



1944

# CEUX QUI CROYAIENT AU CIEL



## LA BATAILLE DU VERCORS

Sur le plateau [1] du Vercors, pendant l'été 1944, tous y ont cru et tous ont pu considérer, à un moment ou un autre, que leurs vœux allaient être exaucés, mais à la fin des fins, nul n'en est sorti indemne...

▲ Des B-17G du 94th BG en phase de largage au-dessus « du plateau » lors de l'opération « Cadillac ». On remarque les trains d'atterrissage abaissés afin d'améliorer la précision du parachutage. (US NARA)

PAR GUY JULIEN

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2014

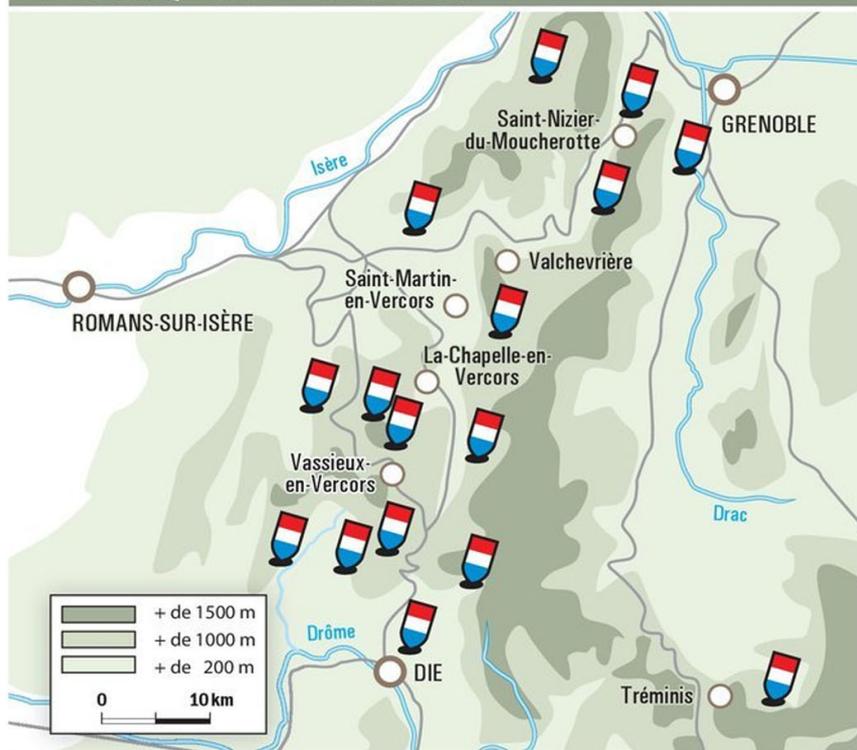
[1] En réalité, le Vercors n'est pas un plateau mais bien un massif de moyenne montagne, cependant nous continuerons d'user dans le texte de cette facilité de langage.



**E**n 1943, les contraintes du STO (Service du travail obligatoire) poussent dans la clandestinité de plus en plus de jeunes Français. Ce mouvement, qui accompagne celui de dissolution des chantiers de jeunesse, va avoir pour effet de permettre la constitution de grands maquis. Les uns s'orienteront vers des actions de guérilla classiques fondées sur le coup de main, tandis que d'autres auront la volonté de constituer de véritables camps retranchés. C'est donc dans l'illusion de pouvoir combattre l'occupant à armes égales en bénéficiant d'un soutien massif de l'aviation alliée et du renfort de contingents parachutistes que réside toute la tragédie du Vercors. Car, si l'on excepte un *Operational Group* de l'OSS (ce que nous appellerions aujourd'hui des forces spéciales) venu les entraîner, les seules troupes aéroportées que les combattants de la « République libre du Vercors » verront de près seront celles amenées à pied d'œuvre par des planeurs de la Luftwaffe !

L'aviation allemande n'a cependant jamais bénéficié de la part des Alliés de l'étrange mansuétude parfois décrite par les adeptes de la théorie de la trahison, prompts à faire de Vassieux un petit Varsovie. Au-delà des partis pris et des controverses, un fait souvent ignoré par les historiens s'impose en effet comme une évidence. L'aviation a joué un rôle de premier plan dans le développement de la bataille. Si l'action de la Luftwaffe a été souvent décrite même superficiellement, tel n'est pas le cas de celle de ses adversaires. À l'exception de la mention de parachutages de grande ampleur, celle-ci est en effet assez systématiquement passée sous silence. Or, compte tenu des moyens engagés de part et d'autre, on peut parler d'une véritable bataille aérienne, dont l'Isère et la vallée du Rhône ont été le théâtre aux moments les plus critiques de l'été 1944. C'est de cet affrontement dont il va être question ici.

## LES MAQUIS DU VERCORS



## UN DIËN BIÊN PHU EN NÉGATIF

Avec le recul que donne la perspective historique, c'est un peu l'image que renvoie le Vercors en juin 1944. Ici, l'insurrection occupe les cimes et les plateaux. L'armée régulière et ses supplétifs sont dans la plaine. Le camp retranché, à la différence de ses adversaires, ne possède aucun armement lourd.



▶ Le terrain de Valence, pivot de l'offensive aérienne conduite par le *Kommando Bongart*, a été libéré. Les GIs occupent la zone. Seule une carcasse de He 111 rappelle encore les récents combats. (US NARA)



D'un autre côté, compte tenu de la géographie et des positions respectives des uns et des autres, l'artillerie de campagne est inopérante, et l'utilisation de blindés (par ailleurs non disponibles en quantité) est rendue difficile par la configuration même du terrain. L'assaillant dispose d'une aviation relativement puissante agissant à proximité de ses bases, mais ne bénéficie de la supériorité aérienne que de façon très sporadique. Les insurgés peuvent compter en théorie sur l'appui des chasseurs-bombardiers basés en Corse et sur un soutien logistique dispensé depuis l'Angleterre et l'Italie. Le cas échéant, les bombardiers des 8th et 15th AF peuvent également être mis à contribution.

Cependant, les maquisards ne bénéficient d'aucune priorité au plan stratégique. Ils ne disposent pas des moyens de communication rendant effective l'action d'appareils intervenant en appui tactique et sont tributaires d'un très long délai de réaction, puisque les bases amies les plus proches se trouvent situées à plus de 500 km de la zone des opérations.

