SÉRIE
OPÉRATIONS SPÉCIALES
N° 4

(Sauf mention contraire, toutes photos origine : US NARA)

par Guy Julien

LES FORCEURS DE BLOCUS

◣ Les Liberator Mk. II du N° 108 *Squadron*, photographiés ici en 1942, sont les premiers à être utilisés par la RAF pour des opérations spéciales. Malgré leurs grandes qualités, les Britanniques leur préféreront toujours leurs propres Stirling et autres Halifax, pourtant nettement moins performants, au moins dans ce rôle.

L'Europe du Sud et les Balkans, du fait sans doute d'une topographie tourmentée et d'une histoire à l'avenant, ont constitué pendant la Seconde Guerre mondiale un champ d'expérimentation de premier ordre en matière d'opérations spéciales.
Ici comme ailleurs, les parachutages d'armes et d'agents ont été importants, mais n'ont représenté qu'une partie des missions non conventionnelles dont les forces aériennes alliées ont eu la charge. Opérant sur une zone immense en forme de triangle, dont les côtés pourraient être matérialisés par les villes de Toulouse, Varsovie et Athènes, celles-ci ont en effet défriché des domaines jusque-là négligés en intervenant en milieu urbain, en plein jour et parfois même depuis l'arrière des lignes ennemies… Mobilisant une grande quantité d'appareils, elles ont réalisé un nombre considérable de sorties et subi en retour des pertes parfois lourdes. C'est de l'histoire oubliée de ces forceurs de blocus, discrets par nature, dont il va être question ici.

LES DÉBUTS

Les opérations spéciales – largage de tracts, dépose et parachutage d'agents, exfiltration des plus chanceux – commencent en Méditerranée orientale pratiquement dès le début de la guerre. Il ne s'agit toutefois que d'une activité artisanale. Les appareils engagés appartiennent alors à des unités de bombardement ou de patrouille côtière et ne sont soustraits à leur mission principale que de façon tout à fait ponctuelle. Plus spécialisé, le *Z Flight*, basé à Malte et équipé notamment d'un Laté 298 et d'un Loire 130 « dissidents », emploie à dessein pendant quelque temps une paire de Heinkel He 115 A-2 ex-norvégiens, ré-immatriculés BV185 et 187. Cependant, ces deux derniers hydravions, dont l'utilisation relève nettement de la ruse de guerre, sont rapidement mis hors service. Ils sont remplacés, dans une certaine mesure, par un Cant Z.506B (KH977) capturé dans des conditions rocambolesques par l'équipage d'un Beaufort abattu. Toutefois, ce ne sont là que de purs enfantillages comparé à ce qui va suivre. Après la percée victorieuse de Montgomery à el-Alamein et le débarquement allié en Afrique du Nord, les opérations spéciales s'installent en effet dans une nouvelle dimension, qui pourrait être qualifiée de préindustrielle.
Les Britanniques, déjà implantés avec leur *Inter Service Special Unit* 6 (ISSU-6), dont la mission consiste à organiser et coordonner les opérations pour le compte du SOE, vont dès lors devoir collaborer avec leurs turbulents cousins d'outre-Atlantique. Ceux-ci ont tôt fait de mettre en place pour le compte de l'OSS une structure équivalente : l'*Experimental Detachment* G-3, bientôt requalifié en 2677th *Headquater Compagny Experimental (Prov)*. En février 1943, dans un souci général d'harmonisation, l'ensemble est placé sous l'autorité du *Colonel* Kenneth D. Mann et directement rattaché au bureau des opérations du *Mediterranean Air Command*. Bien qu'un officier de l'OSS, adepte des théories de la guerre psychologique, assume le commandement de la nouvelle organisation interalliée, le SOE continue pendant plus d'un an à affirmer sa prééminence, tant du fait de son expérience que des moyens dont il dispose.
Le volet aérien de cette guerre de l'ombre relève, en effet, jusqu'en 1944 de la RAF seule. Pour elle, les missions vers la Yougoslavie et la Grèce ont débuté dès la fin de 1941. Elles sont d'abord le fait de Whitley Mk. V appartenant au N° 138 *Squadron*, pionnier du *Special duty*. Basés normalement à Tempsford, ils sont alors périodiquement détachés à Malte. Au début 1942, une unité résidente prend peu à peu la relève. Il s'agit du N° 148 *Squadron* qui, délaissant ses missions de bombardement classique, emploie de plus en plus ses Wellington Mk. II à des tâches requérant précision et surtout discrétion…
À peu près à la même époque (mai 1942), le N° 108 *Squadron*, sur Wellington Mk. IC, perçoit quatre Liberator Mk. II qu'il doit réserver en priorité aux opérations non conventionnelles. Cette petite entité spécialisée est cependant vite dépassée par l'afflux des demandes qui lui sont faites. Finalement, le N° 108, reformé en février 1943 sur Beaufighter NF, cède ses quadrimoteurs américains au N° 148, qui se voit en outre doté de quatorze Halifax Mk. II en remplacement de ses « Wimpies ». Basée à Gambut, en Libye, la force ainsi constituée, loin d'être négligeable, reçoit pour seule et unique mission de se mettre à la disposition du SOE.
À l'autre bout du théâtre d'opérations, un *Flight* autonome, le N° 1575, est alors transféré du Royaume-Uni vers l'Algérie afin d'intervenir pour le compte des mêmes promoteurs, mais en priorité dans la partie occidentale du bassin Méditerranéen.

