèbre circuit de course automobile. Un échelon technique avancé embarque à bord de Ju 52 de la 3./TG 1 avec des outils et quelques rechanges de première nécessité. Les appareils de transport ont l'ordre de ne voler que de nuit pour éviter la chasse alliée, mais l'un des Ju 52 tombe victime d'un chasseur de nuit britannique [probablement du N° 418 (RCAF) *Squadron*] près de Coulommiers, faisant huit tués.



TRANSFERT DES UNITÉS DE LA LUFTFLOTTE REICH

6 juin 1944

	Origine	6 juin	7 juin	Matériel
I./JG 1	Lippspringe	Montdidier	Le Mans	Fw 190 A-8
II./JG 1	Störmede	Montdidier	Le Mans	Fw 190 A-8
III./JG 1	Paderborn	Tillé -> Nivilliers		Bf 109 G-6
III./JG 3	Ansbach	St-André-de-l'Eure		Bf 109 G-6
II./JG 11	Hustedt	Nivilliers		Fw 190 A-8

Il est 16h25 le 6 juin quand le II./JG 1 quitte Störmede à destination de Flers-de-l'Orne, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Georg-Peter Eder :

« Bien qu'il ait quitté récemment notre *Gruppe* pour la JG 3, c'est le *Major* Heinz Bär qui nous téléphona pour nous informer de la situation. Il nous ordonna de préparer notre transfert. Nous posâmes nos 32 Focke-Wulf à Montdidier, pensant n'y faire qu'une courte étape de ravitaillement, mais comme cet aérodrome ne disposait pas de camions-citernes en suffisance, nous y fûmes bloqués pour la nuit. Le lendemain, peu après le décollage, on nous avertit par radio que la piste de Flers, notre destination initiale, avait été bombardée. Je reçus l'ordre de faire atterrir le *Gruppe* sur un petit terrain de campagne que nous ne repêrâmes que grâce à des fumigènes. Nous redécollâmes plus tard dans la journée et mîmes le cap sur Le Mans. Nous trouvâmes sur la portion du célèbre circuit automobile qui allait nous servir d'aérodrome une indescriptible pagaille : elle était complètement saturée par l'afflux soudain d'une telle masse d'appareils ! »

Le transfert de deux *Gruppen* spécialisés dans l'interception à haute altitude, les III.(Höh.)/JG 1 et II.(Höh.)/JG 11, équipés en Bf 109 G-6/AS, va faire hurler le *Generalmajor* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, qui, en prévision d'un « gros coup » contre les bombardiers américains d'ici à la fin de l'automne, a patiemment constitué une réserve de près de 1 800 avions de chasse [8]. Et voilà que le I. *Jagdkorps* puise généreusement dedans pour alimenter un front qui ne va pas tarder à ressembler au tonneau des Danaïdes ! En quelques jours, la *Luftflotte Reich* infusera quelque 800 chasseurs sur le « front d'Invasion ». L'*Oberst* von Lachemair, responsable des transferts au sein du I. *Jagdkorps*, ne manifeste pas un enthousiasme débordant : « Cette opération, comme la plupart des autres alors, ne fut qu'une goutte d'eau dans la mer. Nous menions une guerre de pauvres. Cette goutte d'eau n'a eu aucune influence sur la situation générale. »

Le III.(Höh.)/JG 1 du *Hauptmann* Karl-Heinz Weber atterrit à Beauvais-Tillé. Toutefois, cette base étant très connue des Alliés et trop fréquemment visitée par leurs chasseurs, le *Gruppe* se réfugie dans une forêt, à une extrémité du terrain sur la commune de Nivilliers.

Le II.(Höh.)/JG 11 a planifié son transfert longtemps à l'avance, mais ce n'est pas

pour autant que tout se passe comme prévu, ainsi que le rapporte son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Walter Krupinski :

« Depuis des jours, un train spécial stationnait dans la gare voisine. Dès 08h00 ont commencé les opérations de chargement ; à 10h00, tout était terminé et le train prêt à partir. Entre-temps, trois Junkers 52 avaient atterri au petit matin à Hurstedt pour embarquer les chefs mécaniciens. À partir de ce moment a commencé une attente digne du "Grand guignol", celle de l'ordre de départ. J'apprendrai plus tard que notre Haut commandement ne croyait pas avoir affaire au véritable débarquement. Comme deux terrains avaient été prévus pour nous, l'un dans la région de Calais et l'autre à Beauvais, l'ordre de départ avait été repoussé. Finalement, tôt dans l'après-midi, on nous a transmis l'ordre de rejoindre Beauvais. Il était bien trop tard pour que nous puissions intervenir dès le premier jour. »

Pour les raisons déjà mentionnées, ce *Gruppe* va s'entasser avec le III.(Höh.)/JG 1 à Nivilliers. Ces deux unités doivent en outre faire un peu de place à la 10./JG 11, qui arrive du Danemark avec six Fw 190 A sous les ordres du *Hauptmann* Erich Viebahn ; à l'origine destinée à renforcer le I./JG 11 à Rennes,

cette *Staffel* effectuera quelques opérations de conserve avec ses voisins, en attendant l'arrivée de son groupe de tutelle.

Les 45 Bf 109 G-6 du III./JG 3, commandé par le *Hauptmann* Karl-Heinz Langer, s'envolent depuis Ansbach à 18h00, mais leur destination n'est plus Conches-en-Ouche, comme initialement prévu, mais Saint-André-de-l'Eure. L'arrivée s'y fait en ordre dispersé, une partie des appareils n'ayant pu repartir de Nancy, où le *Gruppe* a ravitaillé avant la nuit. Le parcours de l'échelon roulant sera plus épique ; partis le 6 juin à 14h00, les camions mettront trois jours et trois nuits pour rallier.

