

# Le 6 juin 1944 La Luftwaffe face au débarquement

Première partie.

Contrairement à une idée reçue, la Luftwaffe n'était pas complètement absente du ciel le jour du débarquement.

Voici ses missions heure par heure.

Par Xavier Méal

**A** lors que la nuit vient de tomber en ce 5 juin, le Bomber Command de la Royal Air Force commence à lancer vers la côte normande un millier de bombardiers en vagues successives, précédés de "Mosquito" marqueurs de cibles, pour détruire et pilonner une dizaine de batteries côtières d'artillerie lourde du mur de l'Atlantique. La lune est pleine, la couverture nuageuse au-dessus de la France varie entre des nuages fragmentés et un ciel couvert, composée essentiellement de stratocumulus dont les sommets culminent à 1 500 m. La première batterie bombardée est celle de Crisbecq, à quelques kilomètres de Sainte-Mère-Eglise, vers 23 h 35. Cinq minutes plus tard, la batterie de Saint-Martin-de-Varreville, un peu plus au sud-est, reçoit à son tour les premières bombes.

00h 16 - Le premier des trois planeurs Airspeed "Horsa" transportant les hommes de la 6th Airborne Division britannique se pose à moins de 200 m du pont de Bénouville (*Pegasus Bridge*); les deux autres suivent à une minute d'intervalle.

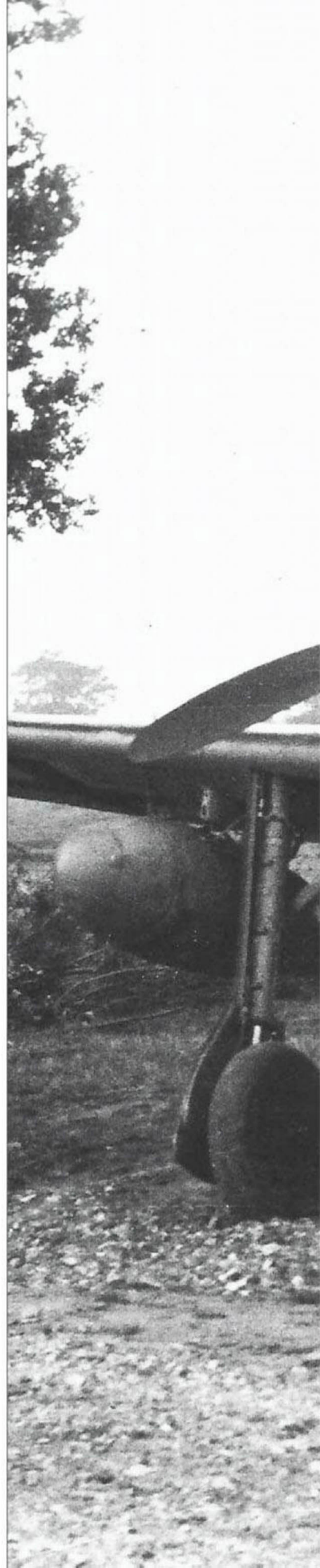
Entre 00h 25 et 00h 40, le 6 juin, la batterie de Merville-Franceville est à son tour pilonnée. À Saint-André-de-l'Eure, les Me 410 de la 4./KG 51 décollent à 00h 33 mais arrivent trop tard sur les côtes nor-

mandes pour pouvoir s'opposer à l'attaque britannique. Tandis qu'ils font demi-tour, le contrôle leur signale la présence de chasseurs ennemis dans le secteur. La RAF a en effet dépêché 40 "Mosquito" des Squadrons 605, 418, 29, 157, 305 et 25 patrouiller au-dessus des aéroports de Belgique, mais aussi sur Évreux, Dreux et Le Mans. Depuis le mois de mars, les Me 410 de la 1./KG 51 sont stationnés à Saint-André-de-l'Eure, avec le renfort depuis le 31 mai de Me 410 du 4./KG 51 venus des Pays-Bas. La 2./KG 51 est à Dreux et la 3./KG 51 est à Évreux. Au Mans se trouve un important dépôt de bombes, de 250 kg notamment, de la Luftwaffe.

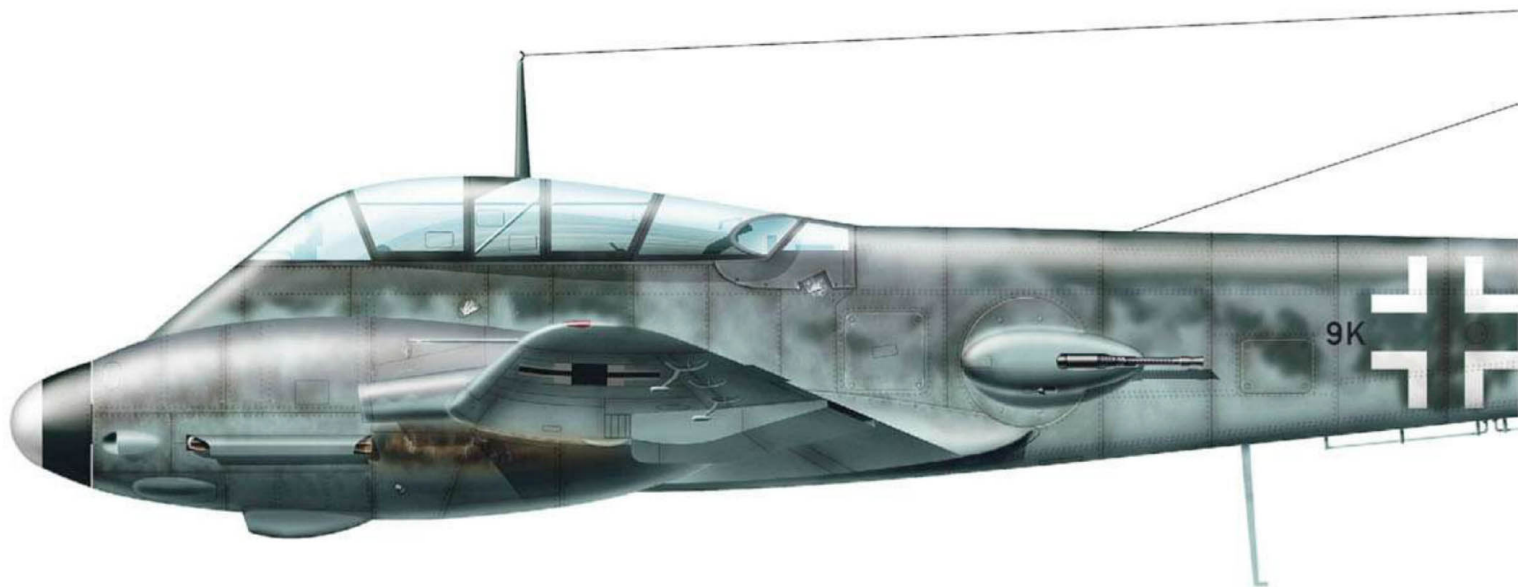
01 h 00 - Les radars de la marine militaire allemande (*Kriegsmarine* en allemand) signalent une importante armada en face du Pas-de-Calais.

À 01 h 24, le contrôle allemand donne aux Me 410 l'autorisation d'atterrir immédiatement. Le journal de marche du Sqn 605 relate alors : *"Flying Officer Roy Lelong et Flight Sergeant J.A. McLaren ont été envoyés dans les régions d'Évreux et Saint-André. Quand les lumières d'Évreux sont apparues, Roy a acquis un visuel sur une silhouette d'avion contre les nuages et, avec l'aide la lune, l'a identifié comme un Me 410. Il a réduit les gaz, s'est positionné juste derrière l'avion et a ouvert le feu. Des impacts ont été vus autour* ►

Un Fw 190 du SKG 10 (*Schnellkampfgeschwader 10*, escadron rapide de bombardement n° 10) s'apprête à partir en mission chargé d'une bombe de 250 kg.







de la zone du cockpit et l'avion a pris feu. Il a alors lentement perdu de l'altitude en plongeant en spirale et s'est écrasé. Sa victime, qui a été attaquée à 01 h 48, a plus tard été confirmée comme étant le premier avion ennemi détruit le matin du Jour J."

La victime du "Mosquito" FB IV de LeLong et McLaren est le Me 410 A-1/U2 WkNr 420428, codé 9K+AM, de la 4./KG 51, piloté par l'Oberfeldwebel Harmann Bolten. Alors que Bolten est en approche sur Saint-André-de-l'Eure, il se fait "coiffer" par le "Mosquito" alors qu'il n'est plus qu'à 100 m d'altitude. Le Me 410 s'écrase et prend feu. Bolten est grièvement blessé, tandis que son opérateur radio, le Feldwebel Wilhelm Lohf, périt dans l'incendie.

01 h 45 - Le système de repérage acoustique allemand (dont la portée est de 300 km) détecte la flotte "d'invasion".  
01 h 50 - À Paris, le chef des opérations du Groupe naval Ouest de la

Kriegsmarine, l'Amiral Hoffman, a convoqué les différents états-majors face à l'accumulation des rapports alarmants. Il envoie le message suivant en Allemagne : "Signalez au quartier général du Führer que c'est l'invasion."

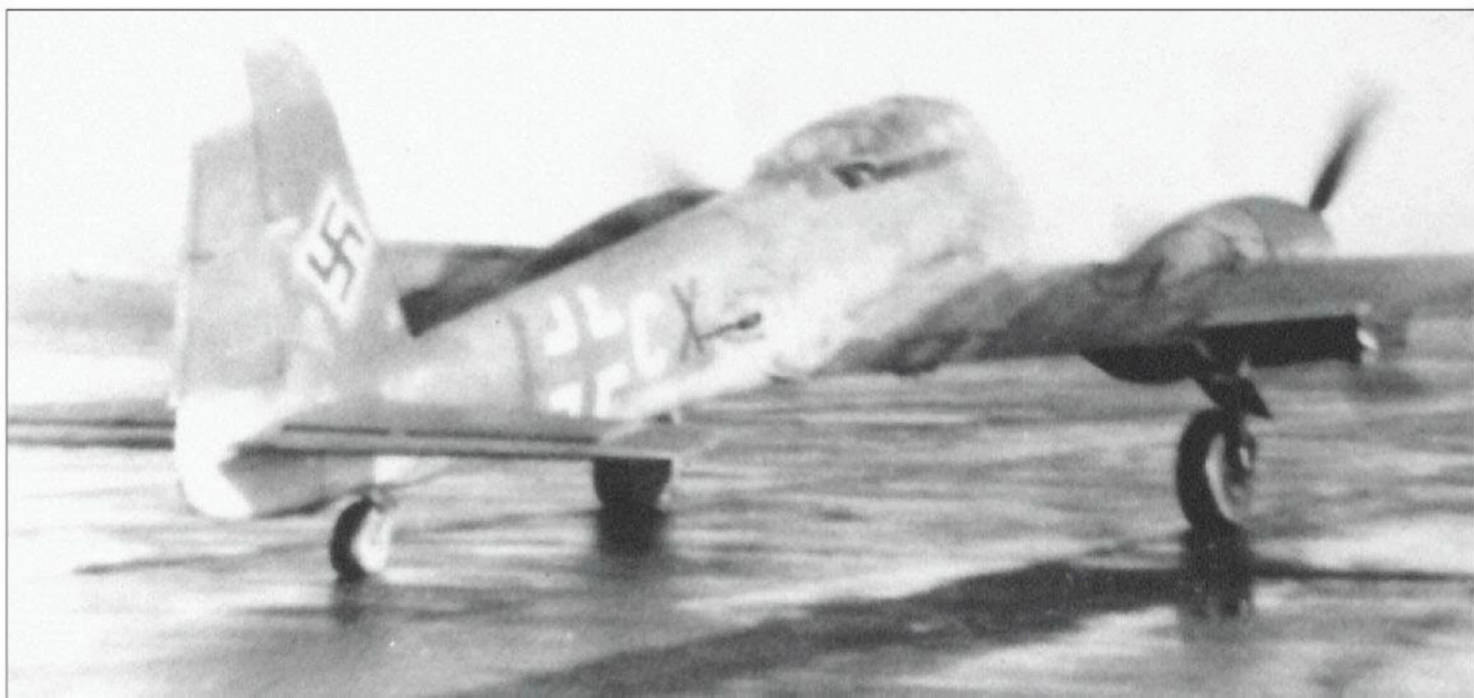
À 02 h 10, sur l'aérodrome de Rennes-Saint-Jacques, Otto Link, Staffelkapitän (chef d'escadrille) de la Wettererkundungsstaffel (Wekusta) 51 (1), une unité reconnaissance météorologique, est informé par son commandant de base qu'une alerte de niveau 2 est déclenchée, avec possibilité de parachutage de troupes ennemies. Otto Link met tout son personnel sur le pied de guerre.

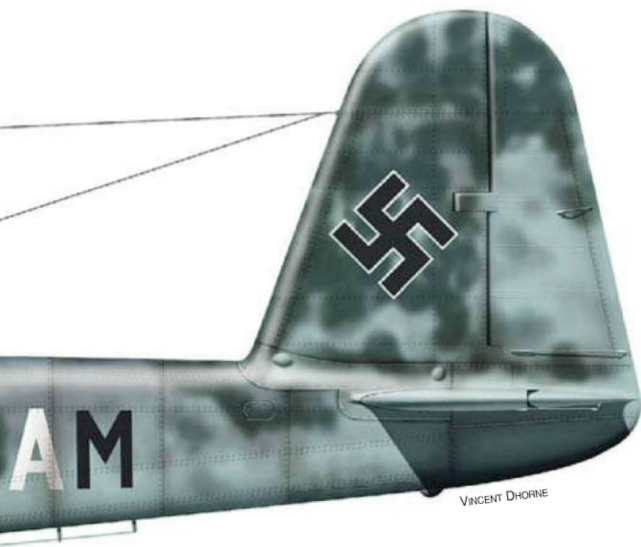
À 02 h 13, un B-17 du Sqn 124 de la RAF volant à 7800 m d'altitude dans le cadre d'une opération spéciale est attaqué par le dessous par un Me 410 au milieu de la Manche, au large du Tréport, selon le rapport que font ses mitrailleurs qui ripostent et déclarent observer l'avion ennemi

prendre feu; ils le revendiquent détruit, mais aucune perte allemande ne correspond à leur revendication.

Plus au nord, le F/O Herman F. "Red" Pearce et son navigateur le F/O G. W. Moores du Sqn 409 de la RCAF (Royal Canadian Air Force), une unité de chasse de nuit qui dépend de la 2nd TAF (Tactical Air Force) de la RAF, revendiquent pour leur part la probable destruction d'un Ju 188 à 02 h 23 dans le nord-ouest de la baie de Somme, au-dessus des côtes anglaises, aux commandes de leur "Mosquito" Mk XIII MM504.

Les premiers éléments de la deuxième vague de bombardiers de la RAF commencent à bombarder la batterie de Maisy à 03 h 15. Les "Halifax" du Sqn 346, le Groupe Guyenne des Force aériennes françaises libres, sont de la partie. Le journal de marche de l'unité relate que "la mission est assez facile, accomplie en grande partie entre deux couches de nuages, dont la plus basse,





**Décoration supposée du Me 410 A-1/U2 WkNr 420428, de la 4./KG 51, piloté par l'Oberfeldwebel Hermann Bolten lorsqu'il fut abattu le 6 juin 1944 alors qu'il s'apprêtait à atterrir à Saint-André-de-l'Eure.**

à 2000 pieds [610 m], oblige encore à une percée au départ et au retour. [...] Le seul fait saillant est noté par l'équipage du Capitaine Grimaldi. Le K est en effet poursuivi pendant 3 ou 4 minutes par un Ju 88, tous feux allumés et émettant des signaux lumineux, au retour, au-dessus de la presqu'île du Cotentin. Sous le tir du mitrailleur arrière, le Sergent-Chef Velasco, le Ju 88 dégage et disparaît." Il est plus probable que ce qui est décrit ici comme un Ju 88 soit en fait un Me 410 de la I./KG 51 ou de la 4./KG 51.