LES *CARPETBAGGERS* « AFRICAINS »

Pourvu à l'origine de quatre Halifax Mk. II et de deux bimoteurs Lokheed Ventura, le *Flight* constitué le 28 mai 1943 vient se poser le 6 juin à Alger-Maison Blanche. Tandis que les Halifax chargés d'opérer au-dessus de la France (continentale et insulaire) et de la Sardaigne demeurent sur place, les bimoteurs sont redéployés à Blida afin de couvrir l'Italie. La première sortie opérationnelle est réalisée au-dessus de la Corse le 13 juin. À la fin de l'été, sous la houlette du *Wing Commander* Clive S. G. Stanbury, le *Flight* a acquis une grande expérience du vol de nuit à basse altitude au-dessus de contrées hostiles. Cosmopolite et à l'origine très hétérogène, il se présente comme une formation soudée et aguerrie au moment où il devient officiellement un *Squadron*. À sa numérotation classique « N° 624 » a été adjointe, entre parenthèses, la mention « SD » (*special duties*) qui fait toute la différence avec un *Squadron* ordinaire. En septembre, un détachement gagne Protville, en Tunisie, afin d'opérer au-dessus de la Yougoslavie. Par intermittence, certains Halifax viennent atterrir à Malte pour atteindre également le territoire tchèque. Le 21 novembre 1943, l'unité au complet gagne Brindisi ralliée, libérée ou occupée (selon les points de vue) afin d'étendre encore son rayon d'action.

▼ Photo de groupe des personnels du N° 624 *Squadron* devant leur imposant cheval de bataille ou plutôt de trait, le Handley-Page Halifax B. II.

Elle est à cette époque intégrée au sein du 334 *Wing* (SD) et opère le plus souvent au profit de la force 133. Autrement dit, elle « s'orientalise » en réalisant, pendant près de trois mois, l'essentiel de ses sorties au-dessus des Balkans.

Il faut attendre la fin de l'hiver 1943-44 pour que le N° 624, replié en Algérie, vienne de nouveau troubler la relative sérénité nocturne du ciel français occupé. À ses missions classiques, bien que spéciales, s'ajoute alors le maternage d'une unité sœur basée également à Blida mais portant les marques de l'USAAF. Le 885th BS *Heavy Special*, émanation du 122nd *Observation Group*, est alors une formation sans la moindre expérience opérationnelle. Sa médiocre dotation de trois B-17 bien fatigués et sept B-25 reflète le retard pris par l'USAAF dans la mise en œuvre d'une composante aérienne susceptible d'appuyer les missions secrètes diligentées par l'OSS.

Le N° 624 et, plus tard, le 885th, qui pendant tout le printemps et une partie de l'été 1944 vont se consacrer au ravitaillement des maquis et au parachutage d'agents, ne bénéficient cependant d'aucune exclusivité. La partie méridionale de l'hexagone continue, en parallèle, à être régulièrement visitée par les quadrimoteurs du N° 138 *Squadron* opérant le plus souvent depuis l'Angleterre, voire depuis Malte [1].

Qu'ils soient « anglais » ou « africains » et que leurs avions arborent cocardes ou étoiles, les équipages des « SD » affrontent les mêmes dangers.

Pourtant, des différences existent. En effet, pour ceux décollant de Blida, le vol d'approche implique d'abord un survol maritime de près de 700 km, réalisé à une altitude d'environ 100 m, à laquelle la plus petite erreur de pilotage ou le moindre pépin mécanique peut se révéler fatal. Le profil de vol prévoit ensuite une (lente) montée à 3 000 m lors du franchissement de la côte ennemie afin d'éviter les barrages de *Flak* légère. S'ensuit un piqué frénétique pour revenir au-dessus des terres, à une hauteur opérationnelle d'environ 150 m. Faisant dès lors du cache-cache avec les collines et les pitons rocheux, l'avion entame sa tournée en visitant jusqu'à trois « drop zones » différentes. Chaque fois que l'une est atteinte et identifiée positivement, l'appareil remonte un peu, avant de procéder, en limite de décrochage (160 km/h pour le Halifax), au largage de sa cargaison. En un peu moins d'une heure, l'équipage a bouclé un circuit de 200 à 300 km et peut dès lors remettre le cap sur sa base. Dans ces conditions, les missions durent généralement plus de 7 heures. Décollant aux alentours de 22h00, les quadrimoteurs regagnent rarement l'Algérie avant le point du jour. Hormis les lampes Aldis et, plus tard, les « S Phone », la réussite de la mission repose uniquement sur le savoir-faire d'un navigateur, qui se dirige aux étoiles, et d'un pilote, qui, à défaut de systèmes de radar H_2S ou H_2X réservés aux bombardiers, s'en remet aux réflexes et à l'instinct. Mais parfois cela ne suffit pas, et les pertes sont lourdes. Si l'on se limite à l'année 1944

▲ Exercices de largage réalisés à la tombée de la nuit dans des conditions et une altitude presque opérationnelles par ce B-24 D appartenant au 885th BS (HS) basé à Blida.

▲▲ Un Halifax Mk. II (W1007/U) du N° 138 (*Special Duties*) *Squadron* en mauvaise posture après avoir crevé au décollage de Tempsford, au départ d'une mission le 13 avril 1943. (IWM)

[1] Cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *La bataille du Vercors.*

◀ Parfois, la mission est sans retour, comme pour l'équipage de ce Halifax (JP206/F) appartenant au N° 624 *Squadron*. Les sept aviateurs sont inhumés le 27 juin 1944 par la population de la commune de Lamastre (Ardèche), dont le maquis a provisoirement pris le contrôle pour que la cérémonie puisse avoir lieu.