PREMIERS COMBATS AÉRIENS

Averti à l'aube, probablement par le PC du *Generalmajor* Dietrich Peltz, de l'atterrissage de planeurs « canadiens » près de Saint-Lô et de parachutistes britanniques à l'embouchure de l'Orne, le *Major* Kurt Dahlmann, commandant le I./SKG 10, ordonne immédiatement une mission de reconnaissance armée. L'*Oberfähnrich* Wolfgang Zebrowski y participe :

« Nous avons aussitôt reçu l'ordre de préparer toutes les machines disponibles pour aller attaquer et détruire des planeurs de transport et leurs remorqueurs quadrimoteurs signalés près de Saint-Lô. La nuit était encore sombre et la visibilité pas très bonne, lorsque nous avons dû redécoller [9]. Arrivé sur zone, j'ai cherché comme un lynx des doigts de lumière pouvant provenir de mitrailleuses ou de canons de bord, changeant constamment de direction, mais pas de trace des planeurs lourds ! Lorsque j'ai atteint ma limite de carburant pour le retour, j'ai repris le cap vers Évreux. J'étais déçu de revenir bredouille. Les autres n'ont pas fait mieux, et tous sont rentrés sans avoir rien vu, ni rien fait. »

▼ Le « 6 brun » de la 2./SKG 10, armé d'une bombe de 250 kg, est préparé pour une nouvelle mission. (ECPA-D)





▲ Un Focke-Wulf Fw 190 G-8 du I./SKG 10 est en train d'être armé de sa bombe sous le couvert des bois environnant la piste de Dreux. (ECPA-D)

À peine la 2./SKG 10 est-elle rentrée que Dahlmann envoie la 3./SKG 10 de l'*Oberleutnant Dipl.-Ing.* Helmut Eberspächer en mission dans le secteur entre Carentan en Caen, où de nombreux bombardiers alliés ont été signalés. Les Fw 190 G se frottent à une formation de Lancaster et, à 05h01, Eberspächer revendique la première victoire du « front de l'Invasion », un Lancaster au-dessus d'Isigny-sur-Mer ; il va même être crédité d'un triplé [10], une quatrième victoire étant attribuée au *Feldweibel* Eisele. En effet, le *Bomber Command* admet la disparition pour cause inconnue de quatre Lancaster (un du N° 50, deux du N° 97 et un du N° 582 *Squadrons*) dans le secteur.

Transféré à l'aube de Nancy – où il avait été envoyé... deux jours plus tôt – à Creil, le I./JG 2 repart de ce dernier terrain, après installation de lance-grenades WGr. 21, pour sa première apparition au-dessus des plages de débarquement, ainsi que l'expliquera à Jean-Bernard Frappé (*op. cit.*) le *Leutnant* Wolfgang Fischer :

« Vers 09h30, nous avons redécollé avec une douzaine de Focke-Wulf pour une première attaque sur des navires signalés dans le secteur britannique de GOLD, en arrière de Bayeux, où les différents rapports faisaient déjà état de nombreux incendies. Sans avoir été repérés – le ciel était couvert aux 7/10^e –, nous avons dépassé l'embouchure de la Seine avant d'atteindre notre objectif sur lequel nous avons lancé notre attaque. Après avoir tiré nos grenades, nous avons mitraillé des navires de débarquement, puis le rivage, et ce, jusqu'en avant du village de Ver-sur-Mer, que les Alliés occupaient déjà. Lors du vol d'approche, nous avons pu observer un très grand nombre de chasseurs ennemis concentrés au-dessus des zones de débarquement, ce qui nous a fait prendre conscience des risques qu'il y avait à poursuivre nos attaques. Aussi subitement que nous étions arrivés, nous avons

alors repris le chemin du retour, sans laisser le temps aux défenses antiaériennes de nous tirer dessus. »

Au retour de cette expédition, le I./JG 2 prend ses quartiers sur l'hippodrome de Chamant, petit village de la banlieue de Senlis. Alors que le soleil n'est pas encore levé, le *Lieutenant Colonel* H. Norman Holt, commandant le 366th *Fighter Group*, mène son unité pour sa première mission au-dessus de la Normandie. Il va faire une découverte qui va changer la face de la bataille terrestre :

« Alors que nous essayions de localiser des batteries d'artillerie ennemies, nous avons découvert ce qui allait devenir un sacré cauchemar : le bocage normand ! Des haies mesurant entre un et cinq mètres de haut et un à trois mètres d'épaisseur clôturaient chaque champ. Les soldats, les pièces d'artillerie et les chars ennemis profitaient de la situation pour tirer avec précision sur nos troupes sans être vus. Cela n'aurait pas été trop grave, si les champs normands n'étaient pas si petits, mais leur superficie moyenne était de l'ordre de 500 m², quand un terrain de football en fait 5 000. »

Troisième grave erreur de la part des Alliés occidentaux – après avoir oublié la météo en Tunisie, puis négligé la topographie en Sicile : ils n'ont jamais consulté de cartes détaillées de la Normandie ! Pour être honnête, le bocage normand sera aussi le fossoyeur de nombre d'unités mécanisées allemandes prises au piège des chasseurs-bombardiers alliés sans possibilité de manœuvrer.

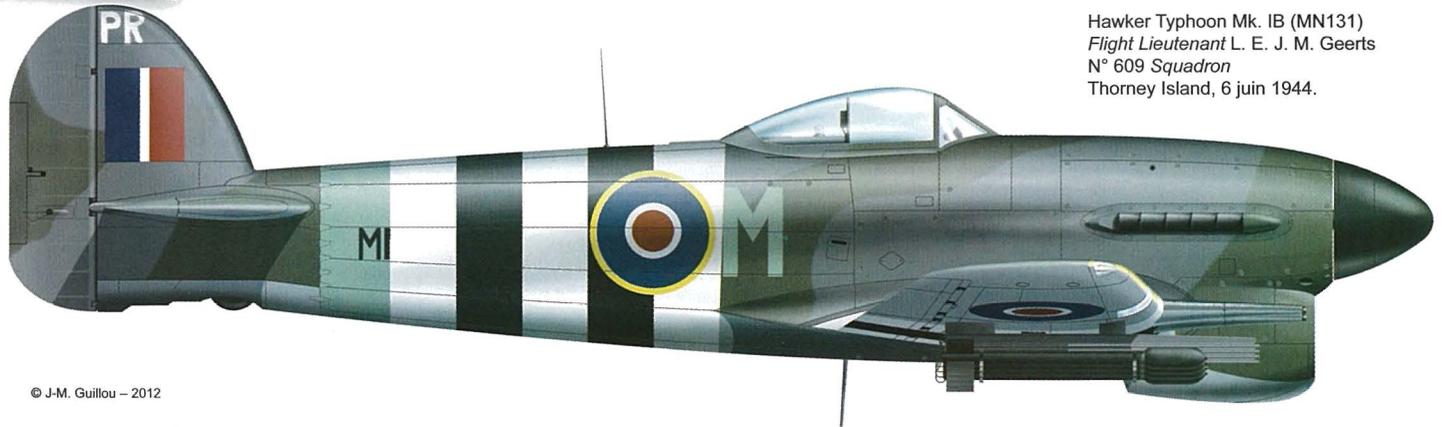
[8] Voir *Aéro-Journal* n° 6 (octobre 2008).

[9] Sa *Staffel* était revenue tard dans la nuit d'une mission sur Portsmouth.

[10] Eberspächer recevra la *Ritterkreuz* le 24 janvier 1945 et terminera la guerre avec 7 victoires homologuées.



