



AOÛT
1942

D CARNAGE À DIEPPE

Chronique d'un désastre annoncé

par Yannis Kadari

Conçu comme une opération de choc devant saisir l'ennemi, le raid sur Dieppe va en réalité tourner au fiasco pour les Canadiens qui y débarqueront. Dans le ciel aussi, le résultat ne sera pas vraiment celui attendu par les stratèges de la Royal Air Force.

▲ Le sous-lieutenant Michel Boudier, du No. 340 Free French Squadron, endommageant un Fw 190 à bord de son Spitfire Mk. VB, au nord de Dieppe, le 19 août 1942.



LE

raid du 19 août 1942 ne peut se comprendre que dans un contexte bien précis : celui de l'effondrement quasi général des armées alliées confrontées à la déferlante de l'Axe !

CLUSTERFUCKED! [1]

Qu'on y songe : dans le Pacifique, la domination aéronavale japonaise a été totale jusqu'à la date fatidique du 4 juin 1942, point d'orgue de la bataille de Midway. Celle-ci constitue en effet un coup d'arrêt brutal à l'expansion nipponne, mais l'ennemi demeure puissant, alors que les Américains ne bénéficient pas encore de la supériorité matérielle qui permettra leur succès.

Sur le front de l'Est, les Soviétiques sont acculés à la défensive : le 10 juillet 1942, la forteresse de Sébastopol est tombée au terme d'un terrible siège. Dans le Caucase, les puits de pétrole de Bakou sont menacés par la progression allemande, tandis que les usines de Stalingrad font l'objet d'une lutte à mort entre les Russes et la 6. Armée de Paulus. À cette date, nul ne peut prédire comment ce carnage se soldera.

En Méditerranée, alors que Malte est écrasée sous les bombes italo-allemandes, Londres a perdu Tobrouk en juin 1942. Une défaite cinglante qui ouvre la route de l'Égypte à Rommel. Pour l'instant, la Panzer-Armee « Afrika » est stoppée à El-Alamein, mais rien ne permet de savoir si son élan est durablement brisé ou s'il ne s'agit que d'un simple répit avant la reprise de son offensive vers le canal de Suez.

En Europe occupée, les mouvements de résistance sont démantelés les uns après les autres par la Gestapo et les SS, tandis qu'Hitler a ordonné dans sa directive n° 40 de mars 1942 la construction d'un *Atlantikwall* qui devra transformer le continent en une forteresse inexpugnable. Raflés aux quatre coins de l'empire nazi, des travailleurs esclaves sont enrôlés pour mener à bien cette tâche pharaonique.

Dans le même temps, depuis les côtes américaines jusqu'au cœur de l'Atlantique, les meutes de *U-Boote* se livrent à un véritable carnage sur les convois alliés,

[1] Terme de l'argot militaire britannique se traduisant par « totalement niqué ». C'est un peu l'équivalent du SNAFU (*Situation Normal, All Fucked Up*) américain, lui aussi très imagé... Bref, c'est vulgaire et grossier, mais ça a le mérite de la clarté lorsqu'il s'agit de signifier à ses supérieurs qu'une situation est vraiment très mal embarquée !

[2] Sur les 6 000 soldats participant à l'opération, 4 950 sont canadiens. L'emploi des troupes canadiennes est privilégié par les Alliés car celles-ci n'ont pratiquement pas été engagées depuis le début du conflit. Or, cette inaction place le Premier ministre Mackenzie King dans une position politique délicate vis-à-vis de l'opinion publique de son pays.

▼ Les « Trois Grands », Staline, Roosevelt et Churchill, lors de la conférence de Téhéran à la fin de l'année 1943. Au second plan, Molotov et Eden, le ministre des Affaires étrangères de l'empire britannique. Le raid de Dieppe de l'été 1942 est en partie motivé par des contingences politiques et diplomatiques. (Nara)

coulant deux fois plus de navires marchands que l'année précédente. De janvier à août 1942, plus de six cents bateaux, dont 60 % de pétroliers, sont envoyés par le fond par les « loups gris » de l'amiral Dönitz.

Malgré cette rafale de nouvelles désastreuses, l'espoir demeure pour les Alliés. L'Amérique rentre en guerre, mobilisant ses troupes et ses industries, qui à terme bouleverseront les équilibres stratégiques. Du côté des Britanniques, si les opérations diurnes de harcèlement conduites par la Royal Air Force le long des côtes françaises et belges ne débouchent pas sur les effets escomptés – loin s'en faut ! –, le *Bomber Command*, lui, monte en puissance sous l'impulsion d'Arthur Harris, qui en a pris la tête en février. Le premier raid de mille bombardiers, l'opération « Millenium » sur Cologne, date de la nuit du 30 au 31 mai 1942.

Enfin, il y a la situation à l'Est, où le gros de la Wehrmacht a été engagé par le *Führer* en juin 1941. Toutefois, malgré le caractère extrême de cette guerre d'anéantissement, les Soviétiques tiennent contre vents et marées, fixant au prix du sang plus de trois millions de soldats de l'Axe. L'aide matérielle des Britanniques, bientôt relayée et amplifiée par celle des Américains, afflue, mais ce n'est pas suffisant. En février 1942, Staline insiste auprès de Londres et de Washington quant à l'urgence d'ouvrir un second front en Europe occidentale. Moscou espère ainsi réduire la pression à l'Est, les Allemands se voyant contraints de transférer des troupes vers l'Ouest. Reste que, à ce moment de la guerre, un assaut de grand style sur les côtes françaises est inenvisageable pour les Anglo-Américains.

L'inaction l'étant tout autant et la nécessité de donner des gages de bonne volonté aux Soviétiques devenant impérieuse, le commandement allié choisit de monter un raid avec des objectifs limités ; une opération amphibie de quelques heures qui fera aussi office de galop d'essai en prévision du futur grand débarquement.

UN PLAN SANS ACCROC ?

C'est ainsi que « Rutter » voit le jour. Conçue par le sémillant « patron » des *Combined Operations*, le vice-amiral Louis Mountbatten, l'attaque a pour objectif la ville de Dieppe. Ce petit port sur la Manche a tout en effet l'avantage d'être relativement peu défendu tout en étant proche des côtes anglaises, ce qui permettra une couverture aérienne permanente. Les missions de flanc-garde sont attribuées aux aéroportés, tandis que le gros des forces sera fourni par la 2^e division canadienne [2]. Au programme, la destruction de dépôts, de fortifications, de batteries côtières et de stations radar et radio. Il s'agira aussi de saisir des documents, des plans et de faire des prisonniers qui seront ensuite « cuisinés » par le renseignement militaire. Le Jour-J est fixé au 4 juillet 1942, avec report possible entre les 6 et 9 juillet. Autant dire que la fenêtre de tir est étroite, mais en la matière, les marées dictent leur loi. L'action se déroulera en quelques heures, le rembarquement devant se faire dans l'après-midi.

Le volet aérien est conséquent, « Rutter » prévoyant l'engagement d'environ 70 *Squadrons*, le but étant d'attirer et de défaire les unités de la Luftwaffe protégeant le littoral français, les redoutables JG 2 et JG 26. À première vue, l'idée semble bonne, mais le succès n'est envisageable que si la supériorité numérique donne à plein, d'une part parce que les Allemands « joueront à domicile » – leurs terrains sont en Seine-Maritime et dans le Pas-de-Calais –, et d'autre part parce que leurs Fw 190 sont supérieurs à tout ce qui vole en Europe de l'Ouest à cette époque.





Le 7 juillet, alors que l'opération vient d'être déclenchée, les Alliés décident aussitôt de l'annuler. En cause, la météo exécrable dans la Manche, mais aussi l'arrivée impromptue de la 10. *Panzer-Division* et de la division motorisée « *Leibstandarte SS Adolf Hitler* » dans le nord de la France. Ces deux grandes unités mécanisées ont en effet été retirées du front de l'Est pour être mises au repos en France, et leur présence n'a été détectée par *Ultra* qu'à la dernière minute. L'ordre de rappel est donné, et les sections d'assaut redescendent des chalands de débarquement pour regagner leurs cantonnements. Le soulagement est général tant l'expédition semblait risquée.

La quiétude n'est cependant que de courte durée, car Mountbatten et Churchill décident de ne pas en rester là : « *Jubilee* » succède à « *Rutter* ». Cette fois, le Jour-J est fixé au 19 août 1942. L'objectif est le même : Dieppe. Les troupes anglo-canadiennes y débarqueront de vive force au petit jour, sur une largeur d'environ 15 kilomètres.