C'est ensuite la batterie de la Pernelle qui est bombardée par des "Lancaster" entre 03h30 et 03h45, suivie de celle de Houlgate par des "Halifax" entre 03h45 et 04h00, puis de celle de Longues par des "Lancaster" entre 04h15 et 04h30. Lors de cette dernière attaque, le "Lancaster" matricule NE166, codé 6Q-D, disparaît. Dans tous les cas, après avoir bombardé en arrivant depuis la mer, les bombardiers virent à droite au-dessus

COLLECTION CHRIS GOSS



**Me 410 du V./KG 2 qui devint le II./KG 51 en février 1944.**

des terres, et traversent la presqu'île du Cotentin en faisant cap retour au nord-ouest, vers Sidmouth.

À 04h15, le Ju 88D-1 codé 4T+CH piloté par l'Unteroffizier Jordan, de la Wekusta 51, décolle de Vannes-Meucon pour... une banale mission de reconnaissance météorologique au "nord-ouest", c'est-à-dire au-dessus de l'Irlande.

La batterie du Mont-Fleury est bombardée de 04h30 à 04h50 : le "Halifax" LW638 MP-W du Sqn 76 est abattu par la Flak, tandis que le "Halifax" MZ513 LK-K du Sqn 578 tombe un peu plus tard en mer au large du Cotentin. Quatre de ses membres d'équipage périssent, trois sont récupérés par des embarcations américaines. La batterie située à Saint-Pierre-Du-Mont, la fameuse batterie de la pointe du Hoc, est attaquée de 04h45 à 5h00, par 115 "Lancaster". La dernière batterie côtière bombardée sera celle de Ouistreham, un peu après 05h00.

À 04h30, alors que tombent les premières bombes sur la batterie côtière du mont Fleury, le Leutnant Bärwolf et le Gefreiter Maurer décollent de Laval, chacun aux commandes d'un Bf 109 G-8 de la 3./NAGr.13 (Nahaufklärungsgruppe, groupe aérien de reconnaissance tactique à court rayon d'action), pour une mission de reconnaissance vers l'embouchure de l'Orne. Un peu avant Évrecy, les deux chasseurs larguent leur réservoir auxiliaire et descendent très près du sol. Ils laissent sur leur droite les tours de l'église Saint-Étienne de Caen, puis virent à droite et franchissent le canal de l'Orne et l'Orne. Ils découvrent alors des planeurs alliés posés dans les champs. Puis ils virent légèrement à gauche vers la côte où ils observent une cinquantaine de navires de toutes sortes devant les plages. Les photographies qu'ils ramènent sont immédiatement développées, selon ce que raconta plus tard Bärwolf (2), et transmises aussitôt à l'état-major du Gruppe, à Dinard. Mais à ce jour, aucune n'a pu être retrouvée dans les archives.

(1) La Wekusta 51 dépend de la F.A.Gr. 123, unité de reconnaissance à longue distance, dont le commandement est établi à Rennes-Saint-Jacques ; ses six équipages exploitent un parc hétéroclite de huit machines (quatre Ju 88 A et D, un Ju 188F-1 et trois Me 410A-3) qui ne sont jamais opérationnelles toutes en même temps et sont pour certaines basées à Vannes-Meucon

(2) "Nous étions là ! Le Lieutenant Bärwolf et la NAGr. 13 sur le front d'invasion - juin-juillet 1944", Normandie 1944 Magazine n° 5, Editions Heimdal.

À Évrecy, le Major Kurt Dahlmann, Gruppenkommandeur du I./SKG 10 (Schnellkampfgeschwader 10, escadron rapide de bombardement) a été averti lui aussi très tôt dans la nuit d'atterrissages de planeurs lourds vers Saint-Lô et de parachutistes britanniques vers Ouistreham, à l'embouchure de l'Orne. Alors que nombre de ses avions rentrent tout juste d'un raid de bombardement sur Portsmouth, il déclenche une première mission de reconnaissance. L'Oberfähnrich Wolfgang Zebrowski du 2. Staffel rapportera ce moment dans ses mémoires, *Nachts über den Wolken* : "Nous reçûmes aussitôt l'ordre de préparer tous les avions disponibles pour aller combattre les planeurs de transport de troupe et leurs remorqueurs signalés au-dessus de Saint-Lô. La nuit était encore sombre et la visibilité plutôt mauvaise quand nous décollâmes. Arrivé sur le secteur, je scrutai le ciel en quête des éclats de lumières qui indiqueraient des tirs de mitrailleuses, changeant constamment ▶

## Les grades de la Luftwaffe

### Grades

Flieger :	Aviateur
Gefreiter :	Caporal
Obergefreiter :	Caporal-Chef
Unteroffizier :	Sergent
Untersfeldwebel :	Sergent-Chef
Fähnrich (Feldwebel) :	Adjudant
Obersfeldwebel :	Adjudant-Chef
Stabsfeldwebel :	Major
Oberfähnrich :	Aspirant
Leutnant :	Ss-Lieutenant
Oberleutnant :	Lieutenant
Hauptmann :	Capitaine
Major :	Commandant
Oberstleutnant :	Lieutenant-Colonel
Oberst :	Colonel
Generalmajor :	Général de brigade aérienne
Generalleutnant :	Général de division aérienne
General der Fallschirmtruppen :	Général de corps aérien
Generaloberst :	Général d'armée aérienne
Generalfeldmarschall :	Pas d'équivalent
Reichmarschall :	Pas d'équivalent. (Grade unique créé pour H. Göring.)

de direction – mais pas le moindre signe d'un planeur ! Quasiment à bout de carburant, je fis demi-tour vers Évreux. Nous fûmes plutôt démoralisés par notre manque de succès ; aucun de nous n'avait aperçu l'ennemi."

Une nouvelle alerte, alors que les bombardiers britanniques pilonnent la côte entre Carentan et Caen, incite Kurt Dahlmann à ordonner à l'Hauptmann Helmut Eberspacher, Staffelkapitän de la 3./SKG 10, d'effectuer une autre reconnaissance sur ce secteur. Quatre Fw 190 décollent. Eberspacher témoignera, bien plus tard : "Vers 03 h 00, et alors qu'il faisait encore nuit noire, un message alarmant parvint selon lequel des parachutistes ennemis et des planeurs d'assaut avaient atterri à divers endroits en Normandie. À ce moment-là, nous n'étions pas au courant d'une quelconque attaque par la flotte d'invasion. Des ordres arrivèrent depuis la Luftflotte 3 à Paris. Notre mission

était d'aller immédiatement effectuer une reconnaissance sur la côte Atlantique, depuis Caen vers l'Ouest. Comme nous ne disposions que d'une demi-douzaine de Focke-Wulf 190 prêts à décoller, seule une poignée de pilotes reçut ces ordres ; chacun devait aller observer un secteur spécifique le long des côtes normandes. Après avoir subi plusieurs attaques de diversion, durant lesquelles des sacs de sables avaient été largués sous des parachutes pour simuler des parachutistes, nous demeurions sceptiques quant au début ou non de l'invasion. Cette mission venait en réaction à un message selon lequel des planeurs britanniques avaient atterri, pour compenser le fait que l'ennemi ne pouvait faire accoster ses bateaux sur la plage.

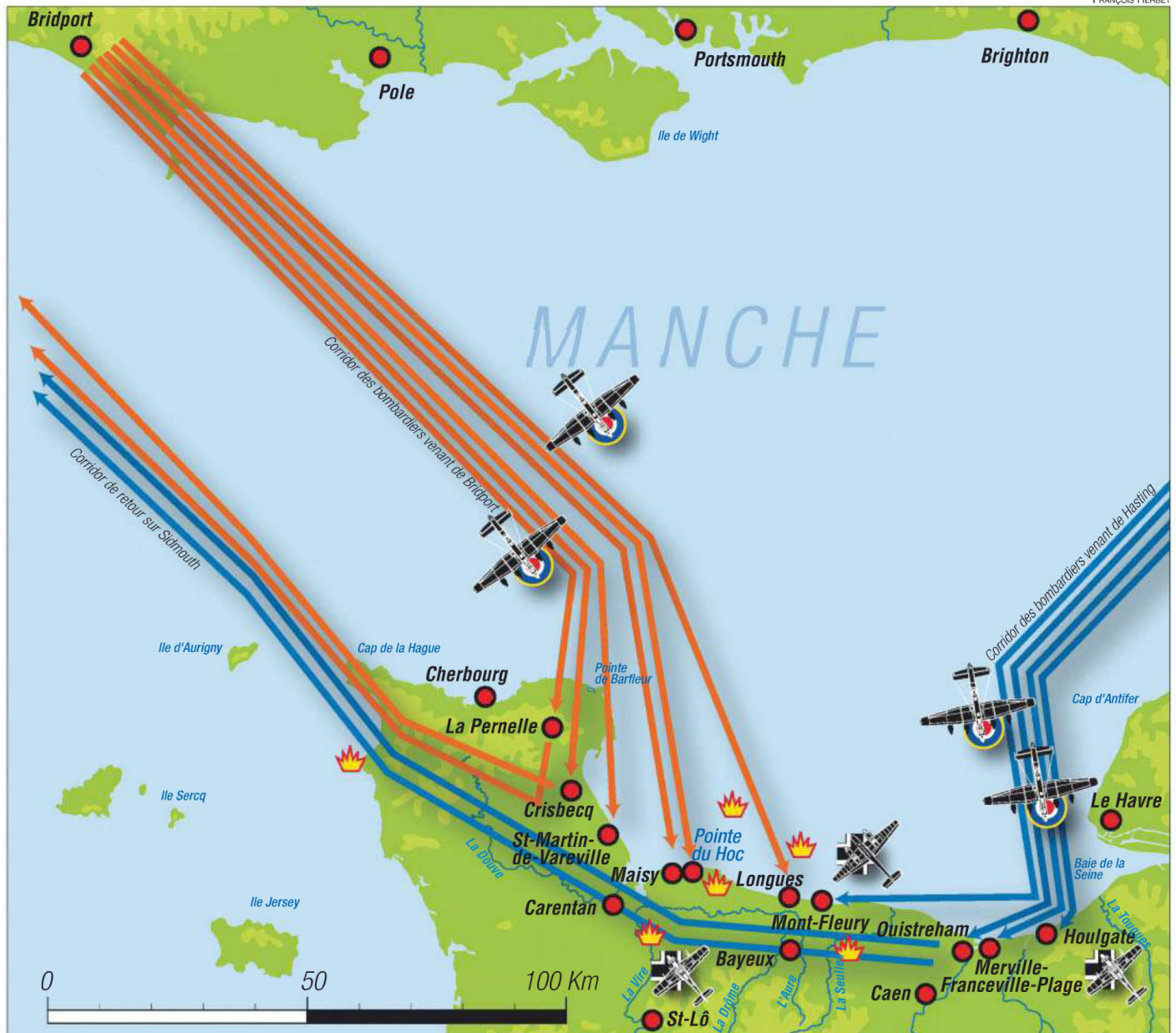
Durant ces premières heures très sombres du matin, l'inconnu et l'incertitude liée à notre sort nous effrayaient. La pleine lune, partiellement masquée par des nuages épars,

illuminait le ciel quand nous décollâmes de la prairie qui nous servait de piste le long de la Loire ; rien de différent par rapport à la routine des décollages de nuit. La piste n'était visuellement délimitée que par les deux lampes nécessaires, et il fallait donc "sentir" son chemin à travers l'obscurité. "Radar" n'était pas encore un mot allemand et nous naviguions à l'aide d'un compas, d'une montre-bracelet, et en sachant que le soleil allait se lever et illuminer ce paysage normand devenu si familier.

Nos avions furent extraits de leurs abris forestiers et chacun grimpa à bord de sa machine. Les mécaniciens aidèrent les pilotes à boucler leurs harnais et les vérifications de radio, moteur et armement furent réalisées. Puis les boutons "démarrateur" furent pressés et les BMW 801 s'ébrouèrent tandis que les mécaniciens sautaient à terre depuis l'aile et signalaient à l'aide d'une lampe torche "prêt à décoller".

**Le 6 juin 1944, des Focke-Wulf 190 de la 3./SKG 10 abattirent quatre "Lancaster" lors des raids de la RAF sur les batteries côtières allemandes qui eurent lieu peu avant l'aube.**

FRANÇOIS HERBERT



*Durant ces moments, assis seul dans mon cockpit, je n'avais guère le temps de songer à quoi que ce soit; seule la chanson du chevalier de Schiller (3) me traversait la tête: "Da tritt kein anderer fur ihn ein, auf sich selber steht er ganz allein [La personne ne vient à son aide/seul, il compte sur lui-même. N.D.L.R.]"*

*Décoller de nuit depuis une prairie, dans un avion de combat monoplace conçu pour voler de jour, était une expérience à vous faire dresser les cheveux sur la tête. Le pilote ne voit rien vers l'avant et il n'a aucun moyen de savoir si l'avion se déplace bien en ligne droite ou s'il tourne. Cependant, durant ces petites heures du matin du 6 juin 1944, les choses se déroulèrent comme elles le devaient et je pris un cap vers la péninsule du Cotentin. La*

(3) *Le Chant du chevalier*, de Friedrich Von Schiller (1759-1805), poète et auteur dramatique allemand.