Supermarine Spitfire LF. V (*serial* inconnu)
VCS-7
Lee-on-Solent, 6 juin 1944.



Hawker Typhoon Mk. IB (MN131)
Flight Lieutenant L. E. J. M. Geerts
N° 609 Squadron
Thorney Island, 6 juin 1944.

© J-M. Guillou - 2012

LES AMÉRICAINS ENTRENT DANS LA DANSE

Les choses se calment ensuite jusque vers midi, quand le *Stab* I./JG 2, conduit par le *Kommodore* (*Major* Kurt Bühligen) en personne, entreprend une mission de chasse libre ; celui-ci revendique un P-47 près de l'embouchure de l'Orne, à 11h57 – sa 99^e victoire. Un quart d'heure plus tard, le III./JG 2 et des éléments du I./JG 2, menés par le *Hauptmann* Herbert Huppertz, tombent par surprise sur une formation de Typhoon du N° 183 Squadron, commandée par le *Squadron Leader* Felix H. Scarlett, au sud-est de Caen. Trois Typhoon et un P-47 [11] sont abattus par les Allemands, Huppertz réalisant un doublé. Le N° 183 perd trois appareils (pilotes tués). Un autre Typhoon est revendiqué par le *Gefreiter* Manfred Fieseler de la 10./JG 2 près d'Argentan. S'ensuit alors une situation proprement surréaliste, où Bühligen donne congé à ses pilotes pour le reste de la journée !

Le I./JG 26, qui vient de quitter le Nord pour s'installer à Creil, participe à la sortie avec le III./JG 2, mais ses pilotes sont nettement moins chanceux. Non seulement, ils ne revendiquent aucune victoire, mais ils perdent trois appareils : deux endommagés par la DCA alliée et qui se posent sur le ventre dans la nature, le troisième descendu par sa propre *Flak* (pilote tué).

Vers midi également, le I./SKG 10 repart pour une nouvelle attaque des bâtiments alliés au large du Havre. Wolfgang Zebrowski fait partie de l'expédition :

« Après avoir dépassé la côte, je suis bientôt arrivé en vue des navires ennemis, lorsque, subitement, j'ai aperçu, alignés du nord au sud, et protégeant le flanc Est de la flotte d'invasion, trois cuirassés ou croiseurs lourds. Quelques destroyers renforçaient leurs flancs. Majestueux, les navires étaient là devant moi, et le spectacle était fascinant. L'idée m'est venue en un instant d'essayer d'en couler un.

[11] Il est vraisemblable que le P-47 soit en fait un Typhoon mal identifié.

▲ Le 8 juin 1944, le *Major* John A. Carey (à gauche), commandant le 391st *Fighter Squadron*, 366th *Fighter Group*, pose son P-47 sur un aérodrome encore en cours de construction pour récupérer le 1st *Lieutenant* Andrew M. Calhoun, qui y a atterri en toute urgence.

Pour redécoller, Carey doit jeter son parachute et s'asseoir sur les genoux de son camarade – un gaillard de 1,80 m et 100 kg ! Eisenhower téléphona personnellement à Carey pour lui remonter les bretelles – mais aussi pour le féliciter, tout en lui demandant de ne jamais rééditer cet exploit. Malheureusement, Calhoun sera abattu et tué quinze jours plus tard par des Fw 190.

« C'était certainement une utopie, sinon tout à fait présomptueux, de penser les atteindre avec deux mitrailleuses, deux canons et une bombe de 500 kg. Mais pourquoi ne pas essayer de décrocher avec un coup de chance la Croix de Chevalier ? [...]

« J'attaquai en piqué, le centre du navire au milieu de mon viseur, déclenchant encore le tir de mes mitrailleuses et de mes canons. Les obus et les balles tombaient directement sur le pont. Je pouvais constater les impacts grâce aux traînées lumineuses des munitions. La surprise semblait avoir été totale, et les serveurs de la DCA cherchaient avant tout à se mettre à couvert, sans tirer sur moi. À 600 m, j'ai placé ma machine pour amener la croix du viseur en bonne position et j'ai largué la bombe. Il y a eu un choc, et, dans le même instant, j'ai perçu l'éclatement des obus de DCA tout autour de moi. J'ai pensé que tout était maintenant fini. Mais comme par miracle, je n'avais reçu qu'un seul éclat près d'une narine, ce dont je me suis aperçu lorsque des gouttes de sang sont tombées sur ma combinaison. Maintenant à basse altitude, j'ai survolé la mer et regagné la terre ferme. J'ai encore cherché à jeter un coup d'œil en arrière, histoire de voir peut-être un navire sombrer, mais la distance était déjà grande et mon altitude insuffisante. Avec mes dernières gouttes d'essence, j'ai pu enfin regagner Évreux. »

La première victoire remportée par l'USAAF lors du « D-Day » est à porter au crédit d'un pilote de reconnaissance, le 1st *Lieutenant* Joseph E. Conklin du 15th *Tactical Reconnaissance Squadron*, 10th *Photo Reconnaissance Group*, qui revendique un Fw 190 près de Dreux, à 12h25. C'est le secteur du I./SKG 10, mais cette unité ne signale aucune perte ce jour-là.

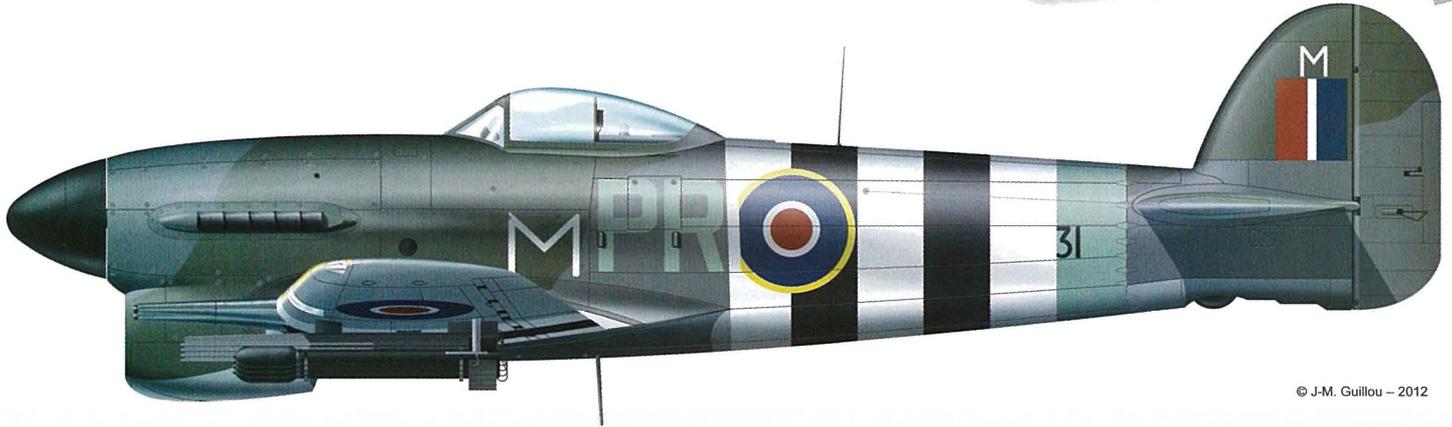
En revanche, la victoire du 1st *Lieutenant* William E. McElhare (62nd *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*, 8th AF), revendiquée près de Rambouillet à 12h30, est plus détaillée :

Supermarine Spitfire Mk. IXB (MK607)
Pilot Officer Luis Perez-Gomez
N° 443 (RCAF) Squadron
Ford, 6 juin 1944.



