



Un B-26 "Marauder" survole le secteur Red Queen de Sword Beach où débarquèrent le commando français de Kieffer et les Britanniques le 6 juin 1944. À gauche, la ville de Ouistreham, puis Hermanville-sur-Mer et Lion-sur-Mer.

USAP

An aerial, black and white photograph showing a coastal landscape. The top half of the image is dominated by a dense grid of rectangular fields, likely agricultural. A narrow strip of land, possibly a beach or a road, runs diagonally from the middle left towards the bottom right. Along this strip, there are several dark, elongated shapes that appear to be military vehicles or equipment. The bottom right portion of the image is a large, light-colored, textured area, possibly a beach or a field of sand, with some darker spots scattered across it. The overall scene suggests a military operation or a strategic location during a conflict.

Dossier spécial
6 juin 1944

Le Fana de l'Aviation vous propose
un dossier au cœur de l'action le 6 juin 1944.
Comment repérer les plages? Où larguer
les parachutistes et comment surveiller
le champ de bataille?

Tous derrière et lui devant Le premier des premiers

Aux commandes d'un C-47 "Skytrain" de la Pathfinder Force, le lieutenant-colonel Joel Crouch fut l'aviateur qui mena l'assaut du Débarquement.

Par Xavier Méal

Selon la chronologie officielle du Jour J, à 00h11 le 6 juin 1944, les trois premiers parachutistes du 1st Special Air Service (SAS) britannique chargés de mener l'opération *Titanic* sautèrent d'un "Halifax" au-dessus du Cotentin et atterrirent dans un champ à 8 km de Saint-Lô. Le lieutenant Norman Harry Poole fut le premier à toucher terre, suivi de ses deux coéquipiers, eux-mêmes suivis quelques secondes plus tard du capitain Frederick James "Chick" Fowles et de ses deux coéquipiers; ils installèrent des amplificateurs pour faire entendre des bruits

de combat, des explosions de mortier et des voix de soldats lançant des jurons, tandis que des centaines de mannequins étaient parachutés par ailleurs, également près d'Yvetot, de Harfleur, du Havre, de Saint-Hilaire-du-Harcouët, de Lessay, de Villedieu-Poëles, à proximité de la forêt de Cerisy, de la forêt d'Écouves et des routes reliant Lisieux à Évreux. *Titanic* avait pour objectif de leurrer les unités anti-parachutistes allemandes locales et de leur faire chercher en vain des parachutistes "fantômes" pendant que les parachutages de véritables soldats avaient lieu ailleurs.



Carte des routes suivies par les avions du IX Troop Carrier Command.

À 00h16, le premier des six planeurs "Horsa" emportant les 180 hommes de la D Company du 2nd Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry, les "Ox and Bucks" de la 6th British Airborne Division du major John Howard, piloté par le staff sergeant James "Jim" Horley Wallwork, se posa à 30 m du pont de Bénouville qui allait devenir le fameux Pegasus Bridge. Au même moment, la redoutable batterie de canons allemande de Merville était attaquée par cinq Avro "Lancaster" du Squadron 7 de la Royal Air Force, mais leurs bombes tombèrent bien au sud des quatre casemates. Toujours au même moment, à la minute près, les parachutistes de la Team A du 502nd PIR (Parachute Infantry Regiment) touchèrent terre, après avoir été largués depuis des C-47 dit *Pathfinders* (éclaireurs). La même chronologie indique qu'à 00h07, des sentinelles allemandes aperçurent des avions volant à basse altitude au nord de Carentan dans le Cotentin.

Difficile donc de savoir lequel de ces avions est celui dont on peut dire qu'il mena l'assaut du Débarquement. Mais si on considère que toutes les montres qui servirent pour enregistrer les événements étaient bien synchronisées, il est fort probable que le premier avion allié qui survola la France le 6 juin fut le C-47 piloté par le lt-col. Joel Crouch. Un C-47 de la Pathfinder Force.

Husky donne naissance aux Pathfinders

Le concept des *Pathfinders* avait pris naissance à la fin de l'été 1943, au terme de réunions tenues à Comiso, en Sicile, lors desquelles les haut gradés américains et britanniques avaient échangé leurs points de vue sur les résultats décevants des opérations aéroportées du débarquement qui venait d'avoir lieu – l'opération *Husky*. Les 3400 parachutistes de la 82nd Airborne Division s'étaient retrouvés dispersés en petits groupes sur une zone de 80 km de diamètre. Quant aux planeurs britanniques, 70 sur les 144 qui avaient décollé s'étaient écrasés balayés par le vent ou abattus par la Flak. Le lt-col. Joel L. Crouch, 32 ans, était à ce moment-là le n° 3 du 52nd Troop Carrier Wing du IX Troop Carrier Command (IX TCC). Initialement, il fut acté de constituer une unité spéciale et d'en former le personnel pour une seule mission, le futur débarquement de Normandie, et que les personnels seraient affectés à une école des ▶



La légende de cette photo des archives de l'US Air Force indique : "Il peut désormais être annoncé que des fournitures de haute priorité ont été délivrées par parachutes. Le polyvalent IX Troop Carrier Command a été affecté à ce travail. Sur la photo, on voit un "Skytrain" de la 9th Air Force qui suit l'avion leader qui a déjà largué son chargement. On peut voir, dans le coin supérieur droit, des parachutes descendant au bord d'une piste d'atterrissage de la péninsule de Cherbourg."

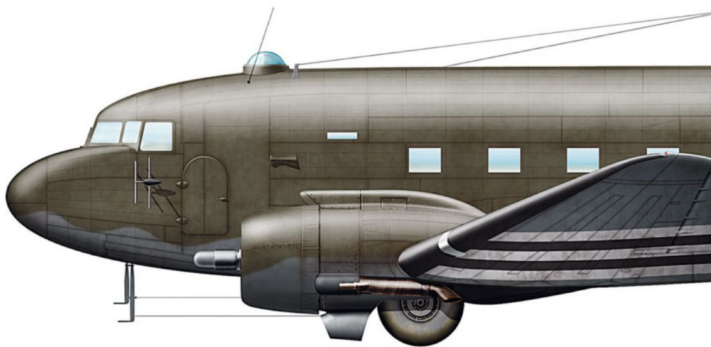
éclaireurs (Pathfinder School) en "service temporaire".

En mars 1944, le Lt-col. Joel L. Crouch fut nommé directeur de la 1st Pathfinder School qui fut créée et installée sur la base de la Royal Air Force de North Witham, à 160 km au nord-nord-ouest de Londres. Les pilotes des éclaireurs avaient alors déjà été sélectionnés et avaient commencé leur entraînement sur la base voisine de Cottesmore, et les personnels des 33rd et 85th Air Depot Groups durent libérer nombres des baraques qu'ils occupaient pour leur faire de la place.

Joel Crouch était principal d'un collège à Hannah, dans le Dakota du Nord, avant d'obtenir son brevet de pilote en 1933 et de travailler comme pilote de ligne pour United Airlines d'avril 1935 à mai 1942. Appelé sous les drapeaux, il forma en compagnie de 96 autres pilotes de ligne la base des Troop Carrier, transporteur de troupes des US Army Air Forces. Lors de l'opération *Husky* en juillet 1943, il était chef des opérations du 52nd Troop Carrier Wing, et pilota l'avion de tête de l'opération aéroportée. À l'issue du débarquement de Sicile, il devint le plus ardent avocat du concept de *Pathfinder*. À North Witham, il accueillit les premiers équipages, tous volontaires, par ces mots (selon la légende...): "*Je ne sais pas où nous allons, ni quand nous y allons, ni ce que nous allons y faire... mais je vous promets pas mal d'amusement. Vous êtes tous libres de refuser.*" Aucun ne fit défection.

Trois missions d'entraînement par jour

Crouch s'occupa de mettre en condition ses pilotes en leur imposant trois missions d'entraînement par jour. Il désorientait à dessein ses navigateurs pour les amener à pouvoir "fonctionner" de façon efficace, même soumis à un important stress. Il récompensa avec des sommes d'argent substantielles et une permission de 48 heures à Londres les équipages qui parvenaient à parachuter un mannequin au plus près du marqueur d'une *drop zone* (zone de saut). Il insista pour que chacun des pilotes ait sauté en parachute au moins une fois, pour se faire une idée des difficultés du travail des éclaireurs. Crouch effectua pour sa part neuf sauts en parachute, un détail qui déplut fortement au haut commandement de la 9th Air Force qui craignait que les blessures ou accidents qui pouvaient résulter d'un saut mettent hors service des douzaines



de pilotes. Selon la légende, Crouch aurait écrit dans un rapport officiel que le nombre inhabituel d'entorses de la cheville parmi ses pilotes était dû à de mauvaises réceptions au sol quand ils sautaient de l'arrière des camions qui les ramenaient à leurs baraques après les missions d'entraînement.

De leur côté, les parachutistes sautaient cinq à sept fois par semaine, dont au moins deux fois de nuit. Ils recevaient des repas riches en calories pour renforcer leur vision nocturne. Chaque équipe de *Pathfinder* se vit attribuer un C-47 et son équipage spécifique: parachutistes et équipages des "Skytrain" vivaient en symbiose. Les enseignements tirés de l'opération *Husky*, pour la partie aéroportée, concernaient essentiellement les zones de saut qui devaient faire l'objet d'une signalisation préalable. L'idée sous-jacente était que même si les éclaireurs atterrissaient un peu à l'écart de la zone envisagée et que cette dernière fût incorrectement signalisée, au moins le plus gros des *sticks* (groupes) de parachutistes serait largué de façon groupée. Afin d'éviter la tragique dispersion vécue en Sicile. Une bonne partie de l'entraînement des parachutistes éclaireurs consistait à apprendre à mettre en œuvre correctement et avec efficacité leurs équipements spéciaux tels que les émetteurs-récepteurs radio à ondes longues, le système de transpondeur radar Rebecca-Eureka, les fumigènes, les projecteurs de balisage Holophane (ou de la marque concurrente Aldis) la nuit, et les panneaux fluorescents déployés au sol

en forme de T, indiquant et la zone et la direction du vent pour les largages de jour. Rebecca, acronyme de *Recognition of beacons* (identification de balises) était le système radio AN/PPN-1 embarqué dans les C-47, et Eureka - "J'ai trouvé" en grec -, la balise et son antenne AN/APN-2 déployée au sol par les éclaireurs. Le Rebecca embarqué dans les C-47 envoyait des impulsions radio vers Eureka qui, une fois ainsi activé, renvoyait à son tour des impulsions vers l'avion, et la comparaison des impulsions émises et reçues permettait au

Système de réception Rebecca et son antenne spécifique qui était montée de part et d'autre du poste de pilotage du C-47.

SMITHSONIAN INSTITUTION





Le Douglas C-47A-20-DK "Skytrain" matricule 42-93098 piloté par le Lt-col. Crouch le 6 juin 1944, avec une des deux antennes du système Rebecca sous la vitre latérale du poste de pilotage et l'antenne du système de navigation "Gee" sous le ventre.

bimoteur de s'aligner sur la zone de saut jusqu'à ce qu'il la distingue grâce aux projecteurs Holophane disposés au sol en forme de T. Au mois de mai 1944, l'unité se composait de 18 équipes de parachutistes éclairateurs, trois pour chaque zone de saut – nombre qui permettait théoriquement d'accomplir la mission, en prévoyant que deux équipes sur trois au sol seraient mises hors de combat.