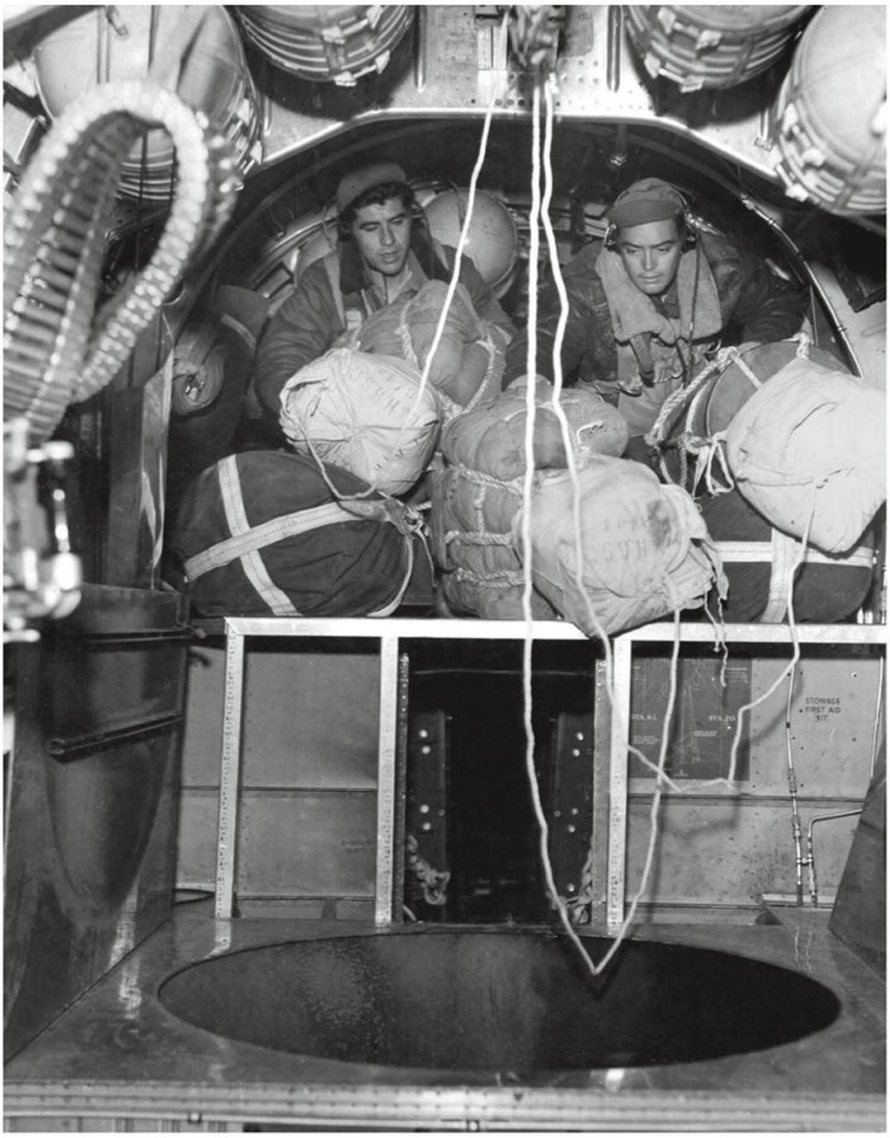
▼ Largage de Parapacks par un équipage du 885th BS à partir d'un B-24 spécialement modifié.

et au seul tiers sud de la France, le 624 perd quatre appareils en quelques semaines, le 138 deux autres, tout comme le 885. Le premier de ceux-ci, le 28 avril, est un B-17F qui percute le relief en regagnant son terrain de Blida après avoir vainement recherché un Halifax porté disparu ; le econd, le B-24 DALLAS LADY, s'écrase en septembre 1944 près de Fontan (Alpes-Maritimes).

À cette époque, des Liberator, mieux adaptés à la tâche assignée, commencent à remplacer les B-17 chez les Américains, tandis que des Short Stirling viennent renforcer les effectifs britanniques. Ensemble, ils participent, en août 1944, aux opérations de Provence, qui constituent le point d'orgue de leur engagement. À l'approche de l'automne, le 885th BS (HS), renforcé par le 859th BS (HS), gagne l'Italie afin de poursuivre les sorties *Carpetbaggers* vers le nord de la péninsule et l'Autriche, tandis que le valeureux N° 624, véritable compagnon de la Libération (bien qu'il n'en porte pas le titre), est tout bonnement dissous. Avec près de 3 000 tonnes de fret larguées et quelque 600 agents parachutés au-dessus de la France, le bilan dont peuvent s'enorgueillir les hommes du *Wing Commander* Clive S. G. Stanbury et du *Colonel* Monroe McCloskey (du 885th) est en effet éloquent.

Si l'on s'en tient aux statistiques, celles du 885th BS semblent indiquer que ce dernier prend, au cours de l'été 1944, l'ascendant sur le « vieux » N° 624. Ce revirement s'explique en grande partie par le « forcing » effectué par le *Squadron* américain dans les jours qui ont précédé le débarquement de Provence, pour lequel lui a d'ailleurs été attribuée une *Distinguished Unit Citation* en date du 12 août 1944.

Cependant, si les Américains larguent beaucoup de « quincaillerie », le N° 624 *Squadron* est, lui, retenu en priorité pour le parachutage des précieuses équipes « Jedburgh » du SOE et des *Operational Groups* de l'OSS. À la fois conseillers techniques et coordonnateurs (si possible) de l'action des maquis, ces petits détachements de « forces spéciales » sont en outre souvent chargés en propre, c'est-à-dire avec ou sans le concours des FFI, de missions de sabotage.



▲ Photographie d'un équipage polonais « chanceux ». L'appareil à l'arrière-plan est un Liberator Mk. IV. Ces derniers seront finalement supplantés au sein du N° 301 par de plus anciens Halifax B. II.

▲▲ Engagés principalement aux côtés des Liberator de la SAAF, les Halifax du N° 1586 *Flight* puis du N° 301 *Squadron* (SD) polonais, photographiés ici en couleur à Lecce (région des Pouilles), ont participé aux périlleuses missions de ravitaillement de Varsovie.

À ce titre, leur participation à la libération, souvent passée sous silence, a néanmoins eu son importance. Aucun d'entre eux ne sera cependant envoyé soutenir le soulèvement de Varsovie, qui va constituer, au cours de l'été 1944, le point focal de l'action du 334 *Wing* (SD). Ce pont aérien de la dernière chance, entrepris dans l'urgence depuis l'Italie, va rapidement se transformer en véritable chemin de croix pour les unités qui y participent.