Tué le 16 juin 1944, probablement le seul pilote mexicain mort en France au cours de la Seconde Guerre mondiale.

© J-M. Guillou - 2012



© J.-M. Guillou – 2012

« J'étais *White Two* et j'avais déjà exécuté une passe sur un train dans la région de Rambouillet. En reprenant de l'altitude pour une seconde passe, j'ai vu un Fw 190 à 150 m, qui suivait la voie ferrée en venant de l'est, sur mes 8 ou 9 heures. De toute évidence, il m'a aperçu en même temps et a entamé un virage, alors j'ai forcé la vapeur pour m'en rapprocher, et nous avons effectué un cercle Lufberry. Tandis que nous grimpons en virages serrés, j'ai utilisé l'injection d'eau pour rester au-dessus du Boche. Raccourcissant mon rayon de virage, je le rattrapais progressivement et le forçais à descendre de plus en plus bas. Juste au moment où j'allais lui envoyer une rafale avec pleine correction, il a dégagé en sens contraire, a violemment dérapé sur sa gauche et plongé jusqu'au sol d'une altitude d'environ 15 m. L'E/A [Enemy Aircraft ou appareil ennemi] a explosé dans une grande boule de feu et de fumée. J'ai pris quelques photos avec ma ciné-mitrailleuse. Je revendique un Fw 190 détruit. »

Sa victime est selon toute vraisemblance l'un des deux Fw 190 A perdus par le *Stab III./SG 4* pendant son déplacement entre Tours et Brétigny-sur-Orge. Le A-7 de l'*Adjutant* du groupe, l'*Oberleutnant* Johann Pühringer, percute le sol en flammes, entraînant dans la mort le pilote et son mécanicien, l'*Unteroffizier* Krüsmann, qui avait pris place dans le fuselage arrière. L'*Unteroffizier* Rahofer, dans un A-6, s'en sort indemne, mais son passager est grièvement blessé.

Les P-51 du 334th *Fighter Squadron* (4th *Fighter Group*, 8th AF) revendiquent trois Fw 190 au-dessus d'Évreux, entre 12h30 et 12h45, mais ces victoires ne semblent pas se recouper avec les pertes allemandes.



▲ Trois pilotes du I./JG 2 en grande discussion devant le « 10 noir » (un A-8 portant le WNr. 171002). Le *Leutnant* à gauche est vraisemblablement Christian Eickhoff, futur *Kommandeur* du I./JG 2 à la fin de la guerre. (ECPA-D)

LE MASSACRE DES JU 88

Les pilotes alliés en patrouille au début de l'après-midi bâillent d'ennui en sillonnant le ciel au-dessus des grappes de soldats qui continuent à débarquer à jet continu des centaines de barges, alors qu'une formidable armada couvre la quasi-totalité de la Manche et qu'une nuée de chasseurs zébrés de noir et blanc leur offrent une ombrelle protectrice. Quand tout à coup, à 15h30, apparaissent six Ju 88 – sans escorte !

Rattachée au X. *Fliegerkorps* (ex-*Fliegerführer Atlantik*), la ZG 1 de l'*Oberstleutnant* Erich von Selle, principalement équipée en Ju 88 de chasse lourde (C-6, G-1 et R-2), s'entraîne depuis avril 1944 à des bombardements en vol rasant en prévision du débarquement allié. Le I./ZG 1, désormais commandé par le *Major* Horst Grahl, est en fait la nouvelle dénomination prise en octobre 1943 par le fameux V./KG 40, qui a fait tant de mal aux chasseurs de *U-Boote* dans le golfe de Gascogne. Le *Geschwaderstab* et le I. *Gruppe* stationnent alors à Lorient, le II. *Gruppe* en Allemagne et le III. *Gruppe* dans le sud de la France. Le 6 juin 1944, le I./ZG 1 est envoyé au « casse-pipe » sans escorte de chasse, comme s'en souvient l'*Unteroffizier* Ägidius Berzborn :

« Les jours précédant l'invasion, nos bases ont été bombardées à répétition, de sorte que nous avons dû changer de terrain à plusieurs reprises. Puis vint le "jour le plus long", le débarquement. Je ne me rappelle pas combien de missions nous avons effectué sur l'estuaire de l'Orne, mais je me rappelle très bien que pour ces sorties, nous portions des bombes sous les ailes. Nos pertes furent effroyables. J'ai vu comment mes camarades ont été massacrés. L'insolente suprématie aérienne alliée ne nous laissait aucune chance. »





Tandis que le N° 485 (RNZAF) *Squadron* plonge sans hésiter, le N° 349 (*Belgian Squadron*) lui emboîte le pas, ainsi que le rapportent deux membres de cette dernière unité :

« J'étais *Blue One* (F/O J. Moreau). J'ai vu un JU 88 à 5 km au SO de Cabourg, piquant depuis un nuage en direction de l'ouest, larguant ses bombes dans un champ, probablement parce qu'il a vu notre section. L'E/A a filé à zéro mètre le long du canal au NE de Caen. Je l'ai poursuivi et ai ouvert le feu avec mes canons et mes mitrailleuses depuis 600 m, sans résultat. *Blue Two* (F/Sgt J. Moureau) a tiré une courte rafale de mitrailleuses au même moment. »

Moreau touche le Ju 88 à deux reprises, mais épuise ses munitions. Moureau prend le relais :

« *Blue Two* s'est rapproché plein arrière et a tiré trois rafales de deux secondes entre 200 et 150 m et a noté des coups au but dans le fuselage et dans le poste de pilotage. L'E/A, hors de contrôle, a grimpé sur sa droite, suivi par *Blue Two*, qui a tiré une dernière rafale de trois secondes avec toutes ses armes avec une correction