Au soir du 5 juin 1944, la BBC diffuse une série de messages personnels appelant aux armes l'ensemble des Forces françaises de l'intérieur (FFI) implantées dans la partie Sud de l'hexagone. Dans les jours qui suivent, des milliers de volontaires affluent sur le plateau du Vercors, où déjà, depuis plusieurs semaines, l'occupant n'ose plus guère s'aventurer qu'en force. Il semble qu'un débat

▲ Carcasses de deux Re 2002 affectés au *Kommando Bongart*, photographiées quelque temps après la libération sur le terrain de Lyon-Bron dévasté. (US NARA)

► Des B-17G du 385th BG saisis par l'objectif en plein travail lors de l'opération « Cadillac ». L'appareil au premier plan, DOZY DOATS (42-97079) du 548th BS, sera perdu en opération le 6 octobre suivant. (US NARA)

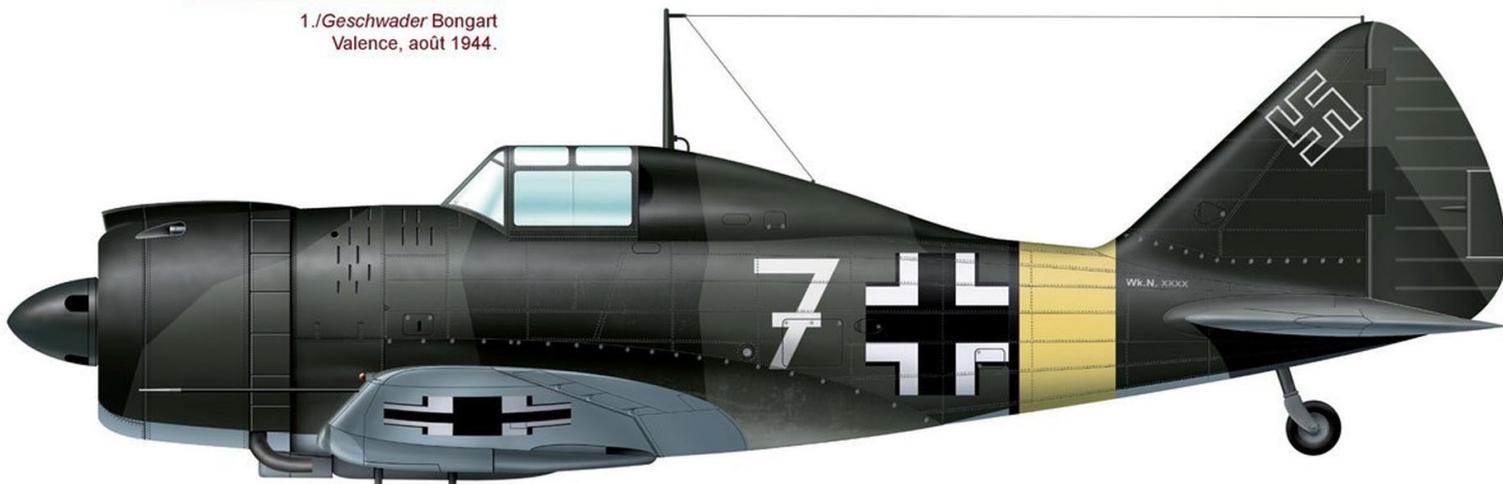
anime alors la direction civile et militaire du Maquis. Les uns s'accrochent à la chimère du « plan Montagnard », qui doit faire du plateau un cheval de Troie et du Vercors lui-même une « République libre ». Les autres, plus pragmatiques, songent seulement à en verrouiller les approches pour faire de la zone une vaste plate-forme de parachutage à partir de laquelle seront entreprises des actions offensives. Les passions et le calcul politique vont l'emporter sur la logique, et, forts de soutiens (assez flous) obtenus d'Alger, les « romantiques » triomphent finalement des « réalistes ». La République sera proclamée ! En attendant, d'immenses drapeaux français visibles depuis les vallées fleurissent un peu partout.

L'occupant ne peut que réagir. Le temps qu'il constitue une force d'intervention, il laisse en périphérie le champ libre à la Milice et dépêche contre les terroristes ses forces aériennes. La Luftwaffe vient alors de mettre sur pied une unité spéciale dont la mission consiste précisément à lutter contre ce type de menace : le *Kommando* ou la *Geschwader Bongart*.

Cette formation a été constituée en avril 1944 à partir d'éléments issus des III. et IV. *Gruppen* de la *Fliegerzielgeschwader 2*. Initialement, la mission de la Fl.Z.G. 2, équipée de monomoteurs Reggiane Re 2002 Ariete, consistait à tracter des cibles ou à servir de plastron pour l'entraînement de la *Flak*. La montée en puissance des maquis va entraîner une réorientation notable de ses missions dans un sens nettement plus offensif. Désormais baptisée *Kommando Bongart*, du nom de son chef l'*Oberst* Hermann-Josef Freiherr von dem Bongart, la nouvelle *Geschwader* se compose alors de deux *Gruppen* et d'un *Stab*. Elle regroupe une trentaine d'Ariete, bientôt rejointe par une collection hétéroclite d'appareils de toutes origines et de toutes provenances : Ju 88, Fw 190, He 111, Bf 110, Go 145, He 46, Fw 58, etc. En juin, le III./SG 4 et ses Fw 190 A-6 et A-7 seront rattachés au « cirque » Bongart. Toutefois, ce renfort appréciable d'une unité très expérimentée durera moins de trois semaines. Par la suite, ponctuellement, des bombardiers du II./KG 26 et du II./KG 100 seront mis à disposition de l'*Oberst* Bongart. L'intégration du II./ZG 1 (équipé de Ju 88 C-6) et d'une poignée de Fw 190 appartenant à la 8./ZG 1 compensera partiellement la perte des spécialistes de la *Schlachtgeschwader*. Si, à la mi-juin, les premiers éléments du groupement de Bongart, jusque-là basé dans le centre de la France (Limoges et Clermont-Ferrand), arrivent à Lyon et Valence afin d'intervenir au-dessus

Reggiane Re 2002 (MM/WNr. ?)

1./Geschwader Bongart  
Valence, août 1944.





du bastion isérois devenu irréductible, c'est bien évidemment parce que celui-ci a, depuis des mois, été ravitaillé et armé par voie des airs au nez et à la barbe ou presque de la Luftwaffe !

Dès la fin de l'automne précédent, des Halifax décollant de Grande-Bretagne ou d'Algérie se sont succédé au-dessus des montagnes pour y déverser leur chargement d'armes, d'équipement divers et d'agents de renseignement. Tout se passe bien pour la mission inaugurale du 13 novembre 1943. En revanche, au cours de la nuit du 2 février 1944, en pleine tempête de neige, un quadrimoteur Halifax Mk. II (LL114), appartenant au N° 138 (SD) *Squadron* de la RAF, s'écrase à proximité d'Autran. Les corps des sept membres d'équipage seront relevés par les FFI pour finalement être inhumés après la libération dans le cimetière de la commune. Cependant, il en faut davantage pour décourager le SOE. Des missions réussies s'enchaînent les 10 et 16 mars, ainsi que le 9 avril, puis de nouveau le 20 mai et le 13 juin ; ce jour-là, deux quadrimoteurs procèdent à un largage massif, eu égard aux pratiques locales. Toutefois, la périphérie du camp retranché a été sérieusement attaquée au cours de la journée. La reconquête du massif rebelle par les forces d'occupation est alors en marche, et il faudra bien plus que quelques conteneurs pour s'opposer à une pression qui, exercée dans les airs et désormais sur terre, va, au fil des jours, devenir de plus en plus insupportable.