COLLECTION CHRIS GOSS

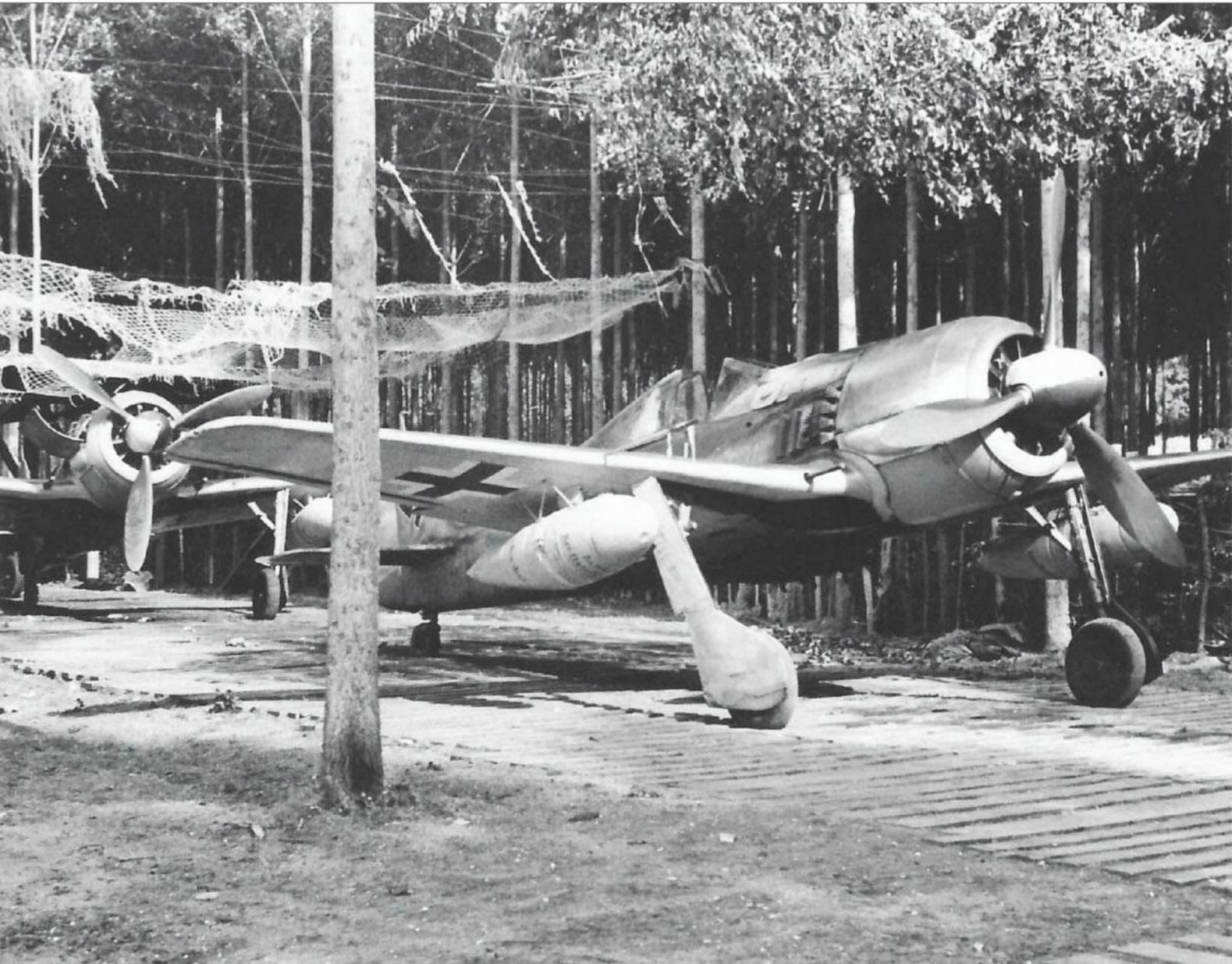
## Désignation des unités

Le **Staffel** (escadrille) compte de 12 à 16 avions. Il est désigné par une numération en chiffres arabes. Par exemple la 2./JG 2 est la 2<sup>e</sup> Escadrille de la 2<sup>e</sup> Escadre de chasse (JG étant l'abréviation de Jagdgeschwader, escadre de chasse). Il est commandé par le **Staffelkapitän** (chef, commandant d'escadrille). Le **Gruppe** (Gr, groupe) est composé de trois, voire quatre Staffeln et compte de 40 à 50 avions. Il est désigné par une numération en chiffres romains. Ainsi le II./KG 77 est le 2<sup>e</sup> Groupe de la 77<sup>e</sup> Escadre de bombardement (KG étant l'abréviation de Kampfgeschwader, escadre de bombardement). Un Gruppe est commandé par un **Gruppen Kommandeur**. Une **Jagdgeschwader** (JG, escadre de chasse) était normalement constituée de trois Gruppen et comptait de 120 à 150 appareils, tandis qu'une **Kampfgeschwader** (KG, escadre de bombardement) comptait de 80 à 90 avions. Elle comportait un **Geschwaderstab**, compagnie d'état-major de l'escadre. Elle est commandée par un **Kommodore** ou **Geschwaderkommodore**, commandant d'escadre qui dirige les opérations en vol avec son **Geschwaderstab** (Stab).

*distance jusqu'à l'océan depuis Bayeux était d'approximativement 200 km, soit environ 30 minutes de vol en Fw 190. Sous moi, le paysage demeurait dans la plus totale obscurité; cependant, en approchant de la côte, les éclairs de départ de feu commencèrent à devenir de plus en plus fréquents à l'horizon. Sans aucun doute, l'enfer se trouvait*

*juste sous moi, mais je ne pouvais pas encore m'en faire une représentation exacte. Je volais à une altitude d'approximativement 1000 m et une couche de nuages transparents se trouvait au-dessus de moi. La scène avait un petit côté irréel, quelque chose de dangereux. Dans *La Mort de Wallenstein* [pièce de Friedrich Von Schiller. ►*

**Des Fw 190G  
du I./SKG 10  
à couvert  
sous les arbres.**



N.D.L.R.], il est dit : "Il y a un grand mouvement dans le ciel."

Il ne m'avait pas été assigné d'objectif de reconnaissance spécifique, mais j'avais reçu pour instruction d'observer la côte normande le long d'une ligne Caen-Bayeux-Carentan. Petit à petit, l'horizon s'illumina et chaque minute qui passait apportait la confirmation de ce qui se passait en dessous. C'était en fait gigantesque. De plus en plus de silhouettes de navires continuaient d'émerger parmi déjà des centaines partout sur l'océan. Directement devant et parallèles à la côte se trouvaient les navires de guerre américains dont tous les canons faisaient feu sur les bunkers allemands du mur de l'Atlantique. Des vaisseaux de débarquement se dirigeaient vers les plages, se frayant un passage entre les navires de guerre à la façon d'un collier de perles filantes.

Volant à 450 km/h, rien ne semblait bouger sous moi, même si je pouvais imaginer ce qui se passait. Considérant ce que j'avais sous les yeux, il n'y avait plus de question quant à la cause des diversions qui nous avaient été rapportées. Il était clair que le moment que nous attendions était arrivé. Le débarquement auquel nous nous attendions depuis si longtemps avait commencé.

Afin de pouvoir observer les choses au mieux, j'oubliai toutes les précautions habituelles et descendis à seulement quelques centaines de mètres d'altitude et passai à la verticale d'un gros navire de guerre. Pas un seul coup ne fut tiré vers moi, alors que ses défenses antiaériennes auraient facilement pu couper mon avion en deux. Ce n'est que plusieurs années après la fin de la guerre que j'ai appris que le Général Omar Bradley avait ordonné ne pas tirer sur les avions, dans le but d'éviter de toucher un avion allié qui aurait été mal identifié dans l'obscurité, du fait des techniques de reconnaissance qui avaient alors cours ; qui plus est, les chances qu'un avion allemand solitaire attaque un navire de guerre étaient pour le moins maigres, si on considérait les centaines d'avions alliés qui occupaient le ciel.

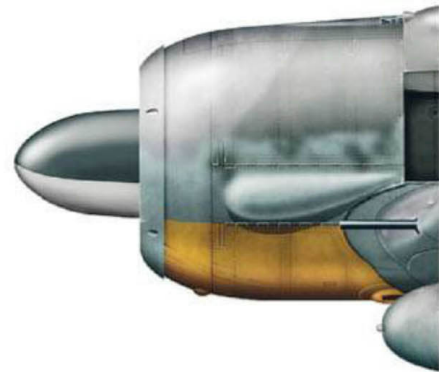
Dans l'excitation du moment, je perdais conscience de ma position géographique. Au vu des circonstances, ce n'était pas d'une grande importance. En toute bonne conscience, je savais pouvoir rapporter qu'une armada constituée de plusieurs centaines de navires, plus que je ne pouvais en compter, avait débarqué sur un front très étendu le long de la côte sud-est de la péninsule. Mon avion n'emportant assez d'essence que pour 2 heures, il

me fallait songer à rentrer. Aussitôt que j'eus pris le cap du retour, je remarquai au-dessus de moi une rangée de bombardiers britanniques volant sous la couche nuageuse illuminée par la lune. Comme dans un théâtre d'ombres, leurs silhouettes se découpaient sur les nuages. Eux ne pouvaient me voir, noyé que j'étais dans l'obscurité du sol. Nous étions en guerre, il me fallait combattre l'ennemi et j'étais dans une position des plus favorable. En quelques minutes, trois "Lancaster" tombèrent en flammes. J'observai plusieurs de leurs membres d'équipages descendre vers la France sous leurs parachutes. Mais il était désormais temps pour moi de me poser quelque part si je ne voulais pas rejoindre la liste des pertes de cette matinée d'invasion."

Eberspacher revendiqua un "Lancaster" abattu sur Isigny, et deux autres sur Carentan. De son côté, le Feldwebel Kurt Eisele, également du 3./SKG 10, revendiqua un "Lancaster" abattu quelque part dans le triangle Isigny-Lessay-Vire.

Les "Lancaster" envoyés bombarder la batterie côtière de Saint-Pierre-du-Mont appartenaient aux Squadrons 50, 97, 463, 467 et 106 de la RAF. Au retour de cette mission, le Sqn 97 rapporta avoir perdu deux avions, le Sqn 50 un. Une météorologie très nuageuse contraignit les bombardiers à descendre plus bas que ce qui se pratiquait habituellement. Le "Lancaster" ND739 codé Z avait décollé de la base de Coningsby à 02h56 ; à 05h00, quelques minutes après avoir bombardé la pointe du Hoc, il disparut corps et biens (4). Il y a fort à parier qu'il tomba sous les coups d'Helmut Eberspacher.

Le Squadron 97 rapporta également la perte du "Lancaster" ND815 codé G, qui s'écrasa à Osmanville, 2 km au nord-est d'Isigny-sur-Mer, lui aussi sans doute victime d'Eberspacher. L'équipage du ND501 codé Q rapporta pour sa part avoir été attaqué cinq minutes avant de bombarder et avant que les marqueurs tirés par les "Mosquito" éclaireurs soient visibles. Le Sqn 50, pour sa part, rapporta la perte du "Lancaster" ND874 codé R, qui avait décollé de Skellingthorpe et s'écrasa près de Saint-Pierre-du-Mont ; un seul des sept membres d'équipage survécut, mais



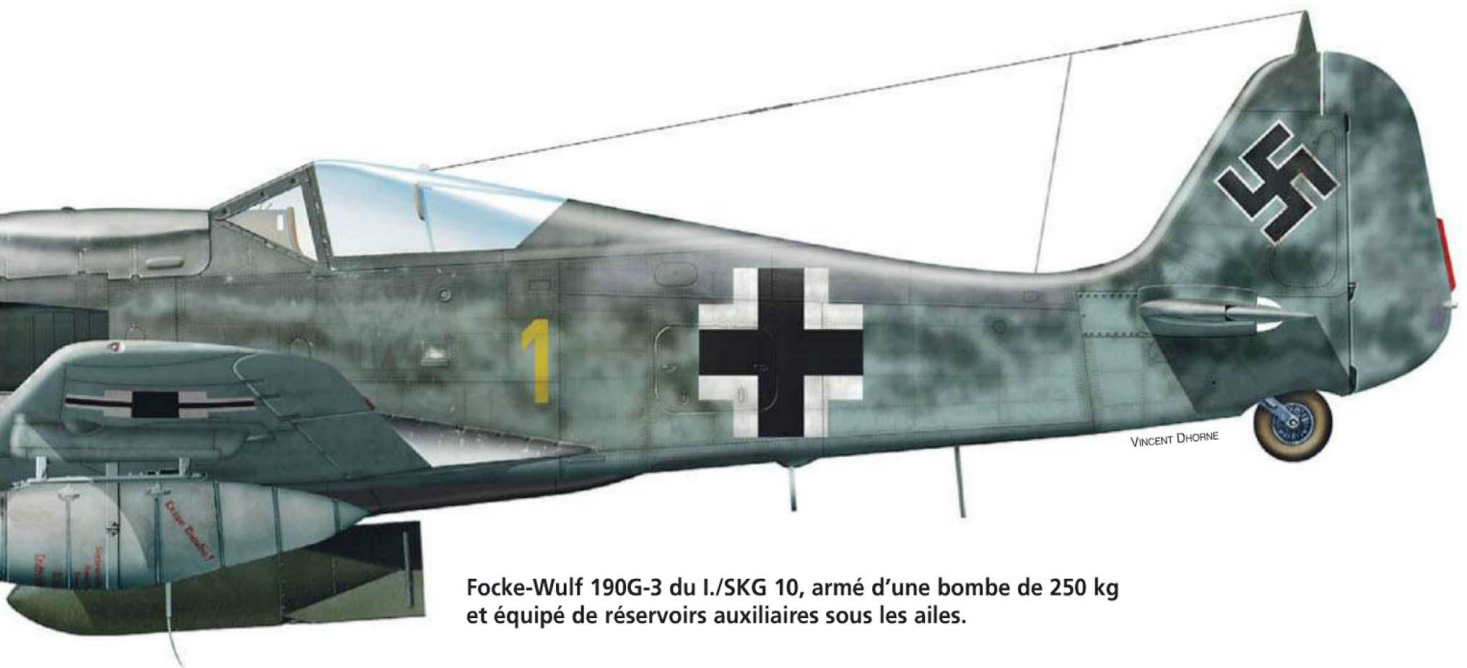
fut capturé. Pour ce qui est du "Lancaster" revendiqué par Kurt Eisele, il est fort possible que ce soit en fait le "Halifax" MZ513 codé K du Sqn 578, tombé en mer au large du Cotentin après avoir attaqué la batterie de mont Fleury. À moins que ce ne soit le "Lancaster" NE166 codé D du Sqn 582, disparu sans laisser de traces, qui avait pour objectif la batterie côtière de Longues, voisine de quelques kilomètres de celle de la pointe du Hoc – cependant, l'attaque de Longues ayant été prononcée entre 04h14 et 04h28, cette hypothèse est moins probable.

06h30 - Les premières vagues d'assaut se lancent sur Utah et Omaha (voir carte page 48). Sur la première plage, une erreur de navigation des conducteurs de péniches fait débarquer les troupes 2000 m à l'ouest de l'objectif initial.

Depuis Debden, près de Cambridge, les P-51 du 4th Fighter Group de la 8th Force enchaînent patrouilles sur patrouilles au-dessus de la Normandie. À 06h42, le 1st Lieutenant Thomas Fraser du 334th Fighter Squadron ne répond pas à un message radio lui communiquant un vecteur... Selon les Américains, il se fait surprendre par des chasseurs allemands près de Rouen. Mais aucun pilote allemand ne revendique de victoire à cette heure-là et dans ce secteur... Fraser pose son P-51B quelques minutes plus tard en catastrophe, près de Cambrai, et est fait prisonnier. Son avion, peu endommagé, sera expédié au centre d'expérimentation

**« En quelques minutes  
trois "Lancaster"  
tombèrent en flammes »**

(4) L'épave du "Lancaster" ND 739 a été découverte dans un champ à proximité de Carentan en septembre 2012. Lire *Le Fana de l'Aviation* n° 516.



Focke-Wulf 190G-3 du I./SKG 10, armé d'une bombe de 250 kg et équipé de réservoirs auxiliaires sous les ailes.

de la Luftwaffe de Rechlin où il sera remis en état et testé après avoir reçu le code T9+HK.

À Lorient, les hommes des I. et III./ZG 1 (Zerstörergeschwader, escadron de chasseurs lourds) sont en alerte. À 06h51, deux de leurs Ju 88 décollent mais doivent faire demi-tour au bout d'une demi-heure du fait de problèmes mécaniques. Cette unité n'est alors quasiment plus que l'ombre de ce qu'elle a été, ses missions d'escortes en Méditerranée et dans le golfe de Gascogne, durant le printemps, lui ayant valu de lourdes pertes. En prévision d'un débarquement annoncé, ses équipages se sont néanmoins entraînés à l'attaque en vol rasant.

Dans son poste de commandement (Geschwaderstab) de Lille-Nord, à Bondues, l'Oberstleutnant Joseph Priller, commandant de la Jagdgeschwader 26, a appris la nouvelle de l'invasion de la Normandie par un coup de téléphone lors duquel il lui fut indiqué que sa JG 26 était placée sous le commandement de la Jagddivision 5 et qu'il devait sans tarder commencer à transférer ses Gruppen vers des bases plus proches des plages normandes. Il n'a immédiatement sous la main que le I. Gruppe, dont la 4. Staffel est détachée auprès du Stab à Lille-Nord, tandis que la 1. Staffel est à Lille-Vendeville, et que les 2. et 3. Staffeln sont à Denain, quelques kilomètres au sud-ouest de Valenciennes. Qui plus est, il est prévu que ce groupe déménage vers Reims ce jour même. La petite histoire dit que "Pips" Priller ne se retint pas d'exprimer sa fureur, se retrouvant pris au dépourvu alors qu'il avait depuis longtemps tiré le signal d'alarme, comme il en témoignera plus tard : "Le 6 juin, le II. Gruppe de ma Geschwader se trouvait au repos à

Mont-de-Marsan, le I. Gruppe en cours de transfert vers Reims, et le III. Gruppe sur Me 109 était 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 Generalmajor Junck m'avait répliqué que, de ma position de commandant d'escadre, je n'étais pas en mesure de juger de l'évolution de la grande stratégie !"