▲ Le Fw 190 A-8 du Major Kurt Bühligen à Creil, en juin 1944. (EN-Archive)

▼ Le Flight Sergeant J. S. Fraser-Petherbridge du N° 198 *Squadron* décolle depuis Thorney Island à bord de son Typhoon Mk. IB MN293 pour une sortie au-dessus de la Normandie, où il participera à la destruction de plusieurs véhicules blindés allemands sur la route entre Caen et Falaise. (Imperial War Museum)

de 30°. Il a dégagé et l'E/A a piqué et explosé au sol, à 15 km à l'ouest de Caen. *Blue One* a pris une photo de l'épave en feu. »

La victoire est partagée entre les deux Belges. Le *Flying Officer* J. A. Houlton (« 485 ») est crédité de la première victoire de la 2nd TAF au-dessus de la Normandie. La 2nd TAF ne perd qu'un avion, le Spitfire Mk. IX MK363 du *Flight Sergeant* J. C. I. Van Molkot (« 349 »), qui, après avoir revendiqué un Ju 88 (partagé avec le *Sergeant* J. Bragard), est descendu par la *Flak* à Colombelles et fait prisonnier.

Le I./ZG 1 perd quatre Ju 88 C-6 dans ce combat inégal et un cinquième doit se poser sur le ventre dans ses lignes (7 tués ou disparus). Après avoir perdu les trois quarts de ses avions au 12 juin, la ZG 1 est repliée à la fin du mois sur Szawlwedel, où elle sera dissoute le 12 juillet.

Le III./SG 4 est à nouveau victime d'une rencontre inopportune avec des chasseurs américains. La 8. *Staffel* perd ainsi deux avions (et quatre aviateurs) du côté de Laval vers 15h40. Ils sont revendiqués par le 78th FG (8th AF), en particulier par son chef, le *Lieutenant Colonel*





▲ Les armuriers du I./SKG 10 accrochent une bombe de 500 kg sur un Fw 190 G à Évreux-Fauville, en juin 1944. (ECPA-D)

▼ Un F-6C (42-103211), codé 5M-M et baptisé PHYLIS, du 15th Tactical Reconnaissance Squadron, 10th Photo Reconnaissance Group au décollage de Chalgrove. L'appareil sera descendu par la *Flak* à Bastogne, le 24 décembre 1944.



▲ À gauche, en plein dégroupage à Manston à l'été 1944, le P-47D-22-RE 42-25905 (LM-K) habituellement piloté par le 1st Lieutenant William E. McElhare du 62nd Fighter Squadron, 56th Fighter Group. Ce n'est pourtant pas sur cet appareil qu'il obtient, le 6 juin, la première de ses deux victoires sûres.

Frederic C. Gray, qui partage une victoire avec son ailier, le 1st Lieutenant Vincent J. Massa. Les deux hommes bombardent et mitraillent plusieurs trains en gare de La Hutte-Colombiers, quand...

« À ce moment, mon *Red Leader* a sonné l'alerte. Un groupe de Fw 190 défilait au ras des marguerites, arrivant par le sud au-dessus d'Alençon. Je les ai repérés et j'ai foncé sur eux, me plaçant droit dans la queue du dernier de la formation. Je l'ai rattrapé sans faire appel à l'injection d'eau, jusqu'à ce qu'il fasse monter les tours et que je sois obligé d'en faire autant. Je l'ai coincé facilement, et il s'est mis à virer. Tous les gars de Matagorda que j'avais formés auraient été désespérés par ma piètre visée avec correction. Mais il a fini par voler de manière rectiligne, et j'ai pu placer quatre rafales bien senties. Il a largué sa verrière quand son moteur a lâché et s'est préparé à sauter. Pour ne pas le dépasser, j'ai dû glisser sur le côté, et c'est à ce moment que le Lt. Massa est arrivé pour lui tirer dessus. Il l'a aussi dépassé, a volé à côté de lui et a vu le pilote évacuer avec beaucoup de difficulté, sa combinaison et son casque en feu ; il a sauté vers 90 m, et son parachute s'est ouvert normalement. J'ai alors dégagé pour m'occuper d'un autre, mais, alors que j'étais prêt à tester à nouveau mes compétences en matière de tir avec correction, mon autre chef de section, le Lt. Caulfield, a surgi. Il a viré plus court que moi et l'a expédié au tapis, où il a produit une magnifique explosion que j'ai enregistrée avec ma ciné-mitrailleuse – j'apprendrai au retour que cette cochonnerie n'a pas fonctionné. Je revendique : 3 locos endommagées en participation, 1 Fw 190 détruit en participation avec le Lt. Massa et 1 Fw 190 détruit par le Lt. Peter A. Caulfield. »

La victime conjointe de Gray et de Massa est probablement le *Staffelkapitän* de la 8./SG 4, le *Hauptmann* Mihlan, qui saute en parachute au-dessus de La Bazoge, abandonnant à son triste sort son mécano, coincé dans l'arrière du fuselage. Mihlan revendique une victoire contre l'un de ses assaillants (un P-51), mais les P-47 du 78th FG ne perdent aucun des leurs. La victoire du 1st Lieutenant Peter A. Caulfield est confirmée (probablement le *Feldwebel* Franz Brauneis, qui périt avec son mécano).

Parti le matin de Biarritz, le II./JG 26 se retrouve coupé en deux : une partie se pose à Guyancourt à 11h15 et, faute de moyens pour ravitailler, ne pourra pas être engagée avant le lendemain ; l'autre, sous les ordres du *Leutnant* Adolf Glunz, se dirige vers Cormeilles. En cours de route, cette formation croise un groupe de P-51 en train de mitrailler des cibles au sol près de Rouen. Les Mustang aperçoivent à leur tour les Focke-Wulf et font face. Deux coincent l'*Unteroffizier* Erich Lindner et l'obligent à sauter, mais son parachute reste accroché à un montant de la verrière ; Lindner réussit à se dégager au dernier moment et se blesse en touchant le sol. Glunz endommage un Mustang, mais ne peut conclure ; il se pose avec ses équipiers à Guyancourt vers 17h00, après ravitaillement à Cormeilles.



▲ Le Ju 88 C-6 de l'Oberstleutnant Erich von Selle, Kommandore de la ZG 1, à Lorient au cours de l'été 1944. Les marques propres aux commandants d'escadre de chasse sont ici bien visibles. (ECPA-D)

Leurs adversaires du jour étaient très probablement les P-51 du 328th *Fighter Squadron* (352nd *Fighter Group*, 8th AF), qui revendiquent deux Fw 190 au sud-est de Rouen à 14h20.