HÉCATOMBE SUR VARSOVIE

Le 1er août 1944, ignorant les mises en garde politiques ou militaires de son gouvernement en exil à Londres, la résistance polonaise précipite le soulèvement de Varsovie contre l'occupant. Ses responsables locaux pensent pouvoir affronter les Allemands dans une bataille rangée afin d'affirmer leur position avant l'arrivée des Soviétiques, qui avancent alors inexorablement en Ukraine et en Biélorussie. Ce calcul s'avère rapidement erroné en tout point. La Wehrmacht, renforcée par des contingents SS, contre-attaque en effet avec une grande vigueur, sans que le rythme de l'offensive victorieuse du maréchal Rokossovsky ne s'accélère significativement. Pour l'état-major soviétique, Varsovie n'est clairement pas un objectif de campagne.

Dès le 3 août, les insurgés, bousculés et acculés à la défensive, lancent un appel à l'aide désespéré aux Alliés de l'Ouest. Ceux-ci vont employer les grands moyens, et en l'occurrence ceux des MAAF, pour faire face à une situation qui leur échappe et devient rapidement désespérée. Les efforts insensés des équipages polonais, sud-africains et des différentes nations du Commonwealth n'auront malheureusement d'autre effet que de prolonger l'agonie d'un soulèvement voué à l'échec du fait de l'indifférence, voire de l'hostilité des Soviétiques. Pour des raisons qui sont loin d'être toutes d'ordre militaire, celui-ci, à l'instar du Vercors, va pourtant perdurer jusqu'à son issue inéluctable. Parmi les unités qui ont participé au pont aérien, on retiendra, outre les N° 148 et 178 *Squadrons* de la RAF équipés principalement de Halifax et habitués aux opérations spéciales, le N° 1586 *Flight* (polonais), également spécialisé, et surtout les N° 31 et 34 *Squadrons* de la SAAF volant sur Liberator en tant qu'unités de bombardement « classique ».

D'abord très circonspect au vu des risques encourus, l'*Air Vice-Marshal* John C. Slessor, *Commander-in-chief RAF Mediterranean*, autorise dans un premier temps « ses » Polonais (et quelques « Anglais ») à opérer en périphérie de leur capitale, qu'ils doivent se garder de survoler. Cette mesure de prudence, qui coûte pourtant quatre équipages expérimentés au N° 148 auquel les Polonais sont rattachés, irrite Winston Churchill, qui ordonne finalement le 11 août qu'une action massive soit entreprise dans les meilleurs délais. Slessor ne peut que s'incliner.

Le 205 *Group* du *Brigadier General* James T. « Jimmy » Durrant (SAAF), mis en alerte dès le 3 août en vue d'apporter un soutien à la résistance polonaise, est désormais prêt à entrer en action. À côté des experts du 334 *Wing*, Durrant décide pour cette tâche qu'il pressent très rude de mobiliser ses compatriotes du 2 *Wing* de la SAAF. En tout, cinquante-quatre équipages sont rassemblés. Les missions, qui débutent dès le 13, se révèlent d'emblée très périlleuses dans la mesure où le vol réalisé depuis les côtes adriatiques de l'Italie (Celone, Brindisi ou Foggia) implique un trajet aller et retour de près de 3 000 km. L'approche doit, en outre, se faire de jour, au-dessus de territoires tenus par l'ennemi, avant d'atteindre une ville plongée dans l'obscurité. Les procédures de largage en cours au sein des unités de *Carpetbaggers* sont maintenues, mais les équipages qui doivent survoler la capitale polonaise renoncent par avance à tout effet de surprise. Ils savent par expérience qu'évoluant bas à moins de 200 km/h, ils constituent des cibles de choix pour les servants de *Flak* autant que pour d'éventuels chasseurs de nuit.

Pour une mission normale, chaque Liberator emporte 12 containers de 150 kg. Il décolle avec des réservoirs pleins à ras bord (9 000 litres) et avec tout son armement défensif. La distance franchissable autorisée peut s'élever, dans ces conditions, à 3 714 km, mais la réserve habituelle de carburant de 25 % est réduite à moins de 10 %, ce qui ne laisse guère de marge d'erreur.

Si un seul Halifax du N° 148 est perdu le 13 août, en revanche, les sorties réalisées au cours des deux nuits suivantes tournent à l'hécatombe, puisque 12 quadrimoteurs ne rejoignent pas leurs bases. Pour la moitié d'entre eux, il s'agit de Liberator Mk. VI du N° 31 (SAAF) *Squadron*, qui paye ainsi le plus lourd tribut. Cependant, le N° 178 perd aussi quatre des siens, le N° 148 et les Polonais du N° 1586 un chacun. Les avions qui parviennent à rejoindre les lignes alliées sont souvent endommagés. Certains se posent avec des morts et des blessés à bord. Le 15 août, Slessor, dépité, câble à Londres les résultats de la nuit : « Douze succès, six échecs, six avions manquants, dans tous les cas l'objectif était Varsovie. Les deux dernières nuits ont coûté 25 % de nos effectifs ! »