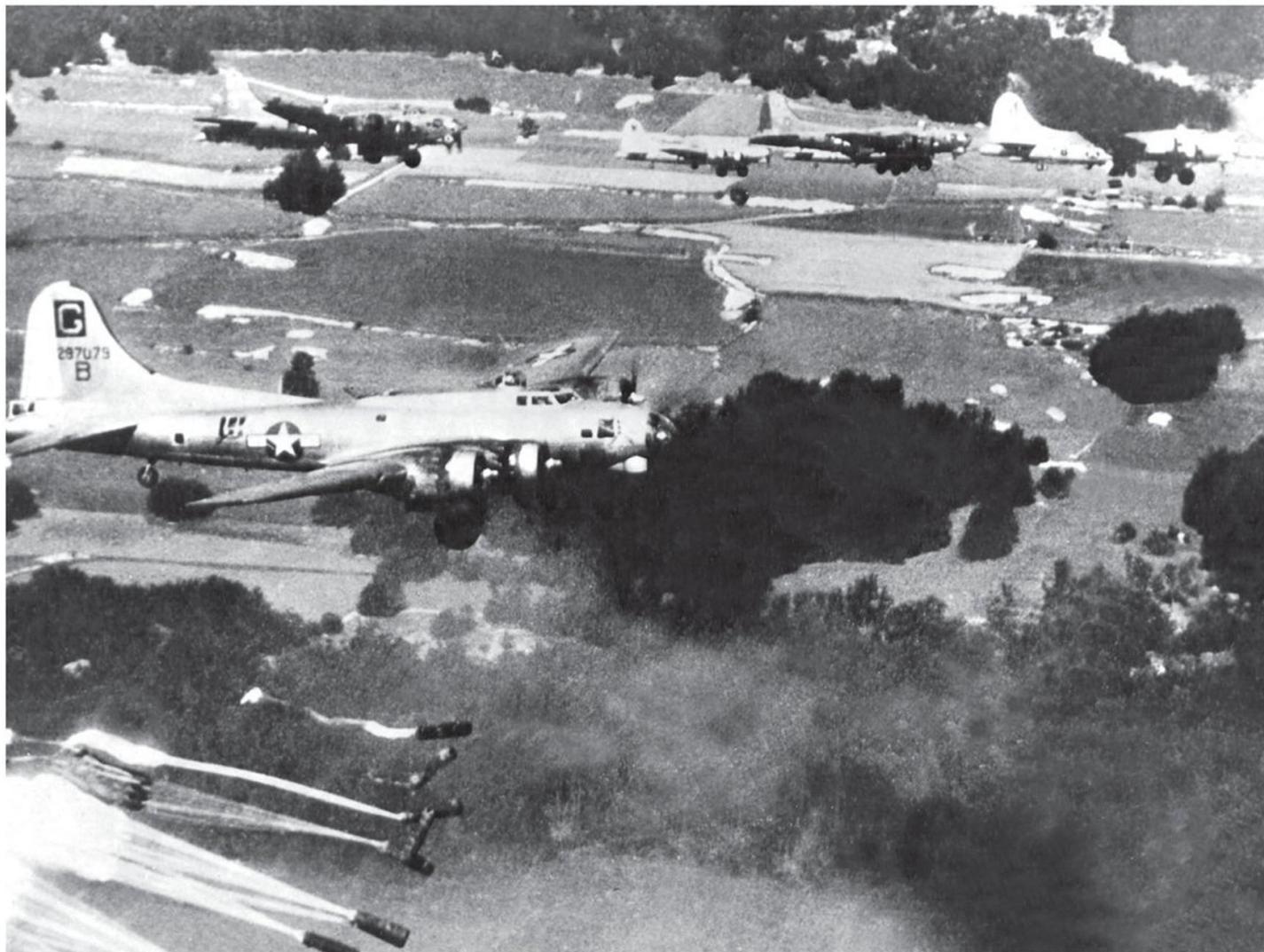
### « ZEBRA » ET « CADILLAC »

Conformément aux ordres reçus, les FFI s'engagent, dès le 6 juin 1944, dans la lutte armée. L'insurrection se développe surtout dans les régions boisées ou difficiles d'accès. Elle remporte d'abord quelques succès, mais se trouve rapidement contenue, puis repoussée. De fait, après quinze jours de combats, les Alliés doivent se résoudre soit à laisser tomber les maquisards, soit à leur fournir immédiatement

une aide massive. En réalité, l'alternative n'existe pas. Tant politiquement que militairement, la poursuite de l'assistance aux « combattants de la liberté » s'impose.

Le SHAEF obtient donc de l'USAAF, dès le 13 juin, la cession temporaire de soixante-quinze B-17, cent autres étant mis à sa disposition trois jours plus tard. En pleine offensive stratégique, la distraction pour une semaine de l'ensemble des bombardiers de la 3rd *Bombardement Division* de la 8th AF n'est pas un geste anodin. Il prouve, si besoin est, tout l'intérêt porté par Eisenhower et son état-major à la cause française. Initialement, les Flying Fortress doivent opérer le 22 juin en plein jour afin de ravitailler simultanément les maquis du Sud-Ouest, du Centre et du Vercors, cette dernière zone étant dévolue au 94th BG.

Dès le 15 juin, les hommes du *Colonel* Charles B. Dougher s'entraînent donc intensivement en vue de leur nouvelle mission. Afin d'éviter autant que possible la dispersion des précieux conteneurs, les largages s'effectueront train d'atterrissage sorti, à basse altitude. Autant dire qu'il s'agit là d'une véritable révolution culturelle pour ces équipages habitués à l'ivresse de la haute altitude. L'opération, baptisée « Zebra », est repoussée à cause de mauvaises conditions météo, et c'est finalement le 25 juin au petit matin que cinq formations, comptant chacune 36 bombardiers, s'élancent vers la France. Chaque *Combat Wing* s'est vu désigner une région cible et une zone de parachutage particulière. Chacun emporte de quoi armer environ 1 200 combattants. Bénéficiant de la protection efficace du VIII *Fighter Command*, pratiquement tous les bombardiers atteignent leur cible. Seuls trois ne pourront effectuer leur largage pour une raison ou pour une autre. Finalement, un B-17 est victime de la Luftwaffe et un autre de la *Flak*. Deux appareils sont en outre perdus à cause d'ennuis mécaniques. Tel est le cas du 42-97682 du *Lieutenant* Graves, qui est contraint d'effectuer un atterrissage forcé sur le terrain B-2 de Bazenville, dans le Calvados. Il s'agit de la seule attrition subie par le 94th BG.