Pour sa deuxième mission de la journée, le III./JG 2 se heurte à nouveau à des Typhoon à quelques kilomètres au nord-est de Caen ; le *Hauptmann* Herbert Huppertz revendique une troisième victoire aux dépens du *Flying Officer* A. E. Roberts (†) du N° 164 *Squadron*. Le *Squadron Leader* P. H. Beake est crédité d'un Fw 190 sûr, mais le groupe allemand ne déplore aucune perte.

LA MEILLEURE JOURNÉE POUR LES UNS, LA PIRE POUR LES AUTRES

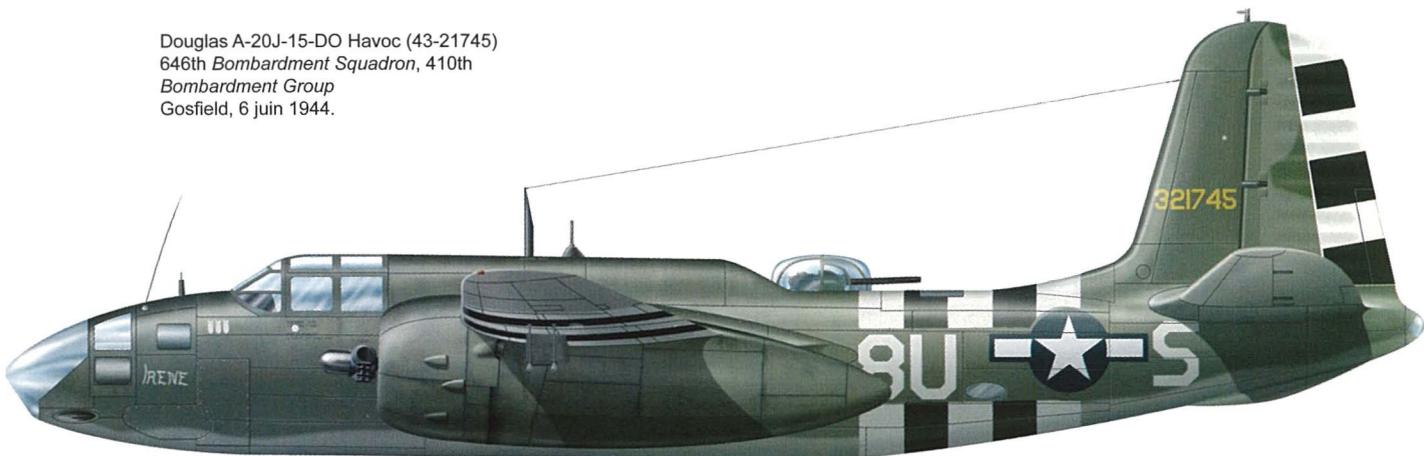
Après quelques heures de calme, dues à la nécessaire réorganisation des unités de la Luftwaffe jetées un peu brutalement dans la fournaise, le ciel normand s'enflamme à nouveau à partir de 19h00.

Les premières victimes sont les Fw 190 A de la 7./SG 4, qui, arrivant de Châteauroux, sont coiffés peu avant leur atterrissage à Laval par deux... F-6 du 15th *Tactical Reconnaissance Squadron*. Le 1st *Lieutenant* Clyde B. East et le 2nd *Lieutenant* Ernest M. Schonard sont crédités d'un Fw 190 chacun ; c'est la première victoire d'East et, tout pilote de reconnaissance qu'il est, il en ajoutera 12 autres avant la fin de la guerre ! Les Allemands perdent bien deux appareils et quatre hommes, les pilotes, ayant, cette fois encore, installé un mécanicien dans le fuselage arrière de leur appareil.

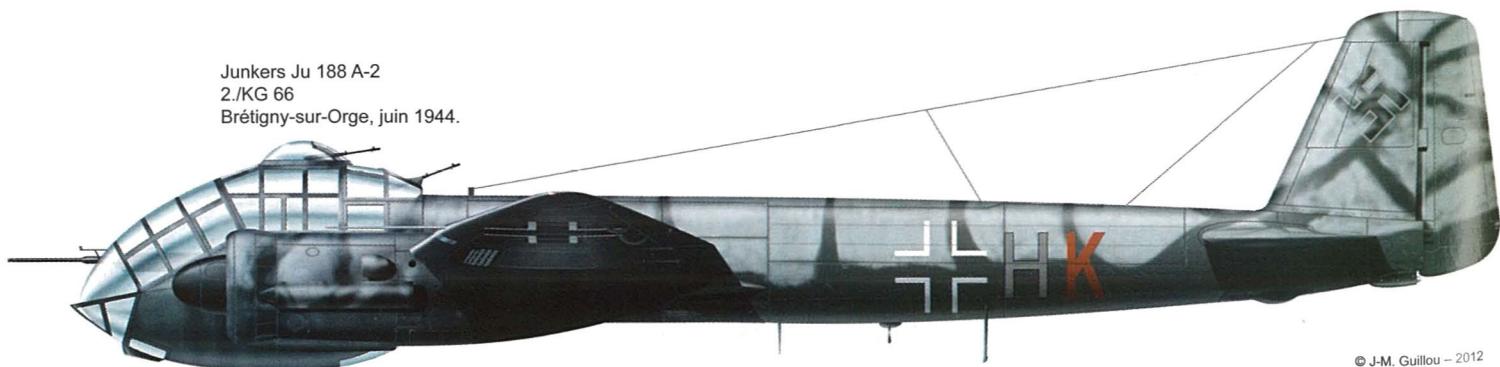
À 19h30, Huppertz se pose avec cinq Fw 190 sur le terrain du I./JG 2 à Chamant. Il récupère trois pilotes de ce groupe, et les huit appareils repartent environ une heure plus tard pour mitrailler des planeurs qui viennent d'atterrir à l'embouchure de l'Orne. Le *Leutnant* Wolfgang Fischer, de la 3./JG 2, fait partie de l'expédition :

« Cette sortie devait entraîner le seul vrai succès de notre escadre pour l'année 1944, même si notre mission première ne devait pas être accomplie. Alors que nous approchions de Bernay, à environ 400 m