Crouch fit appel à la technologie la plus récente pour encore améliorer les talents considérables de ses navigateurs. Les missions de nuit et

par mauvaises conditions météorologiques pouvaient mettre à mal les capacités même des meilleurs, mais grâce à un équipement radar connu sous le sobriquet de SCR-17, conçu par l'US Navy pour rechercher de petits objets comme un radeau de survie, les navigateurs pouvaient discerner de nuit, et même à travers les nuages, des caractéristiques topographiques sur l'écran de ce système. De plus, un système de radionavigation britannique baptisé "Gee" permettait aux navigateurs de suivre leur route avec un très haut degré de pré-

cision. Pour Crouch, avec des tels outils à disposition d'aviateurs très expérimentés, ses avions ne devaient pas rencontrer de difficultés pour larguer les *Pathfinders* pile sur leurs zones de saut.

Les trois C-47 décollent à 21 h 54

Le Lt-col. Joel Crouch était en place gauche dans le cockpit du C-47A-20-DK matricule 42-93098 qui décolla à 21 h 54 BDST (*British Double Summer Time*, heure d'été)

US Air Force



Quelque part en Angleterre, des mécaniciens de l'US Air Force réparent un C-47 "Skytrain" du 439th Troop Carrier Group. Une des deux antennes du système Rebecca est bien visible sous la vitre latérale du poste de pilotage.

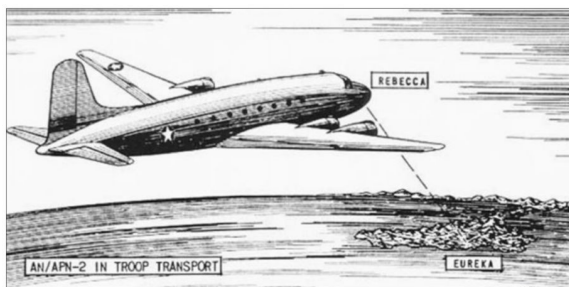
anglaise, GMT + 2) de North Witham. Il avait pour copilote le capt. Vito S. Pedone, pour navigateur le capt. William K. Culp, pour opérateur radio le caporal Harold E. Conrad, pour chef d'équipage le s/sgt Edward F. Laurendeau et pour médecin le capt. Edward E. Cannon. Il emmenait dans ses ailes deux autres C-47; le trio constituait le "Serial" 1. Initialement constituée de six "Serials" de trois avions dont les parachutistes étaient chargés de marquer six *drop zone*, la mission avait été renforcée à la dernière minute d'un "Serial" 6a de deux avions chargés de larguer deux équipes de *Pathfinders* sur la *drop zone* "C" avec pour objectif de marquer la *landing zone* (zone d'atterrissage) "E" qui serait utilisée par la première mission de planeurs. Avec les "Serial" 2, 3 et 6a, Crouch menait la mission *Albany* chargée de marquer les *drop zone* "A", "C" et "D", et donc aussi la *landing zone* "E". La *drop zone* "A", à l'ouest de Saint-Martin-de-Varreville, était destinée au 502nd PIR, la *drop zone* "C", au nord de Hiesville, au 1 et 2/506th PIR et 3/501st PIR, la *drop zone* "D", à l'est d'Angoville-au-Plain, au 1 et 2/501st PIR et au 3/506th PIR. La *landing zone* "E", au nord de Hiesville, devait recevoir les planeurs des missions *Chicago* et *Keokuck* devant se poser respectivement à 04h00 et 21h00.

Les "Serial" 4, 5 et 6, qui décollèrent une heure plus tard, menèrent la mission *Boston* dont les équipes de *Pathfinders* de la 82nd Airborne Division devaient marquer les zones de saut "N" au nord de Pont-l'Abbé et de Picauville pour le 508th PIR, chargé de détruire deux ponts sur la Douve à Pont-l'Abbé et à Beuzeville-la-Bastille – tout en contrôlant les abords ouest de la rivière Merderet –, "O" au nord-ouest de Sainte-Mère-d'Église pour le 505th PIR afin de s'emparer de cette localité qui était un nœud routier particulièrement important, et "T" au nord d'Amfreville et à l'est de Gourbesville pour le 507th PIR qui devait tenir la rive ouest du Merderet.

Silence radio le plus total

Après une traversée de la Manche sans soucis et un vaste contournement des îles anglo-normandes, dans le silence radio le plus total, Crouch franchit le trait de côte de la péninsule du Cotentin à 00h06. Les pilotes des C-47 furent alors confrontés à une importante masse

Croquis
extraits d'un
catalogue édité
par l'US Navy
des systèmes
militaires
employant la
technologie
radar, en
l'occurrence ici
le système
Rebecca-Eureka.



nuageuse et un épais brouillard au sol qui masquaient le paysage normand et rendaient difficile le travail d'orientation. Crouch largua son *stick* (groupe) de 18 parachutistes du 502nd PIR de la 101st Airborne Division à 00h16, quatre minutes en avance sur l'horaire programmé. Ce qui l'agaça – il était réputé maniaque... –, car cette Team (équipe) "A", commandée par le capitain Frank Lillyman, devait, selon les plans, atterrir sur la *drop zone* "A" après avoir volé sur un axe sud-ouest/nord-est à 00h20. Ses hommes sautèrent en fait alors que les avions volaient sur un axe est-nord-est/ouest-sud-ouest. Les trois *sticks* du "Serial" 1 furent bien largués ensemble, au-dessus de St-Germain-de-Varreville, mais les atterrissages

s'étalèrent sur une distance considérable, les derniers hommes de chaque groupe touchant terre près de Beuzeville-au-Plain. Après avoir rassemblé ses hommes et s'être orienté, le capitain du 2^e Bataillon du 502nd PIR prit la décision de marquer le champ adéquat le plus proche pour y établir la balise Eureka et les projecteurs de signalisation. Le "Serial" 7, mené par le C-47 matricule 42-92847 baptisé *That's All, Brother* du 87th Troop Carrier Squadron largua ses parachutistes du 2^e Bataillon du 502nd PIR une demi-heure après que les *Pathfinders* de Lillyman eurent touché terre. Crouch revint poser son 42-93098 à North Witham à 02h30. Tous les C-47 *Pathfinders* rentrèrent en Angleterre sauf un, qui dut exécuter

US Air Force.





De gauche à droite, debout : capt. William K. Culp (navigateur); lt-col. Joel E. Crouch (pilote); s/sgt Edward F. Laurendeau (chef d'équipage); capt. Vito S. Pedone (copilote). Accroupis : capt. Edward E. Cannon (médecin); cpl Harold E. Conrad (radio).

un amerrissage en catastrophe à l'approche des côtes françaises, mais dont tous les hommes furent récupérés par le destroyer HMS Tartar.

La mystérieuse chanson des parachutistes

La correspondante de guerre américaine Lorelle Hearst (femme du magnat de la presse américain William Randolph Hearst Jr) avait rencontré Joel Crouch une semaine avant le Débarquement, quand le plan était encore top secret. "Quand je l'ai rencontré, il m'a dit qu'il allait faire un travail des plus importants le Jour J. Et bien que je n'avais alors aucune idée à quel point ce travail allait être important, j'ai tout de suite su instinctivement que ce serait

quelque chose nécessitant une grande bravoure", écrit-elle dans un article publié le 7 juin. Lorelle Hearst rencontra de nouveau le pilote peu après qu'il se fut posé à North Witham, au retour de l'historique mission. Elle demanda à Crouch, qui était un peu plus libre de parler que lors de leur rencontre précédente, "ce qu'il avait ressenti en survolant la France..." Il réfléchit une minute et dit très sérieusement et posément : "Et bien, il y a pas mal d'activité là-bas. On y a déposé un bon nombre de nos gars." La correspondante poursuivit ainsi son article : "Ces aviateurs, les premiers à s'envoler, furent aussi les premiers à rentrer, et ils racontèrent que les parachutistes qu'ils avaient transportés jusqu'en France où ils les avaient

largués avaient chanté tout au long du vol. Non, je ne pouvais en savoir plus sur ce qu'ils avaient chanté – la porte du cockpit était fermée et de toute façon le col. Crouch et son équipage étaient trop occupés pour les écouter, je pense. Ils m'ont dit que si je voulais découvrir le titre de cette chanson, il me faudra aller en France pour trouver le capt. Lillyman, qui commandait les hommes qui ont sauté de l'avion du col. Crouch – et qui ont donc été les premiers de l'infanterie aéroportée à prendre pied en France lors de cette opération."

Joel Crouch continua de se spécialiser dans les assauts aéroportés et le largage de parachutistes jusqu'à la fin de la guerre, à laquelle il survécut. Il est décédé à Hawaii en 1997, à l'âge de 86 ans. ■



Le 6 juin 1944, en Grande-Bretagne, des parachutistes américains embarquent dans le planeur qui les déposera en Normandie, après avoir été remorqué par le C-47 "Skytrain" du IX Troop Carrier Command en arrière-plan.

Aux avant-postes... L-Birds, les "anges de la mort"

Si le premier appareil allié à se poser en Normandie fut un planeur, le premier avion motorisé à le faire fut un L-Bird, désignation anglo-saxonne des avions légers d'observation et de liaison qui jouèrent un rôle essentiel dans la libération de la France.

Par Iza Bazin, avec l'aide inestimable de Ken Wakefield



Dès le 26 mai 1944, les unités de la 1st Army américaine désignées pour être les premières à débarquer commencèrent à se diriger vers les ports d'embarcation de la côte sud anglaise, et vers le chenal de Bristol. Et les L-Birds des unités d'artillerie se posèrent sur des bases aériennes ou des pistes sommaires côtières.

Le major Bristol de la 1st Army était en charge du planning post-opérationnel des opérations d'observation aérienne. Il avait envisagé, puis rejeté, l'utilisation de bateaux LST (Landing Ship, Tank – bâtiment de débarquement de chars) recouverts d'un pont plat en guise de pont d'envol, comme il en avait été employé en Méditerranée. Ce système permettait le décollage des avions, mais leur re-

tour à bord était impossible. Bristol voulait avoir la capacité de maintenir la continuité des opérations, et fort logiquement demanda un porte-avions; le maj. Lefever fut envoyé négocier avec l'US Navy... en vain. Bristol et Wilson s'attelèrent alors à trouver un système pour faire traverser la Manche en vol aux petits avions d'observations, indispensables à l'efficacité des tirs d'artillerie.

Les Stinson L-5 "Sentinel" avaient la capacité de faire la traversée et, si besoin, effectuer un demi-tour pour revenir se poser en Angleterre – en cas d'impossibilité de se poser à destination. Si les Piper L-4 étaient capables du même temps de vol, leur vitesse était en revanche inférieure d'un tiers à celle des Stinson, et ils n'avaient pas l'autonomie nécessaire pour mener à bien un

Le Lt Condon, de la 4th Inf. Div., atterrit avec son L-5 "Sentinel" matricule 42-98593 sur la piste de Deux-Jumeaux (ALG A-4) en cours de construction. En arrière-plan, deux Piper L-4 et les restes d'un planeur "Horsa", derrière un engin de nivellement du 9th Air Force Engineering Bataillon.

retour éventuel en Angleterre. Bristol fit en conséquence fabriquer de réservoirs supplémentaires, à partir de bonbonnes d'oxygènes de 8 gallons (30 l), qui étaient montées dans la cellule des L-4, au-dessus du pilote. Il donna ensuite aux officiers en charge de l'aérien dans les unités d'artillerie le choix soit de voler jusqu'aux têtes de ponts sur les plages, soit de faire transporter les avions jusqu'au rivage sur le plateau de camions de 2,5 t en même temps que d'autres véhicules et approvisionnements de leur unité, dans les chalands de débarquement.

Au dernier moment, l'US Navy proposa d'utiliser un de ses porte-avions à quai en Irlande pour les opérations d'observation aériennes post-débarquement. Bristol consulta le general Hart, grand chef ▶



DR Coll. J. J. McGoff

La Section aérienne du 195th Field Artillery Battalion (VII Corps) à Henstridge, une base aérienne de la Royal Navy dans le Dorset, le 4 juin 1944. Bien que démontés et chargés dans leurs camions, ces deux Piper L-4 n'ont pas encore reçu leurs bandes de débarquement ni leurs codes d'unité.