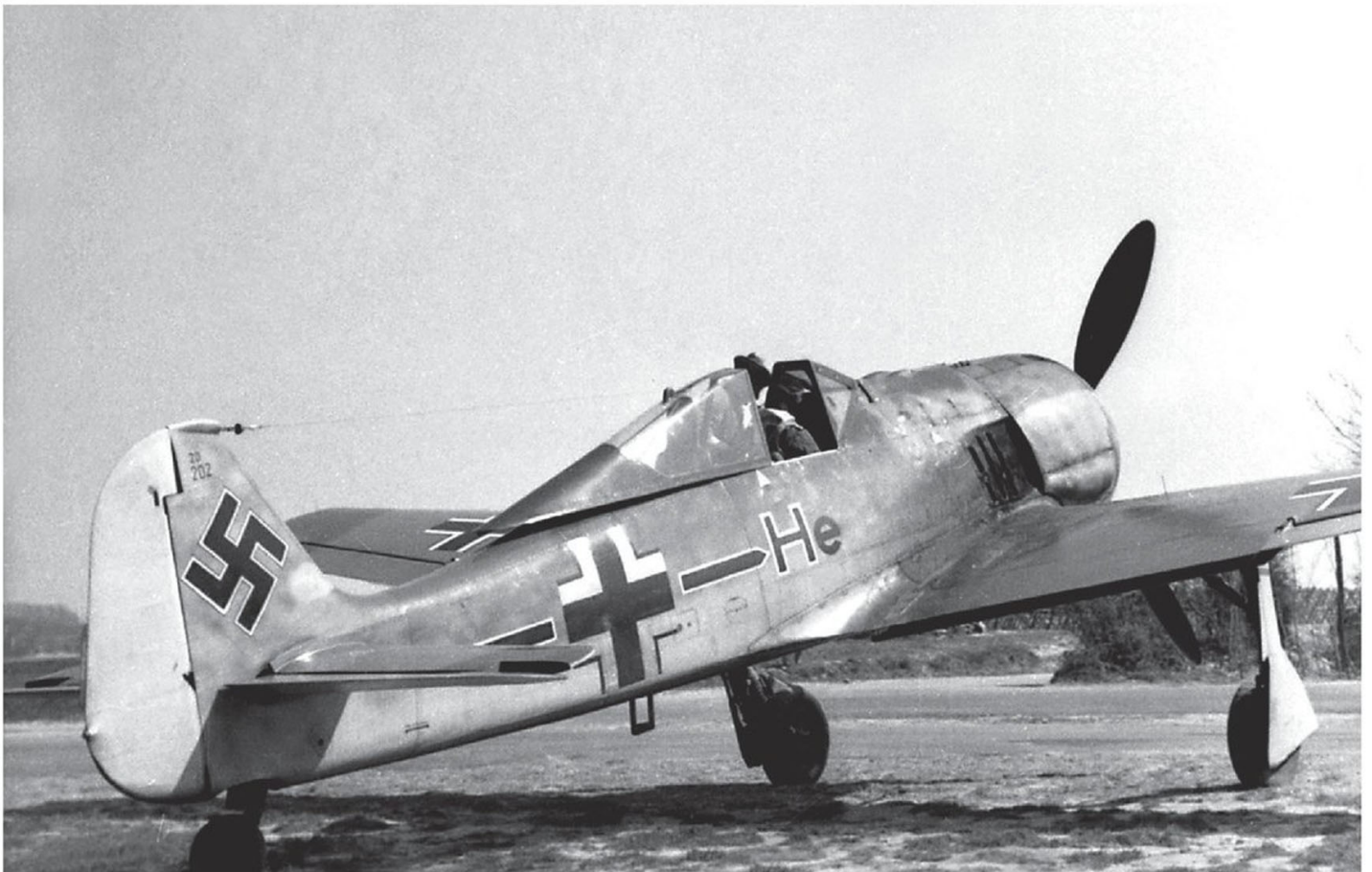
▲ Les premiers Fw 190 A-2 de la 6./JG 2 photographiés sur le terrain de Beaumont-le-Roger au début de l'année 1942. Le « 2 jaune » (WNr. 5216) sera descendu à Dieppe le 19 juillet 1942. (PK-Aufnahme)

Les moyens terrestres ne sont guère différents de ceux mobilisés pour « *Rutter* », si ce n'est que les flancs du débarquement ne sont plus confiés aux parachutistes mais à des commandos. En outre, en plus de l'appui des destroyers et d'une canonnière, les fantassins pourront aussi compter sur des chars Churchill pour les épauler sur les plages dieppoises [3]. Bien évidemment, l'aviation jouera un rôle majeur en protégeant les bateaux, en neutralisant les défenses et en s'emparant de la supériorité aérienne au-dessus de la zone des opérations, cette dernière étant une condition *sine qua non* au succès de l'attaque. Sur le papier, le plan semble irréprochable et la mécanique bien rodée, à un détail près : l'ennemi. Les coups de sonde de la Luftwaffe dans le sud de l'Angleterre ont décelé une activité anormale au cours du mois de juillet, ce qui n'a pas manqué d'alerter le commandement allemand. Préoccupé par l'éventualité d'une attaque contre sa *Festung Europa*, Hitler a établi la liste des zones classées à haut risque sur la façade atlantique française, et Dieppe en fait partie. Dès lors, la garnison de 2 000 hommes de la 302. *Infanterie-Division* va jouir de renforts. La côte inhospitalière est truffée de blockhaus et de défenses de toutes sortes : canons antichars et antiaériens, obusiers et mortiers, nids de mitrailleuses, emplacements de tir individuels, mines. Des réseaux de barbelés entourent la ville, tandis que des chevaux de frise barrent l'accès aux rues donnant sur le front de mer.

LA LUFTWAFFE MONTE LA GARDE

▼ Fw 190 A-2 du *Stab* de la JG 26, vu en avril 1942 sur le terrain de Saint-Omer-Wizernes. (Bundesarchiv Bild-101 I-604-1528-17 - Rothkopf)

On s'en doute, la RAF va avoir fort à faire avec les deux *Kanalgeschwader*, la JG 26 du *Major* Gerhard Schöpfel et la JG 2 de l'*Oberstleutnant* Walter Oesau. La « *Schlageter* » est déployée en protection de la Somme et de la Belgique, tandis que la « *Richtofen* »





► « 12 blanc » est un Fw 190 A-2 de la 7./JG 2. L'appareil a été photographié sur le terrain de Théville, en juin 1942.
(© ECPAD/France/1942/Photographe inconnu)



[3] Plages recouvertes de galets qui seront fatals aux chenilles des chars : immobilisés sur la grève, ils seront nombreux à être livrés aux coups de l'ennemi sans pouvoir répliquer.

[4] Formée le 8 août 1942 aux ordres de l'Oberleutnant Johannes Schmidt, la 11.(HöH.) JG 26 fera cependant appel à des Bf 109 G-1. Spécialisée dans l'interception à haute altitude, cette Staffel peut occasionnellement fournir une couverture haute aux appareils de la JG 26.

[5] Chaque Gruppe compte une quarantaine de pilotes, dont à peu près 80 % sont « einsatzbereit » (bons pour le service), ce qui limite encore le nombre d'appareils pouvant décoller.

couvre la zone allant de la pointe du Cotentin à la Seine Maritime. Or, Dieppe se trouve pratiquement à la charnière de ces deux secteurs, ce qui va faciliter la concentration des Fw 190 !

Entre février et avril 1942, la JG 26 a été rééquipée avec le dernier-né de chez Focke-Wulf [4]. Sa dotation théorique approche les 140 Fw 190 A-1, A-2 et A-3, mais la réalité opérationnelle est évidemment plus nuancée : on estime en effet que pour la journée fatidique du 19 août 1942, le taux de disponibilité devait avoisiner les 60 %, soit environ 80 machines. Un chiffre devant encore être pondéré par le nombre de pilotes aptes à prendre l'air [5]. Au total, les deux escadres de chasse allemandes n'aligneront pas plus de 120 avions en état de vol.

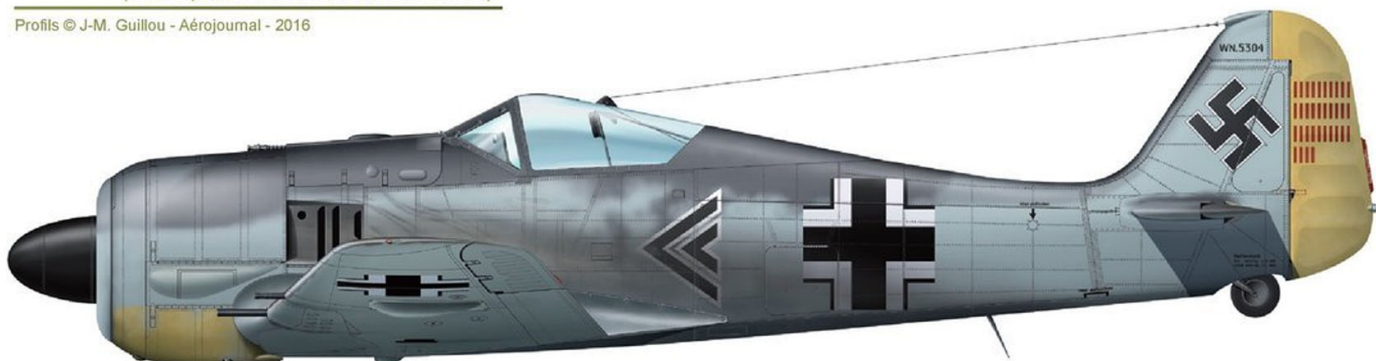
Le *Stab* de la JG 26 est basé à Saint-Omer-Wizernes. Son *Kommodore*, « Gerd » Schöpfel, est un pilote expérimenté ayant été de toutes les campagnes de la Luftwaffe à l'Ouest, doublé d'un as qui terminera la guerre avec 45 victoires. Le I./JG 26 du *Hauptmann* Johannes « Hannes » Seifert est à Saint-Omer-Arques, le II./JG 26 – les « Abbeville Boys » de Karl-Heinz Meyer – est installé à Abbeville-Drucat et enfin le III./JG 26, commandé par Josef « Pips » Priller, a pris ses quartiers à Wewelghem.