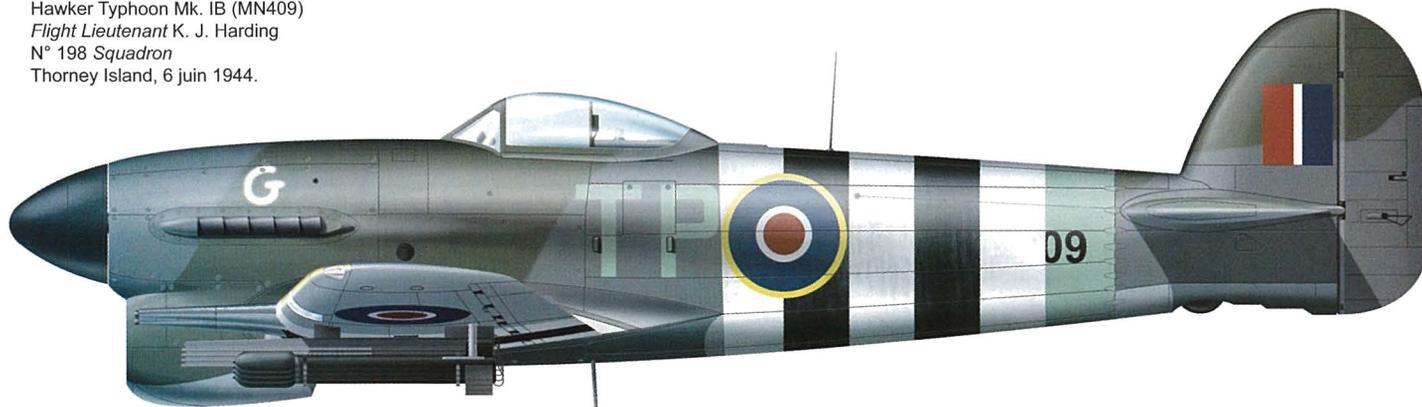
Douglas A-20J-15-DO Havoc (43-21745)
646th *Bombardment Squadron*, 410th
Bombardment Group
Gosfield, 6 juin 1944.



Junkers Ju 188 A-2
2./KG 66
Brétigny-sur-Orge, juin 1944.



Hawker Typhoon Mk. IB (MN409)
Flight Lieutenant K. J. Harding
N° 198 Squadron
Thorney Island, 6 juin 1944.



© J.-M. Guillou - 2012

d'altitude, nous avons repéré une formation forte d'une douzaine de Mustang, qui étaient en train d'attaquer une compagnie d'infanterie aux abords d'un pont sur la Risle. Mettant à profit la brume du soir et un soleil déjà bas sur l'horizon, nous avons repris de l'altitude pour grimper jusque vers 2 000 m avant de les attaquer avec l'effet de la surprise. Le combat aérien ne dura que quelques minutes, chacun de nous ayant eu le soin au préalable de choisir "son" Mustang pour se placer en situation favorable. Huit Mustang furent abattus sans perte pour nous ! »

Sept P-51 sont homologués à la JG 2, dont deux à Huppertz [12], dans le secteur d'Évreux, sans la moindre perte. Leurs adversaires du jour sont des P-51 des 334th et 335th FS, conduits par le Colonel Donald J. Blakeslee, commandant le 4th FG, pour une chasse libre dans le secteur de Rouen. Le 1st Lieutenant Ralph K. « Kid » Hofer du « 335th » rapporte les circonstances de la rencontre :

« Je commandais la *Cobweb Red Section*. Je me suis retrouvé seul en raison de retours prématurés au terrain et je me suis joint à la *Caboose Blue Section* (Captain McGratten, Lts. Ross et Garbey et Flight Officer Smith). Nous avons mitraillé un train et un véhicule d'état-major. Nous avons vu plusieurs P-47 et P-51 en train d'attaquer un convoi d'une vingtaine de camions. Nous les avons observés pendant plusieurs minutes, puis nous les avons croisés quand ils sont repartis. *Caboose Blue Leader* a alors fait descendre

[12] Il revendique en fait un P-51 et un P-47, mais il semble que ce dernier soit bien un Mustang.

▲ Le Lieutenant Colonel Frederic C. Gray (au milieu), commandant le 78th Fighter Group, devant son P-47D (42-26391, HL-Z), baptisé Mr. Ted. Il est crédité d'une demi-victoire, celle obtenue le 6 juin 1944.

▼ Le Captain Waclav Michal « Mike » Sobanski, 335th Fighter Squadron, 4th Fighter Group, tué le 6 juin 1944. Ancien soldat de l'Armée polonaise, réfugié aux États-Unis, il obtient sa naturalisation alors qu'il s'est engagé dans l'US Army. Il transformera ses prénoms en Winslow Michael. Il obtiendra ses ailes au sein de la Royal Canadian Air Force !

sa section pour mitrailler un autre camion. J'ai suivi, mais je n'ai pas ouvert le feu. Nous venions juste de redresser quand une quinzaine de Me-109 et de FW-190 nous sont tombés dessus. Il y avait aussi une couverture haute de ME-109. Nous avons largué nos réservoirs et dégagé. J'ai appelé *Horseback* pour avoir du renfort, mais quand ils sont arrivés, les Boches étaient partis. Je me suis échappé à la suite de violentes manœuvres, grimpant et piquant, jusqu'à ce que je trouve refuge dans un nuage. J'ai appelé la *Blue Section* à plusieurs reprises au cours de l'engagement, mais je n'ai pas eu de réponse. Ce combat s'est déroulé dans le secteur du Neubourg, vers 20h30. »

« Kid » Hofer ne risquait pas d'avoir de réponses à ses appels : les quatre appareils de la « section bleue » ont été descendus. Le Major Michael G. H. McPharlin, chef de la *Cobweb White Section*, a rebroussé chemin à cause d'une magnéto défectueuse. Sa place est prise par le Captain Waclav M. Sobanski. Celui-ci heurte un poteau télégraphique, mais son ailier, le 1st Lieutenant Edward Steppe, le rassure : les dégâts sont mineurs. Quelques instants plus tard, les autres pilotes entendent à nouveau la voix de Steppe : « Attention, derrière vous ! *White Leader*. » Aucun de ces trois hommes de la *Cobweb White Section* ne rentrera, portant le total de cette tragique journée à dix tués !

La pire journée pour le 4th FG, la meilleure pour la JG 2, qui a revendiqué 18 victoires pour la perte d'un seul pilote (dans un accident).

LE MASSACRE DES STUKAS

C'est alors que la Luftwaffe a la brillante idée de créer une *Einsatzstaffel* (escadrille opérationnelle) au sein de l'école d'appui tactique SG 103, basée à Metz-Frescaty sous les ordres de l'Oberst Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid. Cette escadrille, probablement confiée à l'Oberleutnant Max Skupin, un pilote très expérimenté et âgé de 35 ans, est formée avec des instructeurs (et peut-être des élèves ou des mécaniciens comme mitrailleurs).