« Nous avons été pris pour cible et assisté à la destruction du L-4 en quelques secondes »

de l'artillerie de la 1st Army, et conclut que le risque de confusion était supérieur aux bénéfices qu'apportait la continuité des opérations d'observation durant le Débarquement, et, en conséquence, déclina l'offre.

Les officiers aériens du V Corps, confrontés aux fortes défenses d'Omaha Beach, choisirent d'utiliser les camions pour avoir leurs avions immédiatement disponibles dès les pistes établies sur le rivage. Leurs L-4 étaient parfois au préalable chargés sur des camions GMC, ou attachés par la roulette de queue à des Jeeps qui les chargeaient à bord des bateaux. Certains furent démontés avant d'être chargés dans des barges de débarquement. Avant d'être chargés sur les barges, ils reçurent les bandes de débarquement et des codes d'unité sur leurs fuselages.

Les officiers en charge de l'aérien du VII Corps, programmé pour attaquer Utah Beach qui n'était que légèrement défendue, optèrent pour un déploiement aérien de la majorité de leurs L-4. Leurs Piper furent donc équipés de réservoirs supplémentaires.

Sur Omaha Beach, la défense allemande se révéla très pugnace et la situation devint rapidement des

Le Piper L-4H matricule 44-79549, en escale à Grove pour l'ajout d'un réservoir supplémentaire, clairement visible sous l'aile, dans le poste de pilotage.



NATIONAL ARCHIVES

plus confuses, avec des péniches de débarquement mises à l'eau trop loin du rivage. Beaucoup de matériel et d'hommes furent perdus avant de toucher terre.

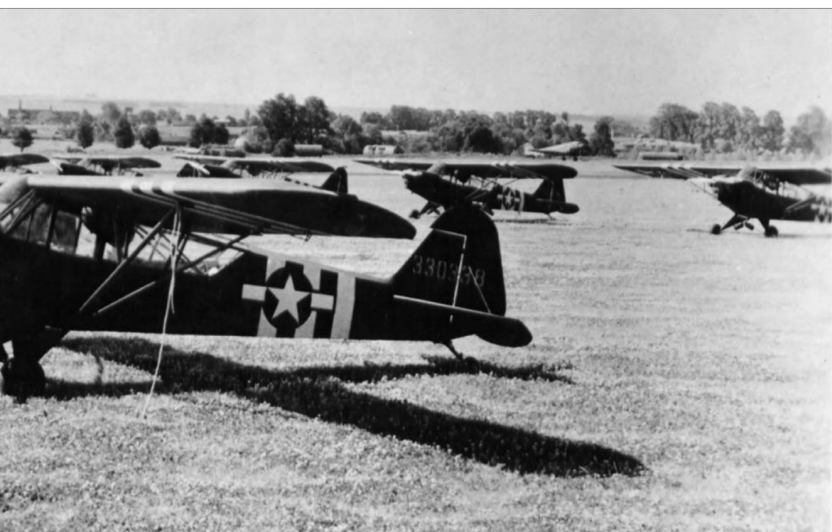
À Omaha, les L-Birds sous les bombes

Thomas K. Turner, un pilote qui débarqua à Omaha, décrit ainsi la situation : "Le plan était de débarquer sur la plage, décharger nos L-4 des camions, les remonter, et décoller aussitôt pour faire du réglage de tir

pour notre bataillon, qui débarquait en support du 116th Infantry Regiment. Ceci devait être réalisé sous les tirs ennemis, sur une plage recouverte de barbelés, d'épaves de véhicules en feu, d'explosions, avec des centaines de mourants et de morts gisants dans le sable. Nous savions tous, avant même de quitter l'Angleterre, que notre mission était condamnée. La seule solution aurait été d'opérer depuis un petit porte-avions. En réglant les tirs pour l'US Navy en plus de ceux de l'artillerie, nous aurions pu infliger de



COLLECTION B. MOYER VIA D. SUMMERS



Alignement de Piper L-4, quelque part en France, durant le mois de juillet 1944.

lourdes pertes à l'ennemi. [...] Nous étions arrivés avec notre barge à une centaine de mètres du rivage, et, pensant avoir atteint des eaux peu profondes, le pilote a baissé la rampe et nous avons commencé le déchargement... Nous étions en fait sur un rocher et avons perdu plusieurs Jeep. Cinq essais similaires envoyèrent dix Jeeps et un L-4, le 43-29687 du lieutenant Snyder, au fond de l'eau. Le mien, le 43-29618, est arrivé jusqu'à la plage. Nos Jeeps avaient été équipées pour pouvoir rouler sous l'eau. Mon L-4 flottait derrière; les ailes

DR

avaient été fixées le long du fuselage. À peine avions nous commencé à le remonter que nous avons été pris pour cible. Abrisés sous la rampe d'une barge détruite, nous avons assisté à sa destruction totale en quelques secondes."

Quelques jours plus tard, Thomas Turner repartit en Angleterre chercher un L-4H de remplacement (matricule 43-30101) à Grove. Le 17 juin, il traversa la Manche depuis Southampton jusqu'à une piste sommaire qui avait été mise en place sur les hauteurs de

Omaha Beach, et de là rejoignit celle de son bataillon à Isigny.

Pour sa part, le maj. J. Elmore Swenson, officier Air d'artillerie de la 29th Infantry Division, reçut une balle dans le casque dès ses premiers pas sur le sable normand, mais réussit néanmoins à traverser la plage sans être blessé. Le 7 juin, la 29th Infantry Division "nettoyait" toujours les défenses côtières allemandes dans sa zone. Le jour suivant, le lt Clarence F. Lange prit à bord de son avion le commandant de la division, le gen. Charles H. ►



Capables de se poser dans quasiment n'importe quel pré, les L-Birds constituèrent fréquemment un spectacle de choix pour les Normands.

Gerhardt, pour ce qui fut la première mission aérienne par un avion de cette division. Le gen. Gerhardt voulait inspecter personnellement les environs avant que la division n'attaque le cours inférieur de la rivière Aure. Le 8 juin, le maj. Swenson décolla pour sa première mission depuis la Normandie, une courte reconnaissance sur la ligne de front, de nouveau avec le gen. Gerhardt à bord. Ce dernier acquit vite la réputation d'être l'homme de la 29th ID qui avait le plus d'heures de vol en dehors des pilotes.

Un obus de mortier frappe la barge

L'officier assistant Air d'artillerie de la 1st Infantry Division, le lt Oscar Rich, était dans la quatrième vague qui débarqua sur Omaha Beach, avec la moitié du personnel du quartier général, un L-5 et trois Jeeps. La quatrième vague ne put prendre pied sur le sable qu'à partir de midi le 6 juin, à cause des tirs allemands. Mais même alors, la barge de débarquement de blindés LCT dans lequel se trouvait Oscar Rich fut frappée par un obus de mortier au moment où elle toucha la plage. Rich fut blessé à la main, son mécanicien fut frappé au visage par un fragment et dut être évacué, et les trois Jeeps furent mises hors d'état de fonctionner. Le Stinson L-5 n'eut en revanche à souffrir que de quelques accrocs à l'entoilage. Rich fit signe à un bulldozer qui tracta les Jeeps immobilisées puis le L-5 hors de la barge. Pour pouvoir l'embarquer sur la LCT, les ailes et l'empennage horizontal du Stinson avaient été démontés, et étaient attachés le long du fuselage. Le train d'atterrissage étant fixé directement sur le fuselage, l'avion pouvait ainsi rouler. Rich mit ensuite la main sur une Jeep, y attacha une corde et remorqua son avion jusqu'à l'aire de remontage qui lui avait été assignée. Au crépuscule, quand l'officier Air d'artillerie de la division, le capitain Kenneth Bryan, arriva avec le Piper L-4 du quartier général de la division et le reste du personnel, Rich avait déjà à moitié assemblé son L-5. Aux petites heures du matin suivant, l'avion était complètement remonté et ses accrocs réparés. Entre-temps, les hommes du génie avaient construit une piste sommaire à coups de bulldozer. Dès ce matin-là, le lt Oscar Rich procéda depuis les airs aux réglages des tirs des canons du 5th Field Artillery Battalion.

À Utah, les L-Birds furent les premiers avions alliés à se poser en

Après avoir débarqué le Piper L-4 des barges, il fallait encore les acheminer jusqu'au sommet des falaises, puis jusqu'aux pistes sommaires les plus proches.

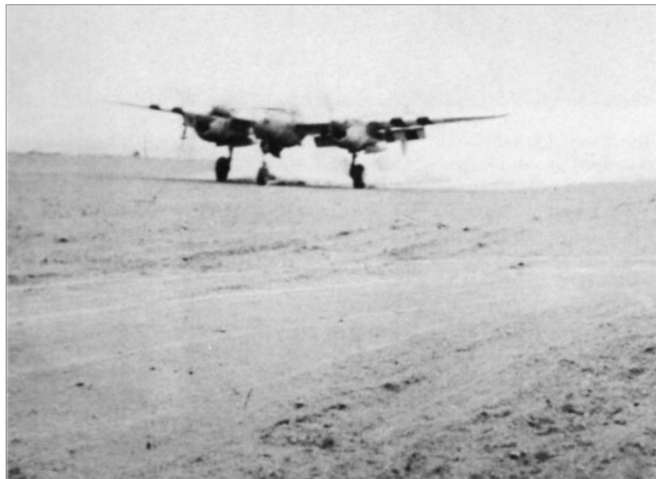


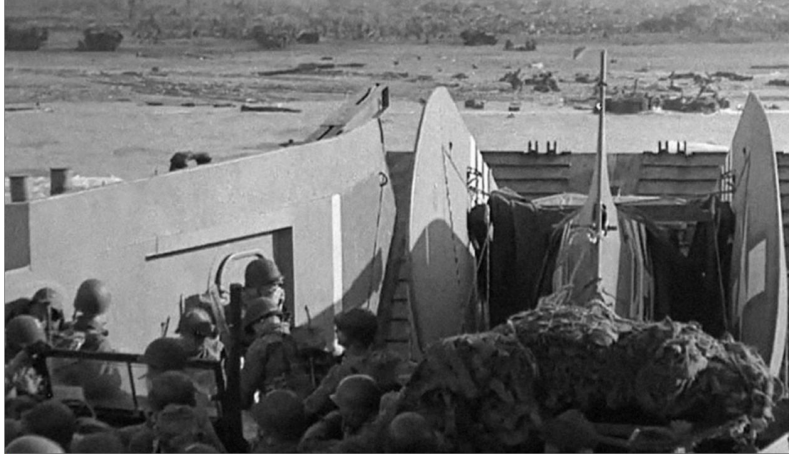
Normandie. Les unités du VII Corps débarquèrent le 6 juin à 06h 30 sur Utah Beach et pénétrèrent rapidement dans les terres sur une petite distance, avec de très faibles pertes. L'officier Air d'artillerie de la 4th Infantry Division, le capt. James Gregorie, accompagna les troupes au sol jusque sur les plages. Il y découvrit que les tirs de l'artillerie allemande avaient rendu inutilisable comme piste le champ situé sur la commune de Saint-Martin-de-Varreville qu'il avait présélectionné d'après des photographies de reconnaissance aérienne. Il lui fallut jusqu'au matin suivant pour trouver une zone adéquate, à Sainte-Marie-du-Mont, au lieu-dit Poupeville. Vers 7 heures le 7 juin, il transmit un message à l'assistant officier Air d'artillerie de la division, le 1st Lt David E. Condon, lui indiquant qu'il pouvait décoller de Bournemouth et venir se poser avec les avions de la division d'artillerie restés en Angleterre. Condon

Le 9 juin 1944, un P-38 "Lightning" se pose sur la piste sommaire de l'ELS E-1 (Emergency Landing Strip) à Saint-Laurent-sur-Mer, où des avions d'observation (comme le Piper L-4 garé en bord de piste) s'étaient posés plusieurs jours auparavant.

prit la tête de cinq L-4, équipés du réservoir supplémentaire improvisé pour la traversée, aux commandes d'un des rares Stinson L-5 de la 1st Army, le matricule 43-98593. Quand il atteignit la zone de tête de pont sur la plage, James Gregorie déclencha des grenades fumigènes pour délimiter la nouvelle piste et dirigea l'atterrissage de Condon par radio. Les cinq L-4 qui l'accompagnaient se posèrent à sa suite. Les quatre autres L-4 de la division, dont le L-4H 43-29782 *Juanita-B*, du lt Harry E. Brown, étaient déjà arrivés sur la piste, mais transportés par bateau.