Le 10 mars 1942, l'escadre s'est vu adjoindre une nouvelle escadrille, la 10.(Jabo), qui est une unité autonome de chasse-bombardement destinée à maintenir la pression sur la Royal Air Force grâce à des missions de harcèlement. Pour conduire ces raids de nuisance, au 1^{er} août, l'escadrille de l'Oberleutnant Keller dispose d'une dotation théorique de neuf Fw 190 A-2/U3 et de cinq Fw 190 A-3/U1. Le 27 juillet 1942, soit moins d'un mois avant l'affaire de Dieppe, la 10.(Jabo)/JG 26 se déplace sur le terrain de Saint-André-de-l'Eure. Elle y est bientôt rejointe par les Fw 190 A-2 et A-3 de la 10.(Jabo)/JG 2, dont le *Staffelkapitän* est l'Oberleutnant Fritz Schröter. Détail d'importance, Schröter et ses pilotes se sont spécialisés dans l'attaque du trafic maritime côtier, développant leurs propres tactiques : par paires, les *Jabos* franchissent la Manche sous la couverture radar en maintenant un silence radio absolu ; à proximité de leur objectif, ils grimpent à 1 600 pieds, piquent pleins gaz sur leur victime puis lâchent leur bombe à plus de 550 km/h avant de décrocher, le retour s'effectuant également à très basse altitude. Inutile de dire que, le 19 août, les hommes de la 10.(Jabo)/JG 2 vont s'en donner à cœur joie en découvrant les bateaux alliés au large de Dieppe.

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNR 5304)

Kommandeur I./JG 26
Saint-Omer-Arques, juin 1942
(Avion personnel de Johannes Seifert)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





[6] Insistons, ces dotations théoriques ne reflètent pas la réalité opérationnelle de l'escadre à cette date.

[7] Le 1^{er} septembre 1942, l'unité deviendra le II./KG6.

[8] *Circus* : raid tactique diurne de bombardiers moyens avec escorte de chasse destiné à faire sortir la chasse allemande et engager le combat contre elle.
Rhubarb : raid à basse altitude sous protection des nuages pour l'attaque d'objectifs en territoire occupé.
Rodeo : nom de code du *sweep* (littéralement balayage, c'est-à-dire chasse libre).

[9] De mars à septembre 1942, le bilan de la seule 10. (*Jabo*)/JG 2 s'établit à 29 navires coulés et 21 endommagés.

Comme la JG 26, la JG 2 de Walter Oesau a aussi commencé à troquer ses Bf 109 F pour des Fw 190 A-2 au début de février 1942. Le processus ne sera achevé qu'au mois d'août, mais déjà les pilotes alliés ont appris à redouter les 190 de la « Richthofen », à l'instar de ce 3 juin 1942 au cours duquel le III./JG 2 a remporté 21 victoires sur des Spitfire Mk. V sans concéder la moindre perte.

À quelques jours de « Jubilee », les unités de la JG 2 sont ventilées ainsi [6] : les huit Fw 190 A-3 du *Stab* sont à Beaumont-le-Roger ; le I./JG 2 d'Erich Leie dispose de quarante Fw 190 A-2 et A-3 à Tricqueville, au sud-est du Havre ; à Calais-Marck, on trouve Helmut-Felix Bolz et les 42 monomoteurs du II./JG 2 ; enfin, Hans « Assi » Hahn commande le III./JG 2 à Théville, près de Cherbourg, dans le Cotentin ; le groupe est néanmoins incomplet, la 8./JG 2 étant détachée à Brest-Guipavas en protection des installations de la Kriegsmarine. On l'a vu, les « cracks » de l'antishipping de la 10. (*Jabo*)/JG 2 ont rejoint Saint-André-de-l'Eure, tandis que la 11. (*Höhe*)/JG 2 et sa vingtaine de Bf 109 G sont basés à Tricqueville.

L'arrivée du Fw 190 accroît encore les performances de la JG 2. À titre d'exemple, pour le seul III./JG 2, ce ne sont pas moins de 55 victoires qui sont homologuées en juin et juillet 1942 pour la perte de cinq chasseurs. Les

▲ Dornier 217 E de la KG 40 photographié au printemps 1942. L'unité, spécialisée dans le bombardement de nuit, est basée aux Pays-Bas. (WW2 Pictures)

tableaux de chasse des *Experten* en bénéficient : Siegfried Schnell s'octroie dix succès supplémentaires, Egon Mayer, huit, « Assi » Hahn, quatre. À la même époque, au I./JG 2, Josef « Sepp » Wurmheller passe de 45 à 54 victoires. Ce sont ces aviateurs expérimentés que les pilotes alliés vont affronter au-dessus de Dieppe.

Ce tableau ne serait pas complet sans évoquer les unités de bombardement du IX. *Fliegerkorps* qui accourront pour frapper la flotte d'invasion. Le *Generalleutnant* Coeler a installé son PC dans un magnifique château baroque de Picardie. C'est de là qu'il commande notamment la *Kampfgeschwader* 2 basée aux Pays-Bas. Cette escadre, équipée de Dornier, s'est fait une spécialité des attaques antinavires. Le *Stab* et le II./KG 2, qui alignent 29 Do 217 E-2 et E-4, sont à Soesterberg, dans la province d'Utrecht ; l'aérodrome est d'ailleurs partagé avec les Dornier du II./KG 40, les deux groupes ayant l'habitude de travailler ensemble. Les 27 bombardiers du I./KG 2 ont pris leurs quartiers à Gilze en Rijen, dans le Brabant, alors que le III./KG 2, qui totalise une trentaine de Do 217 E, est à Amsterdam-Schipol. À Chartres, le III./KG 53 se tient prêt avec vingt Heinkel He 111 H-6. La I./KG 77 dispose quant à elle de douze Junkers Ju 88 A-4 à Creil. Enfin, l'ex-*Küstenfliegergruppe* 106, récemment rebaptisé *Kampfgruppe* 106 [7] après avoir troqué ses hydravions contre douze Junkers Ju 88, a déménagé à

Dornier Do 217 E-4

9. Staffel - III./KG 2
Amsterdam-Schipol, Pays-Bas, juin 1942

Profiles © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





Dinard, en Bretagne. De là, Ghert Roth sera en mesure de conduire ses bombardiers aux abords de Dieppe. Le détail du bras armé de la Luftwaffe a de quoi impressionner. Toutefois, comme pour les escadres de chasse, il existe un fossé entre les dotations théoriques et la capacité réelle des escadrilles. Le 19 août, environ 80 bimoteurs pourront prendre l'air, dont 70 % seront des Do 217.

▲ L'Oberleutnant Faber du III./JG 2 pose par erreur son Fw 190 A-3 au Pays de Galles en juin 1942. L'avion est saisi par les Britanniques, qui vont le tester intensivement et le comparer à leurs propres chasseurs. L'évidence s'impose, le Focke-Wulf surclasse le Spitfire Mk. V. (IWM)

À TOUT MAÎTRE ALLEMAND ET JOKER ANGLAIS

Les stratèges de l'aviation alliée voient « Jubilee » comme étant enfin l'occasion de pouvoir frapper un grand coup de massue sur les JG 2 et JG 26. Il faut dire que le contentieux avec les *Experten* ne date pas d'hier et qu'il ne cesse de s'amplifier ! Depuis le milieu de l'année 1941, la RAF a initié une *Non-stop Offensive* reposant sur des actions de harcèlement sur le nord-ouest de la France. Ces missions aux noms de code curieux – *Circus*, *Rhubarb*, *Rodeo* [8] – doivent provoquer la chasse adverse, la contraindre à décoller. À terme, les Britanniques pensent que ces actions répétées entraîneront un phénomène d'usure et que l'attrition frappera les escadrilles adverses.

▼ Les Spitfire Mk. V du No. 303 Squadron en maraude en 1942. Les Polonais du « Kościuszko » participent activement aux opérations de harcèlement menées par la RAF contre les Allemands. Ils seront aussi engagés à Dieppe, avec quatre missions, deux pilotes abattus, dont un tué, et 12 victoires revendiquées. (WW2 Pictures)

Au début de l'année 1942, ces opérations se poursuivent. La majorité d'entre elles sont menées par des chasseurs, accompagnant parfois des chasseurs-bombardiers, des Hurricane Mk. IIB ou C et des Hurricane armés de quatre canons Hispano de 20 mm et capables d'emporter deux bombes de 250 ou de 500 livres. Dans d'autres cas, les Bristol Blenheim IV et/ou les Douglas Boston III du No. 2 Group du *Bomber Command* sont de la fête. À compter du 1^{er} mars 1942 et jusqu'en juin, la RAF fait monter la pression sur l'ennemi en multipliant les *sweeps* sur la France et la Belgique. À la volonté de « ramollir » l'ennemi vient s'ajouter celle de lui « faire baisser la tête », car les raids éclair des Focke-Wulf sur le sud de l'Angleterre posent de plus en plus de problèmes aux Britanniques, sans parler des attaques de *Jabos* qui endommagent des dizaines de cargos en quelques semaines [9].