Le groupe, emmené pour l'occasion par le *Brigadier General* August W. Kissner (chef d'état-major de la 3rd Air Division) et le *Brigadier General* Frederick W. Castle (commandant du 4th Bomb Wing), procède au-dessus de Vassieux comme à l'exercice et se déleste de la bagatelle de 350 conteneurs, aussitôt récupérés par des FFI. La réussite de la mission s'explique en partie par une colossale diversion assurée indirectement par des centaines d'appareils de la 15th AF qui, de Sète jusqu'à Toulon, s'en prennent au même moment à toute une série d'objectifs.

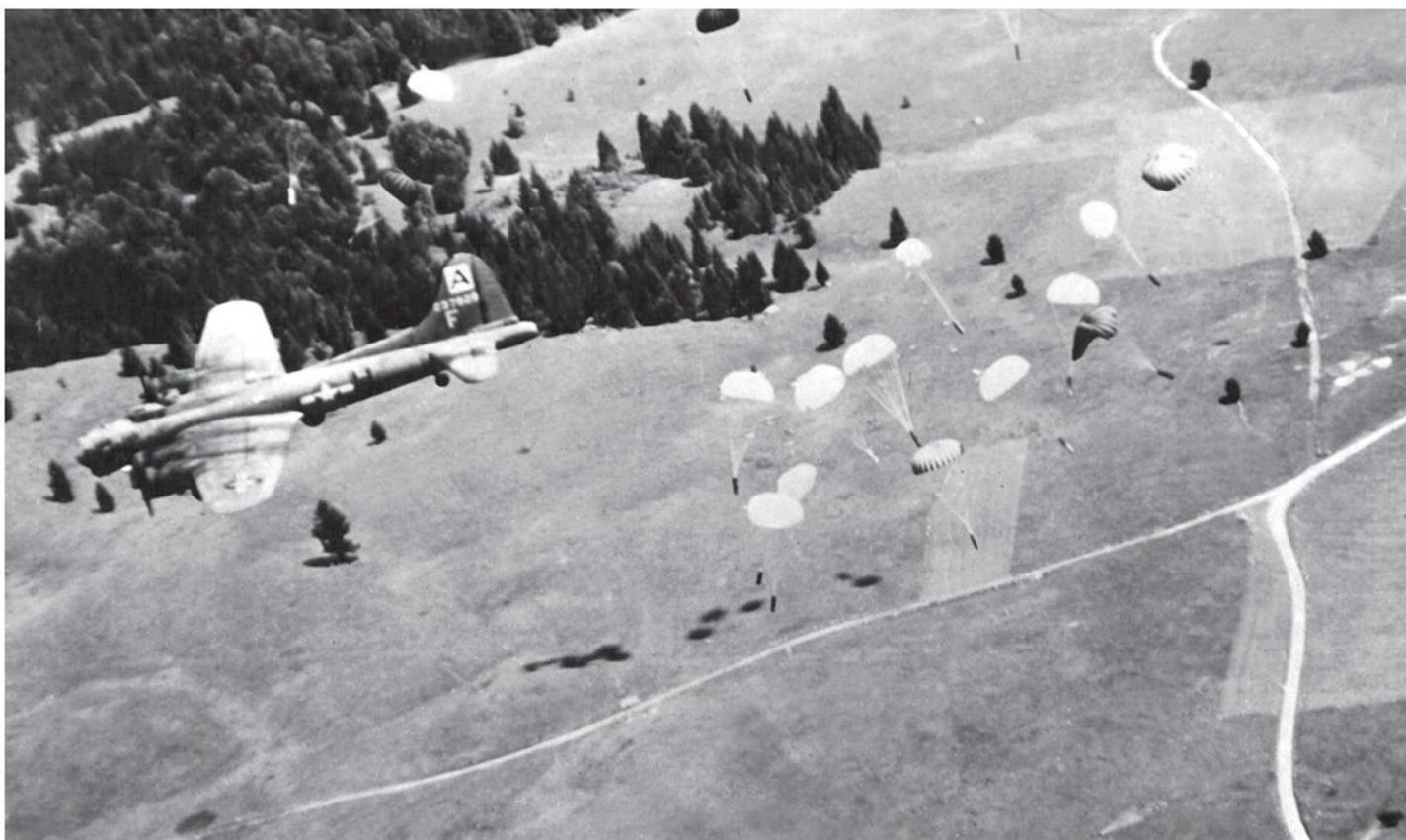
Ce déploiement a pour effet de mobiliser les maigres forces dont dispose le JGr. 200. Les Re 2002 de Bongart, n'étant pas de taille à affronter la 8th AF, ne s'interposent pas. Basés depuis trois jours à Valence-Chabeuil, les Fw 190 du III./SG 4 s'abstiennent de même. Ils vont toutefois se montrer nettement plus actifs dans la lutte contre les maquis. Entre le 22 et le 30 juin, date de son transfert vers un autre théâtre d'opérations, le III./SG 4 se focalise sur le Vercors. Plus que les groupes armés difficiles à localiser, les hommes du *Major* Gerhard Weyert s'en prennent aux villages qui sont supposés (à juste titre) abriter les combattants.