Il est difficile d'exprimer (après d'autres…) ce que furent ces missions que l'on qualifierait sans doute un peu facilement de suicide ou de sacrifice. S'agissant des sorties des Sud-Africains, elles ont été sobrement évoquées par le Dr. Pieter Moller, mais ce qu'il décrit s'applique

parfaitement aux équipages des autres nationalités engagés au-dessus de ce chaudron devenu infernal.
Les survivants ont tous conservé le souvenir d'une cité en flammes, que l'on peut deviner de très loin à la lueur d'un gigantesque incendie illuminant l'horizon. Arrivés en périphérie de la capitale, les gros quadrimoteurs sont violemment secoués sous l'effet des courants thermiques générés par le brasier. À l'intérieur des fuselages surchauffés, les hommes transpirent à grosses gouttes. Bien qu'ils volent à moins de 400 m d'altitude, certains d'entre eux remettent leur masque à oxygène pour ne pas être intoxiqués par les fumées qui s'insinuent dans chaque poste de combat. À l'avant, les pilotes, aveuglés par les projecteurs, slaloment entre les nuées incandescentes et les tirs d'armes de tous calibres dans l'espoir de localiser une improbable zone de largage. De temps en temps, un éclat de lumière marque la fin d'un équipage dont l'avion de trente tonnes se trouve instantanément englouti au cœur du bûcher.
Certains, dans leur malheur, ont plus de chance. C'est le cas du *Lieutenant* R. R. Klette et de son EW105/G. Arrivant sur la zone, il est presque aussitôt capturé par un faisceau lumineux. Il n'y reste guère plus de quinze secondes, mais ce court laps de temps est suffisant pour permettre aux pointeurs particulièrement aguerris de la défense antiaérienne d'ajuster leurs tirs. Une grêle de projectiles s'abat sur le Liberator, dont trois moteurs sont atteints et brûlent bientôt avec entrain. À grand renfort d'extincteurs, l'équipage parvient *in extremis* à redresser la situation. Le pilote tente alors de quitter la zone dangereuse, mais avec un seul Pratt & Whitney encore valide, il ne peut espérer aller bien loin. Découvrant une bande de terrain dégagée, qui s'avère être ce qui reste de l'aéroport civil de Varsovie, il parvient à poser son bombardier sur le ventre. Aucun blessé n'est à déplorer, mais la chance ne dure pas. Les Sud-Africains sont en effet rapidement capturés et finiront la guerre derrière les barbelés d'un *Stalag Luft*.
À peu près au même moment, le Mk. VI KG872/V du *Captain* W. E. Stenn est également atteint par des tirs venus du sol ; le pilote et un mitrailleur sont blessés. L'avion, dont les câbles de commande ont été endommagés, répond très mal. Le tableau de bord a été pulvérisé. Il n'y a plus de pression hydraulique. Du carburant s'échappe d'une conduite percée. En outre, ça brûle un peu partout. Finalement, après avoir circonscrit tous les sinistres, l'équipage parviendra à regagner l'Italie tant bien que mal. Après plus de 12 heures de vol, Stenn pose en catastrophe son épave volante, après avoir tenu les commandes jusqu'au bout avec une balle fichée dans la cuisse !

LE MARTYRE DE VARSOVIE

Face à des taux de pertes inacceptables, au moins de son point de vue, le *Vice Air-Marshal* Slessor s'oppose en conséquence à toute nouvelle mission sur la Pologne. Sévèrement chapitré pour cela par l'*Air Chief Marshal* C. Portal, chef de l'état-major Air, qui s'est en l'occurrence fait le porte-voix du Premier ministre, il est amené à revenir sur cet ordre. Des nouvelles sorties sont donc organisées dans la soirée du 17 août, et de nouveau l'enfer se déchaîne. C'est ainsi que le Liberator EW248/P arrivant vers minuit au-dessus de sa cible est touché une première fois. Le *Major* I. J. M. Odendaal donne l'ordre d'évacuation. Le copilote, le *Lieutenant* J. C. Groenwald, s'apprête à sauter quand l'avion encaisse un coup direct. Sans trop savoir comment, l'aviateur se retrouve tombant en chute libre avec son sac à parachute… à la main ! Il parvient néanmoins à en endosser le harnais et à ouvrir sa voilure au tout dernier moment. Indemne, exception faite de quelques brûlures légères, il réussit à se faufiler entre les patrouilles allemandes et rejoindre la résistance polonaise, avec laquelle il va combattre pendant près de six mois.
Au petit matin, Slessor informe sa hiérarchie : « Nous avons envoyé 18 avions sur la cible, huit succès, quatre échecs et six avions manquants, dont le nouveau 4 du *Group* 205. Nos pertes dépassent 30 % de l'effectif engagé.

▼ Un Dakota Mk. III du RAF N° 67 *Squadron*. Spécialisé dans les « posés lourds » en territoire ennemi, le « 67 » a pratiqué cet exercice délicat, non seulement dans les Balkans, mais également en Italie et en France.

▲ Un Savoia-Marchetti S.82, fer de lance des missions spéciales menées par l'aviation cobelligérante italienne au-dessus des Balkans. Doté d'un fuselage profond et de bonnes performances, il convenait mieux à cette tâche que les Cant Z.1007ter également utilisés.

Depuis le début du mois, nous avons perdu 21 appareils en mission et trois autres se sont écrasés en rentrant à leur base. »

Ce qui est ici sous-entendu, c'est que presque autant d'équipages de valeur ont été sacrifiés. Les plus chanceux, mais ils seront peu nombreux, tombent dans les lignes soviétiques et seront rendus un peu plus tard. Ceux faits prisonniers par les Allemands seront libérés par les Soviétiques et rendus encore un peu plus tard. Deux ou trois récupérés, à l'instar de Groenwald, par les résistants polonais parviendront à rejoindre les lignes alliées avant la fin de la guerre. La grande majorité trouvera cependant un repos éternel en terre polonaise.

Cette fois, c'en est trop. La fréquence des missions est réduite, par la météo d'abord, la nécessité pour les unités de refaire leurs effectifs ensuite et par le sentiment dominant, partagé désormais jusque dans les plus hautes sphères, que tout cela s'apparente davantage à la légende du tonneau des Danaïdes, que l'on devait remplir sans fin sans jamais y parvenir, qu'à une campagne militaire. De fait, il ne reste guère que le N° 1586 *Flight* pour poursuivre les sorties. Chaque fois qu'un équipage tombe, il s'en trouve toujours un autre au sein du *Bomber Command* pour se porter aussitôt volontaire afin de le remplacer. À ce petit jeu de la roulette russe (sans mauvais jeu de mots), les Polonais vont perdre beaucoup de plumes, mais finalement obtenir la création d'un *Squadron* spécialisé « national » au sein de la RAF, le N° 301.