Pendant ces quatre mois, les Spitfire et les Hurricane vont quotidiennement franchir la Manche, à raison de 180 sorties journalières en moyenne. Dans le même temps, les Blenheim et les Boston affectés à ces opérations totalisent 700 sorties. Cet effort se paye au prix fort, puisque le *Fighter Command* enregistre pour cette période la perte de 300 de ses chasseurs et d'une quinzaine de bombardiers moyens. « On ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs », dit-on. Certes. Toutefois, s'il est vrai que les dégâts sur les cibles « molles », les aérodromes et les stations radar et radio sont encourageants, en revanche, pour ce qui concerne l'usure de la chasse ennemie, les résultats sont médiocres, pour ne pas dire mauvais. En fait, c'est catastrophique, puisque pour un Focke-Wulf envoyé au tapis, la RAF perd trois Spitfire ! Autrement dit, un phénomène d'attrition a bien été déclenché, mais c'est chez les Alliés qu'il commet des ravages. Bien sûr, ceux-ci peuvent remplacer les avions détruits, mais il n'en va pas de même pour les pilotes. Pourquoi cette situation ? La réponse tient au fait que le Spitfire Mk. V est totalement surclassé par le Fw 190. En fonction de l'altitude, le monomoteur allemand est plus rapide de 30 à 60 km/h que son adversaire. Il grimpe et pique plus vite que le chasseur anglais, qui est laissé sur place en cas de ressource après un piqué.



S'il est attaqué en virage, le Focke-Wulf peut changer de direction par un tonneau déclenché, que son poursuivant ne peut contrer. Le seul atout du Spitfire, c'est qu'il peut virer plus court que son compétiteur, ce qui n'est pas vraiment un argument de poids.

Le taux des pertes parmi leurs pilotes confrontés aux Fw 190 avait déjà renseigné dramatiquement les chefs de la RAF sur la situation, mais un événement inattendu va leur permettre de mieux faire connaissance avec le chasseur de Kurt Tank. Le 23 juin 1942, à la suite d'une erreur de navigation, l'*Oberleutnant* Faber du III./JG 2 pose son Fw 190 A-3 au Pays de Galles. L'homme est capturé et l'avion testé de manière intensive. La machine est comparée aux chasseurs alliés, et les résultats corroborent les retours d'expérience des aviateurs britanniques : le Fw 190 est une bête de guerre qui ne laisse aucune chance au Spitfire Mk. V [10], sauf à jouir de l'effet de surprise ou de beaucoup de chance, l'idéal étant de bénéficier des deux en même temps ! Les pilotes de la RAF ont donc développé toute une gamme de manœuvres d'évasion, la plus prisée étant de rompre le combat en léger piqué et en mettant pleins gaz. Évidemment, le monomoteur allemand ne pourra que rattraper le fuyard, sauf si son pilote se résigne à abandonner la poursuite pour éviter de se retrouver esseulé au milieu de l'ennemi ou d'être à court d'essence. Problème : au-dessus de Dieppe, les Spitfire devront tenir le ciel, ce qui élimine d'emblée la possibilité pour eux de s'échapper.

La bonne nouvelle dans tout cela, c'est que le Spitfire Mk. IX arrive. La mauvaise, c'est que les livraisons sont « échantillonnaires » et que les *Squadrons* qui en seront dotés à Dieppe se comptent sur les doigts d'une seule main. La première unité à percevoir des Mk. IX est le No. 64



▲ C'est à Trafford Leigh-Mallory, chef du No. 11 *Group*, que les aviateurs alliés doivent le plan du volet aérien de l'opération « Jubilee ». Dévoré par l'ambition, l'officier britannique y avait vu l'occasion de remporter une victoire importante sur les deux *Kanalgeschwader*. (IWM)

Squadron du *Wing* de Hornchurch, qui touche ses machines début juillet 1942. Le nouveau venu connaît son baptême du feu le 28 du mois, soit à peine trois semaines avant « Jubilee ». Le 30, le *Flight Lieutenant* Kingaby signe la première victoire d'un Spitfire Mk. IX en abattant un Fw 190 aux abords de Boulogne. Aucune perte n'est à déplorer. Le chasseur allemand vient de trouver à qui parler ! En revanche, ce même jour, une vingtaine de Spitfire Mk. V ne rentreront pas. Et le massacre de se poursuivre dans les jours suivants.

Focke-Wulf Fw 190 A-3 (WNR 435)

Kapitän 7./JG 2
Théville, juin 1942
(Avion personnel d'Egon Mayer)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

[10] À la veille de « Jubilee », les « huiles » de la RAF, à l'instar de Leigh-Mallory ou Douglas, n'ignorent donc rien de la situation. En toute logique, ils savent que les *Squadrons* de Spitfire Mk. V engagés au-dessus de Dieppe auront à subir de fortes pertes face aux Fw 190.



Supermarine Spitfire Mk. Vc

No. 312 (Czechoslovak) Squadron
Redhill, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





En fait, le Spitfire Mk. IX n'est pas l'arme absolue contre le Fw 190, mais il permet au moins de faire jeu égal, aussi bien en vitesse ascensionnelle qu'en vitesse pure ou même en maniabilité. Les deux appareils ayant des caractéristiques virtuellement identiques, seule la valeur de leur pilote respectif peut les départager, à la condition pour les Britanniques de ne pas engager l'avion allemand en dessous de 3 000 pieds, où ce dernier s'impose face au chasseur de la RAF. Plus facile à dire qu'à faire néanmoins.

▲ Briefing de la veille pour ces équipages de Boston III (No. 88 ou 107 Squadron) immortalisés à Ford, dans le Sussex. (Archives Nationales du Canada)

[11] No. 3, 32, 43, 87, 174, 175, 245 et 253 Squadrons.

▼ Spitfire Mk. V du No. 64 alignés à Kenley pour une inspection. La photo date de la fin juillet 1942. (WW2 Pictures)

HORLOGERIE DE PRÉCISION

Le volet aérien de l'opération de Dieppe est de la responsabilité de l'*Air Vice-Marshal* Trafford Leigh-Mallory, le « patron » du No. 11 Group en charge de la protection



de Londres et du sud-est de la Grande-Bretagne. Dire de Leigh-Mallory que c'est un personnage prodigieusement impopulaire parmi ses subordonnés serait un euphémisme. En fait, il est tout simplement imbuvable, et même Churchill lui reproche ouvertement d'être un intrigant seulement motivé par sa carrière et les honneurs ! En revanche, tous lui reconnaissent un talent pour la planification et saluent son agressivité face à l'ennemi, à commencer par l'*Air Marshal* Sholto Douglas, *Commander-in-Chief* du *Fighter Command*, qui a dramatiquement besoin de résultats face à la Luftwaffe, alors que sa *Non-stop Offensive* est en train d'échouer. La politique et les ambitions joueront un rôle non négligeable dans l'histoire du raid sur Dieppe.

Reposant sur une planification soignée et une gestion précise des rotations des chasseurs au-dessus de la zone des combats, le projet de Leigh-Mallory a été conçu en avril 1942 pour la défunte opération « Rutter ». Validée en mai par le *Chiefs of Staff Committee*, l'idée de manœuvre n'a guère évolué entre l'abandon de « Rutter » et la version finale de « Jubilee », qui est avalisée le 27 juillet.

Schématiquement, le plan prévoit que huit Squadrons [11] de chasseurs-bombardiers frapperont les défenses menaçant directement la sécurité des troupes d'assaut : seront visés les nids de mitrailleuses, les pièces d'artillerie, les fortifications légères, les rassemblements de troupes, etc. Le timing est serré, puisque les avions opéreront une poignée de minutes avant que les premières barges n'accostent sur les plages. Pour aider les pilotes à se préparer, on leur a distribué des photos aériennes, un plan de la ville, ainsi que des reproductions de cartes postales présentant le front de mer, sur lesquelles les positions allemandes ont été reportées. Tout sera donc affaire de précision et de sang-froid.

Le traitement des fortifications plus conséquentes est confié à des Squadrons de Boston et de Blenheim.



Si la météo le permet – ce sera le cas –, d'autres bombardiers moyens seront chargés de dresser des écrans de fumées artificielles devant la flotte pour éviter qu'elle ne soit prise pour cible par l'artillerie côtière. Une fois les Hurribomber et les bimoteurs en partance pour l'Angleterre, et attendant leur retour, ce sera au tour des Spitfire de straffer les résistances allemandes au profit des fantassins et des commandos.