En ce qui concerne la JG 2, l'autre escadre de chasse chargée de veiller sur le Nord-Ouest de la France, son I. Gruppe, normalement basé à Cormeilles-en-Vexin, soit à 60 km des côtes normandes, est de fait le Gruppe

**Le 6 juin 1944, Joseph "Pipps" Priller était le Kommodore de la JG 26.**



COLLECTION CHRIS GOSS

de chasse le plus près des plages où ont débarqué les Alliés. Mais, le week-end précédent, les quatre Staffeln du I./JG 2 ont été temporairement relocalisés à Nancy, non pas sur l'aérodrome principal, mais sur des pistes sommaires dans les alentours, tandis que le III. Gruppe, commandé par le Hauptmann Herbert Huppertz, a été expédié à Fontenay-le-Comte, au nord de La Rochelle. Quant au II. Gruppe, il est depuis le 27 mai à Gütersloh, en Allemagne, en train de se reconstituer, ayant perdu plus de 50 pilotes depuis le début de l'année. Priller fait rapidement passer des ordres vers ses I./JG 26 et III./JG 26 pour qu'ils rejoignent au plus vite Creil et Cormeilles. Au personnel de son Geschwaderstab, il ordonne de tout charger dans des camions et rouler vers le sud, vers Poix-de-Picardie. Les convois des camions des I. et III. Gruppen sont eux déjà sur la route, mais hommes et matériels ne vont pas dans la bonne direction... ceux du I. roulent vers Reims où le Gruppe devait s'installer définitivement, tandis que ceux du III. foncent vers l'Est. Les convois sont localisés par radio et arrêtés. Quant aux avions du II. Gruppe du Hauptman Naumann, dont seulement 16 sur les 31 dont il dispose sont opérationnels, ils ont déjà décollé vers 07h00 de Mont-de-Marsan et Biarritz (où sont détachées les 6. et 8. Staffeln), le "5 Noir" du Leutnant Bleich s'écrasant au décollage de Biarritz pris dans les turbulences de l'avion qui le précède, et ont atteint une première étape de ravitaillement où ils ont en attente de nouveaux ordres. Ayant fait tout leur possible, Priller et son ailier, l'Unteroffizier Heinz Wodarczyk du 4. Staffel, sautent dans leurs Focke-Wulf et décollent à 08h00. Ils filent plein ouest à basse altitude, ailes dans ailes, ►



apercevant des "Spitfire" au-dessus d'eux dès l'est d'Abbeville. Près du Havre, le duo monte se dissimuler dans un banc de nuages; quand ils émergent, ils découvrent éberlués l'immense armada. Priller lance un simple "Bonne chance!" à Wodarczyk, et plonge vers les plages, son ailier lui collant au train. Sur la plage Sword, la plus à l'est des cinq sites de débarquement, les soldats britanniques se précipitent vers tout ce qui peut leur servir d'abri quand les deux chasseurs déboulent en rase-mottes à près de 700 km/h, faisant feu de toutes leurs armes. La DCA alliée se déchaîne, mais les deux pilotes et leurs machines remontent toute la plage sans la moindre égratignure. Sans demander leur reste, Priller et Wodarczyk grimpent aussitôt se remettre à l'abri dans les nuages – l'honneur est sauf, pas la peine de prendre des risques inutiles. Cette mission sera bien des années plus tard rendue légendaire, au point de devenir LA mission emblématique de la JG 26, par le livre de Cornelius Ryan, *The Longest Day (Le Jour le plus long)* et le film qui en sera tiré.

08h20. Sept Ju 88 des I. et III./ZG 1 décollent de Lorient et attaquent Sword Beach d'une altitude de 700 m, larguant leurs bombes sous le feu nourri de la défense antiaérienne et

**Armement d'une Werfer-Granate 21 sur un Fw 190 A-8/R6 du Stab/JG 26. Cette arme avait été développée par la société Rheinmetall-Borsig, et plus particulièrement par l'ingénieur Rudolf Nebel, qui avait été le pionnier allemand des roquettes offensives emportées sous voilures durant la Première Guerre mondiale.**

des chasseurs alliés. Les pilotes allemands n'ont guère le temps ni l'opportunité d'observer le résultat de leur attaque, mais revendiquent "une victoire possible". À leur retour, les équipages font état de 200 à 300 planeurs au sol à Amfreville (la zone de largage de la 6th Airborne Division sur la rive droite de l'Orne) et d'une grosse concentration de navires de guerre et de cargos au large de Ouistreham avec un gros trafic de vaisseaux de débarquement entre cette concentration et la côte. Sur la plage elle-même, ils rapportent une "forte activité" tandis que dans les terres, l'aérodrome de Carpiquet est en feu.

08h40 - Sword Beach : Lord Lovat et son état-major débarquent à la suite des troupes.

Priller et Wodarczyk se posent à Creil, où ils confèrent aussitôt avec le Major Bühligen, Kommodore de la JG 2. Bühligen ne dispose pas de plus de chasseurs que Priller. Seul un de ses Gruppen est immédiatement disponible. Un autre est en route depuis le Sud-Ouest, et un troisième est en cours de reconstitution en Allemagne. Après plusieurs coups de téléphone au quartier général de la 5 Jagddivision, Priller reçoit ordre de relocaliser sa JG 26 : le II. Gruppe

peut poursuivre vers le nord jusqu'à Guyancourt, à l'ouest de Paris. Les I. et III. Gruppen resteront à Creil et Corneilles jusqu'à l'arrivée des avions de la JG 2, puis rejoindront des bases en région parisienne.

09h00 – À Sword Beach, les survivants du commando Kieffer prennent d'assaut le bunker du casino à Ouistreham. Hitler se réveille après avoir veillé assez tard en écoutant du Wagner.

À 09h15, quand l'Unteroffizier Jordan de la Wekusta 51 rentre de sa mission de reconnaissance météorologique au nord-ouest, il signale... la découverte d'un destroyer ennemi en mer, et rien d'autre !

09h17 - Publication du communiqué allié n° 1 : "Sous le commandement du Général Eisenhower, des forces navales alliées, appuyées par de puissantes forces aériennes, ont commencé le débarquement des armées alliées ce matin sur la côte du nord de la France."

Les Me 109 du III./JG 26 atteignent les bases de la JG 2 à 09h30, mais restent trois heures au sol, le temps d'être ravitaillés en essence et en munition. En toute fin de matinée, les avions du I./JG 26 commencent à effectuer de petites missions, certaines



DR

conjointement avec le I./JG 2, mais avec de maigres résultats.

Wolfgang Fischer, pilote de la 3./JG 2, rapportera dans ses mémoires comment il se retrouve à expérimenter "sur le tas" le tir de roquettes : "Notre quiétude a été brisée vers 5 heures, le matin du 6 juin, par le bruit de voitures et de motocyclettes déboulant dans les rues de Nancy pour rassembler tous les pilotes du Gruppe en faisant la tournée des hôtels et des chambres privées où ils avaient été installés. Un motocycliste a freiné en faisant hurler ses roues devant mon hôtel, a crié mon nom suivi d'un unique mot "Invasion!". [...] À 6h00, nous décollions à travers les hautes herbes, en direction de Paris, notre destination exacte étant l'aérodrome de Creil, 45 km au nord-nord-est de la capitale.

Sur place, on nous a informés que nos Focke-Wulf allaient être équipés de roquettes. Tandis que les armuriers s'attelaient à leur tâche, qui allait durer deux heures, nous nous sommes mis en devoir d'apprendre comment faire usage de notre nouveau jouet létal. Ce mortier de 21 cm propulsé par fusée avait à l'origine été conçu pour être utilisé par les troupes au sol. [...] Le Nebelwerfer [canon à brouillard], comme il avait été baptisé, avait ensuite été modifié comme arme air-air sous la désignation 21-cm BR [pour Bord-Rakete, roquette volante], mais nous l'appelions plus communément et simplement Dödel – quelque chose comme "le machin" – non générique que nous appliquions à toutes sortes de choses, y compris la Croix de chevalier. Il avait été utilisé pour la première fois contre des bombardiers lourds américains durant l'été de 1943. [...] Au contraire des chasseurs armés de roquettes affectés à la défense du Reich, équipés d'un petit panneau de contrôle spécial pour tirer leurs missiles, nous devrions nous contenter du bouton-poussoir rouge, sous le panneau d'instruments, qui était normalement utilisé pour larguer notre réservoir supplémentaire ventral (que les électriciens s'affairaient donc à recâbler). Comme la roquette stabilisée par rotation avait tendance à dériver vers la droite lors de son vol, les instructions que nous avons reçues ont été des plus succinctes : "À une distance de 1000 m, visez la cible avec un décalage de 80 m sur la gauche". Tout ça c'était très bien, mais comment évaluer ces apparements très importants 1000 m? Nous ne disposions d'aucune aide à la visée spéciale, bien sûr, juste nos viseurs Revi I6B standards, qui projetaient un anneau lumineux devant les yeux du pilote. Le diamètre de cet anneau représentait 1/10 de la distance entre l'avion et la cible. Ainsi, par

## « Notre objectif était les plages du Débarquement au nord-est de Bayeux »

exemple, en attaquant un chasseur de 10 m d'envergure, quand les ailes de l'avion ennemi remplissaient exactement le diamètre du viseur, on savait qu'on en était à 100 m.

Il était donc théoriquement possible d'utiliser le Revi pour savoir à quelle distance on se trouvait d'un navire... si seulement quelqu'un avait daigné nous indiquer les longueurs des bon sang de bateaux que nous allions attaquer au large des plages ! Mais malheureusement, personne ne nous a donné ce genre d'information triviale pendant le briefing. Durant le temps qu'il nous restait avant de décoller, j'ai donc essayé de formuler une règle de calcul simple en estimant les longueurs probables de divers vaisseaux alliés. J'ai estimé qu'un navire marchand de la classe Liberty ou Victory faisait environ 100 m de long. Donc, si je l'attaquais par le travers et que sa silhouette remplissait la largeur de mon viseur, cela signifierait que je serai à la distance de 100 m requise. Il ne me resterait plus alors qu'à viser

en décalant des 3/4 de la longueur du bateau sur la gauche, et j'aurais alors obéi à la lettre aux instructions de tir de cette roquette. Il y avait, cependant, juste encore un autre prérequis à remplir pour espérer avoir le moindre succès : que la couverture de chasseurs ennemis sur les têtes de pont détourne le regard assez longtemps pour me permettre de prononcer mon attaque.

Nous avons décollé vers 9h30. Nous volions en trois Schwarms – 12 avions, 24 roquettes en tout. Le Major Hohagen ne faisait pas partie de cette mission. Le Hauptmann Joseph Wurmheller, Stafellkapitän de la 9./JG 2, menait la formation à sa place. Comme le Kommodore Oberstleutnant Bühligen, "Sepp" Wurmheller était un autre de ces pilotes très expérimentés servant depuis longtemps avec la Geschwader. Son tableau de chasse personnel affichait lui aussi juste un peu moins de 100 victoires et lui aussi portait les Feuilles de chêne (5).

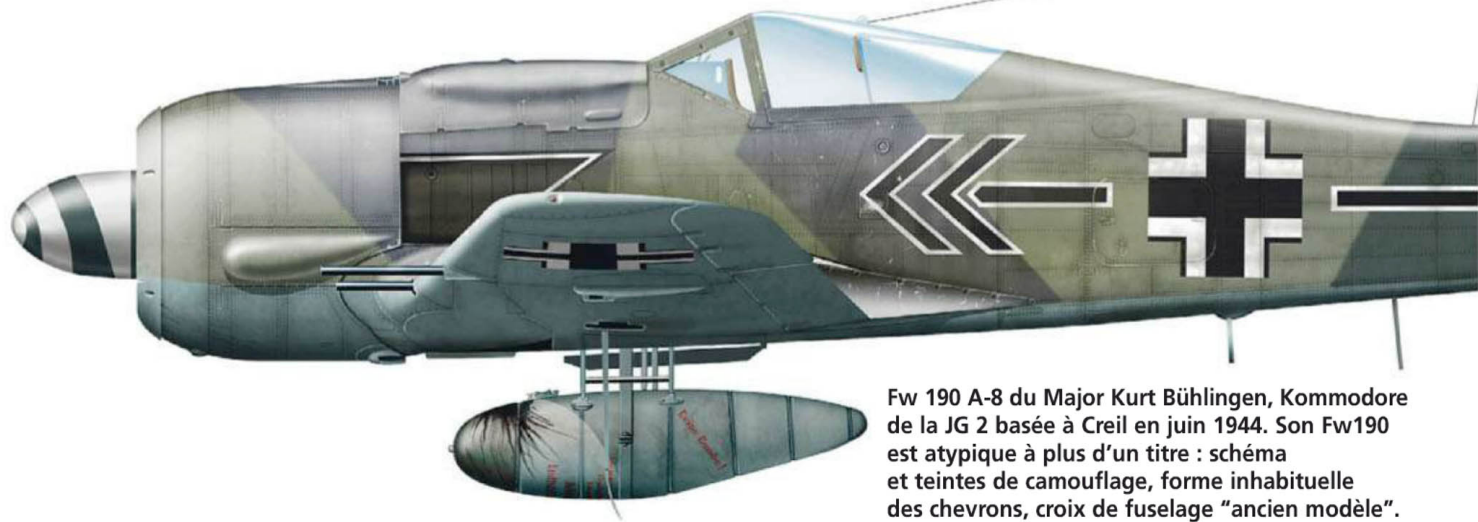
Avec une roquette sous chaque aile, nous ne pouvions emporter notre ré-

(5) Croix de chevalier avec Feuilles de chêne, attribuée quand le pilote atteignait un score de 85 points sur le front Ouest (les types de victoires ayant une valeur différente en points, par exemple 1 point pour un monomoteur détruit, 3 points pour un quadrimoteur détruit), ou 110 victoires sur le front Est.

Wolfgang Fisher (à gauche).



COLLECTION CHRIS GOSS



Fw 190 A-8 du Major Kurt Bühlingen, Kommodore de la JG 2 basée à Creil en juin 1944. Son Fw190 est atypique à plus d'un titre : schéma et teintes de camouflage, forme inhabituelle des chevrons, croix de fuselage "ancien modèle".

servoir auxiliaire ventral habituel. Mais nous n'en avions pas besoin de toute façon. Le rayon d'action du Focke-Wulf était de 900 km et le vol aller et retour jusqu'à la zone des objectifs ne représentait que la moitié de cette distance. Notre objectif était les plages de débarquement au nord-est de Bayeux (dont j'ai appris plus tard qu'elles avaient pour nom de code Gold, le plus à l'ouest des trois secteurs d'invasion britanniques). La couverture nuageuse était de 7/10. Les conditions étaient idéales pour ce que nous avions à faire. Le gros attroupement de chasseurs alliés – "Spitfire", "Mustang", "Thunderbolt" et autres, qu'on pouvait voir patrouiller les trouées de ciel clair – avait moins de chance de tomber sur notre formation qui traversait les uns après les autres les bancs de cumulus pour se dissimuler à leurs yeux.