La plus grande capacité d'emport en carburant du L-5 permit à David Condon de redécoller à 11h15 sans refaire les pleins et de recenser les batteries d'artillerie allemandes en action. Le commandant de la 4th Infantry Division, le gen. Harold W. Blakeley, écouta les indications qu'il transmit par radio. Condon interrompit sa première transmis-





Dans une barge de débarquement, un Piper L-4 en première ligne pour être déchargé sur la plage.

DR

son pour annoncer qu'il venait d'observer un tir d'une batterie allemande. Il commença à modifier les coordonnées de tir mais, au milieu de son deuxième réglage, annonça qu'il pouvait voir une autre batterie allemande tirer et donna sa localisation. Blakeley ordonna qu'une batterie de la division soit orientée sur la seconde position allemande. Dès que Condon dirigea un feu concentré sur la première batterie allemande, le gen. Blakeley se fit entendre à la radio, s'identifia, et dit à Condon qu'il avait une autre batterie prête à tirer. Quelques minutes plus tard, cette dernière déversa un feu concentré sur la seconde batterie allemande. 30 minutes après avoir décollé pour la première mission d'observation aérienne de la 4th Infantry Division, Condon avait ainsi permis de neutraliser deux batteries ennemies.

À la fin du mois de juin 1944, 13 divisions américaines avaient débarqué sur les plages normandes. De

moins en moins d'avions d'observation arrivèrent par bateau après le Jour J, certains L-4 entreprenant même de très longs voyages. Ainsi par exemple les dix L-4 de la 8th Infantry Division : équipés des réservoirs supplémentaires improvisés, ils quittèrent l'Irlande du Nord le 27 juin, volèrent en formation jusqu'en Écosse, puis descendirent la côte anglaise jusqu'à Ibsley, la base principale des avions de liaison près de Bournemouth. Sous le commandement du maj. Lawrence L. Burger, officier Air artillerie de la division, ils décollèrent pour rejoindre la piste sommaire d'Omaha Beach, où ils retrouvèrent leur division le 4 juillet.

"Nous maudissions ces petits avions vert foncé"

Au fur et à mesure que les troupes avancèrent dans les terres, il devint de plus en plus évident que les L-Birds étaient indispensables

pour permettre l'avancée à travers le bocage normand, composé de petits champs séparés par de hauts talus. Un rapport d'opérations de la 1st Army explique ainsi : *"L'absence de terrain surélevé limitait l'observation au sol à la distance entre deux haies."* Un commandant de corps allemand de la 10^e Panzerdivision SS *Frunderberg*, après que cette dernière se fut extraite de justesse de la nasse de la poche de Falaise, avant qu'elle fût refermée le 19 août, en marchant de nuit sur Villedieu-lès-Bailleul : *"Nous maudissions ces petits avions vert foncé à ailes hautes. Nous savions que la présence d'un seul serait suivie d'un barrage d'artillerie et nous faisons tout notre possible pour les abattre. Nous redoutions ces petits appareils. Pour nous ils étaient les anges de la mort."* ■

Un Piper L-4 décolle de la plage de Grandcamp.



Les unités françaises dans le Débarquement

Plusieurs dizaines de pilotes français participèrent aux opérations du Débarquement le 6 juin 1944. Quatre n'en revinrent pas.

Par Jean-Pierre Touzeau

A lors que nous célébrons le 6 juin 1944, il serait parfaitement injuste de minimiser la participation des unités françaises à cette impressionnante opération. Si tout le monde connaît les exploits des 177 hommes du Commando Kieffer, il ne faut pas oublier la contribution des marins, des parachutistes SAS [Special Air Service], et des aviateurs français.

Outre les pilotes – comme Pierre Clostermann ou Jacques Remlinger – engagés dans les unités standard anglaises, pas moins de six groupes français rattachés à la Royal Air Force furent très actifs, et ce dès les premières heures du Jour J.

Les premiers à entrer en action furent les équipages du Sqn 346 *Guyenne*. Cette unité composée de personnel français fut officiellement créée le 16 mai 1944, et perçut en dotation des bombardiers quadrimoteurs Handley-Page "Halifax" Mk V. Le 5 juin, alors que le groupe n'avait que deux missions à son actif, l'ensemble des aviateurs se vit convoqué dans la soirée pour un briefing général, où ils apprirent l'objet de leur prochaine mission : le bombardement d'une batterie de 155 mm dans le secteur de Grandcamp-Maisy,

non loin d'Isigny. Le tout en restant dans l'ignorance totale de ce qu'il allait se passer quelques heures plus tard. Toutefois, lors de ce même briefing, les équipages reçurent une consigne bien particulière, celle de ne pas se débarrasser de leurs bombes au-dessus de la Manche, information qui permit au plus grand nombre de comprendre que quelque chose d'inhabituel se préparait en dessous. Pour accomplir

cette tâche, les avions du *Guyenne* furent intégrés à un dispositif de 108 appareils du Bomber Command. C'est vers une heure du matin que les 13 "Halifax" montés par des équipages français s'élancèrent depuis les pistes de leur terrain d'Elvington. Peu après le décollage, l'avion du lieutenant Brion, le "Halifax" matricule LL238, codé H7-B, se vit

contraint de faire demi-tour à la suite d'un incendie sur un des moteurs. Le pilote fit preuve d'une habileté irréprochable, car ramener un tel avion dans de telles conditions n'était pas une tâche aisée. Pour l'anecdote, dans le chaos qui régna dans la carlingue, le mitrailleur de la tourelle supérieur, le sergent Fourès, déclencha accidentellement l'ouverture de son parachute, laissant traîner derrière lui ▶

Disparu le 6 juin 1944, le Lt Jacques Joubert des Ouches fut fait compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 16 octobre 1945.



POLE JEAN MOULIN

Évocation de la disparition de Jacques Joubert des Ouches par Lucio Perinotto.



LUCIO PERINOTTO



une longue corolle blanche, ce qui lui valut d'être affublé du surnom de "La Mariée".

Un second "Halifax" rebroussa également chemin, le matricule LK728 codé H7-R du capitaine Thiers, victime de givrage et d'avaries du système de navigation. Respectant les consignes reçues au briefing, le Lt Brion se libéra de sa cargaison de bombes dans l'estuaire de l'Humber, tandis que le cne Thiers fit de même sur la base d'entraînement au bombardement de Spaldington.

Arrivés sur zone vers 3h20, les 11 "Halifax" restants se retrouvèrent coincés entre deux couches nuageuses, mais parvinrent toutefois à effectuer leur bombardement entre 9 500 et 12 000 pieds (2 890 et 3 660 m), sans être gênés par la Flak quasi inexistante. Sur le chemin du retour, les aviateurs aperçurent un Junkers 88 de la chasse de nuit allemande s'approchant du "Halifax" matricule LL227 codé H7-K du cne Grimaldi. Le sgt/c. Velasco, son mitrailleur de queue, tira quelques rafales qui refroidirent les ardeurs de l'assaillant et celui-ci disparut après 3 ou 4 minutes de poursuite. L'incident terminé, le vol se poursuivit sereinement au-dessus de la Manche, jusqu'à ce qu'une trouée dans les nuages permit aux équipages d'apercevoir le spectacle d'une multitude de bateaux. Ils eurent alors la certitude que le Débarquement avait commencé. Les avions se posèrent vers 6 heures du matin, mission accomplie.

L'unité suivante à entrer dans la bataille fut le Squadron 345 *Berry*, un escadron de chasse composé de pilotes français volant pour le compte de la RAF. Intégré au Wing de Friston avec les Squadrons 350 et 501, il était équipé de Supermarine "Spitfire" Mk V. Le 2 mai 1944, il avait été déclaré opérationnel sur son terrain de Shoreham où, en ce 5 juin, il régnait une certaine effervescence. En effet dans la journée, lorsque les mécaniciens avaient reçu la consigne de peindre en extrême urgence de larges bandes blanches et noires sur les avions, un pressentiment avait commencé à s'installer parmi les plus



anciens. Une opération spéciale était en préparation. Le vol fut définitivement levé lorsque vers 21 heures, l'Intelligence Officer leur annonça que le débarquement tant attendu était prévu pour le lendemain.

Après une courte nuit, les équipages sélectionnés pour la première mission de la journée furent convoqués à 4h05 pour le briefing lors duquel ils apprirent l'objet de cette mission : protection de la côte est du Cotentin, entre Carentan et Saint-Vaast-la-Hougue, pour une durée de 50 minutes sur zone. Aussitôt le briefing terminé, les avions s'envolèrent à 4h30 en trois sections de quatre, en direction de l'île de Wight. Au-dessus de la Manche, les premières lueurs du jour se profilant à l'horizon permirent aux pilotes de profiter du spectacle qu'offrait ce monumental

cortège de navires en route vers la côte française. Au cours de la patrouille, aucun appareil ennemi ne fut aperçu dans ce secteur, et mis à part un problème d'instabilité dans les gouvernes qui obligea le cdt Accart à faire demi-tour, cette protection se passa sans problème et les "Spitfire" se posèrent après 2h 15min de vol. À peine au sol, les avions furent réapprovisionnés et mis en attente pour la mission suivante.

À 8h45, le Groupe *Berry* fut à nouveau sollicité, et 12 appareils décollèrent pour une seconde couverture des plages du Débarquement. En pleine patrouille, alors que l'escadron évoluait non loin de la pointe de Barfleur, le Lt Joubert des Ouches, chef de la patrouille "3 Bleu", annonça à la radio à 9h55 qu'il était confronté à des problèmes moteurs,

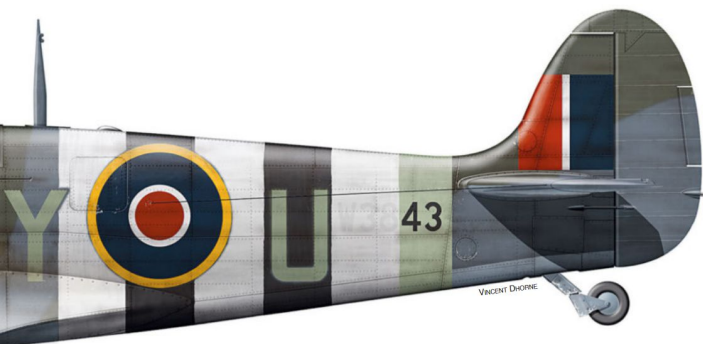
Les équipages du Guyenne (Sqn 346) furent engagés dans les bombardements préalables du Débarquement.

L'équipage du cne Thiers (au centre) décolla mais dut finalement rebrousser chemin. Onze "Halifax" bombardèrent une batterie d'artillerie non loin d'Isigny.