Ce n'est cependant pas leur mission principale, car les *Squadrons* de chasse doivent avant toute chose maintenir une ombrelle protectrice au-dessus de Dieppe. Le plan indique que cette couverture devra être puissante et permanente, et qu'elle ne devra faiblir à aucun moment, notamment lors de la phase de

▲ Uniformes impeccables, rasés de frais, souriants, ces pilotes de Hurricane Mk. IIC (No. 43 *Squadron*) posent pour la postérité à Tangmere, à quelques jours du 19 août 1942. Ils viennent du monde entier pour abattre la dictature nazie (Pologne, Australie, Canada, Nouvelle-Zélande, etc.). Une image de propagande qui ne résistera pas à la réalité de l'enfer dieppois, le *Squadron* perdant quatre pilotes (dont un qui cassera trois avions dans la journée). (WW2 Pictures)

rembarquement des troupes. Par *Wings* complets ou équivalents se relevant les uns après les autres, les appareils patrouilleront sur zone entre 30 à 40 minutes à différentes altitudes. Au total, Leigh-Mallory dispose de 48 escadrilles de chasse, ce qui dépasse de loin la force de frappe de Dowding lors de la bataille d'Angleterre. Quatre de ces unités sont équipées du tout nouveau Mk. IX [12], deux du Mk. VI, tandis que le reste vole sur des Mk. V. Autrement dit, l'immense majorité des chasseurs anglais engagés dans l'opération « Jubilee » ne pourront s'opposer que difficilement à leurs adversaires des JG 2 et JG 26.

Parmi ces *Squadrons*, outre les Canadiens et les nationalités de l'Empire et du Commonwealth, on notera la

Douglas Boston III

No. 107 *Squadron*
Ford, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





présence des No. 71, 121 et 133, les célèbres « Eagle » Squadrons formés avec des volontaires américains, à ne pas confondre avec les trois escadrilles du 31st Fighter Group qui volent aussi sur Spitfire. Deux autres Squadrons, les No. 310 et 312, sont tchèques, tandis que les Polonais arment cinq unités, dont les prestigieux No. 302 « City of Poznań » et 303 « Kościuszko » Polish Fighter Squadrons. Les Norvégiens et les Belges sont de la partie, avec les No. 331 et 332 Squadrons pour les premiers, et le No. 350 pour les seconds. La RAF ayant besoin de toutes les énergies, on trouve aussi différentes nationalités parmi les pilotes servant au sein des unités britanniques. C'est ainsi que 49 pilotes

▲ Les Hurribomber du No. 174 (Mauritius) Squadron début août 1942. L'unité est commandée par Émile Fayolle, qui disparaîtra au large de Dieppe. (WW2 Pictures)

[12] No. 64, 401, 402 et 411 Squadrons.

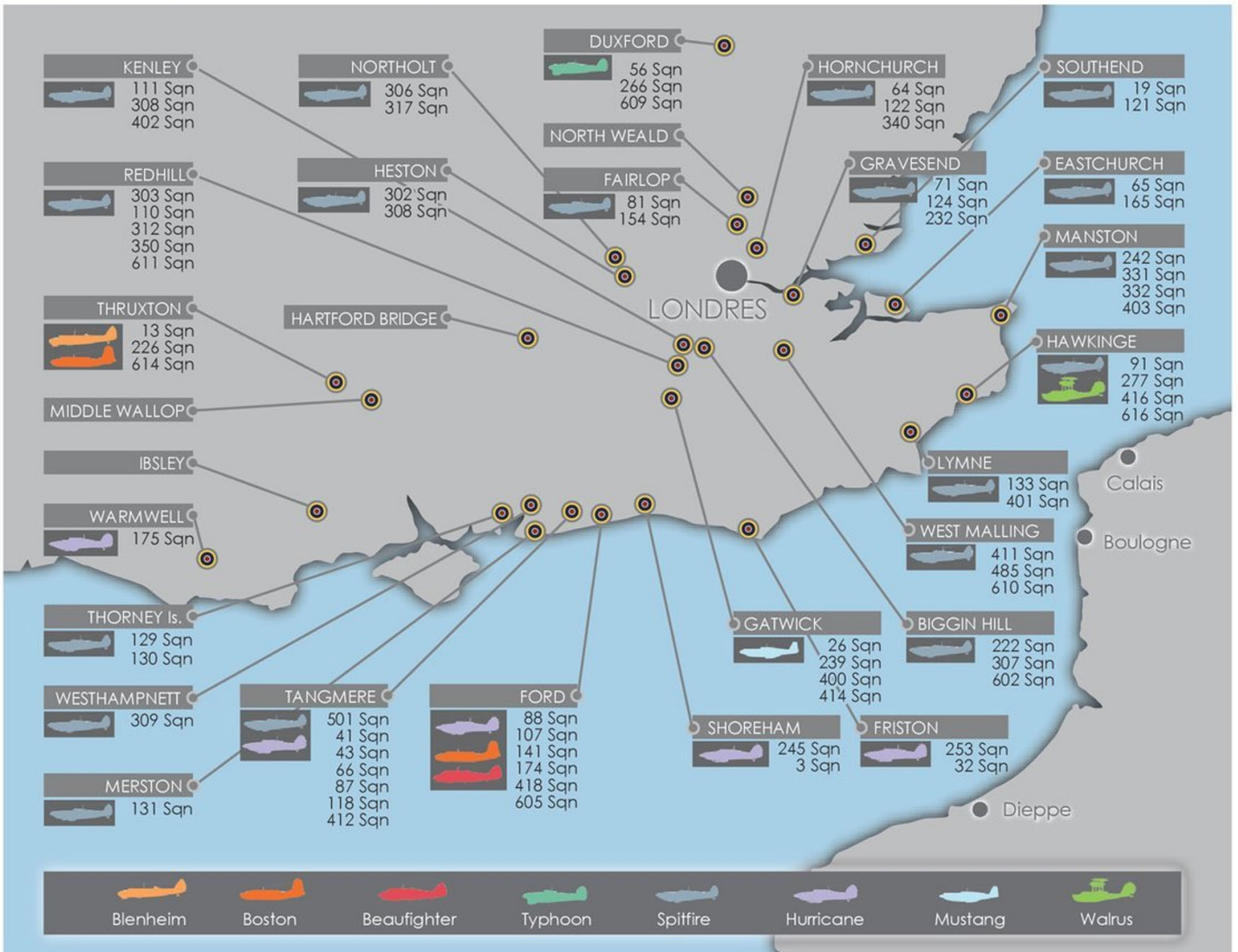
[13] 340th, 341st, 342nd et 414th Bombardment Squadrons.

français réaliseront 106 sorties lors de « Jubilee ». Parmi ces hommes, 22 sont incorporés dans des escadrilles anglaises, comme Émile Fayolle, qui vient de prendre la tête du No. 174 Squadron, une unité de Hurribomber basée à Warmwell. Les autres combattront au sein du No. 340 (Free French) Squadron, le GC n° 2 des FAFL baptisé « Île de France », qui est alors la seule unité de chasse française en activité en Grande-Bretagne. Les Spitfire Mk. V du No. 340 sont arrivés à Hornchurch le 28 juillet 1942. Le « patron » est un « vieux de 35 ans », le commandant Bernard Dupérier, qui a rallié l'Angleterre en mars 1941 après un passage par les États-Unis pour rejoindre la France libre.

Mais revenons à Leigh-Mallory et à son plan. Pour brouiller le jeu et induire les Allemands en erreur, neuf Defiant et autant de Beaufighter seront lancés dans une opération de diversion nocturne au large des Pays-Bas. En parallèle, un Squadron de l'Air Sea Rescue quadrillera la Manche avec ses Walrus, Sea Otter et Spitfire Mk. Il pour repêcher les pilotes tombés en mer.

Les 24 B-17 du 97th Bomb Group [13] américain ont eux aussi une mission importante : ravager l'antre du II./JG 26, le terrain d'Abbeville-Drucat, en milieu de matinée, en espérant que les dégâts seront si importants que les Fw 190 resteront cloués au sol pour le reste de la journée. C'est la seconde opération du Group depuis son arrivée en Grande-Bretagne, et parmi les pilotes se trouvent un certain Paul Tibbets.

"JUBILEE", 19 AOÛT 1942 : ORDRE DE BATAILLE ET DISPOSITIF DE LA RAF





Bien sûr, les Britanniques anticipent le fait que les *Viermots* ne manqueront pas d'intéresser les *Experten*, qui ne savent pas encore très bien comment expédier les mastodontes américains au sol, mais qui brûlent d'envie de s'y essayer. C'est certainement la raison qui pousse Leigh-Mallory à faire escorter les *Fortress* par les quatre *Squadrons* de Spitfire Mk. IX dont il dispose. Une fois le raid achevé, il est prévu que trois de ces unités fileront sur Dieppe pour y chasser des Focke-Wulf, tandis que le No. 64 *Squadron* raccompagnera les quadrimoteurs à bon port avant de revenir au-dessus de la Normandie. Anecdote intéressante : le 19 août, isolé de ses camarades suite à des ennuis mécaniques après le décollage pour sa seconde sortie, le capitaine Mouchotte du *Squadron* « Île de France » rejoindra les B-17 et leur escorte pour se mettre sous leur protection : il participera ainsi à toute la mission jusqu'à Abbeville à bord de son Spitfire avant de rallier la Grande-Bretagne. Pour finir, signalons la présence de quatre *Squadrons* de Mustang chargés de mener des reconnaissances tactiques au profit des troupes au sol. Enfin, à la dernière minute, les trois *Squadrons* de Typhoon du *Wing* de

▲ Le B-17 DIXIE DEMO du 414th Bombardment Squadron, 97th Bomb Group américain, vu ici à Grafton Underwood. Cet appareil, ainsi que 23 autres, sera chargé de défoncer le terrain du II./JG 26 à Abbeville-Druacat. Les Américains bénéficieront de l'escorte des quatre seuls *Squadrons* de la RAF volant alors sur Spitfire Mk. IX. (Nara)

▼ Membre d'équipage d'un Boston III posant pour la postérité. Dans quelques heures, son appareil survolera Dieppe et ses dangers. Les Boston rempliront des missions de bombardement tactique ; ils seront aussi chargés de protéger la flotte avec des fumigènes. (Archives Nationales du Canada)



Duxford sont mobilisés pour conduire une série de *Special Anti Fighter-Bomber Patrols* [14] le long des côtes belges ou néerlandaises. Autrement dit, ils se contenteront de faire diversion.