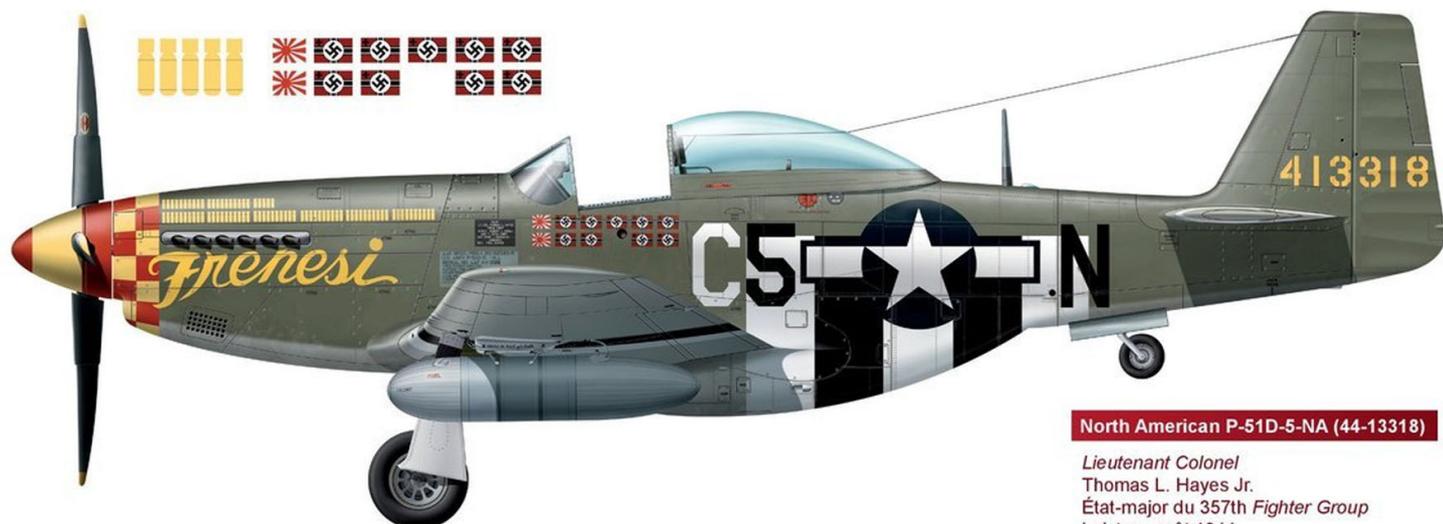


► Le P-51D-15-NA (44-14977) du 1st Lieutenant Carroll W. Ofshtun, baptisé THE COUNT et appartenant au 363rd Fighter Squadron, 357th Fighter Group, une unité qui a été très active au-dessus du sud de la France à l'été 1944. (Via J. Belaga)

◄ Ce P-51D-10-NA BUTCH BABY (44-14798), appartenant au 357th Fighter Group, est habituellement piloté par le 1st Lieutenant Julian H. Bertram. (Collection L. Lievens)

▼ Un B-17 G du 94th BG livre son chargement lors de l'opération « Zebra ». Colis d'armes, d'équipements radio et de médicaments sont largués au bout de parachutes de couleur différente (respectivement rouge, verte et jaune) afin d'en favoriser la récupération et le tri. (US NARA)





North American P-51D-5-NA (44-13318)

Lieutenant Colonel  
Thomas L. Hayes Jr.  
État-major du 357th Fighter Group  
Leiston, août 1944.

Ainsi, Beaufort-sur-Gervanne, Plan-de-Baix, La Chapelle-en-Vercors, Saint-Nazaire-en-Royans, Saint-Jean-en-Royans, Pont-en-Royans sont successivement victimes de ces attaques conduites par de petites formations comptant de deux à quatre appareils.

Le 3 juillet 1944, la République libre est « officiellement » proclamée. Quelques jours plus tôt, un Halifax du N° 614 Squadron parti de Blida a parachuté l'Operational Group Justine. Il s'agit d'un commando américain composé d'une quinzaine de Rangers, dont le rôle consiste à instruire les FFI au maniement des armes modernes récemment parachutées et à encadrer autant que faire se peut leur action.

Cependant, la pression ennemie s'accroît encore. La 157. Reserve Division, qui sous cette appellation banale cache en réalité d'excellentes troupes de montagne, se met alors en place afin de chasser les Français du plateau. Dans cette optique, elle est appuyée par des troupes supplétives (Panzer-Grenadier, Ost Legion, Feldgendarmen, Milice). En tout, 15 000 hommes sont ainsi rassemblés.

## COMBAT AÉRIEN AU-DESSUS DE « CADILLAC »

De plus en plus grisés par leur propre audace, les assiégés voient atterrir, le 9 juillet, la mission « Paquebot », dont l'objectif assigné par Alger consiste à préparer à Vassieux une piste d'aviation utilisable par les C-47 ! Le groupe se met aussitôt à l'ouvrage, sans être jamais inquiété par l'aviation ennemie, qui observe au contraire leur labeur avec un intérêt grandissant.

En attendant ce grand soir où des nuées de Dakota libéreront la fureur parachutiste sur les arrières de l'ennemi, le Vercors reçoit, le 14 juillet,

dans le cadre de l'opération « Cadillac », une nouvelle livraison massive d'armes. « Cadillac » est une réédition de « Zebra » ; cette fois, Vassieux est survolée par les trois groupes du 4th Combat Wing (94th, 385th et 447th BG). Intervenant en succession rapide, 85 quadrimoteurs larguent 860 colis. Le JGr. 200 tente de s'opposer aux bombardiers, et un combat s'engage alors avec les chasseurs d'escorte. Il s'agit en l'occurrence de 55 Mustang appartenant au fameux 357th FG. Les « Yoxford Boys » sont emmenés ce jour-là par le Lieutenant Colonel Thomas L. Hayes Jr, qui rapporte les conditions de l'engagement :

« J'assurais avec un de mes Squadrons [le 364th FS – NDA] la protection de la dernière vague, quand une douzaine de Messerschmitt a surgi du sol et a soudainement grimpé à l'assaut des bombardiers. Nous nous sommes interposés, et la plupart des Jerries n'ont pas insisté. Trois d'entre eux ont cependant réussi à effectuer une passe dans les 6 heures des Fortress. Ils ont tiré de loin et ont aussitôt effectué un break à droite. J'ai effectué de mon côté un 180° et je me suis trouvé aussitôt à 300 m derrière le dernier ennemi dans une bonne position de tir. Je l'ai tout de suite touché. Il a pris feu. Le pilote a largué sa verrière et a sauté. »

Le Captain Mark H. Stepelton complète ce récit :

« Les bombardiers venaient juste d'effectuer leur livraison du jour quand j'ai aperçu deux bandits qui essayaient de s'en prendre à eux. Je me suis immédiatement porté à leur rencontre en compagnie de mon ailier. Mais à notre tour, nous avons été engagés par une dizaine de Messerschmitt. Nous avons pu nous dégager et nous avons repris notre chasse aux FW 190. J'ai eu la chance d'en atteindre un. Mes ailes l'ont frappé à l'emplanture de l'aile droite. Aussitôt, il s'est mis à fumer blanc, mais a continué à voler. J'ai finalement réussi à me rapprocher suffisamment près pour lui expédier une longue rafale. Il s'est retourné, a percuté le sol et explosé. »

Les Américains, qui vont devoir encore batailler plus de dix minutes pour se débarrasser définitivement des agresseurs, revendiquent finalement trois Bf 109 détruits, un quatrième endommagé et un Fw 190 détruit. La 2./JGr. 200 rapporte pour sa part deux victoires remportées contre des B-17, attribuées au Leutnant Maschke et à l'Oberfeldwebel Eduard Isken, ainsi que deux « herauschuß » pour les Oberfeldwebel Kehrer et Läbe. En réalité, le seul groupe de lourds inquiété par la Luftwaffe a été le 94th BG, qui ne déplore aucune perte au combat. Tout au plus enregistre-t-il, au terme de cet accrochage, quelques dommages assez facilement réparables sur une demi-douzaine de ses appareils. Six Bf 109 sont en revanche effectivement rayés des contrôles.