Elle est temporairement rattachée au II. *Fliegerkorps*, qui décide de l'envoyer avec une douzaine de Junkers Ju 87 au Mans, en profitant de la tombée de la nuit. Mais les Allemands ont fortement sous-estimé la densité et la profondeur des patrouilles aériennes alliées. Entre Chartres et Orléans, principalement aux alentours de Janville, la formation est repérée par le *Lieutenant Colonel* Gerald J. Dix de l'état-major du 355th FG :

« Je n'en croyais pas mes yeux : un V géant d'une quinzaine de Ju 87, répartis en plusieurs sections de trois appareils volant aussi en V au ras du sol. Nous volions près de 2 000 m plus haut. Je n'avais jamais vu autant de "sitting ducks" [cibles faciles] ! »

Non seulement les 354th et 357th FS du même groupe, mais aussi le 505th FS du 339th FG plongent dans la « mare aux canards assis ». Les Américains revendiquent 12 victoires (et 1 probable et 5 endommagés). Les pertes allemandes s'élèvent à 4 appareils abattus et 5 fortement endommagés, faisant 5 tués ou disparus (dont Skupin) et 11 blessés. Si dans la liste des Ju 87 abattus se trouve un modèle C (version embarquée destinée au *Graf Zeppelin*), sont également mentionnés un A-3, un B-6, deux C-4 et un H-6, autant de versions qui n'ont jamais existé ! Est également listé le V3, mais avec un *Werknummer* (7868) qui fait douter qu'il s'agit bien du prototype. Quoi qu'il en soit, il n'est plus question d'engager l'*Einsatzstaffel*. Tandis que l'*Oberleutnant* Franz Kunz [13], *Kapitän* de la 2. *Staffel*, ouvre le compteur de la JG 26 sur le nouveau front, à 20h55, les toutes dernières victoires de la Luftwaffe, lors de cette journée historique, sont à créditer à la JG 2, lorsque trois pilotes du III. *Gruppe* revendiquent chacun un Typhoon près d'Évreux, à 21h05. Difficile d'identifier leurs victimes, les archives de la 2nd TAF ne mentionnant qu'un seul appareil du N° 609 *Squadron* descendu au sud-ouest de Caen.

Cependant, la journée n'est pas entièrement terminée. En fin de soirée, 25 Ju 88 du III./KG 26 et 11 Ju 88 de la KG 77, venus respectivement de Montpellier et d'Orange, attaquent les navires alliés au large de Cherbourg, après ravitaillement à Bordeaux et Nantes. Enfin, 26 Heinkel He 177 du II./KG 40, porteurs de missiles Hs 293, décollent de Mérignac pour une mission identique : pas moins de 13 ne reviendront pas ! Les Australiens du N° 456 (RAAF) *Squadron* en revendiquent 4, et certaines autres unités de chasse de nuit sont revenues avec quelques victoires sur des avions non identifiés, mais on est certainement loin du compte. La vérité est que, une fois encore, une bonne partie des He 177 se sont enflammés tout seuls sans aide extérieure !



sans résultat. La *Jagdwaaffe* a surtout combattu pour se défendre ou attaquer des formations de chasseurs-bombardiers alliés qui s'en prenaient à des cibles éloignées des zones de contact.

En revanche, l'aviation alliée a parfaitement accompli sa double mission d'interdire l'accès aux plages de débarquement à la Luftwaffe et de perturber la montée au front des unités mécanisées de la Wehrmacht, l'empêchant ainsi de déclencher une contre-attaque efficace.

Car, au soir du 6 juin 1944, si l'opération « Overlord » elle-même peut d'ores et déjà être considérée comme une réussite, la campagne de Normandie ne fait que commencer, et le sort est encore loin, très loin, d'avoir choisi son camp. ■

UN BILAN FACILE À DRESSER

Lorsque la nuit tombe sur le « jour le plus long », le premier bilan est relativement simple à établir : les Alliés ont effectué 14 674 sorties dans le cadre de « Overlord », la Luftwaffe... 319 ! L'USAAF (8th et 9th AF combinées) a revendiqué 26 victoires confirmées, la 2nd *Tactical Air Force* 7, l'ADGB 6 et la Luftwaffe 24. À l'exception du 4th *Fighter Group* pour les Alliés et des Ju 87, Ju 88 C et He 177 pour les Allemands, les pertes ont été relativement limitées ; la chasse allemande déplore la mort ou la disparition de seulement 10 pilotes, ce qui, compte tenu de l'extrême disparité des forces en présence, reste plutôt encourageant.

Ce qui l'est moins, toutefois, pour l'aviation allemande, c'est que celle-ci n'a pu être engagée au-dessus du champ de bataille qu'en de trop rares occasions et





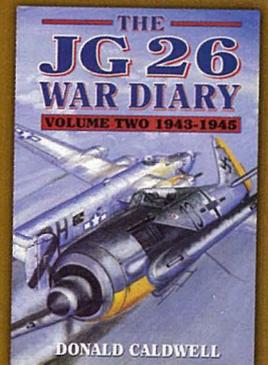
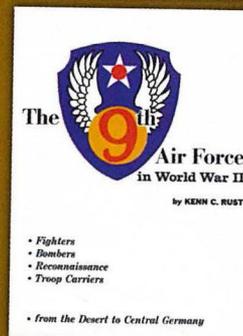
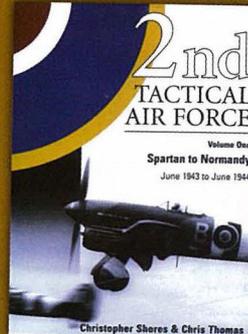
▲ L'Oberstleutnant Josef Priller, Kommodore de la JG 26, que l'on voit ici descendre de son Fw 190 A-8 personnel à Boissy-le-Bois, incarne à lui seul l'impuissance de la Luftwaffe face au débarquement allié en Normandie. (EN-Archive)

▼ Le Captain Boleslaw M. Gladych, un Polonais « prêté » au 61st Fighter Squadron du 56th Fighter Group (où il devait se sentir en famille avec Zemke et Gabreski...), revendique la dernière victoire alliée du 6 juin 1944, un Bf 109 près de Croisy à 21h00. C'est sa 13^e victoire sur un total final de 18.

[13] Kunz a probablement participé au combat contre le 4th FG.

▲ et ▼ Le Fw 190 A-8 (WNR. 690140), « 6 blanc » de la 8./JG 54, est en train de subir un raccord de peinture dans les bois environnant le terrain de Villacoublay. Cet appareil sera porté disparu avec son pilote, l'Unteroffizier Konrad Schwartz dans les environs de Saint-Lô, le 27 juillet 1944. Le III./JG 54 est arrivé sur le « front de l'Invasion », le 7 juin au matin. (EN-Archive)

POUR EN SAVOIR PLUS
Nos lectures recommandées



Ces livres sont facilement trouvables sur les sites de bouquinistes en ligne.