Le 10 septembre, les troupes de Rokossovsky atteignent la Vistule. Des combats, durant lesquels s'illustre la 1re armée polonaise constituée et entraînée en URSS, les opposent bientôt aux forces allemandes stationnées dans la capitale en ruines. Si Staline et la *Stavka* paraissent fléchir, ce n'est qu'apparent, puisque ces escarmouches ne reçoivent pas tout l'appui, en particulier de l'artillerie, normalement accordé aux unités en campagne. Les Américains, sous la double pression des grands électeurs d'origine polonaise (Roosevelt est en campagne pour son quatrième mandat) et des Britanniques, poussés par le gouvernement polonais en exil, demandent aux Soviétiques d'utiliser à nouveau Poltava dans le cadre des accords « Frantic [2] » pour bombarder les positions allemandes à Varsovie. Non seulement l'autorisation est refusée, mais lors d'une séance houleuse tenue le 17 septembre, Molotov, ministre des Affaires étrangères, exige la restitution immédiate des bases occupées par les Américains en Géorgie – bases dont l'Armée rouge a, bien évidemment, le plus pressant besoin –, rappelant que Staline n'avait concédé leur utilisation que jusqu'à l'été. Toutefois, le « Petit père des peuples » finit par céder aux exigences de son puissant allié.

La mission est exécutée par le 13th *Bombardment Wing* de la *Eighth Air Force*. Les B-17, solidement escortés, procèdent de jour et à haute altitude (entre 4 500 et 6 000 m) à l'éparpillement de leur chargement sur une vaste zone. Les P-51 ne dissuadent pas les pilotes téméraires de la NJG 100 de revendiquer deux B-17 (le 390th BG perd effectivement un de ses appareils, un autre étant seulement endommagé). Les effets militaires de cette expédition sont quasi nuls.

En définitive, les dernières résistances cessent à Varsovie le 2 octobre. La ville ne sera pas investie par l'Armée rouge avant janvier 1945 !

En trois mois seulement, 86 avions partis d'Italie sont effectivement parvenus au-dessus de la cité en révolte. Ils ont pu larguer 485 containers, dont une grande partie est tombée aux mains de l'occupant. Comme avait pu le dire, un siècle plus tôt, le général Pierre Bousquet, assistant à la charge de la Brigade légère lors de la bataille de Balaklava : « Ce fut magnifique, mais ça, ce n'est pas la guerre. » D'un autre côté, par le sang versé, cet épisode a permis de créer entre Polonais et Sud-Africains une indissoluble fraternité d'armes, qui a résisté jusqu'à aujourd'hui à toutes les vicissitudes politiques.

BALKAN AIR FORCE

Dès 1941, les Britanniques, comme on l'a vu plus haut, commencent les parachutages d'armes et d'agents à destination de la Yougoslavie, de l'Albanie et de la Grèce. Cette dernière, tant pour des raisons historiques que sentimentales, est cependant privilégiée dans un premier temps au niveau des dotations. Sous l'égide d'un état-major interallié connu sous l'appellation de *Force* 133, le flux d'approvisionnement augmente sensiblement en 1943. Toutefois, partagés entre obédiences monarchistes et communistes, il apparaît rapidement que les mouvements de résistance grecs passent au moins autant de temps à se faire la guerre entre eux qu'à lutter contre l'occupant. Dans ces conditions, il ne reste guère au SOE et à l'OSS que la Yougoslavie, où Tito a réussi à imposer son mouvement pour exercer une action qui va se révéler rapidement déterminante.

Pour ce faire, ces services vont obtenir, entre autres, la création d'une véritable force aérienne dédiée exclusivement à cette entreprise. Mise sur pied au printemps 1944, cette *Balkan Air Force* (BAF) est confiée à l'*Air*

[2] Sur les missions « Frantic », voir *Aéro-Journal* hors-série n° 18 (juillet 2014).

Vice-Marshal William Elliot ; elle supervisera à terme l'action d'un demi-millier d'avions de combat. Il n'est cependant pas de notre propos de traiter ici tous les aspects de son intervention, pour nous concentrer uniquement sur les missions clandestines et de transport. Celles-ci relèvent d'une nouvelle structure, la *Force* 399, chargée de coordonner l'action de la BAF au-dessus des Balkans. Dans un même temps, le périmètre de la *Force* 133, qui a recours aux mêmes moyens aériens, se trouve maintenant limité à la seule Adriatique. Les Britanniques, mais surtout les Américains, qui ravitaillent massivement Tito depuis le début de l'année, estiment qu'il est désormais le seul capable d'obtenir dans le secteur des résultats, tant du point de vue tactique que stratégique. Ce choix ne va pourtant pas de lui-même. En effet, Tito, de son vrai nom Josip Broz, est un chef communiste. D'origine croate (la Croatie est alors l'alliée de l'Allemagne), il a réussi à rassembler autour de lui une Armée populaire de Libération crédible, comptant alors plusieurs milliers de combattants, qu'il faut impérativement armer et soutenir afin qu'elle continue à fixer dans les Balkans plus de 300 000 Allemands, soit l'équivalent d'une bonne vingtaine de divisions !