◀ Retour d'un vol de routine pour ce pilote de Bf 109 G appartenant au JGr. 200. Cette unité atypique, qui jusque-là a réussi à tirer son épingle du jeu, tente le 14 juillet 1944 de s'opposer à la mission « Cadillac ». Elle subit à cette occasion une très sévère correction infligée par les « Yoxford Boys ». (Collection Von Grätzen)



Avec deux pilotes tués, trois blessés et un disparu (l'*Unteroffizier* Cöster, prisonnier du maquis), c'est un tiers de l'effectif du *Jagdgruppe* qui est perdu ainsi en une seule journée. Ce jour de fête nationale est célébrée sur le plateau dans une allégresse qui va croissante à la vue de la pluie d'équipement tombant du ciel. Ce bel élan patriotique et festif va vite être douché par la Luftwaffe !

## ILS ARRIVENT !

Certes, ils viendront, mais ce ne seront pas ceux que les insurgés attendaient ! Dès la fin du parachutage, en effet, une demi-douzaine de Junkers 88 du II./KG 26 attaquent les abords de la zone de largage au moyen de bombes à fragmentation, empêchant ainsi la collecte des armements. Opérant sans la moindre opposition sérieuse, ils mitraillent ensuite tout mouvement suspect.

Rudi Schmidt a participé à cette mission de nettoyage, qu'il évoque sans pudeur excessive dans son livre devenu un classique, *Achtung Torpedos los* :

« Le plateau était jonché de parachutes, et comme nous volions bas, nous pouvions apercevoir très nettement les conteneurs et un tas d'autres objets abandonnés, dispersés un peu partout. Dans cette zone tenue par les partisans, il n'y avait pratiquement aucune défense antiaérienne. Dans ces conditions, il n'y avait même pas besoin de viser pour bombarder nos cibles ; on faisait mouche à tous les coups. »

Le lendemain 15 juillet, 13 Junkers du même *Gruppe* se succèdent au-dessus du Vercors, larguant au gré des besoins bombes à fragmentation ou incendiaires. Contrairement à la veille, les maquisards ripostent massivement avec leurs armes individuelles et leurs mitrailleuses légères et parviennent à endommager 11 Ju 88 !

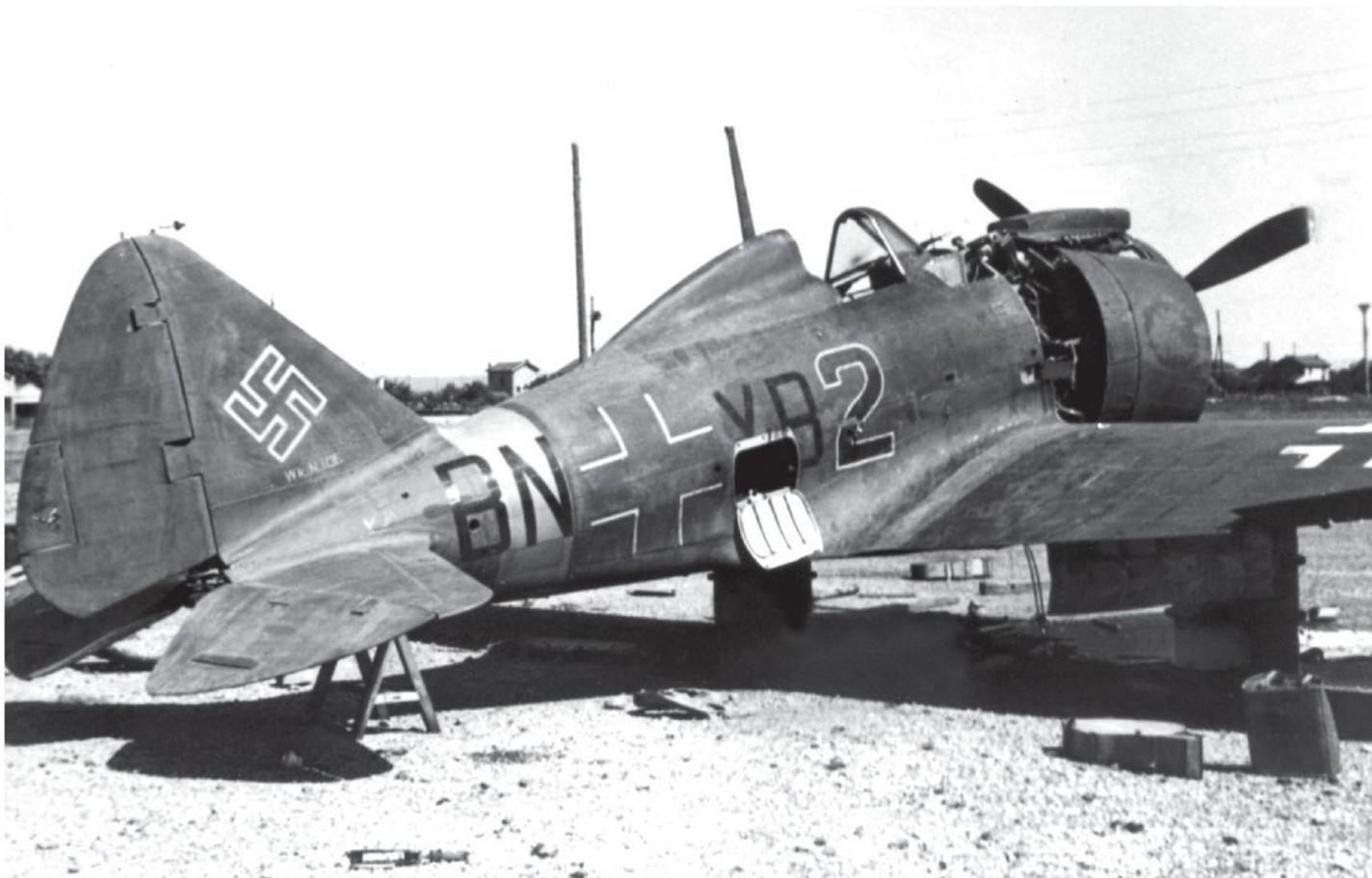
Cependant, les Re 2002 et les Fw 190 de la *Geschwader* Bongart se sont également manifestés en force, réalisant plusieurs dizaines

de sorties. Les *Rangers* du *Group* Justine rapporteront avoir subi alors une pression permanente de l'aviation ennemie. Certes, sur le papier, les moyens aériens allemands ne sont pas considérables, mais leur principale base d'opérations, Valence, se trouve à moins de 15 minutes de vol de la zone des combats. Ce paramètre a été sans doute négligé par les insurgés, qui, dans ces conditions, deviennent les victimes d'un terrible effet multiplicateur de force. Par radio, ils réclament des armes et surtout le soutien de l'aviation alliée. Sur ce second point au moins, leur souhait va être exaucé. Le problème, c'est qu'il faudra attendre pour cela près de dix jours.