ASSOCIATION DES ANCIENS ET AMIS DES GROUPE LOUIS

« C'est le grand jour, pensez à nous. (...) Après la victoire, ne nous oubliez pas »



Profil supposé du "Spitfire" Mk Vb matricule W3843 du Lt Jacques Joubert des Ouches du SqN 345 Berry. Le matin du 6 juin, il effectuait sa deuxième mission de la journée lorsqu'il dut abandonner son appareil victime d'un problème moteur au-dessus de la Manche. Son *dinghy* fut retrouvé vide au large de Barfleur. Il effectuait alors sa 176^e mission de guerre.

probablement liés à une fuite de liquide de refroidissement, et qu'il allait évacuer son avion. Peu après, il se ravisa et signala qu'il allait toutefois essayer de ramener son "Spitfire" (matricule W3834, codé 2Y-U) à Shoreham. Le cdt Guizard, leader de la formation, ordonna alors à l'ailier de Joubert des Ouches, le Lt Bouillane, de l'accompagner. Mais Bouillane le vit soudain ouvrir sa verrière et se libérer de son harnais, puis malencontreusement les deux avions traversèrent une couche nuageuse et le Lt Bouillane le perdit de vue. En désespoir de cause, ce dernier tourna en rond pendant une dizaine de minutes au-dessus de la zone où il lui sembla apercevoir un canot de sauvetage. Finalement, voyant sa jauge de carburant très basse, il lança un appel de détresse puis prit le chemin du retour. Dépêchées sur place, les équipes de sauvetage ne retrouvèrent qu'un canot vide. Ainsi disparut le Lt Jacques Joubert des Ouches, qui totalisait alors 230 heures de vol en 176 missions de guerre. Pilote rallié aux Forces aériennes françaises libres (FAFL) dès les premières heures, il fut fait compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 16 octobre 1945 signé par le général de Gaulle, et fut élevé au grade de chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume par un décret du 6 juin 1947. À l'aube du jour le plus long, il avait écrit à l'intention de ses parents : "C'est le grand jour, pensez à nous. Je vous remercie pour l'éducation que vous m'avez donnée. Je ne regrette rien. Après la victoire, ne nous oubliez pas."

rèrent, puis rentrèrent l'une après l'autre vers 22 heures. Au total, au cours de cette journée, l'unité réalisa 97h 05min de vol cumulées en mission de guerre.

Après la première mission du matin du Groupe FAFL *Berry*, ce fut au tour des Douglas "Boston" Mk III du SqN 342 *Lorraine* d'intervenir. Le bombardement tactique à très basse altitude était une des spécialités de cette unité française de la RAF. Dans l'après-midi du 5 juin, les équipages furent consignés sur leur base de Hardford Bridge et, vers 16 heures, les mécaniciens commencèrent à peindre sur les appareils des bandes blanches et noires, ce qui intrigua un grand nombre d'entre eux. De plus, en début de soirée, lorsque les armuriers vinrent pour équiper les avions de pots de fumigènes en lieu et place des bombes habituels, le doute ne fut plus permis : le Débarquement était proche. A 2 heures du matin, les aviateurs furent convoqués au briefing ; un squadron leader leur annonça : "It's the Day" (c'est le grand jour). L'objet de leur mission : repandre, entre la pointe de Barfleur et l'estuaire de la Vire, un rideau de fumigène ayant pour objectif de dissimuler l'approche des navires alliés aux défenseurs allemands. Pour mener à bien cette mission, 12 avions furent prévus, plus 12 autres en réserve, et les équipages habituellement composés de quatre membres furent réduits à trois. La présence du mitrailleur ne fut pas jugée utile, celui-ci risquant surtout d'être fortement incommodé par la nocivité de la fumée dégagée. L'ordre de bataille était de faire décoller les "Boston" par paire, à intervalles de ▶

À 10h55, les avions du Groupe *Berry* rejoignirent leur base, et le Lt Bouillane se posa 10 minutes plus tard. À peine les ravitaillements terminés, 12 appareils du *Berry* repartirent à 13h45 pour une nouvelle mission de protection de la zone de débarquement. Cette patrouille se déroula cette fois-ci sans aucun problème et, fait étrange toujours, sans aucune réaction de l'aviation allemande. De retour à 16 heures à Shoreham, les équipages purent bénéficier d'un léger répit avant l'ultime mission de la journée. À 20h02, trois sections de quatre avions du SqN 345 s'élançèrent pour la dernière mission du jour : les équipages devaient escorter des Douglas C-47 remorqués des planeurs en direction du nord de Caen. Afin d'assurer une meilleure protection, les trois sections se sépa-

L'équipage du "Boston" BZ213 du *Lorraine* disparu en mer le 6 juin. De gauche à droite : sgt Roger Boissieux, s/Lt Roger Canut, sgt Jean François Henson, x.



DR

10 minutes avec un premier largage à 6 heures, le tout à une vitesse de 430 km/h et une altitude de 10 m. Les premiers à s'élancer furent le "Boston" matricule BZ302 codé OA-B du Lt/coll. Fourquet alias "Gorri", et le "Boston" BZ261 codé OA-L piloté par le sgt Martin; ils quittèrent le sol à 5h13 du matin. Arrivés sur zone, les avions volèrent par paires, parallèlement au rivage, et déclenchèrent leurs quatre pots de fumigène toutes les 10 secondes en déversant ainsi une épaisse fumée toxique qui s'étala sur plus de 10 km. Rapidement, ils se trouvèrent dans une situation des plus délicates, pris entre le feu des navires américains et celui de la Flak allemande. La mission se poursuivit malgré tout et les vagues de "Boston" se succédèrent. Peu avant 7 heures du matin, les premières paires se présentèrent à l'atterrissage, mais deux machines manquaient à l'appel. Le "Boston" BZ213/OA-J du s/l't Bernard Canut et des sgt Roger Boissieux et Jean Henson (1) avait disparu en mer avec son équipage. Dans le journal de marche du Lorraine, on peut lire :

"Un autre avion aperçoit une grosse flamme en mer près des bateaux américains. C'est malheureusement l'un des nôtres qui, probablement touché, heurte l'eau et disparaît dans une nappe de flammes. L'équipage se composait de Boissieux, Canut et Henson. Boissieux et sa petite moustache, cherchant toujours à bien faire et lutant contre la malchance. Canut, grand fou, gai et bon vivant, truant à ses heures et franc-buveur aimé des Britanniques pour son "French Type" accentué. Henson, ayant toujours l'air d'avaler la moitié de ses phrases avec son chewing-gum, sympathique cocktail franco-britannique. L'émotion est grande au retour : tous les équipages n'ayant pas eu la chance de participer à cette mission désormais historique et aussi tous les hommes à terre, mécaniciens, armuriers, photographes, sont là. Ils entourent aussitôt les premiers avions qui arrivent, pour voir de près ceux qui ont assisté au débarquement des troupes alliées sur le sol de France." Canut, insituteur dans le Midi, une heure avant de partir, avait réuni ses camarades de chambre et leur avait dit :

"Toi, tu prendras mon vélo. Voici ma chevalière aussi ; tu la remettras à ma famille..."

- T'es complètement fou !

- Je suis sûr que je ne reviendrai

.....

(1) Seul le corps du sgt Jean Henson fut rendu par la mer six mois plus tard.

Le sgt/c. Denys Boudard s'apprete à décoller aux commandes du "Spitfire" MK IX matricule MJ966 du Sqn 340 Ile-de-France.

Le film dont est extraite cette image indique : "Denis [sic] Boudard sur le point de rentrer "à la maison"."
Des avions du Sqn 340 allèrent se poser sur l'ALG B-3 à Sainte-Croix-sur-Mer le 13 juin, avec d'autres de l'Alsace, mais rentrèrent à leur base de Merston après une nouvelle patrouille sur les plages aussitôt les pleins effectués.
Le Sqn 340 quitta ensuite Merston et l'Angleterre pour aller s'installer à Sommervieu (près de Bayeux) le 19 août 1944.

pas", avait répliqué Canut avec son fort accent méridional...

Le second, le "Boston" BZ270/OA-N du cne Feuvrier, endommagé après avoir touché la surface de la mer, se posa en urgence sur la base de Holmslip South. En dépit de ses pertes, cette mission fut une réussite totale et le groupe reçut des félicitations de toutes parts.

Le 145^e Wing entre en scène

Le 145^e Wing avait été rattaché en avril 1944 à l'Allied Expeditionary Air Force; et son sein furent intégrées trois unités françaises, à savoir les Sqns 340 *Ile de France*, 341 *Alsace* et 329 *Les Cigognes*, qui allaient avoir comme principale mission le soutien tactique des troupes au sol après le Débarquement. En mai, ces trois unités se retrouvèrent cantonnées avec leurs Supermarine "Spitfire" Mk IX sur le terrain de Merston, et c'est depuis cette base que, dès le 3 juin au soir, les avions commencèrent à revêtir de larges bandes blanches et noires, laissant penser aux pilotes l'imminence de la grande bataille tant attendue. La météo exécrable du 4 juin interdisant tout vol, quelques missions de protection de convois furent toutefois effectuées le lendemain par ces trois escadrons. Elles se limitèrent au secteur de l'Île de Wight, le commandement leur ayant interdit de survoler les territoires de l'adver-

saire, ceci pour deux raisons essentielles : il ne fallait pas dévoiler les nouveaux marquages très voyants des appareils et, surtout, conserver le plus grand nombre d'entre eux. À cette occasion, les pilotes purent néanmoins contempler l'impressionnante armada rassemblée pour l'opération à venir. Finalement, au cours de l'après-midi, les vols furent suspendus, les pilotes consignés et les permissionnaires rappelés. À 21h30, l'Intelligence Officer convoqua le groupe au grand complet et leur annonça que le Jour J était pour le lendemain tout en leur détaillant le déroulement des missions qui leur étaient assignées. Comme on peut s'en douter, cette annonce fit sensation auprès des pilotes et leur nuit fut courte, sans cesse survolée par une multitude d'avions. Debout bien avant les premières lumières du jour, les aviateurs eurent la confirmation des premiers parachutages et du débarquement des troupes anglo-américaines. Après une attente qui leur sembla interminable, entre 9h05 et 9h40, 12 avions de chacun des trois escadrons "français" décollèrent sous les ordres du wing commandant Compton, avec comme objectif la protection des plages dans le secteur anglais de Ouistreham-Coursuelles-sur-Mer. Le Sqn 341 était sur la gauche du dispositif, interdisant toute incursion ennemie en provenance du Havre, le Sqn 329 protégeait le flanc droit et le Sqn 340 était au centre. Bien qu'aucun appareil ennemi ne



IMPERIAL WAR MUSEUM

se montrât, le dispositif français fut confronté à un important barrage de la Flak au nord de Caen. Malgré cette résistance, tous les "Spitfire" se posèrent à 11 h 10.

Denys Bourdard, alors sergent-chef au 340, raconta en 1994 au journal *Le Monde* ce qu'il avait ressenti à l'issue de cette première mission du matin : "Ce que j'étais impatient de repartir vers la France ! Impatient d'être à nouveau de la partie, de voir ce qu'il en était de la fabuleuse opération qui se déroulait chez moi – chez moi ! – au-delà de ces 177 kilomètres d'eau qui séparait la base anglaise de Ouistreham. J'avais la tête pleine de ces images stupéfiantes découvertes au petit matin, lors de la toute première mission : le littoral normand couvert de bateaux, de milliers de bateaux, de toutes tailles, de toutes formes ; des croiseurs, des cuirassés, des cargos, des paquebots, des vedettes, des chalands ; le ciel sillonné d'avions mettant résolument le cap sur la Normandie ; et puis ces plages immenses où couraient déjà des milliers de soldats... J'étais rentré groggy, bouleversé, à la base de Merston. La libération de la France venait de commencer ! Oui ! Et c'était magnifique ! Tous les pilotes d'ailleurs partageaient cette espèce de joie fiévreuse. Le breakfast du retour avait été animé. Et tandis que j'attendais de nouvelles instructions pour la suite de la journée, je m'étais senti de plus en plus optimiste. L'aviation allemande que l'on re-

« J'étais rentré groggy, bouleversé. La libération de la France venait de commencer ! »

doutait tant était restée invisible ; les troupes alliées pourraient donc avancer, et les villes, derrière la côte, seraient vite libérées. J'avais survolé Caen vers 7 h 30 (2). La ville était indemne. J'avais même vu avec émotion les silhouettes des gens dans les rues ; des habitants qui devaient se douter qu'il se passait quelque chose ; qui devaient être pleins d'espoir et ravis. Et j'avais rassuré le capitaine Ozanne dont la famille habitait rue des Carnes. Tout baignait. Overlord démarrait sous les meilleurs auspices. Il me tardait de remonter dans mon "Spitfire".