Compte tenu de la superficie relativement réduite de ce nouveau théâtre d'opérations, l'USAF peut y employer massivement ses « percherons volants », autrement dit les C-47 et C-53 « Skytrain », que leurs équipages n'appellent jamais autrement que « Gooney Bird » (albatros). Destinés à servir lors de missions nocturnes, ceux affectés à la BAF sont rapidement équipés de pare-flammes au niveau de leurs échappements et de râteliers supplémentaires sous les demi-ailes intérieures, permettant l'emport de davantage de fret. Le 60th TCG, dépendant du 51th TCW, engage d'abord deux *Squadrons*. Par rotation, ce chiffre est porté à quatre au moment de la création de la BAF, à laquelle ils sont immédiatement intégrés. Trois nouveaux *Squadrons* appartenant au 62nd TCG les rejoignent en septembre sur leur terrain de Brindisi. En outre, la RAF déploie les quadrimoteurs des N° 148 et 614 *Squadrons*, les Dakota des N° 267 et 44 (SAAF) *Squadrons*, les Polonais du N° 301 *Squadron*, ainsi que le 2° *Stormo di Trasporto* de l'Aviazione Cobelligerante Italiana. Équipés de Cant Z.1007ter et de quelques Savoia-Marchetti S.82, les Italiens basés à Lecce Galatina s'illustreront en particulier dans le soutien de leurs compatriotes de la division Garibaldi combattant la Wehrmacht au Monténégro.

L'Union soviétique, enfin, dépêche en Italie une douzaine de C-47 et de Li-2 (version locale du précédent), ainsi que des Yak-9 afin d'en assurer la protection. En tout, plus de 200 avions de transport sont ainsi réunis, étant entendu que l'aide des bombardiers du *Group* 205 peut à tout moment être requise.

▲ Des soldats britanniques et des partisans titistes s'affairent à préparer un chargement pour le Halifax Mk. II (BB3387/M) du N° 148 (*Special Duties*) *Squadron* à Brindisi le 25 septembre 1944. Après avoir pris une part active au ravitaillement de Varsovie, le N° 148 poursuivra ses missions en faveur de l'Armée nationale de libération yougoslave. Cet appareil sera perdu au retour de l'une de ces sorties le 5 décembre 1944. (IWM)

◀ Le *General* Gordon P. Saville en grande discussion avec des aviateurs soviétiques de la mission Sokolov – ou comment en dire suffisamment sans pour autant en dire trop. Quoi qu'il en soit, au moins pour les photographes, l'ambiance semble détendue.

Dans un premier temps, l'essentiel des missions se résume à des parachutages. Des atterrissages sont toutefois rapidement organisés dans des secteurs tenus par les Titistes grâce au travail des *BATs'men*. Il s'agit d'équipes de spécialistes infiltrés sur le terrain qui, avec l'aide des partisans, choisissent les sites, aménagent les pistes, guident les avions et assurent la logistique au sol. Ils apportent ainsi la preuve qu'avec du temps, de l'organisation et des moyens, il est possible de ravitailler un maquis par la voie des airs. Disposant de terrains permanents à l'arrière des lignes ennemies, l'épopée des équipages de transport de la BAF, qui opèrent encore de nuit en solitaire, mais de plus en plus souvent de jour en groupes, moyennant une escorte de chasse, nous renvoie aujourd'hui à des images qui immanquablement évoquent à la fois Diên Biên Phu et *Air America*. Se jouant de la *Flak*, ils transporteront en effet de tout (y compris des mulets et des cochons), partout et quel que soit le temps. Ils évacueront des blessés, des civils, déplaceront des contingents de l'APL au gré des batailles et en enlèveront d'autres à la barbe de l'ennemi. En tout, 19 000 « passagers » quitteront le sol yougoslave dans le confort approximatif des « Gooney Bird » de la BAF.

Pourtant, tout n'est pas parfait. Il en va en particulier de la présence russe, que les Occidentaux ont admise par diplomatie, mais qui pose quelques problèmes sur place. La plupart du temps, les pilotes et les équipages soviétiques font preuve de bonne volonté, acceptant sans rechigner la supervision tactique et les ordres des Américains. Au sol, ils se révèlent enjoués et font honneur à la tradition en résistant mieux à l'alcool que quiconque – Polonais exceptés. Mais parfois tout change, comme au cours de ce « vol d'essai » qu'effectue le chef du détachement, le colonel Sokolov, le 25 juillet 1944, en embarquant, en sus de son équipage, dix mystérieux passagers. L'avion disparaît soudain des radars, et quand il reparaît au bout de trois heures et demie, il n'y a plus de trace des passagers. L'OSS apprendra quelques semaines plus tard qu'il s'agissait de conseillers militaires et politiques opérant maintenant dans les montagnes grecques avec l'ELAS [3] contre les monarchistes de l'EDES [4].

Cependant, l'USAAF intervient aussi au-dessus de la Grèce continentale, comme l'atteste cet extrait du *war diary* du 51st TCW, qui donne une bonne idée de ce qu'ont été ses missions dans les Balkans :

« Debout depuis bien avant le lever du soleil, nous prenons un solide petit-déjeuner. Rassasiés, nous embarquons ensuite à l'arrière d'un Dodge *Weapon Carrier* qui nous conduit auprès de notre C-47, en l'occurrence le n° 186, chargé de deux tonnes et demie de fret destinées au ravitaillement de plusieurs maquis opérant en Grèce continentale. […] Après un départ sans histoire, nous survolons bientôt l'Adriatique, puis les premières îles grecques. À l'approche du continent, une énorme masse nuageuse nous barre le passage. Nous volons bientôt dans une véritable purée de pois. De temps à autre, une déchirure dans la couche nous permet de distinguer des arêtes rocheuses et de profonds défilés. Nous débouchons finalement sans casse au milieu d'une vallée, pile dans l'axe d'atterrissage. Secoués par de violentes ascendances, nous survolons une première fois la piste. Il ne s'agit guère en réalité que d'une prairie dont les extrémités sont marquées par quatre voilures de parachute. Après avoir obtenu le signal de reconnaissance convenu, Bell (le pilote) nous y pose comme une fleur, en dépit d'un méchant vent de travers. Nous sommes accueillis par un sympathique sergent, anglais d'après son uniforme, mais qui arbore sur les manches de son *battle dress* des chevrons à la mode américaine. Sous son contrôle, une trentaine de soldats italiens s'attelle immédiatement au déchargement des colis qui lui sont destinés. Nous sommes en novembre, et les gars de la vallée n'ont plus bénéficié de la moindre livraison depuis juillet dernier. Une cigarette ici vaut de l'or. Un peu à l'écart, des civils grecs observent le déroulement des opérations. Nous allons repartir quand un *Major* Britannique et son aide de camps déboulent sur la piste au volant d'une Kübelwagen de la Wehrmacht. Exhibant un ordre de mission, ils nous réquisitionnent officiellement afin que nous les conduisions à Athènes, libérée depuis peu ! Mais un orage aussi brusque que violent s'y oppose, au moins pour un temps. Quand finalement nous essayons de repartir, notre appareil s'embourbe, nous obligeant à des heures de dur labeur pour le dégager. Nous avons pris du retard, et ce n'est que notre première livraison de la journée. »