VEILLÉE D'ARMES

Dans les jours qui précèdent le 19 août, les unités viennent s'installer sur les terrains du sud de l'Angleterre. Les *Squadrons* se regroupent par types d'appareils. En date du 17, le dispositif de l'*Air Vice-Marshal* Leigh-Mallory est complet. Les aviateurs sont consignés sur base. Tous savent qu'une grande affaire est en préparation, mais hormis les officiers supérieurs, personne ne sait exactement ce qu'il se trame. Les routes d'accès aux terrains sont bloquées par la police militaire et les lignes téléphoniques coupées, en dehors des postes d'urgence.

Le 18, en fin de journée, à quelques heures du départ, les pilotes sont enfin briefés. « Les ordres sont simples, on doit s'emparer de la supériorité aérienne au-dessus de Dieppe et la conserver à n'importe quel prix. Nous savons tous ce que cela veut dire et les risques que nous courrons, mais l'enthousiasme prédomine », se souvient le *Commanding Officer* du No. 332 (Norwegian) *Squadron*.

Au No. 331, l'ambiance est aussi à l'exaltation, comme en témoigne le *Squadron Leader* Helge Mehre : « Le caractère audacieux du raid n'avait échappé à personne, car c'était nouveau. On allait arrêter de reculer et d'encaisser des coups pour en distribuer nous aussi. Ce soir-là, personne n'a dormi. » L'excitation des jeunes pilotes, mêlée à l'angoisse du combat, constitue d'ailleurs un défi pour leurs chefs qui ont à peine quelques années de plus. Mais la guerre fait mûrir les hommes plus vite, dit-on.

À 20 ans, certains sont même déjà des « vieux de la vieille » qui ont perdu leurs illusions. Tel est le *Sergeant* Sid Watson, pilote de Spitfire du *Wing* d'Ibsley ; il a participé à la bataille d'Angleterre et à la *Non-stop Offensive* : « le 18 août, nous avons été bloqués sur base après avoir suivi un briefing sur l'opération du lendemain contre Dieppe. [...] Les explications débitées par l'officier de liaison de l'armée de Terre étaient une succession de conneries : comment les troupes d'assaut allaient-elles réduire au silence l'artillerie et la *Flak* ; comment les chars s'élanceraient-ils depuis la plage pour porter le fer au cœur du dispositif ennemi ; comment tout ce petit monde repartirait-il tranquillement à l'heure du thé. Tu parles ! Le gars était si arrogant et sûr de lui qu'il nous a même expliqué que dans le cas – improbable – où nous serions descendus, nous n'aurions qu'à nous diriger vers Dieppe, où un camion nous attendrait bien sagement pour nous distribuer une boisson chaude et des petits gâteaux ! Le pire, c'est qu'il croyait vraiment à toutes ces fadaïses ! »

Au No. 340 (Free French) *Squadron*, la nouvelle du déclenchement de « Jubilee » prend un sens particulier. Le 18 août, vers 17h30, les Français libres sont convoqués pour un briefing en compagnie de leurs camarades du *Wing* de Hornchurch. « Demain matin, à l'aube, une division canadienne débarquera à Dieppe... »

[14] Le prototype du Typhoon vole en février 1940, mais à cause de problèmes de moteur et de structure, le premier appareil de série ne sort d'usine qu'en mai 1941. Ses maladies de jeunesse n'étant pas réglées et les performances de l'appareil étant catastrophiques au-dessus de 9 000 pieds, les Britanniques décident de faire du Typhoon un chasseur-bombardier spécialisé dans l'attaque au sol, le soutien tactique et la traque des *Jabos*, la machine de chez Hawker surpassant tous les chasseurs allemands à basse altitude.



Hawker Hurricane Mk. IIB

No. 3 Squadron
Shoreham, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



North American Mustang Mk. I

No. 26 Squadron
Gatwick, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



Hawker Typhoon Mk. IB

No. 56 (Punjab) Squadron
Duxford, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



Supermarine Spitfire Mk. Vb

No. 331 (Norwegian) Squadron
Manston, Grande-Bretagne, juillet 1942
(Avion présenté avec les marques de l'opération « Rutter »)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





Dès les premiers mots du *Group Captain* Lott, le fond de l'*Operational Room* s'agite. Les Français bondissent, exultent, applaudissent, se congratulent ! La suite va cependant doucher leurs ardeurs et les plonger dans un abîme de perplexité : « ...puis elle rembarquera dans la journée ! » Et le *Group Captain* d'expliquer les choses : « Les *Squadrons* du *Fighter Command* devront demain, quel qu'en soit le prix, maintenir une couverture aérienne permanente afin de barrer la route à la *Luftwaffe* et lui interdire de prendre comme objectifs les troupes au sol et les navires qui les auront amenées et, surtout, qui auront à les rembarquer. » Le discours est sans ambages : les aviateurs devront tout donner pour protéger les fantassins

▲ Où l'on retrouve quelques-uns de nos amis de la page 84 (haut) ! UPUNDI est un Hawker Hurricane Mk. IIC du No. 43 *Squadron* qui interviendra en appui-feu à Dieppe au profit des fantassins venant de débarquer. L'avion est armé de quatre canons Hispano de 20 mm, une puissance de feu importante ! (WW2 Pictures)

des coups des Dornier et des Focke-Wulf. Dans son carnet, le commandant Dupérier consigne : « Nuit agitée. Impossible de dormir dans cette fièvre ! Il faut avoir vécu une nuit comme celle-là pour savoir ce que veulent dire les mots "veillée d'armes" ! »

La fatigue finit cependant par emporter les hommes. Dans tout le sud de l'Angleterre, les aviateurs commencent à se réveiller vers 2h30. Dans la nuit d'encre, sous le crachin, dans la brume, seul ou en groupe, ils se dirigent vers le mess, où les attendent des casse-croûte, des œufs, du thé, du café, du pain et de la confiture. « De la vraie confiture avec du vrai sucre, pas cette marmelade infâme qu'on nous servait le reste du temps. La confiture signalait les grosses bagarres. Rien de pire que de risquer sa peau sans avoir mangé convenablement », précise Frank Mitchell, pilote de Hurricane au No. 87 *Squadron*. Après un dernier café brûlant, les hommes s'équipent puis gagnent leurs avions pour y effectuer leur check-list. Les radios sont branchées. Puis c'est le contact ; déjà chauffés par les mécanos, les moteurs démarrent sans mal.

ACTION !

Mercredi 19 août 1942, peu après 3h00 : quelque part au milieu du Channel, un imposant convoi navigue vers les côtes françaises, tous feux éteints. Répartis en treize groupes, ses 237 bâtiments comprennent neuf grands *troopships*, une canonnière, des destroyers d'escorte et un ensemble hétérogène de barges de débarquement et de petites embarcations dépourvues de blindage. L'armada porte dans ses flancs 4 950 soldats canadiens, 1 000 commandos britanniques, 50 *Rangers* américains et 15 fusiliers-marins des Forces françaises libres. Objectif : Dieppe. L'opération « Jubilee » est en marche !





À 3h00, conformément au scénario de l'Air Vice-Marshal Leigh-Mallory, les unités aériennes sont alertées, les unes après les autres. À 3h05, les Boston III des No. 107, 605 et 418 *Squadrons* se préparent à bombarder « Hitler » et « Göring [15] ». Une minute plus tard, à 3h06, le téléphone sonne au PC du No. 88 *Squadron* qui doit frapper « Rommel ». À 3h29, les pilotes des No. 3, 32, 43, 245 et 253 *Squadrons* se préparent à monter dans leurs Hurricane. Certains viseront « Hindenburg », d'autres des bâtiments sur le front de mer, qu'ils doivent attaquer à coups d'obus de 20 mm ou avec des bombes. À 3h30, deux *Squadrons* de Mustang I font chauffer leur moteur. Leur mission ? Surveiller l'arrière-pays dieppois et renseigner les Alliés sur les renforts ennemis qui ne manqueront pas de se diriger vers la ville. Accessoirement, ils feront un peu de chasse libre. Quasiment en même temps, les Spitfire des No. 65 et 111 *Squadrons* sont mobilisés pour des missions d'escorte. À 3h35, les chasseurs-bombardiers (Hurricane) des No. 174 et 175 *Squadrons* sont informés que leur bombardement tactique sur « Hitler » et « Göring » – traités par des Boston auparavant – sont confirmés. À 3h47, douze escadrilles de chasseurs sont placées en *immediate readiness* ; ce sont ces avions qui assureront le premier « tour de garde » au-dessus de Dieppe. Dix minutes plus tard, les Spitfire Mk. V du No. 129 *Squadron* décollent pour aller straffer des postes d'observation allemands sur la côte. Ils rejoindront ensuite le ciel dieppois avant de rentrer en Grande-Bretagne pour se ravitailler et revenir. Unité après unité, dans la brume, les appareils alliés s'arrachent du sol et mettent le cap vers la France occupée en volant entre 500 et 2 500 pieds. Tout semble donc aller pour le mieux. Toutefois, à 4h48 heure française, c'est le coup de théâtre ! Dans l'obscurité, les péniches de débarquement du *Commando* No. 3 et leurs escorteurs se heurtent de plein fouet à un petit convoi allemand formé de chalutiers armés et de trois démineurs cabotant vers Dieppe. L'accrochage est