Dans l'après-midi, les trois escadrons furent à nouveau sollicités et décollèrent à 14 h 40 pour une nouvelle surveillance de la tête de pont. Mis à part la présence de 20 blindés

.....

(2) Il s'agit sans doute d'une erreur de Denys Bourdard, bien compréhensible 50 ans plus tard. L'Operational Record Book (ORB) du Sqn 340 stipule un décollage à "0905" pour la première mission du 6 juin 1944, tandis que l'historique de l'île de France conservé au Service historique de la Défense rapporte un décollage à 09 h 40 pour cette même mission.

non identifiés, la mission se déroula sans encombre, toujours sans aucun appareil allemand dans le ciel, et les chasseurs se posèrent vers 16 heures. Alors qu'au sol la bataille faisait rage, les trois unités françaises furent engagées pour une troisième mission. Ainsi 36 appareils s'envolèrent à 17 h 20 pour une nouvelle couverture dans le périmètre de Caen et de son aérodrome de Carpiquet. Seul un biplan allemand fut mitraillé ; quant aux avions ennemis, ils demeurèrent invisibles. Peu après 19 heures, les "Spitfire" retrouvèrent leurs bases.

Enfin à 20 heures, les trois escadrons s'envolèrent pour leur ultime mission de la journée. Cette fois, il s'agissait de participer au Ramrod 976, une protection d'Armstrong Whitworth "Albemarle" et de Short "Stirling" tractant des planeurs Airspeed "Horsa" en direction du canal de l'Orne. Une nouvelle fois tout se passa sans incident et toujours sans aucune manifestation de la Luftwaffe. Finalement, les "Spitfire" retrouvèrent la base de Merston peu après 22 heures.

Au soir du 6 juin, bien qu'épuisés et ayant perdu quatre d'entre eux, les pilotes français restèrent impressionnés par l'importance des moyens mis en œuvre, mais par-dessus tout, ils furent principalement heureux et satisfaits d'avoir pris part à cette première opération de libération de leur pays. Ils étaient désormais impatientés... d'aller se poser en Normandie. ■



Les F-5 "Lightning" du 10th Photographic Reconnaissance Group Les yeux de la 9th Air Force

Première partie.
En préparation du Débarquement,
il fallait rapporter des prises de vues
des différents objectifs, à commencer
par les plages. Seule solution : effectuer
des vols à très basse altitude, avec tous
les risques que cela comportait...

Par Grégory Pons

Arrivée en Angleterre au cours de l'automne 1943, la 9th Air Force regroupe les unités d'aviation tactique qui doivent fournir l'essentiel de la couverture aérienne lors du Débarquement en juin 1944 et qui doivent ensuite être déployées au fur et à mesure de l'avancée des troupes alliées à travers la France pour être au plus près de la ligne de front, et ce jusqu'au cœur de l'Allemagne. Le rôle de la reconnaissance photographique aérienne connut une formidable expansion au cours du conflit car les clichés de reconnaissance constituèrent la première source de renseignements avant d'être complétés par les informations fournies par la Résistance ou les agents infiltrés en France occupée. Au sein de la 9th Air Force, la reconnaissance photo fut assurée par quatre escadrons (30th, 31st, 33rd et 34th Photo Reconnaissance Squadrons) répartis au sein de deux groupes de reconnaissance : le 67th Tactical Reconnaissance Group et le 10th Photo Reconnaissance Group dont les deux escadrons 31st et 34th PRS constituent le sujet du présent article. Dans le cadre des préparatifs du Débarquement, ces

unités eurent pour principale tâche de rapporter des prises de vues de différents objectifs, à commencer par les plages. Face à de nombreuses questions qui restaient en suspens quant à la consistance des obstacles mis en place par les Allemands auxquels allaient se heurter les vagues d'assaut, le haut commandement allié arriva à la conclusion que les côtes françaises devaient être minutieusement photographiées afin de pouvoir apprécier au mieux ces défenses.

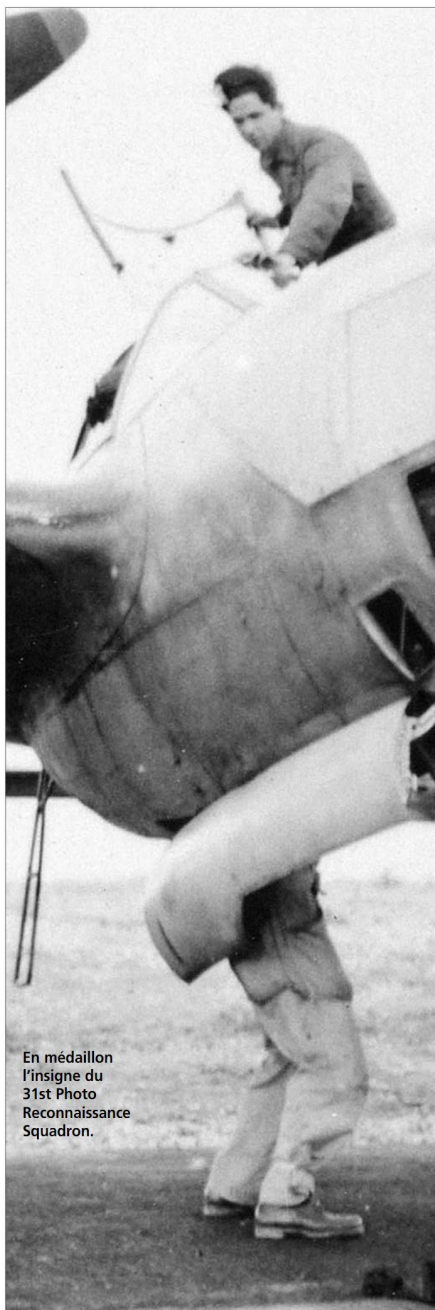
Les organisateurs de l'opération *Overlord* eurent bien des surprises avec les prises de vues obliques que rapportèrent les intrépides pilotes du 10th PRG. De nombreuses positions de défenses équipées d'artillerie lourde furent mises à jour, là où pendant longtemps les prises de vues verticales ne montraient que des dunes de sable.

Deux versions de reconnaissance F-4 et F-5

Dès 1942, le chasseur bimoteur P-38 "Lightning" fut choisi et modifié pour fournir deux versions de reconnaissance dénommées F-4 ▶



DR/COLL. G. PONS



En médaillon
l'insigne du
31st Photo
Reconnaissance
Squadron.

DR/COLL. G. PONS

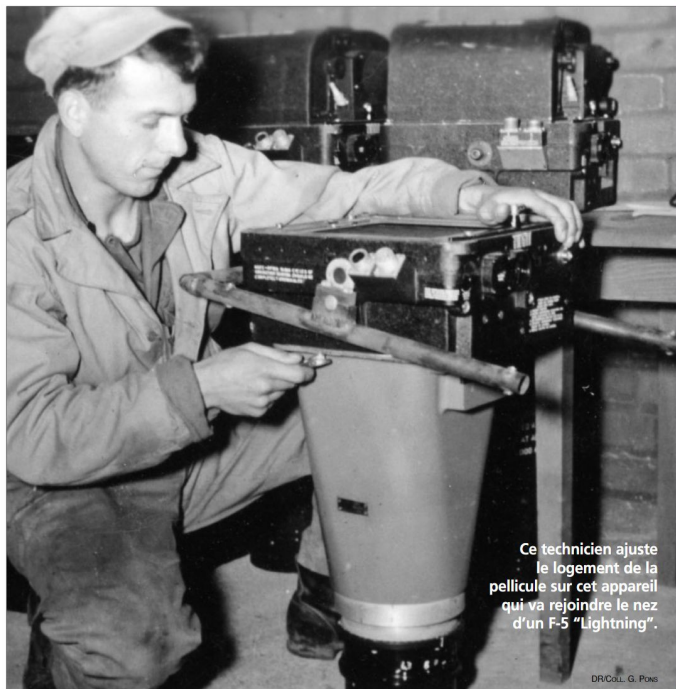


Ce cliché permet d'observer les différentes fenêtres de prises de vues sur ce F-5A ayant été modifié sur le terrain pour pouvoir effectuer des photos à l'horizontale.

et F-5; la version F-4 fut cependant minoritaire et représenta moins de 10 % de la production totalisant un peu plus de 1500 exemplaires au cours des années de guerre. Une des manières les plus appropriées d'effectuer des prises de vues détaillées et de bonne qualité consista à effectuer des vols à très basse altitude en utilisant les appareils photo orientés à l'oblique de chaque côté du nez de l'appareil. Le terme "Dicing Mission" fut utilisé par les pilotes pour désigner ces intrépides missions à basse altitude. Ce terme naquit de la simplification de l'expression *dicing with death* dans laquelle *dicing* signifie faire quelque chose de très risqué en référence à un lancer de dés dont le résultat est toujours aléatoire. Les pilotes de reconnaissance prirent exactement les mêmes risques que les pilotes de chasse ou les équipages de bombardiers, mais un point est sûr, les missions à très basse altitude qu'ils menèrent le long des côtes françaises comptèrent parmi les plus dangereuses de toute la guerre. Au cours de ces missions il n'était pas rare que les pilotes rentrent en Angleterre avec quelques légers dégâts occasion-



DR/Col. G. Pons



Ce technicien ajuste le logement de la pellicule sur cet appareil qui va rejoindre le nez d'un F-5 "Lightning".

DR/Col. G. Pons

Un excellent photographe

La version photographique F-5 du P-38 "Lightning" se révéla être une excellente plateforme de prise de vue photographique, notamment en raison de la vitesse et du grand rayon d'action de l'appareil, mais aussi en raison de la très haute altitude à laquelle il était capable d'opérer. Débarrassé de son armement standard, le nez de l'appareil permettait d'y installer plusieurs appareils photographiques avec de gros objectifs et une orientation selon différents angles allant de la verticale à l'horizontale en passant par l'oblique. En général, un F-5 "Lightning" pouvait emporter cinq appareils photo, mais le plus souvent leur nombre fut réduit à trois, permettant ainsi de gagner du poids et d'améliorer les performances de l'appareil. L'agrandissement d'un cliché en date du 6 juin 1944 confirme, à l'exception de deux d'entre eux, que les appareils du 31st PRS emportaient chacun trois appareils photo et nous montre les différentes configurations croisant des appareils K-17, K-18 et K-22.

6 mai 1944 : des soldats allemands tentent de se mettre à l'abri au moment où le Lt Albert Lanker du 31st PRS survole la plage de Berck-sur-Mer à pleine vitesse et à très basse altitude à bord de son F-5 "Lightning" *Outlaw*. Au cours de cette mission de reconnaissance photographique, Lanker se fit tirer dessus par un soldat intrépide. Il termina son passage jusqu'aux falaises qu'on aperçoit tout au fond avant de rentrer en Angleterre.

Le Lt Albert Lanker du 31st PRS fut le tout premier pilote à effectuer des prises de vues en rase-mottes.