Une demi-heure plus tard, nous sommes passés par le travers de Bayeux, où j'ai pu voir que les combats faisaient déjà rage. Afin de tromper l'ennemi, nous avons poursuivi tout droit au-dessus de la baie de Seine pendant plusieurs minutes, ayant prévu de prononcer notre attaque en arrivant de la mer. Depuis notre altitude de 3000 m, j'avais une vue panoramique de toute la zone d'invasion, qui s'étendait de l'embouchure de la rivière Orne et de Caen à l'est, jusqu'à la péninsule du Cotentin à l'ouest. Une véritable armada, dans le plus pur sens du terme, s'étalait sous mes yeux.

N'ayant vécu aucun des débarquements précédents en Méditerranée, je n'avais aucun moyen d'apprécier l'importance de cette nouvelle tentative de l'ennemi. Même si je n'étais pas totalement impressionné par ce spectacle, son ampleur a engendré les premiers doutes sérieux dans mon esprit. Serions-nous réellement capables de repousser une force aussi puissante ? N'ayant pas été perturbés par des chas-

seurs ou la Flak marine, nous avons terminé notre course d'élan vers le large sur la baie, puis avons fait demi-tour vers la plus grosse concentration de transports de troupes. Du fait de la couverture de chasseurs ennemis sur les têtes de pont, nous n'avions ni le temps ni l'opportunité de nous positionner pour une attaque par le travers. Nous devions nous en tenir à un passage à haute vitesse en direction du rivage – la même direction, bien sûr, que celle vers laquelle la plupart des vaisseaux pointaient – avec une attaque par l'arrière nous amenant à passer très bas sur eux et empêchant une visée correcte. Mais, en approchant, j'ai vu que le bateau qui se trouvait directement devant moi se trouvait, en fait, en travers de ma trajectoire, exposant son flanc. Avec une excitation croissante, j'ai décalé mon avion pour avoir les trois-quarts de la longueur du bateau à gauche de mon viseur et je me suis préparé à tirer mes roquettes.

Ce n'est que quand j'ai été vraiment près du bateau, quand la cible est devenue très grosse, que j'ai réalisé, en apercevant un petit panache blanc qui jaillissait de sa proue, que le bateau n'était pas à l'arrêt du tout, mais qu'en fait il avançait lentement vers la gauche et qu'en plus il virait. J'ai tout de suite réduit ma vitesse pour ne pas dépasser la distance de mise à feu de 1000 m et ai très légèrement viré à gauche également, réalignant ma visée d'une bonne longueur en avant du navire. Quand j'ai estimé qu'il était devenu assez grand pour occuper tout le diamètre de mon viseur (si je l'avais

gardé entièrement dans le viseur), j'ai appuyé sur le bouton rouge.

Pendant une seconde, j'ai été enveloppé par une boule de flammes brillante et le bruit d'un millier de diables hurlants a assailli mes oreilles. N'ayant auparavant jamais tiré une seule roquette de ma vie, j'ai été pris d'une peur panique. Je ne savais pas à quoi m'attendre, mais certainement pas à quelque chose d'aussi terrifiant. Les autres pilotes étaient aussi en train de larguer leurs roquettes et, pendant un moment, c'était comme si le ciel autour de moi était empli de comètes ardentes. Même si les roquettes n'engendraient pas de recul quand elles étaient tirées, mon avion a eu un léger soubresaut quand il a été libéré du poids combiné des deux missiles.

J'ai alors ramené rapidement le nez de mon avion vers le sol et me suis précipité vers le rivage. En traversant la plage à une altitude de 300 m, j'ai actionné mes armes vers les masses d'hommes et de matériel accumulées sous moi. Après le spectaculaire et bruyant feu d'artifice qui avait accompagné le départ des deux roquettes, le martèlement de mes deux canons, noyé dans le rugissement de mon moteur, sonnait comme l'inoffensif craquement d'un pistolet à amorces.

Conformément aux ordres, Fischer vient se poser non pas à Creil, mais à Chamant, près Senlis, sur le champ de course improvisé en piste d'un petit château, où il arrive un peu avant 11 heures. Il apprend alors que le Leutnant Walterscheid a été témoin de son attaque sur le navire, identifié comme un transport de la classe Victory, et a rapporté qu'une des deux roquettes l'a frappé à la poupe et a explosé, et que l'autre est allée dans l'eau juste en arrière du bateau. Pendant ce temps, les chasseurs sont réarmés, les pleins refaits, avant d'être abrités sous les arbres bordant le champ de course

« Pendant une seconde, j'ai été enveloppé par une boule de flammes »



pour les dissimuler à la vue des avions ennemis. Fisher est alors confronté à une situation ubuesque, sinon grotesque. « Nos deux Staffeln n'ont même pas été maintenus en alerte. En fait, on nous a donné la permission de quitter la base. Quatre d'entre nous ont décidé d'aller à la piscine municipale locale. Et ainsi, de façon incroyable, j'ai passé l'après-midi du Jour J à bronzer au bord d'une piscine à Senlis, tandis qu'un P-51 solitaire orbitait paresseusement 2 000 m au-dessus. Je suppose que c'était un avion de reconnaissance. Mais il n'a pas dû repérer nos chasseurs bien camouflés, car notre piste n'a fait l'objet d'aucun mitraillage ou bombardement. » (6)

Alors que Wolfgang Fischer se pose à Chamant, quatre Fw 190 du I./SKG 10 décollent d'Évreux, dont un est piloté par l'Oberfähnrich Zebrowski qui témoignera : « Nous volions vers 1 500 m d'altitude lorsqu'à l'approche du Havre, en sortant d'un paquet de nuages, je me suis subitement retrouvé seul, mes trois camarades ayant disparu ! Mes appels radio restant sans réponse, j'ai continué seul, altérant mon cap pour approcher par le sud-ouest l'armada des navires alliés décrite par les collègues qui étaient intervenus sur les plages avant moi. Le ciel était plein de chasseurs ennemis volant aussi bien au-dessus qu'au-dessous des nuages. Probablement pensaient-ils qu'il était impossible qu'un Allemand soit assez fou pour venir s'aventurer dans ce coin.

Après avoir franchi la côte, j'arrivais bientôt en vue des navires ennemis lorsque, d'un coup, j'ai vu, alignés du nord au sud, et protégeant le flanc Est de la flotte d'invasion, trois cui-

rassés ou croiseurs lourds. Quelques destroyers renforçaient leurs flancs. Majestueux, les navires étaient là devant moi et leur spectacle me fascinait. L'idée m'est alors venue d'essayer d'en couler un.

C'était sûrement utopique, 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 et, si la chance me souriait, décrocher la Croix de chevalier ? Le risque était vraiment grand : ces navires m'opposaient leurs défenses de quadruples canons de DCA, et je n'avais pour moi que l'effet de surprise, personne ne pouvant imaginer qu'un aviateur allemand se risquerait dans ces parages pour attaquer un navire de combat. J'ai plongé à travers les cumulus en direction des navires depuis une altitude de 2 000 m, jusqu'à me retrouver par leur travers gauche. Puis j'ai basculé sur l'aile gauche dans une trouée et attaqué en piqué, le navire bien centré dans mon viseur, faisant feu de toutes mes mitrailleuses et canons. Mes obus et balles ont frappé le pont du navire. J'ai pu constater leurs impacts grâce aux traînées lumineuses des traçantes. La surprise semblait totale, les servants de la DCA cherchant avant tout à se mettre à couvert, sans tirer sur moi. À 600 m, j'ai corrigé ma trajectoire pour larguer ma bombe. J'ai ressenti un choc, tandis que des obus de DCA éclataient autour de moi. J'ai pensé que cela en était fini de moi. Mais, comme par miracle, je m'en suis tiré avec juste une petite blessure au nez, due à un éclat, dont je n'ai pris conscience que lorsque des gouttes de sang sont tombées sur ma combinaison de vol. À basse altitude, j'ai survolé la mer en direction de la terre ferme, jetant un coup d'œil en arrière dans l'espoir de peut-être apercevoir le navire sombrer, mais il était déjà trop loin derrière moi et j'étais trop bas. Avec mes dernières gouttes de carburant, j'ai regagné Évreux. »

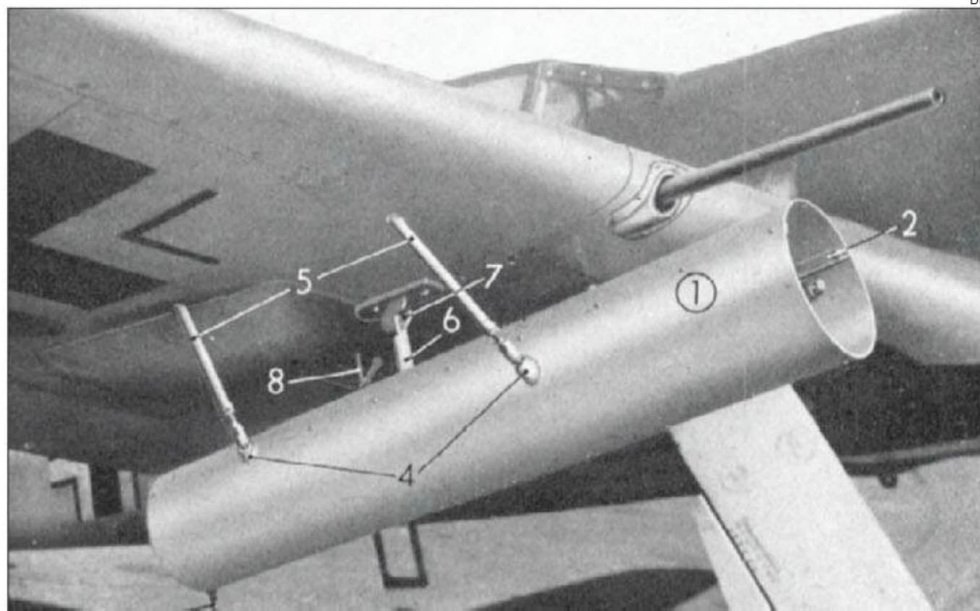
**Extrait du manuel technique du Fw 190, cette photo détaille l'installation du tube lanceur de roquette BR 21. Adaptation pour être tirée depuis un avion du projectile de 21 cm Nebelwerfer 42 de l'infanterie, la BR 21 était propulsée par 18,4 kg de carburant solide diéthylène glycol (diglycol) et emportait une charge explosive de 40,80 kg. Elle atteignait 1 150 km/h mais avait une portée maximale de 1 200 m. L'ensemble roquette et tube pesait 112 kg au total.**

Vers 11 h 15, une partie des avions du II./JG 26, en provenance de Mont-de-Marsan et Biarritz, se posent enfin à Guyancourt, d'où ils ne redécolleront pas de la journée, sans doute parce qu'il ne s'y trouvait personne pour ravitailler en carburant et munitions. Une autre partie, huit avions menés par le Leutnant Glunz, a pris la direction de Cormeilles ; en chemin, ils tombent sur une formation de P-51 attaquant des objectifs au sol près de Rouen. Durant le combat qui s'ensuit, l'avion de l'Unteroffizier Erich Lindner est abattu, mais son pilote se parachute avec succès. Ce groupe ne rejoindra finalement Guyancourt que vers 17 h 00.

Peu avant midi, des avions des I./JG 2 et III./JG 2, auxquels se sont jointes quelques machines de la I./JG 26, décollent pour une mission de chasse libre menée par son Kommodore, le Major Kurt Bühligen. Au retour, ce dernier revendique un P-47 abattu à 11 h 57, dont la chute a été observée à 10 km au sud de l'embouchure de l'Orne – sa 99<sup>e</sup> victoire. Cependant, les Alliés ne perdent aucun P-47 dans ce secteur ; il s'agit peut-être un « Typhoon » mal identifié.

Un quart d'heure plus tard, l'Oberfeldwebel Ludwig Hartmann, de la 4. Staffel et l'Unteroffizier Nisler, de la 2. Staffel de la I./JG 2, abattent respectivement ce qu'ils décrivent comme un « Typhoon » et un « Thunderbolt » à une vingtaine de kilomètres au sud de Caen.

Vers 12 h 10, le Gefreiter Manfred Fieseler de la 10./JG 2 abat un « Typhoon » à 20 km au sud de Caen, près d'Argentan. Quelques minutes plus tard, les chasseurs allemands coiffent une formation de Hawker « Typhoon » IB du Squadron 183 (Gold Coast) de la RAF au sud-est de Caen. Les pilotes allemands revendiquent trois « Typhoon » – deux pour le seul Hauptmann Herbert Huppertz, commandant du III./JG 2, – et un par le ▶



(6) Luftwaffe Fighter Pilot : Defending the Reich Against the RAF and USAAF, par Wolfgang Fischer, traduction John Weal, Grub Street, 2010.

Gefreiter Manfred Fieseler de la 10./JG 2. Les "Typhoon" du Squadron 183 de la RAF sont en mission de reconnaissance armée au sud de Bayeux, Caen et Lisieux. Il semble qu'absorbés par leurs passes de mitraillage au sol, ils se font surprendre par les Fw 190. Le journal de marche de l'unité britannique signale trois pertes lors de cette mission : celles du F/L R. W. Evans aux commandes du matricule MN432, du F/O A. R. Taylor et de son R8973 et du F/O M. H. Gee et de son MN478. À propos du F/O. Melsom Henry Walter Gee, un Canadien de 22 ans, son frère décrira des années plus tard l'action au cours de laquelle il perdit la vie : *"Lui et quatre autres mitraillaient une colonne blindée au sud de Caen. 12 Messerschmitt (sic) leur sont tombés dessus et il s'en est suivi un combat aérien. Il a alors annoncé par radio au Squadron Leader "Je vais au sud pour les attirer, profitez-en pour rompre et rentrer."* Le "Typhoon" de Gee s'est écrasé peu après dans un verger.

Lors de cette mission, les pilotes de la I./JG 26 n'ont de leur côté pas de succès ; l'un des leurs, l'Unteroffizier Friedrich Schneider, de la 2. Staffel, est même contraint à un atterrissage forcé à Beaumont-le-Roger. Le Fähnrich Gerhard Schulwitz est porté manquant après avoir été abattu par la batterie de DCA d'un navire, mais va finalement rejoindre sa base dans la journée, légèrement blessé. À cela il faut ajouter la perte de l'Unteroffizier Hans-Werner Winter, de la 3. Staffel, qui a été abattu par... la Flak d'Abbeville, sans doute après s'être perdu ou avoir été pourchassé vers

l'est par des chasseurs alliés. En ce qui concerne cette mission conjointe, les pertes recensées par les Alliés sont bien inférieures à celles revendiquées par les pilotes allemands.

12h00 - À Utah Beach, les quatre routes de sorties de plage sont aux mains des parachutistes de la 101st Airborne Division. Le 2nd Battalion du 8th RCT (Regimental Combat Team) entre dans Poupeville, tandis que la Dog Company du 501st Parachute Infantry Regiment atteint le village d'Angoville. À la pointe du Hoc, les six derniers défenseurs du poste d'observation du point d'appui se rendent aux Rangers américains ; le Col. Rudder transmet en morse le message : *"Arrivés à la pointe du Hoc. Mission achevée. Avons besoin urgent munitions et renforts. Beaucoup de pertes."*

À Londres, Churchill prononce son discours devant la Chambre des communes, informant les députés britanniques de la libération de Rome et de début du débarquement.