Avant que le soleil ne se couche, l'équipage du *1st Lieutenant* Bell aura en effet encore l'occasion de prendre contact avec de farouches guerriers grecs, dont le plus âgé n'est même pas majeur, et de récupérer ailleurs un groupe de saboteurs de l'OSS, tous Grecs d'origine. Infiltrés depuis plus de six mois, ils refuseront obstinément d'être évacués sans leurs compagnons d'armes italiens. C'est finalement un C-47 surchargé, aux réservoirs presque vides, qui atterrit à Athènes-Tatoï, alors que la nuit tire enfin le rideau sur une journée bien remplie. Pour autant, les mésaventures de l'équipage du « n° 186 » n'ont rien d'extraordinaire. Elles ne constituent pas vraiment la routine, mais pas loin…

Au moment où elles surviennent, le peuple grec est parvenu à secouer le joug nazi sous lequel il a tant souffert, pour se plonger aussitôt dans les affres de la guerre civile, qui va pour longtemps ensanglanter son territoire.

▶ Printemps 1945, la guerre va bientôt se terminer. Au milieu des B-24 et des B-17 de la 15th AF, saisis par l'objectif sur le terrain de Brindisi, sont visibles des C-47 et des C-53 de l'USAAF, des Dakota de la RAF et même un Li-2 soviétique, tous ayant servi au sein de la BAF, qui va bientôt être dissoute.

◢ Un Lysander Mk. IIIA (SD), V9707/G, du N° 148 (*Special Duties*) *Squadron* évacue trois partisans italiens blessés près de la ville de Cortemilia, au sud d'Asti, début mai 1945. (IWM)

[3] Armée populaire de libération nationale, contrôlée par le Parti communiste grec.

[4] Ligue nationale démocratique grecque.

▼ Un équipage du 51st TCG effectue un pré-vol sur son « Gooney Bird » avant une sortie sur les Balkans. Nul ne peut ignorer la nationalité des aviateurs, du fait d'abord de la bannière étoilée arborée ostensiblement sur leur blouson, et ensuite du Colt (1911 A1) porté à la ceinture dans le plus pur style Western.

Les opérations aériennes vont donc s'y poursuivre, mais dans un autre cadre.
Cependant, la Seconde Guerre mondiale agonise encore pendant six mois en Yougoslavie, avant de se muer, elle aussi, en quelque chose qui n'est pas vraiment la paix. Dans les Balkans, le passage entre un conflit ouvert et le suivant larvé, qu'on appellera plus tard « guerre froide », se fera donc presque sans transition. Nonobstant cette évolution regrettable, on ne peut que constater la réussite des missions de transport entreprises par la BAF (officiellement dissoute le 15 juillet 1945). Plus qu'un long exposé, celle-ci peut être appréhendée à l'aune de la quantité d'approvisionnements livrés, qui s'élèvent à 16 440 tonnes pour 11 mois d'activité. À ce niveau, on peut parler de véritable pont aérien et plus vraiment d'opérations clandestines.

MOMUMENTS MEN

Entre glorieux échecs, succès tactiques ponctuels et (éphémère) victoire stratégique, le volet aérien des opérations spéciales conduites par les Alliés dans le secteur méditerranéen s'est distingué avant tout par son ampleur. Pour autant, on ne peut parler d'éclatante réussite, dans la mesure où il a été à l'image de ces opérations, elles-mêmes constamment tributaires d'une planification parfois hâtive, de moyens pas toujours suffisants et d'objectifs souvent contradictoires. En tout état de cause, le courage et le dévouement dont les équipages chargés des *Special Duties* ont fait preuve ne se sont jamais démentis. C'est ainsi que les vétérans du N° 148 *Squadron* se voient confier une nouvelle mission, alors même que le *Reich* vit ses dernières heures. Bill Leckie y a participé : « Nous avons décollé de Brindisi sur le Halifax "*T for Tommy*" à 23h45, le 8 avril 1945, par un beau clair de lune. Nous embarquions à l'arrière quatre agents du SOE que nous devions larguer ensemble au-dessus de l'Autriche. J'ai appris plus tard que l'un de nos "Joes" était un ancien officier payeur de la Luftwaffe nommé Albecht Gaiswinkler, qui avait déserté pour rejoindre la résistance en France, avant d'être remis au SOE et formé au travail clandestin. Ce jour-là, nous le ramenions simplement chez lui. »
Parachuté au-dessus de Bad Aussee, sa région natale, Gaiswinkler et son commando parviendront en fait à localiser et à investir une mine de sel au fond de laquelle les nazis avaient entreposé plusieurs milliers d'œuvres d'art, parmi lesquelles, au milieu de Michel-Ange, de Rubens et de Vermeer, le fameux retable de Gand, qui sera ainsi en parti libéré par des agents du SOE transportés à pied d'œuvre par un équipage du *Wing* 334, concluant ainsi sur un coup d'éclat une lutte clandestine débutée discrètement quatre ans plus tôt presque jour pour jour ! ■