DRICOLL. G. POISS

nés plus souvent par leurs contacts avec des obstacles un peu particuliers, plutôt qu'avec l'ennemi. Un pilote du 34th PRS rentra ainsi à Chalgrove après avoir touché le sommet d'un clocher avec un aileron stabilisateur de son appareil. Plusieurs pilotes rentrèrent avec des morceaux de branches d'arbres ou d'autres morceaux de végétation logés dans les recoins de leur appareil. Un pilote parvint même à rentrer après avoir frôlé la surface de l'eau avec le bout de son aile...

Début des opérations

Les deux escadrons de reconnaissance photo 31st et 34th PRS arrivèrent en Angleterre aux alentours du 23 mars 1944 au sein du 10th PRG avec deux autres escadrilles de reconnaissance tactique équipées de P-51 "Mustang" et de F-6 (version de reconnaissance photo du "Mustang"). Elles étaient basées à Chalgrove dans la région d'Oxford. Les services techniques peinèrent à s'installer convenablement dans des bâtiments adaptés à l'accomplissement de leurs tâches.

Le premier appareil affecté au 34th PRS fut un F-5B qui fut livré le 3 avril 1944. À la fin du mois, la dotation de l'escadron était de dix "Lightning" auxquels vinrent s'ajouter deux appareils de liaison, mais les vols ne débutèrent que le 10 avril 1944. Une grande carte à l'échelle 1/250000 fut installée dans la salle de briefing du 31st PRS, ainsi qu'une autre grande carte regroupant les bases ennemies, les zones de Flak et de projecteurs, et la situation sur le front en Russie et en Italie. Les techniciens du 31st PRS durent faire preuve d'ingéniosité pour les prises de vues à très basse altitude. Ils parvinrent à mettre au point dans le nez d'un F-5 un châssis regroupant trois appareils et notamment à coupler deux appareils photographiques l'un au-dessus de l'autre afin de réaliser des prises de vues obliques de bonne qualité, et couvrir ainsi un secteur en alternant les prises de vues d'un appareil à l'autre grâce à un intervalmètre.

Les opérations débutèrent avec leurs lots de mauvaises nouvelles. La première victime fut le Lt Wallace M. Haywood du 31st PRS, le 13 avril 1944. Il décéda au cours d'une mis-

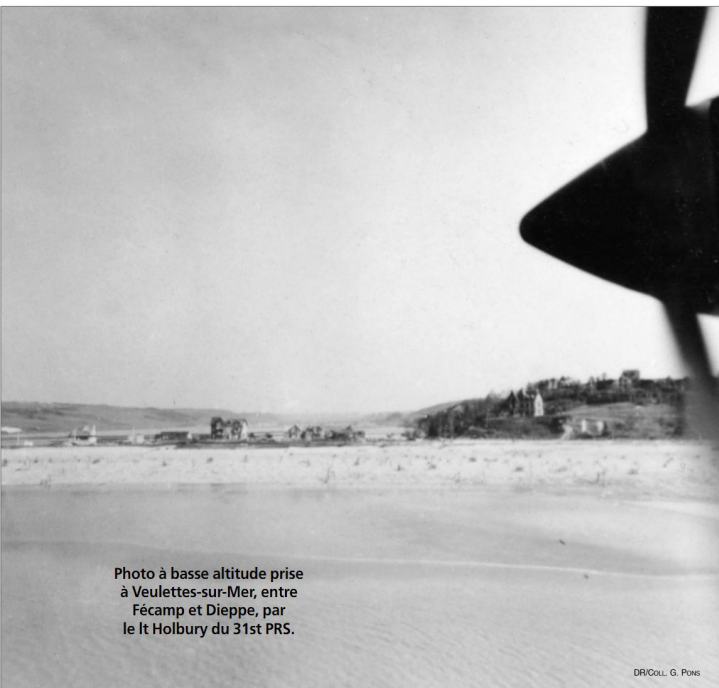
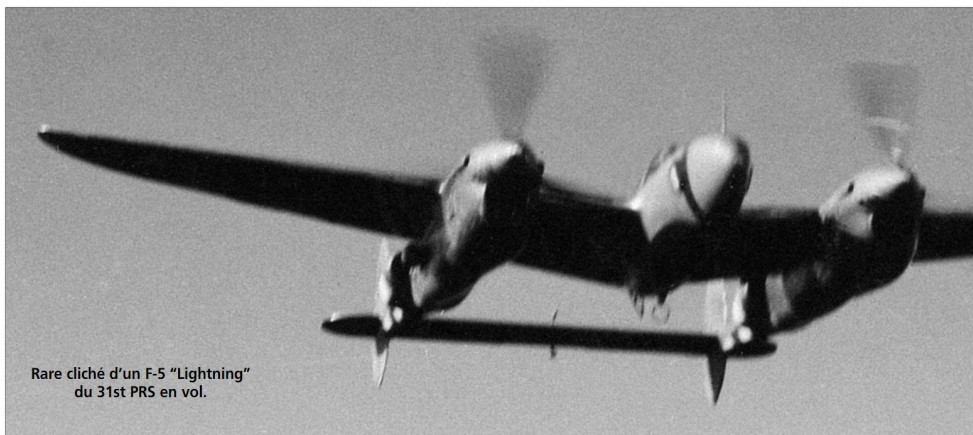


Photo à basse altitude prise à Veulettes-sur-Mer, entre Fécamp et Dieppe, par le Lt Holbury du 31st PRS.

DRICOLL. G. POISS

Le déroulé d'une "Dicing Mission"

La première phase d'une de ces fameuses missions consistait pour le pilote à décoller de Chalgrove pour ensuite traverser la Manche au ras de l'eau. La plupart des pilotes devaient effectuer leur traversée à environ 15 pieds (4,5 m) afin de bien rester en dessous de la couverture des radars ennemis et bénéficier pleinement de l'effet de surprise à leur arrivée au-dessus de l'objectif. Dans la plupart des cas, le temps que les soldats allemands réalisaient ce qui était train de se dérouler, le "Lightning" avait déjà filé. Une fois sur l'objectif, le pilote évoluait à une altitude comprise entre 25 et 50 pieds (7,5 et 15 m) et à une vitesse d'environ 630 km/h. Dans de telles conditions, il était impératif qu'il n'y ait pas de nuages pour éviter de la distorsion sur les photos.



Rare cliché d'un F-5 "Lightning" du 31st PRS en vol.

DR/COLL. G. PONS

sion combinée avec la RAF. Son appareil s'enflamma à proximité de la base d'Atcham. Il sauta en parachute, lequel ne s'ouvrit pas complètement. Il fut enterré au cimetière de Brookwood avec les honneurs militaires. Le 14 avril, ce fut au tour du 34th PRS de perdre son premier pilote. Le Lt Cameron fut contraint d'abandonner son appareil en vol, mais il était trop bas et, là aussi, son parachute n'eut pas le temps de s'ouvrir complètement. Il fut également enterré au cimetière de Brookwood. Les pilotes appréciaient particulièrement l'appareil bimoteur qu'est le F-5 : en cas de

problème sur un moteur ils pouvaient compter sur le second et plusieurs eurent la vie sauve grâce à cela. À commencer par le Lt Woody du 31st PRS qui, au cours d'une mission photo sur les côtes françaises à haute altitude le 19 avril 1944, fut confronté au serrage d'un de ses moteurs à 35000 pieds (10670 m). Heureusement, la haute altitude et le second moteur lui permirent de rentrer sain et sauf en Angleterre où il se posa en urgence sur la base d'une escadrille polonaise. Six jours plus tard, ce fut au tour du Lt Holbury de perdre son moteur gauche au-dessus du Mans. Il mit

son hélice en drapeau et, grâce à son ingéniosité et son adresse malgré un vent de face, parvint à rentrer en Angleterre. Le 27 avril, le Lt Dana perdit un moteur au-dessus de Lille dans le cadre d'une mission au-dessus de la Belgique. Lui aussi dut son salut à la haute altitude à laquelle il évoluait.

Une précision chirurgicale

Si les appareils de reconnaissance n'emportaient aucun armement et se contentaient de rapporter des photographies, les pilotes

Les quatre missions menées le 20 mai 1944 par Smith, Poole, Holbury et Keith.



Le Lt Holbury du 31st PRS.

DR/COLL. G. PONS



FRANÇOIS HÉBERT



Les archives américaines indiquant qu'il n'y eut pas de mission pour le 34th PRS en date du 30 mai 1944, le Lt Charles J. Petersen rentre vraisemblablement d'un vol d'essai. Ce cliché permet d'apprécier le volume de son équipement de vol.



DR/COLL. G. PONS

étaient quasiment aussi exposés au danger que ceux de chasse ou de bombardement. Ainsi, le Lt Lanker du 31st PRS dut son salut au bon fonctionnement de ses deux moteurs le jour où, après avoir réalisé ses prises de vues, il s'apprêtait à franchir la Manche lorsqu'il aperçut derrière lui cinq appareils, vraisemblablement des Fw 190. Il parvint à les distancer et à rentrer à sa base. Sur les 18 pilotes présents au sein du 31st PRS en avril 1944, huit moururent au combat avant la fin de l'année 1944, ce qui représente plus de 40 % de pertes.

L'insigne du 34th Photo Reconnaissance Squadron.



DR/COLL. G. PONS

À compter du 15 avril 1944, le quartier général allié commença à diffuser les directives sur l'emploi des différents types d'appareils qui allaient être amenés à jouer un rôle particulier dans le cadre des opérations du Débarquement. Naturellement, les appareils de la 8th Air Force regroupant les unités de bombardiers lourds et le plus gros des unités de chasse alors stationnées en Angleterre allaient être fortement sollicitées, tout comme les IX Bomber Command, IX and XIX Fighter

Commands de la 9th Air Force, ainsi que les unités de la Royal Air Force et du Coastal Command. Parmi les cinq premières directives de la liste établie par le quartier général figurait la reconnaissance aérienne tactique par le biais de photographies et dont la tâche fut assignée à la 9th Air Force. La réussite de l'opération Overlord impliquait d'avoir une vision précise de ce qui attendait les forces d'assaut amphibies sur les plages.

Un camouflage très particulier

Une des particularités des appareils de reconnaissance américains fut leur camouflage très particulier à l'origine dans des tons bleu clair et blanc. Il fut tout d'abord élaboré à partir de peintures spéciales avec des propriétés particulières réduisant la visibilité de l'appareil à tel point qu'elles furent classées "Secret". Néanmoins, à partir de 1944, les peintures spéciales furent abandonnées au profit du bleu PRU (Photo Reco Unit) de la Royal Air Force comme nous le montre le cliché de ces F-5 du 31st PRS. Tous les F-5 de la 9th Air Force n'en furent cependant pas recouverts et de nombreux appareils conservèrent leur finition aluminium de sortie d'usine. Ainsi, au sein d'une même escadrière des appareils avec une livrée bleue se trouvaient aux côtés d'appareils à la finition aluminium.

Juin 1944 : deux F-5 du 31st PRS stationnés à proximité d'un abri arborent des bandes d'invasion parfaitement nettes sur leur livrée bleu PRU (Photo Reco Unit).