▲ Quand on a 20 ans, parfois moins, et qu'on côtoie la mort jour après jour, on s'amuse d'un rien, à l'instar de ces pilotes de Hurricane Mk. IIC du No. 43 *Squadron* basé à Tangmere. La photo date de quelques jours avant le raid sur Dieppe. (WW2 Pictures)

◀ Août 1942 : pilotes du No. 175 *Squadron* de Warmwell passant devant l'un de leurs Hurricane. Le « taxi » est à l'abri sous les frondaisons. Au premier plan, un chariot servant à transporter des bombes. (WW2 Pictures)

[15] Les sept cibles principales retenues par les Britanniques pour leurs bombardiers sont désignées du nom d'un hiérarque nazi ou d'un général allemand. Ces points d'appui comportent des pièces de campagne et de *Flak* placées dans des cuvelages en béton à ciel ouvert.

inévitables, et les lueurs des coups de départ des canons sont repérées par les guetteurs postés sur les falaises. La défense côtière est immédiatement avisée. L'effet de surprise des Alliés est éventé, mais il est trop tard pour annuler l'attaque. Mise sur le pied de guerre, la garnison de Dieppe se prépare à recevoir les assaillants, alors que dans le ciel, les premiers avions de la RAF sont prêts à fondre sur leurs objectifs. Au même moment, les sonneries stridentes des téléphones réveillent les officiers de garde dans les unités des JG 2 et JG 26.

L'assaut principal sur Dieppe est lancé à l'aube naissante, vers 5h15, par le *Royal Hamilton Light Infantry* et l'*Essex Scottish Regiment*, dont les barges progressent vers la côte, couvertes par les feux des destroyers. Plus en arrière, des navires spéciaux suivent avec les chars Churchill à leur bord. Déjà l'ennemi réplique, et le vacarme devient assourdissant. Au moment où les embarcations approchent du rivage, les vagues de bombardiers moyens les survolent et passent à l'attaque au milieu des traçantes. Plus haut dans le ciel, les Spitfire Mk. V des No. 65 et 111 *Squadrons*, arrivés sur zone à 4h40, patrouillent à la recherche des premiers *bandits*.

Le bal est ouvert par treize Blenheim qui s'acharnent en vain sur les deux batteries antiaériennes de la position « Hindenburg ». Dans la foulée, peu après 5h00, des Boston III larguent chacun deux bombes de 500 livres et seize bombes de 40 livres sur « Hitler » et « Göring ». Juste après leur passage, des appareils des No. 107 et 88 *Squadrons* inondent la flotte de fumigènes pour la cacher aux regards des Allemands, tandis que « Rommel » est attaqué par d'autres bimoteurs des No. 107 et 226 *Squadrons* : pour avoir une chance de faire mouche, les aviateurs doivent s'approcher de la cible à 50 pieds, à vitesse modérée et lâcher en même temps leurs douze bombes de 100 livres. Évidemment, la *Flak* se déchaîne sur les appareils, et beaucoup sont endommagés. « Rommel », lui, sort indemne de ce premier raid.



Globalement, les premiers bombardements n'ont pas donné les résultats escomptés, les largages ayant manqué de précision. En cause, le tir défensif nourri qui a gêné les opérations et la luminosité trop faible due au plafond nuageux plus bas et plus épais que prévu par les météorologistes. Deux Blenheim ont été descendus et neuf Boston sont troués comme des passeroles. Au-dessus de la Manche, les *Medium Bombers*, qui rentrent tant bien que mal, croisent les chasseurs-bombardiers en route pour la côte normande. Plus haut, les Spitfire volent eux aussi vers leur destin.

Les premiers soldats canadiens ont atteint les plages, où ils sont cloués au sol lorsque les Hurricane Mk. II des No. 3, 43 et 245 *Squadrons* émergent du brouillard, juste devant Dieppe. Les appareils volent à basse altitude, à quelques mètres des flots noirs couverts de bateaux. Poussant leur moteur pleins gaz, les pilotes grimpent légèrement puis prennent leur axe d'attaque. Situés sur la promenade des plages, leurs objectifs se distinguent dans le fracas de la bataille. Ce sont des bâtiments transformés en points d'appui, à l'instar du casino, de plusieurs hôtels, du bureau de poste, etc. Section après section, les 34 Hurricane vont les traiter avec leurs 136 canons de 20 mm, une puissance de feu phénoménale ! L'attaque est brève mais violente. Sept monomoteurs sont endommagés, des aviateurs sont blessés. Quant aux résultats, ils sont décevants : les antiaériens ont prélevé un lourd tribut sur les assaillants, qui ont été gênés par les fumées et les explosions des roquettes

▲ Ce cliché dramatique a été pris par un correspondant de guerre canadien qui parviendra à quitter la plage de Dieppe au moment de l'évacuation. L'avion, un Boston III, est en train de dresser un rideau de fumées artificielles destiné à gêner les prises de visée des artilleurs allemands qui s'acharnent contre la flotte mouillant au large. (DR)

▼ Les lieux du drame : la plage de Dieppe. (Archives Nationales du Canada)

tirées par salves entières pour saturer les défenses du front de mer [16]. Sans compter qu'en se retirant vers le large, quelques machines ont aussi été prises pour cibles par des marins alliés un peu trop nerveux.

En fait, le début de la bataille montre que la puissance de feu de la *Flak* a gravement été sous-évaluée par les planificateurs de « Jubilee ». Les Allemands ont truffé le secteur de mitrailleuses lourdes et de pièces à tir rapide de 20 et 37 mm. Et l'hécatombe est loin d'être terminée.

Vers 5h15, les 24 Hurricane des No. 32 et 253 *Squadrons* attaquent à leur tour en essayant de se frayer un chemin dans le rideau de feu antiaérien. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les pertes sont sensibles : deux pilotes s'écrasent. Ils survivront et finiront en captivité.

Juste après arrivent les Hurribomber de Warmwell. Le No. 174 (Mauritius) *Squadron* du Français Émile Fayolle compte huit monomoteurs qui doivent s'en prendre à « Hitler ». Mais à cause de l'obscurité et des décollages intenses, les appareils n'ont pas été capables de voler en formation, et les sections arrivent en désordre sur leur objectif. La seconde escadrille, la No. 175 de Pennington-Leigh, va se concentrer sur « Göring », position sur laquelle les avions plongent de 3 000 à 500 pieds : « On a viré vers la mer, suivi la côte et largué nos bombes sur une position d'artillerie à environ 10 miles au nord-est de Dieppe. Mais les salauds ! Ils nous attendaient au virage. Je n'ai jamais vu une telle densité de *Flak* ! C'était à croire qu'on pouvait marcher sur les éclats ! », se souvient l'un des pilotes.

Peut-être parce qu'il a une âme de « chasseur », Fayolle, lui, a choisi une autre tactique pour le Mauritius : attaquer pleins gaz en dessous de 700 pieds en déboulant parmi les volutes de fumée. La méthode est risquée, mais elle porte ses fruits : dix-huit bombes de 500 livres et quatre de 250 sont placées sur la cible. Mais la bravoure a un prix : « Après le bombardement, les avions se séparèrent et refranchirent la côte à différentes altitudes à l'ouest de Dieppe, rencontrant une *Flak* intense à peu près partout, mais surtout un rideau de Bofors provenant de l'aérodrome de Saint-Aubin », indique un compte-rendu, dans lequel on peut encore lire : « Le *Squadron Leader* Fayolle, qui a disparu lors de cette opération, fut vu alors qu'il refranchissait la côte et volait à grande vitesse près de « Blue Two » qui dit qu'il ne pouvait rester à sa hauteur. » Qu'est-il arrivé à Fayolle ? Sa machine a-t-elle été endommagée ? A-t-il été abattu par un chasseur ennemi ? Nul ne le saura jamais. L'homme est mort à 25 ans à peine.



Bristol Blenheim IV

No. 13 Squadron
 Thruxton, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



Ce même jour, Maurice Halna du Fretay, autre pilote français au No. 174 Squadron, disparaîtra lui aussi en mer lors de sa seconde sortie en début d'après-midi. Sur la carlingue de son Hurricane, on pouvait lire : « Breizh dalc'h mad » [« Bretagne, tiens bon ! »] et « Kentoc'h mervel » [« Plutôt la mort (que la souillure) [17] »].