Le 24 juillet, peu avant la mi-journée, l'aérodrome de Valence-La Trésorerie est en effet attaqué par 89 B-24 appartenant aux 460th, 465th et 485th BG de la 15th AF, qui larguent 180 tonnes de bombes



◀ et ▼ L'épave d'un Reggiane Re 2002 (MM. 1136) de la *Geschwader* Bongart abandonné à Lyon-Bron début septembre 1944. (Archives SLHADA)





▲ À l'instar de la résistance allemande, ce Ju 88 A a eu les reins brisés par les chasseurs-bombardiers alliés. Les Junkers du II./KG 26 basés à Valence ont pris une part active à la réduction du Vercors, mais l'ont payé chèrement sous les coups, d'abord des bombardiers lourds de la 15th AF, puis des Thunderbolt du 79th FG. (US NARA)

à fragmentation. Les bombardiers sont escortés à cette occasion par 32 P-51 du 52nd FG. Quatre « Me 109 » aperçus de loin se gardent bien d'intervenir. Si un unique B-24 est atteint par les tirs de la *Flak*, en revanche, l'attaque entraîne pour les Allemands la perte totale d'un Ju 88, une quinzaine d'autres ainsi que plusieurs avions légers étant plus ou moins gravement endommagés. Cette mise hors d'état, même provisoire, du terrain de La Trésorerie, devenu le pivot de l'offensive conduite par la 2. *Fliegerdivision*, à la fois contre les maquisards du Vercors et la tête de pont alliée en Normandie, est un coup dur porté à la Luftwaffe. Mais, pour la République libre, ce bombardement vient trop tard.

Quatre jours plus tôt, les Allemands sont en effet passés à l'offensive, et la réduction du plateau rebelle est alors en voie d'être achevée. Pour ce faire, la Luftwaffe a fait preuve d'un bel opportunisme et d'une audace tactique, dont certainement ses adversaires ne la croyaient plus capable en lançant contre des défenseurs médusés un assaut aérotransporté.

Consciente de l'aubaine offerte par les assiégés eux-mêmes, qui se sont démenés en vue de la mise en condition de la piste de Vassieux, la Luftwaffe racle ses fonds de tiroir pour mobiliser une force d'intervention ad hoc. Dès le 14 juillet, les moyens aériens nécessaires sont regroupés à Bron : il s'agit de 42 planeurs DFS 230 du I./LLG 1, de trois Gotha Go 242 du I./LLG 2 et d'une poignée de remorqueurs, en l'occurrence de vieux bombardiers Do 17. Le manque d'appareils de ce type va contraindre la Luftwaffe à renoncer à un assaut massif pour opter finalement pour deux largages successifs.



▲ Le planeur d'assaut Go 242, conçu pour le transport de 23 soldats complètement équipés, a été fabriqué également en version cargo. C'est le cas de cet exemplaire, qui semble être du modèle B-1 équipé d'un train d'atterrissage largable. Il porte le code tactique de la LLG 2. (ECPA-D)

## L'ASSAUT FINAL ALLEMAND

Le 21 juillet 1944 à 7h30, 22 planeurs tractés par autant de Dornier quittent Bron en direction de Vassieux. Le village a été décrit aux 200 hommes que compte cette première vague d'assaut comme le centre névralgique de la résistance ennemie.

Leur arrivée constitue une surprise complète pour des Français trop confiants qui, pour certains, ont cru, en voyant avancer l'escadre ennemie, à la venue tant attendue des Américains ! Pour ces derniers, le choc va être brutal. Les parachutistes (du *Kampfgruppe Jungwirth*) et les *Ost Truppen*, qui bondissent hors des planeurs, ne feront aucun quartier. Le temps devenant très mauvais par la suite et le demeurant le jour suivant, la seconde vague, comptant 21 DFS et deux planeurs lourds Gotha Go 242, ne peut être amenée à pied d'œuvre avant le matin du 23.



Cette fois, le remorquage s'est effectué depuis le terrain de Valence-Chabeuil. Cette seconde phase se déroule dans des conditions plus délicates que la première. Victimes d'un violent mistral, trois planeurs ayant rompu leur câble n'atteignent pas le plateau, et un autre capote à l'atterrissage.

L'un des Go 242 n'arrive pas non plus à destination. Cependant, avec les mortiers emportés par le second et une pièce de *Flak* de 20 mm livrée le lendemain par un troisième, les *Ost Truppen* parviennent à dégager leurs camarades débarqués deux jours plus tôt. Après quelques succès initiaux, l'avance de ces derniers a en effet été bloquée par une résistance opiniâtre des défenseurs du plateau. Au final, les gains territoriaux seront limités et les pertes sévères, mais ces troupes spéciales vont fixer les meilleurs groupements de franc-tireurs et permettre ainsi aux *Gebirgsjäger*, inlassablement soutenus par les *Reggiane* du *Kommando Bongart*, de s'emparer du bastion isérois. Suivant l'avance des troupes, des *Fi 156 Storch* chargés des évacuations sanitaires emportent les blessés les plus graves, donnant à l'opération un aspect très moderne.

Georg Schlaug a recueilli pour son livre [*Die deutschen Lastensegler-Verbände 1937-1945*] le témoignage d'un pilote de planeur appartenant au I./*Luftlandgeschwader* 1. Il décrit sobrement « l'after » de cette bataille :

« Dans la matinée du 25 juillet, nous sommes descendus vers Grenoble en compagnie des parachutistes survivants. Sur le chemin, nous avons croisé les *Gebirgsjäger*, mais toute résistance semblait avoir cessé. Nous avons recouvert les cadavres de nos morts avec des toiles de tentes. Dans la matinée, un *Fieseler Storch* est arrivé de Lyon, afin de procéder à leur évacuation. On a étudié longuement avec son pilote l'aménagement d'une piste d'atterrissage possible utilisable par des *Ju 52* de transport. C'est sans difficulté qu'au cours de l'après-midi, deux *Junkers* se sont effectivement posés sur le terrain que nous avions sommairement préparé. D'abord, on a chargé les morts, les vivants ont embarqué ensuite, et tous nous sommes rentrés à Lyon. »

L'ordre de dispersion est finalement donné aux *FFI* du *Vercors* le 25 juillet. Le 26 juillet, le *Generalleutnant* Karl Pflaum, dont les troupes quadrillent le plateau, peut donc estimer sa mission remplie. Mais c'est une victoire à la *Pyrrhus*, car, dans le domaine des guerres de libération, victoire militaire rime rarement avec pacification. De fait, vingt jours plus tard, les Allemands abandonnent définitivement le *Vercors* !