Malgré tous les rapports qu'il reçoit, le quartier général de la Luftflotte 3, commandé par le Generalfeldmarschall Hugo Sperrle, reste sceptique quant à l'invasion, tout comme l'Oberkommando der Luftwaffe (OKL, Haut Commandement de la Luftwaffe) à Berlin, qui reçoit pourtant depuis le petit matin des rapports d'unités terrestres lui signalant que le nombre de planeurs dans le secteur de l'Orne ne cesse d'augmenter. En haut lieu, on pense que ce qui se passe en Normandie n'est qu'une diversion, et on n'ordonne donc pas aux unités

de chasse se trouvant en Allemagne de faire mouvement vers la France. Pour le Generalleutnant Josef Schmid, commandant le I. Jagdkorps, en revanche, le débarquement ne fait aucun doute et, dans la matinée, il lance de sa propre initiative le message *"Dr Gustav West"* indiquant l'invasion en France.

Ce message codé avait été institué dès le 27 juillet 1943 – ainsi que quelques autres – par le Reichsmarschall Hermann Göring, pour annoncer des événements précis et organiser la défense en fonction du secteur concerné. *"Drohende Gefahr West"* (danger imminent à l'Ouest), abrégé en *"Dr Gustav West"*, indiquait l'imminence d'un débarquement allié sur les côtes de la Manche ou de la mer du Nord. Schmid, dont les avions sont en Allemagne, a de longue date pris des dispositions pour pouvoir réagir au plus vite, en créant notamment un "état-major des transferts" (Überführungsstab) qui doit lui permettre d'envoyer 1 000 avions en renfort à la Luftflotte 3 en très peu de temps. Mais, avant que ses renforts n'arrivent, les maigres effectifs de la Luftflotte 3 n'allaient pas pour autant rester au sol à les attendre.

L'après-midi du 6 juin 1944 allait ainsi être le théâtre de quelques événements dramatiques pour la Luftwaffe, même si ses chasseurs allaient remporter quelques victoires en combat aérien.

■  
*À suivre*

Avec nos remerciements, pour leur aimable collaboration, à Chris Goss, Claude Martin, Jan Horn, Pierre Babin, Frank Olynyk.

COLLECTION CHRIS GOSS

À Creil, le Major Kurt Bühligen, Geschwader Kommodore de la JG 2, au retour d'une mission sur la Normandie le 7 juin 1944. Il fut le premier pilote de chasse allemand à abattre un avion allié le 6 juin 1944 : il revendiqua un P-47 tombé selon ses dires à 10 km au sud des plages du Débarquement à 11h57, sa 99<sup>e</sup> victoire. Le 7 juin, il revendiqua deux P-47 abattus à 19h07 et 19h09 près de Caen – ses 100<sup>e</sup> et 101<sup>e</sup> victoires.



Le 6 juin 1944

# La Luftwaffe face au débarquement





Un Junkers 88 du KG 54 en Italie, à la fin de 1943, avant que l'unité ne revienne dans le Nord de l'Allemagne. Le KG 54 paya un lourd tribut lors du Débarquement.

COLL. CHRIS GOSS

## Deuxième partie. Pilotes allemands et alliés racontent leurs affrontements au-dessus des plages du débarquement. *Par Xavier Méal*

Les pilotes du Squadron 164 (britannico-argentin) de la RAF rapportent de leur côté un engagement contre des Fw 190 ayant lieu peu après midi. Ils ont décollé à 11 h 20 de Hurn. Après avoir tiré des roquettes contre des véhicules allemands, ainsi qu'un train, ils s'en prennent à une *Kubelwagen* (véhicule militaire léger) d'où est parti un tir de mitrailleuse lorsqu'un des "Typhoon" a fait un passage de reconnaissance. Quelques tirs de canons plus tard, la *Kubelwagen* est détruite. Mais, alors que les "Typhoon" sont tout à leur attaque, ils se font surprendre par deux Fw 190. Le Flying Officer Dean les voit au dernier moment et donne l'alerte in extremis. Le Flight Lieutenant Todd a le temps de virer sec et se retrouve face à un des Fw 190 sur lequel il lâche une rafale qui touche son réservoir supplémentaire qui prend feu. Le pilote allemand largue son réservoir, mais il est trop tard, les flammes lèchent déjà son fuselage. Alors que sa machine désarmée décrit un large virage, le pilote ouvre sa verrière et saute en parachute. Son Fw 190 s'écrase quelques secondes plus tard dans une ferme.

### Transfert dramatique des Fw 190 du III/SG 4

Avant le Jour J, le III/SG 4 (Schlachtgeschwader 4, groupe d'attaque au sol) commandé par le Major Gerhard Weyert avait pour quartier général Clastres-Saint Quentin, dans l'Aisne, mais envoyait ses escadrilles en détachement dans le Sud de la France, avec pour mission de chasser les sous-marins en Méditerranée sur Focke-Wulf 190A-6 et -7. Ainsi sa 9. Staffel, par exemple, avait été basée au Luc, près de Toulon, à partir du 18 mai, puis été remplacée par la 7./SG 4 le 2 juin. Informé dès 3 h 00 du matin du Débarquement, le Major Weyert a mis son groupe en état d'alerte dès l'aube en prévision d'un transfert vers Laval, distante à vol d'oiseau d'environ 140 km des plages normandes, soit juste à la limite du rayon d'action d'un Fw 190 emportant une bombe. Le Stab (compagnie d'état-major) et la 9. Staffel du III/SG 4 sont alors à Clastres, la

8. Staffel est à Frières, un peu au sud de Saint-Quentin. Ayant reçu le télégramme ordonnant le transfert du III/SG 4 à 09 h 35, les Fw 190 du Stab et de la 9. Staffel du SG 4 décollent vers midi pour rejoindre Laval. Comme c'est quasiment toujours le cas lors d'un transfert en urgence, le chef mécanicien de chaque chasseur prend place à bord, dans le fuselage, derrière le pilote. La 7. Staffel du SG 4, pour sa part, décolle du Luc, dans le Sud-Est de la France, à la même heure, mais devra faire étape à Châteauroux pour ravitailler en carburant, ce qui fait qu'elle n'atteindra Laval qu'à 19 h 00.

12 h 00 - À Utah Beach, les quatre routes de sortie (*Causeway* en anglais) de plage sont aux mains des parachutistes de la 101st Airborne Division. À la pointe du Hoc, les six derniers défenseurs allemands se rendent aux Rangers.

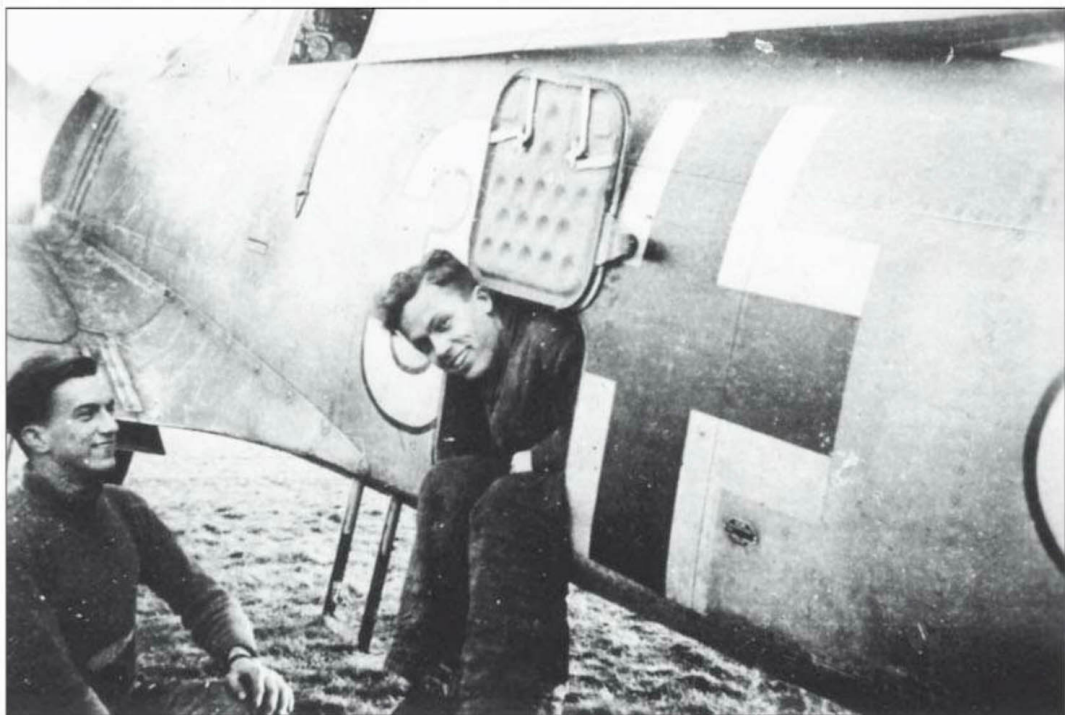
Vers 12 h 30, la route des avions de la 9./SG 4 croise celle de 12 "Mustang" du 334th Fighter Squadron du 4th Fighter Group de la 8th Air Force. La formation, commandée par le Captain Hively, a décollé à 11 h 20 de Debden pour la zone de Rouen - huit avions armés de bombes, les quatre autres ayant pour mission de les protéger. Après avoir attaqué sans succès un convoi de troupes, les pilotes américains tombent sur une dizaine de Focke-Wulf qui s'appêtent, selon leur rapport, à atterrir à Évreux. Il est fort probable que ce soit les avions du 9./SG 4, car la route directe entre Clastres et Laval passe par Évreux. Quatre Fw 190 sont revendiqués abattus par les 1st Lt Monroe (1) et Simon (1/2) et les 2nd Lt Fernandez (1/2), Scott (1) et Siems (1). Les Américains y laissent néanmoins un "Mustang". Aux commandes du P-51B matricule 42-106909 codé 6N-Z, le Major Michaël "Mike" McPharlin est entendu pour la dernière fois alors qu'il est dans les environs de Dreux. Lui qui vient d'endommager un Fw 190 près d'Évreux annonce qu'il rentre vers Debden car il vient de perdre sa magnéto gauche et son moteur fait des siennes. Puis plus aucune nouvelle. Mike McPharlin était un ancien du fameux "Eagle" ►

Squadron”, le Squadron 71, ce qui lui valait de bien connaître nombre des pilotes du 334th FS. Bien que revenu de permission au sein du 339th FG, il volait souvent avec ses amis du 4th FG.

À peu près à la même heure que celle à laquelle les “Mustang” du 334th FS font un sort aux Fw 190 du 9./SG 4, le 1st Lt Joseph E. Conklin, aux commandes d’un F-6 “Mustang” (version de reconnaissance) du 15th Tactical Reconnaissance Squadron du 10th Tactical Reconnaissance Group de la 15th Air Force revendique un Fw 190 abattu près de l’aérodrome de Dreux.

Peu après 12h30, des avions du Stab du III/SG 4 sont interceptés par des “Mustang” près de Brétigny. Le Fw 190 de l’Oberleutnant Johann Pühringer s’écrase avec le mécanicien Krüsmann dans ses flancs, et prend feu à l’impact. Celui du Lieutenant Gerhard Limberg est abattu, mais son pilote n’est que légèrement blessé ; le Fw 190 de l’Unteroffizier Rahofer est aussi abattu – le pilote n’est que très légèrement blessé tandis que son mécanicien, l’Obergefreiter Klunker, est lui gravement touché. Non loin de là, le 1st Lt William McElhare du 62nd FS du 56th FG de la 8th Air Force revendique un Fw 190 abattu près de Rambouillet – rien n’indique qu’il s’agisse d’un avion du III/SG 4, mais il semble qu’aucune autre unité allemande n’évoluait dans ce secteur à cette heure-là. McElhare racontera qu’alors qu’il redresse après une première passe de mitraillage sur un train de troupes, avec sa patrouille de P-47 près de Rambouillet, il repère un Fw 190 volant à 500 pieds (150 m), arrivant de l’est et semblant suivre la voie ferrée. L’ayant vu, le chasseur allemand tente de fuir en prenant de l’altitude, mais McElhare parvient à rester au-dessus de lui en utilisant la puissance maximale de son avion, déclenchant l’injection d’eau. Puis, en resserrant ses cercles, il force le pilote allemand à descendre ; alors qu’il s’apprête à tirer, à 300 pieds d’altitude (90 m), il voit le Fw 190 renverser brusquement son virage, déclencher violemment à gauche et aller percuter le sol dans une boule de flammes et de fumée qu’il photographie avec sa cinématrailleuse...

13h30 - La ville de Caen subit son premier bombardement aérien de la journée, par des B-24. Les quartiers Saint-Jean, Saint-Julien et les abords du château sont touchés. Beaucoup de civils sont tués et les pompiers sont vite débordés face à la multiplication des incendies.

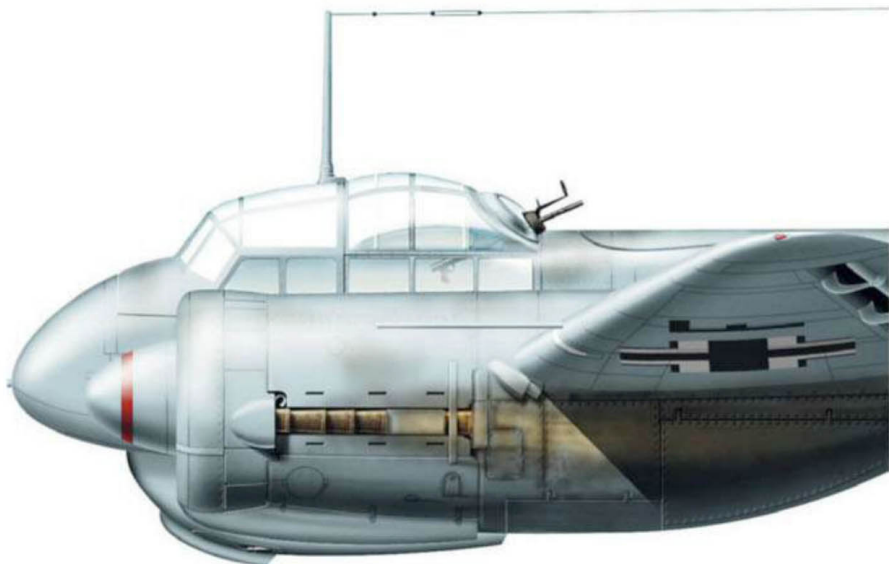


COLL. CHRIS GOSS

**Lors des transferts en urgence, le chef mécanicien de chaque Fw 190 prenait place à bord, dans le fuselage, derrière le pilote.**

Les avions rescapés de la 9. Staffel se pose à Laval à 13 h 45, soit l’heure à laquelle les avions de la 8. Staffel décollent de Frières-Failouël, au sud de Saint-Quentin, à destination de Tours où ils arrivent une heure plus tard après avoir prudemment contourné Paris par l’est et le sud. Il semblerait que la 8. Staffel a ensuite redécollé, cette fois vers Laval, car deux de ses avions ont maille à partir avec des chasseurs américains, P-51 ou P-47. Le Fw 190A-6 du Feldwebel Brauneis s’écrase en flammes à La Bazoge, une dizaine de kilomètres au nord du Mans, emportant dans la mort le mécanicien,

l’Unteroffizier Ebert, tandis qu’à 15 h 48, un P-51 s’écrase un peu au sud du village selon ce que rapporte son assaillant, le Hauptmann Heinz Mihlan, Stafellkapitän la 8./SG 4 – cependant, aucun P-51 n’est rapporté abattu dans ce secteur et à cette heure par l’USAAF. Mais ce dernier n’a guère le temps de savourer sa victoire, sans doute acquise grâce à un tir opportuniste sur le P-51 qui a croisé sa trajectoire. En effet, quelques minutes plus tard, Mihlan saute en parachute après que son avion a été mis en perdition par les tirs d’un chasseur américain, abandonnant à son sort le Feldwebel Eidam, son mécanicien





qui a pris place dans le fuselage. Le chasseur s'écrase à Saint-Jean-d'Assé, quelques kilomètres au nord de La Bazoge.