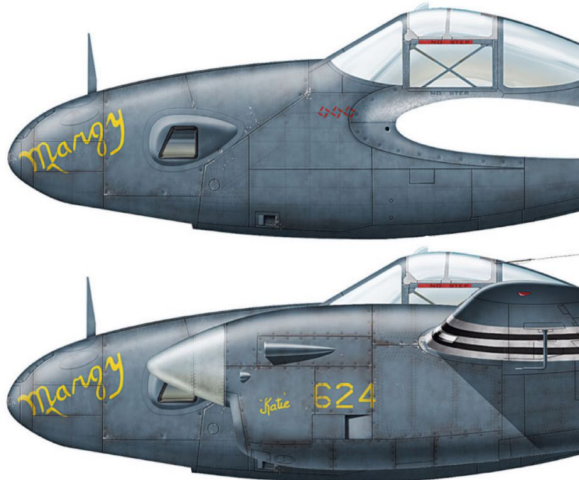
DR/COLL. G. PONS

Les prises de vues verticales à haute altitude furent menées par les unités des 8th et 9th Air Forces pendant près d'un an et il ressortit de l'examen approfondi des différents clichés que les plages françaises étaient recouvertes par tout un réseau d'obstacles qu'il convenait d'identifier avec précision. Les hommes qui travaillaient à l'organisation des plans d'invasion n'étaient pas en mesure de déterminer l'importance de ces réseaux d'obstacles, les matériaux qui les constituaient, la profondeur à laquelle ils avaient été enfoncés dans le sable. Ils n'étaient pas non plus en mesure de déterminer si les chalands de débarquement allaient pouvoir les dépasser, ni même si les troupes de l'infanterie allaient être en mesure de les contourner le jour du débarquement.

Le risque de se briser contre un mur

Au cours de longues séances d'études des côtes françaises et des défenses érigées par les Allemands, il apparut que celles-ci avaient vraisemblablement été minimisées ou pour le moins injustement prises en compte. Le haut commandement réalisa alors que l'assaut, lorsqu'il serait lancé, risquait réellement de se briser contre un mur, et que les

Cliché oblique d'Omaha Beach pris par le Lt Woody du 31st PRS en mai 1944 entre Port-en-Bessin et Grandcamp-Maisy, et donc Omaha Beach.



opérations risquaient de se transformer en véritable fiasco. Riche des enseignements de l'opération de Dieppe en 1942 (1), tout devait être reconsidéré, et il allait falloir approfondir le sujet de la phase la plus délicate de l'opération consistant à faire progresser les troupes d'assaut une fois qu'elles auraient pris pied sur les plages et éviter qu'elles ne



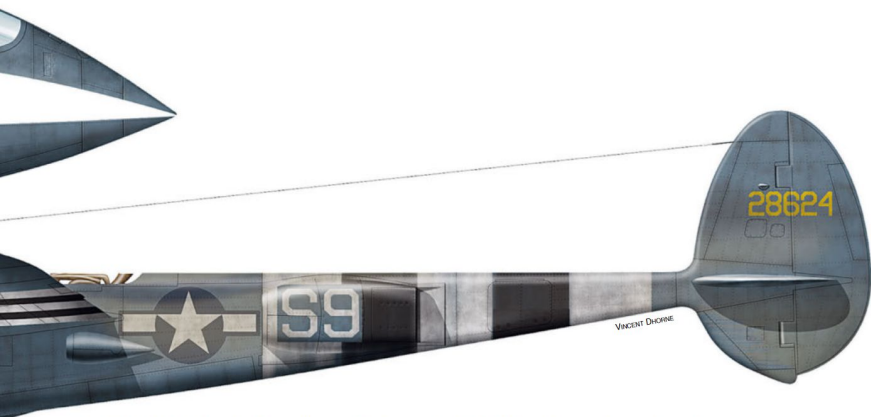
(1) Attaque par les Alliés lancée le 19 août 1942 sur le port de Dieppe qui se termina en fiasco.

s'y retrouvent clouées pour s'y faire massacrer.

L'endroit idéal pour le Débarquement aurait naturellement été le Pas-de-Calais, à l'endroit où la Manche est la plus étroite. Mais c'était aussi l'endroit le plus évident à deviner, et la réussite d'une telle opération reposait fortement sur l'effet de surprise. Les Américains étaient quelque peu rodés aux opérations amphibies après le théâtre d'opérations du Pacifique. D'ailleurs, en mai 1944, ils préparaient de l'autre

DR Coll. G. PINE





F-5E-2-LO 42-8624 baptisé *Margy* du capitain Bosworth du 34th Photo Reconnaissance Squadron engagé au-dessus de la France durant l'été 1944 (détail de la partie masquée au-dessus).

côté du globe un assaut amphibie de grande importance sur les îles Mariannes, avec des contraintes autrement plus importantes que la traversée de la Manche. Les plages du Pas-de-Calais semblaient également idéales pour un débarquement, et elles offraient plusieurs ports à proximité. Malheureusement pour les Alliés, ces plages disposaient d'un important réseau défensif et de plus elles se trouvaient du mauvais côté de la Seine si l'opération était couronnée de succès. Environ un

mois et demi avant la date prévue pour le Jour J, les secteurs de débarquement américains furent choisis le long des plages normandes entre Cherbourg et Le Havre.

Des prises de vues décisives

Ce secteur fut notamment choisi à cause de précédentes prises de vues aériennes qui semblaient indiquer que les défenses allemandes y étaient plus faibles, ainsi qu'en

raison de leur position par rapport aux rives de la Loire et de la Seine. La géographie s'avéra extrêmement importante en raison de la possibilité que les troupes alliées puissent se retrouver dans un secteur totalement isolé, coupé de tout, si les ponts sur ces deux fleuves venaient à être détruits. D'autre part, la capture rapide des deux villes du Havre et de Cherbourg allait permettre aux Alliés de pouvoir disposer de ports en eau profonde pour acheminer du matériel en grande quantité afin ▶



Le maj. R. B. Walters, en Angleterre, accoude sur la gouverne de profondeur d'un F-5.

Le major Rudolph B. Walters, commandant du 31st PRS

Les parents de Rudolph B. Walters, commandant du 31st PRS, le destinaient à la médecine mais, au cours de ses études, il troqua son stéthoscope contre un brevet de pilote pour se retrouver à la tête d'une escadrille de reconnaissance photographique en Angleterre à 29 ans. Il naquit dans une plantation de tabac en Caroline du Nord le 22 mai 1914. La médecine était une idée de son père ; le jeune Rudolph abandonna ses études pour intégrer l'Air Corps le 29 juillet 1940. Promu 2nd lieutenant en mars 1941, il se vit confier son premier commandement en février 1942 lorsque le 97th Observation Squadron fut divisé en deux formations. Remarqué pour ses qualités, il pilota le gen. Patton, ainsi que le gen. Eisenhower à plusieurs occasions. Promu au grade de 1st lt, il se maria le 20 juin 1942 et, quelques mois plus tard, reçut le grade de capitain lorsqu'il fut promu officier des opérations de la base de Lawson en Géorgie jusqu'en février 1943. Il fut ensuite envoyé dans le Tennessee pour commander le 127th Observation Squadron avant de rejoindre le 75th Reconnaissance Group dans le Mississippi en tant qu'officier des opérations le 2 août 1943. Moins d'un mois plus tard, il fut promu au grade de major et se vit nommé à la tête du 31st Photographic Reconnaissance Squadron. L'unité était sur la base de Will Rogers en Oklahoma où elle s'entraîna avant d'être envoyée en Angleterre en février 1944 où elle fut opérationnelle au début du mois d'avril 1944. Il commanda le 31st PRS jusqu'en août 1944 avant de passer le commandement à un des pilotes les plus expérimentés de l'unité, le capt. M. G. Garner.



DR/Col. G. Pons

de consolider rapidement la tête de pont et l'étendre. Dès lors, il devint vital de disposer de photographies détaillées pour pouvoir évaluer les défenses côtières réparties le long des plages choisies par le haut commandement allié. Le general Elwood "Pete" Quesada, à la tête du IX Tactical Air Command, et le gen. William "Wild Bill" Reed organisèrent une réunion avec les commandants d'escadrille du 10th PRG et leurs officiers des opérations afin de déterminer la manière de remplir leurs missions. Les points sur lesquels tous les protagonistes de cette réunion se focalisèrent furent les vols qui devaient se dérouler à environ 7 000 m d'altitude. Tout le monde s'accorda sur le fait que les missions effectuées à cette altitude auraient des résultats très hasardeux.

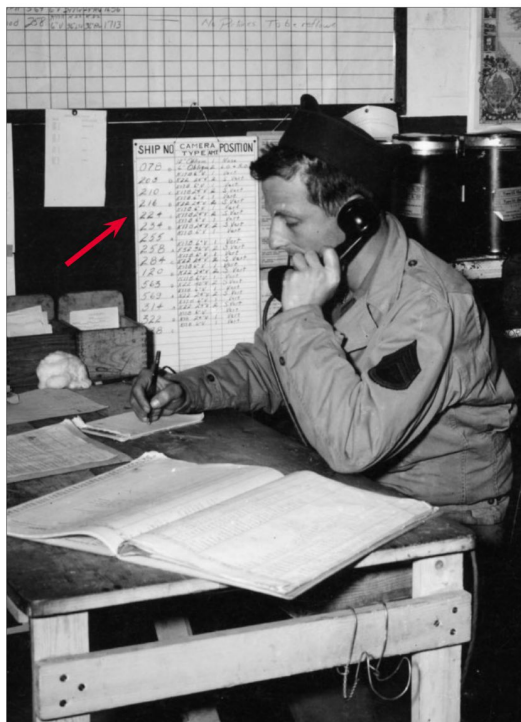
Descendre le plus bas possible

Quand le gen. Quesada proposa d'effectuer des missions d'entraînement et de mettre en place des manœuvres de diversion, les chefs

Ce cliché daté du 2 juin 1944 nous montre deux hommes du laboratoire photographique travaillant à l'interprétation de clichés fraîchement développés. La flèche indique le secteur de Carentan et Utah Beach.



DR/Col. G. Pons



DRColl. G. Pines

Tableau des appareils en service (flèche) au sein du 31st PRS à la date du 6 juin 1944, soit 15 appareils.



Un réservoir largable au premier plan masqué partiellement ce F-5 du 31st PRS Hula Girl.

d'escadrons lancèrent unanimement : *"Mais nous sommes absolument prêts, dites-nous simplement ce que vous attendez de nous"*. Quesada repartit la nuit même, laissant les hommes débattre de la meilleure solution pour accomplir leur mission. Ils arrivèrent à la conclusion qu'il n'y avait pas d'autre solution que de descendre le plus bas possible. Le concept de "Dicing Mission" venait de naître.

Photographier les plages

Dans l'inventaire des appareils du 34th PRS figurait un seul F-5A (n° de série 42-12786) utilisé pour des vols locaux et de l'entraînement au vol aux instruments. Cet appareil n'était absolument pas équipé pour les missions à haute altitude et correspondait donc parfaitement aux exigences des vols à basse altitude. Les équipes de mécaniciens du 30th Air Service Groupe et la section d'entretien des appareils photo se mirent au travail afin de pouvoir l'équiper d'appareils K-17 permettant des prises de vues obliques. Les pilotes s'impliquèrent également dans cette transformation, allant jusqu'à appliquer de la cire sur les tôles d'aluminium avec l'espoir de lui faire gagner quelques km/h. Aucun détail ne fut négligé; on équipa l'avion avec un pare-brise blindé dont les premiers exemplaires de F-5 n'étaient pas équipés. Cette modification démontra son utilité dès la première "Dicing Mission" effectuée par le 34th PRS. Le 14 mai, cette bête de course était fin prête. En attendant, ce fut au 31st PRS que revint l'honneur d'effectuer la toute première mission "Dicing Mission".

L'objectif des F-5 du 10th PRG s'étendait de la péninsule du Cotentin jusqu'au sud de la Belgique. Obtenir de bons clichés nécessitait des missions sur de courtes portions de côte. De cette manière, les pilotes étaient relativement peu exposés; ils bénéficiaient d'un effet de surprise prenant les défenses côtières au dépourvu. De plus, la multiplication de ce type de missions sur une distance aussi longue entretenait le doute sur l'endroit exact où aurait lieu le Débarquement. Autre paramètre très important: toutes ces missions devaient impérativement avoir lieu à marée basse pour laisser apparaître un maximum d'obstacles, en utilisant un intervalomètre pour assurer une couverture photographique optimale de tout le secteur. ■

À suivre