▲ Les planeurs d'assaut DFS 230 et leurs (vieux) tracteurs Do 17 E furent les deux éléments principaux des attelages envoyés à l'assaut du *Vercors* par le I./LLG 1. (Bundesarchiv, Bild 1011-565-1407-35A, Foto Macioszek)

▼ Ce planeur *Gotha Go 242*, chargé d'amener à pied d'œuvre du matériel lourd (mortiers, mitrailleuses et canons à tir rapide), est l'un des deux qui sont parvenus à atterrir, permettant ainsi aux aéroportés allemands de se maintenir en fixant la résistance française, avant d'être relevés par les troupes de montagne qui « nettoieront » le massif.

## LE DERNIER MOT À L'AVIATION ALLIÉE

Cependant, si les opérations terrestres cessent pratiquement, l'activité aérienne va se poursuivre encore au cours de la dernière semaine du mois de juillet. Dès le 24, intervenant 6 heures après les bombardiers lourds, les chasseurs du 79th FG échouent dans leur attaque visant les mêmes terrains de Valence (Chabeuil et La Trésorerie), qu'ils n'arrivent pas à localiser. Le raid est réitéré le 26. Cette fois, c'est un plein succès. Le mitraillage conduit au crépuscule par 16 *Thunderbolt* du 79th FG surprend les bombardiers de la *KG 26* qui s'apprêtaient à prendre l'air. Les *P-47* des 85th et 87th FS font un vrai carnage. Réalisant plusieurs passages, ils vont s'acharner sur leur cible pendant une dizaine de minutes, ce qui leur permet de parachever les destructions. Cependant, la *Flak* [2] réagit, et l'avion du *Capitaine* George W. Vaccaro s'écrase sur la piste, ne laissant aucune chance à son pilote. Pour cette seule mission, le groupe revendique 20 avions détruits et plusieurs autres endommagés, parmi lesquels au moins un *Do 217*, un *He 111* et quelques monomoteurs légers non identifiés.

Le *Capitaine* William « Bill » Colgan, dans son livre *WWII Fighter Bomber Pilot*, évoque cette mission exceptionnelle :

« Nous nous sommes approchés de la cible en volant à une altitude de 3 000 m. Nous sommes restés en couverture pendant que l'autre squadron piquait afin de réaliser la première attaque. Ce qui s'est passé ensuite dépasse en termes de pyrotechnie tout ce que j'ai pu voir durant la Seconde Guerre mondiale. L'aérodrome grouillait littéralement d'activité. Manifestement, un gros raid était en préparation. La *Flak* s'est déchaînée d'un seul coup, et au sol, des avions ont commencé à exploser dans d'immenses boules de feu. Un des nôtres a disparu dans cet enfer et s'est instantanément transformé lui aussi en chaleur et en lumière. Des balles traçantes rebondissaient un peu partout sur les bâtiments avant de s'évanouir dans les collines environnantes. Les copains ont fait plusieurs passages. Il y avait des incendies partout. Alors seulement, nous nous sommes joints à la curée. »

Le 31 juillet 1944 en début de matinée, les Français de la 4<sup>e</sup> escadre réalisent une ultime mission sur le *Vercors*. Les 24 *Thunderbolt* partis d'Alto, réduits à 21 au-dessus de leur zone de patrouille, sont gênés par une forte nébulosité. Ils rapportent néanmoins avoir observé un paysage de désolation, avec de loin en loin des villages abandonnés et des fermes calcinées, ainsi que des carcasses de planeurs !

Sur le chemin du retour, les hommes des *GC 2/5* et *2/3* assaillent le terrain d'Orange, sur lequel ils parviennent à détruire, outre quelques véhicules et des positions de *Flak*, un *Ju 88* et un *Bf 110*. Quatre autres *Junkers* et un *He 111* sont déclarés endommagés.





**Reggiane Re 2002 (MM/WNr. 1136)**

2./Geschwader Bongart  
Lyon-Bron, septembre 1944.



La force de la guerre insurrectionnelle réside dans sa mobilité. Faut-elle pour elle de disposer d'un armement lourd, son unique moyen d'action doit demeurer le coup de main. Créer une zone d'insécurité pour l'ennemi est une chose, l'en vouloir chasser totalement en est une autre. Pour n'avoir pas voulu considérer la situation dans toute sa complexité, en sacrifiant en particulier les impératifs logistiques et militaires à des considérations d'ordre politique, les promoteurs de la « République libre du Vercors » ont pris devant l'histoire une terrible responsabilité. Celle-ci leur appartient à jamais. ■

▲ Le débarquement de Provence repoussant les armées allemandes vers le nord, celles-ci se replient le long du sillon rhodanien en emportant les carcasses des planeurs utilisés dans le Vercors, qui, selon toute vraisemblance, ne resserriront jamais. Le fuselage de ce Go 242 porte le code tactique de la LLG 2, mais aussi la bande jaune typique du front de l'Est. (E-N Archives)

► Les restes d'un planeur Go 242 qui a atterri devant le village de Vassieux-en-Vercors. (US NARA)

Le capitaine Octave Jallier (GC 2/3), dont le P-47 a été touché par les tirs venus du sol, ne parvient pas à se parachuter et trouve la mort près de Malaucène – partageant ainsi le sacrifice des 639 combattants français tués dans le Vercors.

Contrairement à ce qui souvent a été écrit, les forces aériennes alliées ont effectué plusieurs centaines de sorties afin de soutenir directement ou indirectement le soulèvement du Vercors. Celui-ci n'a donc pas été oublié ni moins encore trahi par le SHAEF ou le GPRF, auxquels on peut reprocher tout au plus d'avoir parfois manqué de réactivité. Bien que ravitaillé massivement et bénéficiant de l'appui de groupes de combat de l'OSS, le Vercors de la République libre et autoproclamée était en réalité indéfendable.



[2] La Flak particulièrement puissante est organisée autour de la *Leichte Flak-Abteilung 741* (trois batteries légères de 20 mm) et de la *Gemischte Flak-Abteilung 901* (six batteries de 88 mm et leurs 37 mm de protection).