## Les Ju 88 du ZG 1 passent à l'attaque

À 15 h 45, les F/O Jean Moreau et F/S Joseph Moureau du SqN 349 (belge) de la RAF interceptent un Ju 88 près de Cabourg. Les pilotes du SqN 349 ont décollé de Selsey à 14 h 50 avec leurs "Spitfire" Mk IX pour leur troisième mission de la journée. Lors des deux premières, ils n'ont pas vu un avion allemand. Pour cette troisième mission, toujours dans le cadre du 135th Wing de la 2nd Tactical Air Force (2nd TAF), il s'agit d'assurer la couverture aérienne des plages en collaboration avec le SqN 222 (britannique) et le SqN 485 (néo-zélandais). Jean Moreau rapportera :

*"J'étais "Blue 1". J'ai vu un Ju 88 à 3 miles [4,8 km] au sud-ouest de Cabourg plongeant vers l'ouest depuis les nuages, larguant ses bombes dans les près approximativement à U 1473 [position correspondant aux marquages d'une carte spéciale. N.D.L.R.], probablement parce qu'il venait de voir notre section.*

*L'avion ennemi a plongé à zéro pied [au ras du sol, N.D.L.R.] le long du canal qui passe au nord-est de Caen. Je l'ai suivi sur son arrière en tirant depuis 600 yards [550 m] une rafale de canon et de mitrailleuses sans résultat. "Blue 2" (F/S J. Moureau) a tiré au même moment une courte rafale de ses mitrailleuses. Le poursuivant jusqu'à un point près de Caen,*

*j'ai de nouveau tiré une rafale de 2 secondes avec canons et mitrailleuses et ai vu des impacts sur le fuselage. Au sud de Caen, l'avion ennemi a viré vers l'ouest. Je me suis de nouveau rapproché de lui et ai tiré depuis son arrière une rafale de 4 secondes avec canons et mitrailleuses depuis 250 à 200 yards [230 à 180 m] avec de nombreux impacts sur le moteur droit et l'avant du fuselage. Un capot et de nombreuses pièces se sont détachés. J'ai rompu la poursuite, à court de munitions.*

*"Blue 2" s'est rapproché par derrière et a tiré trois rafales de 2 secondes depuis 200 à 150 yards [180 à 140 m] et a observé des impacts sur le fuselage et le cockpit. L'avion ennemi est parti vers le haut et sur la gauche, hors de contrôle. "Blue 2" l'a suivi et lui a envoyé une dernière rafale de 3 secondes avec canons et mitrailleuses sous un angle de 30°. Il a rompu et a vu l'avion ennemi plonger et exploser au sol 10 miles [16 km] à l'ouest de Caen. "Blue 1" a pris une photo de l'avion ennemi brûlant au sol."*

Les deux pilotes du SqN 349 reviennent se poser à Selsey à 16 h 20 et seront crédités d'une demi-victoire chacun. Il semblerait qu'ils soient tombés sur un Ju 88 solitaire qui s'apprêtait à bombarder Pegasus Bridge, et, selon certains témoignages, le fameux pont porte les stigmates des bombes larguées par le Ju 88, qui n'ont cependant pas explosé.

Pendant cette poursuite, le Sgt "Johnny" Bragard du SqN 349 s'adjuge un autre Ju 88 près de Villers-Bocage, en collaboration avec un autre pilote belge, après une course

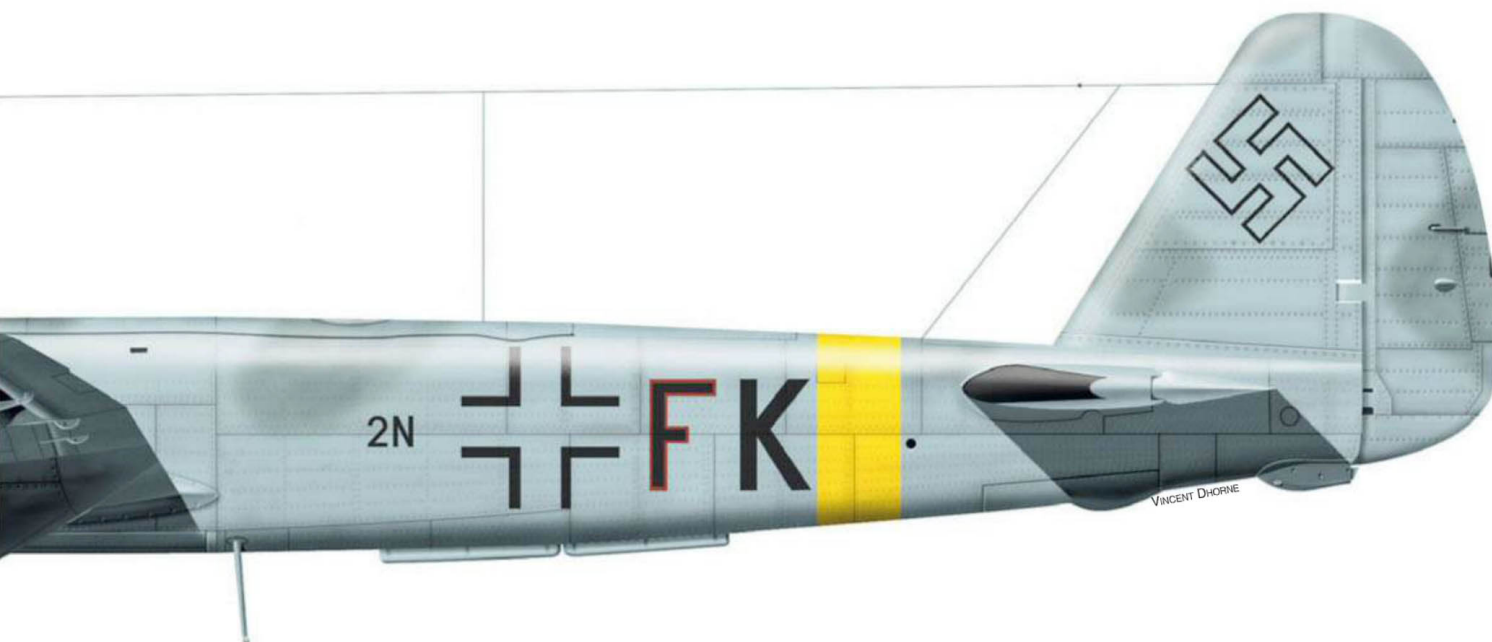
effrénée qui a commencé le long de la côte, d'abord vers le sud. Johnny Bragard racontera son combat dès son retour :

*"J'étais "Blue 3". En suivant la section Bleue qui attaquait deux Ju 88, j'ai piqué et j'ai perdu de vue les avions ennemis. En passant sur Caen à zéro pied, j'ai vu un Ju 88 volant au sud-ouest suivi par un "Spitfire" qui a rompu sans tirer. Je me suis rapproché par derrière et ai tiré une rafale d'une seconde avec canons et mitrailleuses à une distance de 300 m, sans résultat. Puis j'ai de nouveau tiré, une rafale de 3 secondes, directement derrière à 300 m, et ai vu des impacts sur le fuselage et le cockpit avec des morceaux qui se sont détachés. J'ai rompu et aperçu derrière moi l'avion ennemi exploser.*

*Confirmé par le Flight Lieutenant O. L. McHardy du Squadron 485."*

Pour leur part, le F/L Seydel et le Flight Sergeant Blair endommagent un Ju 88, de même que les F/O Van de Velde et Bailly. Le F/O Sans ne peut également revendiquer qu'un Ju 88 endommagé. Si le score du Squadron 349 est très bon (deux abattus, trois endommagés), l'escadron belge y laisse néanmoins le "Spitfire" du F/S Van Molkot qui a été abattu. ▶

**«J'ai tiré une rafale de 3 secondes. Le moteur s'est désintégré. L'avion a plongé.»**



Livrée supposée d'un des cinq Ju 88C-6 de la 2./ZG 1 perdus près de Caen lors d'une mission offensive. Il s'agit du 2N+FK (WkNr 750992) dont l'équipage était composé de l'Uffz. Walther Hermann, du Gefr. Fritz Santermaier et du Gefr. Manfred Unger.

Van Molkot a d'abord eu de la chance : il a abattu en collaboration avec "Johnny" Bragard un Ju 88, mais est touché dans le combat par les tirs défensifs de l'avion et doit sauter en parachute. Il est fait prisonnier par des soldats de la 21<sup>e</sup> Panzerdivision.

À la même heure, 15h45, le F/O J. A. Houlton du Sqn 485 (néo-zélandais) du 2nd TAF revendique aussi un Ju 88 détruit sur la tête de pont près de Caen, puis, quelques minutes plus tard, un autre en collaboration avec les F/S E. G. Atkins, F/L K. J. MacDonald et F/O M. G. Mayston. Houlton voit le premier Ju 88 au sud d'Omaha Beach, alors que le bimo-

teur file vers le sud au-dessus d'une couche basse de cumulus épars. Houlton pousse les gaz au maximum pour monter aussi vite que possible, et voit l'avion allemand pénétrer un gros nuage isolé au-dessus de la couche principale. Quand le bimoteur en ressort de l'autre côté, Houlton est en train de s'en rapprocher rapidement. Il racontera : "J'ai positionné le réticule de mon viseur sur le moteur droit de l'avion ennemi, et ai tiré une rafale de 3 secondes. Le moteur s'est désintégré, un feu a pris, deux membres d'équipage ont sauté en parachute et l'avion a plongé de façon très abrupte et s'est écrasé sur une route, explosant

**Affût simple de Flak de calibre 20 mm.**

BUNDESARCHIV



à l'impact. En faisant demi-tour vers la tête de pont, j'ai vu un second Ju 88 faisant cap au sud et ai prononcé une attaque quasiment identique, qui a fait s'arrêter le moteur droit. L'avion est parti en piqué abrupt, son mitrailleur de queue tirant sur les autres membres de ma section, qui ont tous attaqué jusqu'à ce que le Ju 88 redresse et s'écrase à haute vitesse. Une de ses hélices s'est détachée et a traversé les près en tournant sur elle-même comme une roue géante. Quand nous sommes revenus sur la tête de pont, ce que nous entendions à la radio indiquait que d'autres pilotes étaient aux prises avec un autre bombardier allemand..."

Maurice Mayston racontera lui aussi ce vol épique : "Johnnie [Houlton] était le leader. Nous patrouillions près des plages, et bien sûr – il a une vision très perçante –, il a repéré un Junkers 88 qui filait dare-dare. Il a juste annoncé "Duncan Blue, Bandit, 2 heures, Angels 4" si je me rappelle bien – c'est tout ce qu'il avait besoin de dire – et nous avons immédiatement su de quoi il retournait. Il nous a menés vers cet avion et s'est mis à le poursuivre. Mon boulot était de couvrir ses arrières; je suis son n° 2, c'est pour cela que je suis là : je dois m'assurer qu'il puisse faire son boulot, qui est de descendre cet avion. Nous étions enfin en train de faire ce pour quoi nous nous entraînions pour depuis des mois, presque des années. Nous faisons juste ce dont nous avions rêvé. Tout a été terminé en

## Redoutable Flak

Le Flakkorps, dont le diminutif Flak signifie *FliegerAbwehrKanone* (canon de défense antiaérienne), organisation d'artillerie de défense antiaérienne de la Luftwaffe, causa de nombreuses pertes d'avions alliés ce 6 juin 1944. Ses batteries avaient pour missions de protéger tous les objectifs sensibles comme les grands ports, les bases de sous-marins, les batteries lourdes, les aérodromes. La Flak légère (Lei Flak) employait des armes de calibre 20 mm jusqu'au 25 mm, la Flak moyenne (Mittl. Flak) du calibre 37 mm jusqu'au 40 mm et la Flak lourde (Schwere Flak) du calibre 75 mm au 105 mm. Durant l'après-midi du Débarquement, à 14h45, le 1st Lt Harold Frederick du 336th Fighter Squadron du 4th Fighter Group faillit bien perdre la vie du fait de cette redoutable Flak, comme le raconta son acolyte du jour, le 2nd Lt Harry Dugan – la couverture nuageuse était de 6/10, la base des nuages étant à 4 000 pieds (1 220 m), leur sommet à 10-12 000 pieds (3 050-3 660 m) et la visibilité était de 20 km : "Nous avons trouvé un convoi de camions se déplaçant vers l'ouest. Il y avait un aérodrome en herbe sur notre trajectoire pour mitrailler les camions. D'évidence, Frederick ne l'avait pas vu parce qu'il est passé dessus trois fois. Je l'ai appelé mais sa radio devait être hors d'usage car il n'a prêté aucune attention à mon appel. Au troisième passage sur le convoi, de la fumée s'est échappée de son avion. Il s'est posé en catastrophe. La dernière fois que je l'ai vu, il courait dans la direction des bois au nord. Je crois que c'était près d'Évreux."

De fait, le P-51C matricule 42-103287 d'Harold Frederick fut abattu par la Flak de Beaumont-le-Roger, où se trouvait un aérodrome de la Luftwaffe. Quelques jours plus tard, le jeune Daniel Cormier, 16 ans, passa à vélo près de l'épave du chasseur qu'il photographia avec le Kodak pliable de son père (*ci-contre*). Habitant Rouen, mais ayant de la famille à Glos-sur-Risle, il était en mission "ravitaillement" et passait près de Thierville-Ecaquelon, à quelques kilomètres au sud-est de Beaumont-le-Roger. Il apprit plus tard que le pilote américain avait pu trouver refuge dans la ferme toute proche des Gard, échappant ainsi aux Allemands. Harold Frederick trouva la mort le 29 mai 1945, lorsque, durant un vol de convoyage vers la base de Speke, près de Liverpool en Grande-Bretagne, le mauvais temps le contraignit à chercher à descendre sous les nuages ; il s'écrasa dans une visibilité nulle contre le flanc d'une colline.



quelques secondes... À peu près 2 minutes plus tard, nous avons vu un second avion, et, de nouveau, il l'a attaqué, a détruit son moteur, puis m'a ordonné à moi, "Blue 2", ainsi qu'à "Blue 3" et "Blue 4" d'y aller à notre tour. Et nous avons partagé ce second avion, un quart chacun. Ce fut mon score total pour toute la guerre."

Sur Omaha et Utah Beach, le 320th Very Low Altitude (VLA) Barrage Balloon Battalion, la seule unité de soldats noirs américains prenant part au Débarquement, a déployé ses ballons de barrage. De ces ballons pendent des câbles en acier, capable de découper l'aile d'un avion qui les heurte à 500 km/h. De fait, le 320th Battalion revendique un Ju 88 abattu après qu'il a vu une de ses ailes découpée au-dessus d'Omaha Beach. La DCA abat également deux Ju 88.

Dans l'après-midi, les services de renseignement alliés "Ultra" interceptent un message allemand indiquant, à 15 h 00, que deux Ju 88 de la ZG 1 ont été abattus, que six sont portés manquants et que l'un s'est posé sur l'aérodrome de déroutement de Nantes. À ce jour, seulement cinq pertes sont connues pour cette période de la journée, cinq Ju 88 C-6 du 2./ZG 1 perdus près de Caen au cours d'une mission offensive (1).

(1) Sur ces cinq Ju 88 C-6, quatre ont été identifiés : WkNr 750924 (2N+BK), WkNr 750992 (2N+FK), WkNr 750597 (2N+KK), WkNr 750942 (2N+TK).

## «Son blouson et son casque étaient en feu. Il a finalement sauté à 180 m.»

16h30 - Nouveau bombardement de Caen, visant cette fois les ponts sur l'Orne.

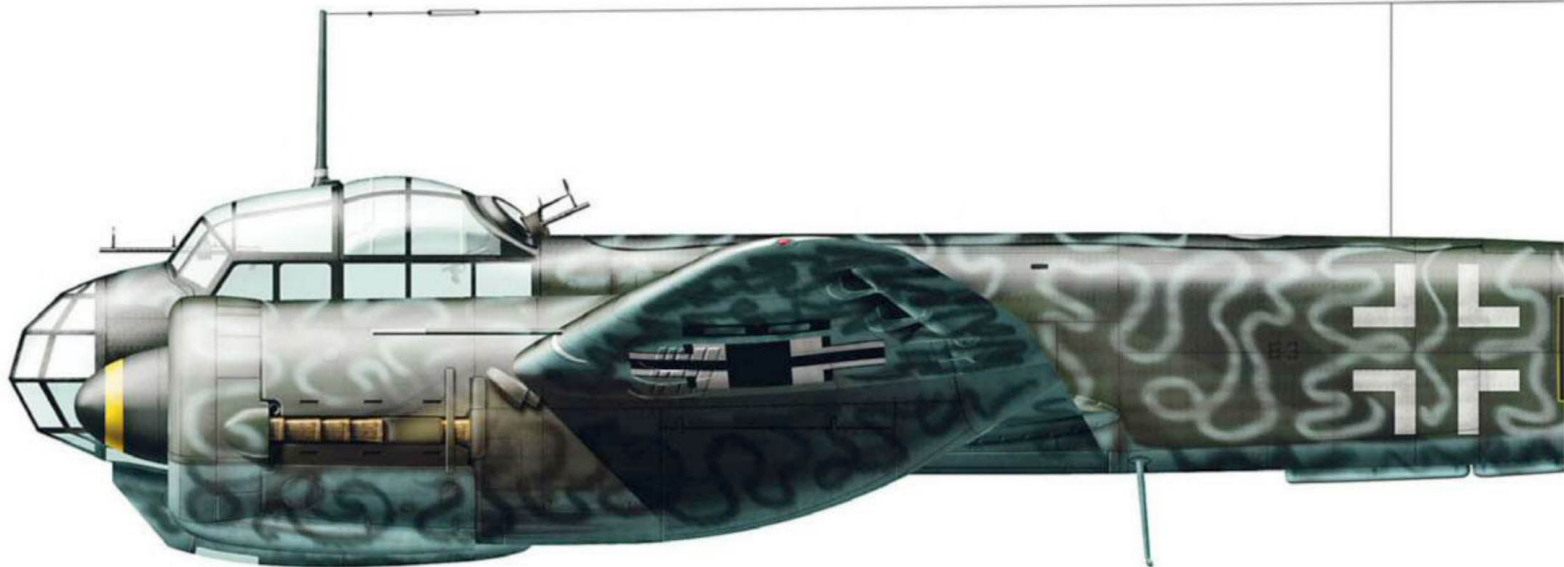
16h30 - Le Lt-Col. F.C. Gray mène une section de P-47 du 83rd FS du 78th FG, sous le nom de code "Cargo White", en mission de destruction des lignes de communication. Le ciel est couvert de nuages au 9/10 et la base des nuages est à 3000 pieds (915 m). Les chasseurs se présentent à 12000 pieds (3660 m) au-dessus d'Alençon et descendent sous les nuages par une trouée. Ils bombardent d'abord un train, sans résultat probant, qu'ils mitraillent ensuite avec plus de succès. Puis le Lt-Col. Gray repère deux autres trains en gare de La Hutte-Coulombiers, 5 km au sud, qu'il mitraille. Il fait quasiment exploser le premier, accompagné de son ailier, le Lt Massa. Puis il remonte la voie ferrée vers Alençon, qu'il dépasse. "À ce moment, rapportera Gray, j'ai entendu [Cargo] "Red Leader" annoncer qu'il y avait des Fw 190 au ras du sol au sud de la ville. J'ai fini par les repérer, rattraper "Red Leader" et me rapprocher du

dernier du groupe d'Allemands. J'étais en train de me rapprocher de lui sans même utiliser l'injection d'eau, mais il a enclenché sa surpuissance et j'ai dû faire de même. Je l'ai facilement rattrapé et il a commencé à virer. Tous ces jeunes à qui j'avais enseigné le tir à Matagorda se seraient bien marrés en voyant mon pauvre tir avec déflexion. Il s'est finalement remis en ligne droite et je lui ai collé quatre bonnes rafales. Il a éjecté sa verrière au moment où son moteur a coupé, et a commencé à sortir. J'étais sur le point de le dépasser et me suis mis en dérapage sur le côté, quand le Lt Massa lui a envoyé une rafale. Il l'a dépassé, s'est mis juste à côté, et l'a regardé s'extraire laborieusement; son blouson et son casque étaient en feu. Il a finalement sauté à 600 pieds [180 m] et son parachute a parfaitement fonctionné. J'ai alors dégagé pour m'en prendre à un autre, mais, au moment où j'allais de nouveau m'essayer à un tir avec déflexion, le leader de mon deuxième élément [paire d'avions. N.D.L.R.], le Lt Caulfield, l'a arrosé. L'Allemand a viré vers moi et a déclenché vers le sol, en faisant une p... de belle explosion que j'ai alors cru fixer sur la pellicule de ma cinématrailleuse - ce n'est que plus tard qu'on m'a dit que cette saloperie n'avait pas fonctionné! Je revendique trois locomotives endommagées en collaboration, et un Fw 190 détruit en collaboration avec le Lt Massa. Je confirme la destruction d'un Fw 190 par le Lt Peter Caulfield." Ici, les archives n'ont pas

Le P-51C "Mustang" matricule 42-103287 d'Harold Frederick, abattu par la Flak, que photographia le jeune Daniel Cormier non loin de Beaumont-le-Roger.

DANIEL CORMIER





Livrée supposée d'un des deux Junkers Ju 88A-4 de la 9./KG 54. Il s'agit de l'avion du Lt n Rolf Müller, codé B3+BT et portant un camouflage initialement appliqué lors des opérations en Méditerranée. L'intrados pourrait avoir été intégralement noir.

permis, à ce jour, d'identifier l'avion allemand abattu, ni même l'unité à laquelle il appartient.

Entre-temps, le III/SG 4 a pu organiser ses premières sorties vers les plages. Trois patrouilles, réunissant à chaque fois quatre ou cinq avions de la 9. Staffel, ont été envoyées vers l'estuaire de l'Orne à partir de 17h00, mais une seule a pu déjouer la forte défense des chasseurs alliés et a réussi à parvenir sur l'objectif. À 17h40, les Fw 190 portent deux coups au but sur un navire de 400 t au large de Saint-Aubin-sur-mer.

Le Maj. Erich Hohagen, de la I/JG 2, repart quant à lui en mission

avec les "Experten" de son Stabschwarm (escadrille de commandement), et revendique un "Typhoon" ou un P-47 à 17h25 dans les environs de Beaumont-le-Roger – un aérodrome aux pistes en herbe de la Luftwaffe à quelques kilomètres à l'est de Bernay et à 20 km à l'ouest d'Évreux. La RAF ne perd cependant aucun "Typhoon" à cette heure et dans ce coin ; en revanche, le North American "Mustang" I matricule AG465 du Sqn 430 (Royal Canadian Air Force), piloté par le F/O J.S. Cox, est signalé par ses équipiers abattu par un Fw 190. La recrudescence de l'activité aérienne allemande en mi-

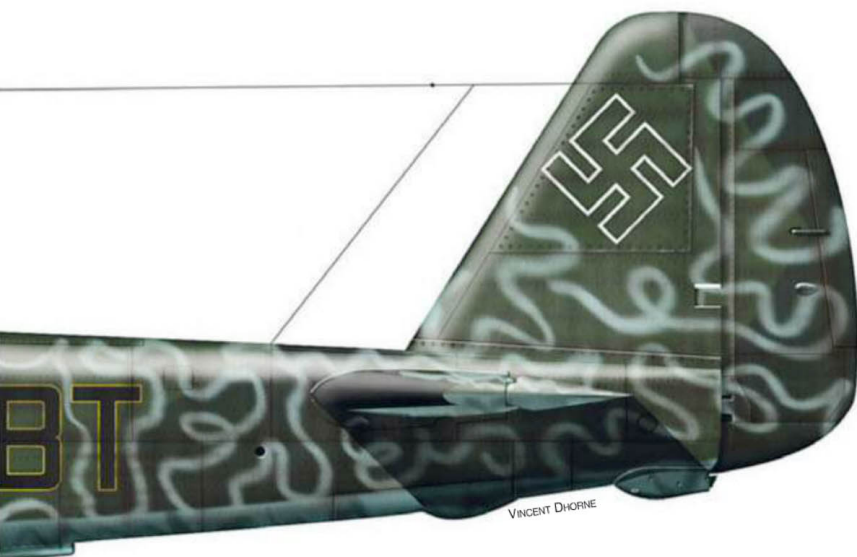
**Des soldats américains examinent l'épave d'un Junkers 88, vraisemblablement le Ju 88A-4 codé B3+HT du 9./KG 54 abattu le 12 juin 1944, près de Colleville-sur-Mer.**

lieu d'après-midi ne passe en effet pas inaperçue, notamment aux yeux des pilotes du Sqn 430, une unité de reconnaissance tactique volant sur "Mustang" I à moteur Allison.

Ainsi, les F/O Gordon et Lambros rapportent avoir croisé la route de six Ju 88, mais sans pouvoir les engager. Plus tard, le Wing Commander Geoffrey, l'officier commandant le Sqn 430, et le F/O J.S. Cox sont en couverture du Squadron Leader Chester lors d'une reconnaissance tactique ; alors qu'ils approchent d'Évreux, quatre Fw 190 leur tombent dessus ; Cox est immédiatement abattu. Deux autres Fw 190 se joignent à l'affrontement,

COLL. CHRIS GOSS





ce qui incite Godfrey et Chester à prudemment prendre la poudre d'escampette en se dissimulant dans les nuages. Puis ils se dirigent ensuite vers Le Havre tandis qu'au moins un Fw 190 les poursuit, qui parviendra à loger quelques balles dans l'avion de Chester.

18 h 00 - Juno Beach : à Saint-Aubin-sur-Mer, les derniers défenseurs allemands des installations côtières dans le secteur Nan Red se rendent.

À 18 h 20, le Hauptman Huppertz, Gruppenkommandeur du III/JG 2, revendique un "Typhoon" abattu à l'est de Caen. Il est fort probable qu'il s'agisse du "Typhoon" matricule MN454 du Sqn 164 piloté par le F/O A. E. Roberts, un Australien (2). Avec neuf autres "Typhoon" du Sqn 164, il a décollé de Hurn vers 17 h 30. Arrivés sur la Normandie, les chasseurs-bombardiers britanniques repèrent un petit groupe de véhicules allemands traversant un pont métallique sur une rivière dans la région de Bayeux. Alors qu'ils les attaquent à la roquette et à la mitrailleuse, ils ne voient pas les Fw 190 arriver. Selon ce que rapportent les pilotes du Sqn 164, l'avion de Roberts est touché et perd une aile. Lors de cet engagement, le Sqn Ldr R. H. Beake revendique un Fw 190 abattu.

Au fil de la journée, les Alliés interceptent de façon fragmentaire plusieurs rapports du SG 4 et, de ce qu'ils parviennent à déchiffrer, quatre avions ont été définitivement perdus, et deux autres très fortement endommagés. Il y est fait mention des Fw 190A de Püringher, Rahofer et Limberg abattus près de Brétigny,

## « Deux F-6 "Mustang" surgissent et abattent deux Fw 190A qui atterrissaient à Laval »

mais aussi de ceux des Unteroffizier Otto Speer (aussi écrit Spier par une autre source) et Oberfeldwebel Martin Kolberg, abattu à Laval. De fait, vers 19 h 00, les avions de la 7. Staffel de la SG 4 n'ont pas plus de chance que ceux des autres Staffeln : alors qu'ils atterrissent à Laval après avoir ravitaillé à Châteauroux, deux F-6 "Mustang" du 15th Photo Reconnaissance Squadron du 10th Photo Reconnaissance Group en mission de reconnaissance armée leur tombent dessus : l'avion de l'Oberfeldwebel Martin Kolberg tombe avec son mécanicien, l'Obergefreiter Ohlwein, à 8 km au sud-est de l'aérodrome, celui de l'Unteroffizier Otto Speer s'écrase quasiment au bout de la piste. Leurs vainqueurs sont le 1st Lt Clyde B. East et le 2nd Lt Ernest M. Schonard.

En cumulant les pertes avérées et supposées du SG 4, on aboutit à un total de 13 avions pour la journée.

### Les Ju 88 du KG 54 tentent leur chance

Vers 19 h 30, les cinq avions de la formation du JG 2 emmenée par Herbert Huppertz se posent sur la piste de Chamant, près de Senlis, où ils sont ravitaillés et réarmés.

Ce 6 juin 1944, le KG 54 ne dis-

pose plus que de 18 Junkers 88A-4 en état de vol, répartis entre deux Gruppen. Rien que durant les mois de février et mars, le I/KG 54 a perdu 15 avions au cours de l'opération *Steinbock*. Le II/KG 54 a été dissous en avril. Malgré cela, il reçoit ordre de jeter toutes ses forces dans la bataille. Opérant depuis le nord de l'Allemagne, le I Gruppe a été expédié en catastrophe de Wittmund-Jever à Juvincourt, entre Reims et Laon, et le III de Marx à Laon-Athies.

19 h 40 - Les combats font toujours rage sur la Pointe du Hoc tandis qu'Omaha Beach subit un tir de barrage allemand dans le secteur de Colleville-sur-Mer, où les opérations de débarquement se poursuivent.

À 19 h 45, les avions des deux Gruppen du KG 54 décollent chargés de bombes à fragmentation de 500 kg, avec pour objectif les plages du Débarquement les plus à l'est, pour attaquer les péniches de débarquement entre Ouistreham, à l'embouchure de l'Orne, et Lion-sur-Mer, là où débute le secteur Sword des Britanniques.

L'Obergefreiter Ernst Specht, opérateur radio d'un des Ju 88 du Staffel 8, rapporta bien plus tard, que *"notre première mission en Normandie lors du D-Day fut de bombarder des péniches de débarquement - ce fut le seul raid de jour que je fis jamais. Nous larguâmes nos bombes une par une sur les vaisseaux et les péniches."* Ce jour-là, son avion est un des rares à franchir le barrage des défenses alliées et à parvenir à bombarder Sword Beach. Quand les deux Gruppen reviendront se poser sur leurs bases respectives, peu après minuit, cinq avions manquent à l'appel. Le I/KG 54 a perdu deux avions du 3./KG 54 dont celui de son Staffelfkapitan, le Hauptmann Herbert Birkner ; trois des sept avions du III/KG 54 (un du Staffel 8 et deux du Staffel 9) sont manquants (3). Durant les cinq jours qui suivirent le Débarquement, le I/KG 54 perdit 13 avions et le III/KG 54 dix avions. ■

(2) Une autre source indique le pilote comme étant le F/O Robert (sans s) et l'avion comme étant le "Typhoon" matricule MN466.

(3) Ju 88A-4 WkNr 301583, B3+KL, 3./KG 54, Hptm. Herbert Birkner. Ju 88A-4 WkNr 301190, B3+HL, 3./KG 54, Ofhr. Hans-Georg Wendt. Ju 88A-4 WkNr 550499, B3+GR, 8./KG 54, Hptm. Franz Dollensky. Ju 88A-4, WkNr (88)5834, B3+GT, 9./KG 54, Uffz. Franz-Josef Kuhn. Ju 88A-4, B3+BT, 9./KG 54, Ltn Rolf Müller.