Raymond Van Wymeersch, 21 ans, est aussi Français et pilote au No. 174. Son sort sera tragique mais moins funeste : « Vers 12h30, je décolle pour ma deuxième mission : bombardement et mitraillage d'une station côtière au nord de Dieppe. Toujours autant d'avions qui tournoient dans tous les sens, les éclatements de la DCA lourde qui tire dans le tas, la mer couverte de bateaux et de chalands, quelques-uns en feu ; les plages grouillent de blessés et de cadavres, de tanks qui brûlent. Une épaisse fumée obscurcit une partie du ciel au-dessus de notre objectif, nous devons passer dessous pour le voir, et c'est alors que, sortant de ce nuage, un Focke-Wulf me percute et arrache une partie de mon empennage arrière ; j'ai le temps de le voir passer devant moi. L'instinct me fait appuyer sur la détente, mais je crois que cela est inutile, il a déjà pris un coup. Complètement déséquilibré, mon "U" se cabre, et je perds le contrôle. Comment puis-je si rapidement mettre les bombes en sécurité, larguer la verrière, déboucler le harnais, sortir de l'avion et, sans compter les six secondes réglementaires, tirer sur la poignée du parachute ? Je n'en sais rien. En tout cas, il est temps, car à peine le parachute est-il ouvert que je heurte brutalement le sol. Cheville et pied droits fracturés, je défais le harnais de mon parachute et me débarrasse de ma Mae West. » Wymeersch sera fait prisonnier. Évadé du *Stalag Luft III* en mars 1944, il sera repris à Metz puis déporté à Sachsenhausen, dont il s'échappera aussi avant d'être repris. Il survivra à la guerre.

[16] Durant le débarquement, les Britanniques vont tester une de leurs « armes miracles », le *Landing Craft Rocket* : une barge couverte d'orgues de Staline reliés les uns aux autres par un système de mise à feu électrique commandant le départ de 960 projectiles en une minute ! Outre les bruits stridents, les fumées et les explosions à l'impact, ces « joujoux » étaient aussi très dangereux pour les avions du fait de leur trajectoire courbe.

[17] Devise d'Anne de Bretagne.

Le No. 174 (Mauritius) Squadron aura le triste privilège d'être parmi les escadrilles les plus durement éprouvées lors de « Jubilee », avec cinq appareils abattus, trois pilotes tués et deux prisonniers.

Au No. 340 (Free French) Squadron, aussi, les missions vont s'enchaîner toute la journée. Guidés par Peter « Dutch » Hugo, le *Wing Commander* d'Hornchurch, les Français décollent un peu après 5h00, dans une obscurité totale, par sections de quatre appareils. Aux douze Spitfire Mk. V de l'escadrille « Île de France » s'ajoutent les avions du No. 122 Squadron. La côte anglaise est atteinte aux premières lueurs de l'aube. Quelques minutes plus tard, les deux unités rejoignent leur position à 5 000 pieds, à environ 8 km de la côte, au large de Dieppe. Au sol, la bataille fait rage. Un premier accrochage avec les

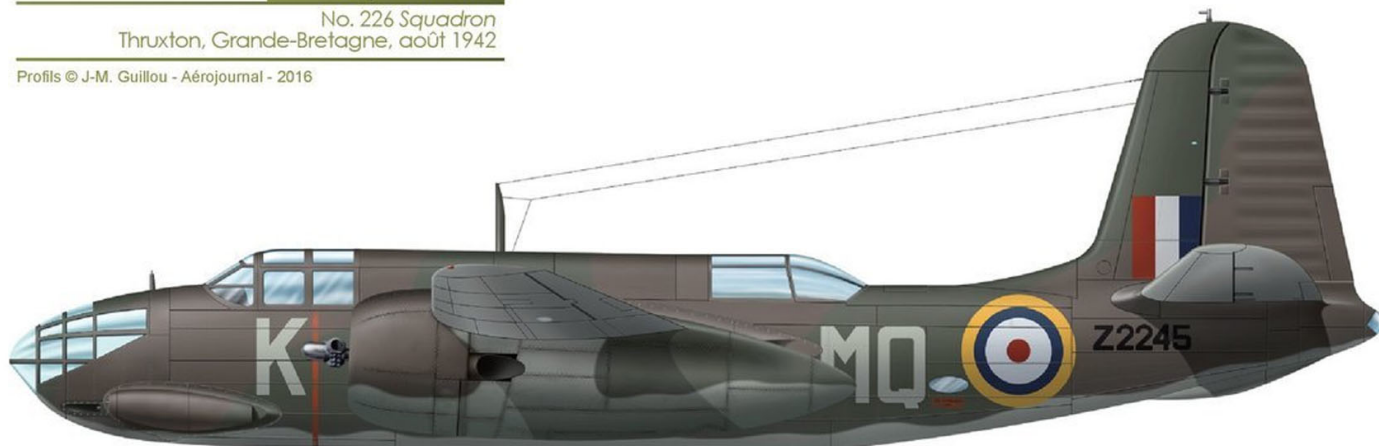
Fw 190 se solde par un Spitfire français endommagé et contraint d'amerrir ; le pilote survivra et sera rapatrié en Grande-Bretagne. À court d'essence, les chasseurs décrochent bientôt et rentrent à Hornchurch vers 6h40. Ils croisent au-dessus de la Manche les Squadrons « montant » vers Dieppe.

Le No. 340 repart à 9h15, sous les ordres du commandant Dupérier, avec les No. 122 et 154. L'ensemble est toujours conduit par le *Wing Commander* Hugo. Arrivés à Dieppe en volant à 7 000 pieds, les Français interceptent des Do 217 qui se préparent à attaquer les navires alliés. Deux bombardiers sont abattus, quatre autres sont endommagés. À 11h00, le Squadron est de retour à Hornchurch ; l'un de ses pilotes, l'adjudant Darbins, est manquant, il a été descendu par un Focke-Wulf. La troisième sortie a lieu à midi pile. Dupérier emmène ses hommes à 12 000 pieds au-dessus de la Normandie, où l'« Île de France » sert de couverture haute au No. 242 Squadron qui a décollé de Manston. Un Do 217 est repéré, engagé et détruit. À 13h25, tous les appareils sont en sécurité en Grande-Bretagne.

Douglas Boston III

No. 226 Squadron
 Thruxton, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





La dernière opération du No. 340 *Squadron* se déroule vers 18h00 : douze Spitfire, accompagnés par Hugo, partent protéger les navires qui regagnent l'Angleterre, chargés de blessés et des survivants des durs combats qui viennent de se dérouler. Les Spitfire patrouillent à 5 000 pieds au-dessus de quatre destroyers et de plusieurs bâtiments. Un des derniers combats de cette journée a lieu lorsque le lieutenant de vaisseau Béchoff intercepte et endommage un Do 217. Les Français regagnent leur base vers 19h45, épuisés : ce jour-là, ils auront passé 5h30 en vol de guerre.

Mais revenons un peu en arrière, au petit matin, à Dieppe. Au sol, la tragédie s'amplifie, et les pertes s'envolent. Volant par deux et à basse altitude, les Mustang canadiens et britanniques fouillent le ciel et surveillent les routes pour renseigner les responsables de l'opération sur les mouvements ennemis. À la verticale de Dieppe, les Spitfire cerclent en attendant leurs premiers « visiteurs » ; le contact ne tardera plus.

COUP DE TORCHON

C'est à une *Rotte* de la 5./JG 26 que revient l'honneur d'être engagée la première dans l'enfer dieppois. Les deux Fw 190 des « Abbeville Boys » décollent à 6h20 pour une patrouille de routine. Arrivé à Saint-Valery-sur-Somme, le leader allemand, Horst Sternberg, est contacté à la radio par le contrôle d'Abbeville-Drucat. Un officier lui demande de virer sur la gauche et de filer vers Dieppe en volant à l'altitude minimale de sécurité, puis, une fois sur place, d'observer et de rendre compte. Les deux chasseurs basculent et longent la côte. Quelques minutes plus tard, les pilotes sont abasourdis par le spectacle dantesque

▲ La bataille de Dieppe, version « officielle », à comparer à la photo de la page en vis-à-vis : ces pilotes de Spitfire Mk. IX du No. 401 (Ram) *Squadron* (parmi lesquels un Américain de Chicago) se détendent entre deux missions au-dessus de Dieppe pendant que leurs avions sont ravitaillés et parés. (Archives Nationales du Canada)

qui s'offre à eux. Ils évitent le secteur des plages, mais ils sont quand même pris pour cibles par la *Flak*, qui loge quelques éclats d'obus dans l'aile de l'un des Fw 190. Le duo s'échappe par la mer, pleins gaz, et met le cap sur la « maison », où il se posera à 7h33.

Le premier accrochage de la bataille implique aussi deux Fw 190, cette fois de la 1./JG 2. Comme tous les jours, le tandem patrouille lui aussi dès l'aube le long des côtes. Pour une obscure raison, le *Rottenführer* et son ailier n'ont pas été informés par radio que la ville portuaire est à feu et à sang. On imagine sans mal leur surprise lorsque eux aussi découvrent un océan couvert de navires et un ciel assombri par les fumées, zébré par les traçantes et les explosions et rempli d'avions ennemis ! Virant vers le large, les chasseurs surprennent un écopé, un Boston III [18] se traînant pour rentrer vers la Grande-Bretagne. La mise à mort est immédiate : le fuselage du bimoteur est labouré par les projectiles des deux mitrailleuses et des quatre canons de 20 mm du Focke-Wulf... qui est à son tour abattu par un Spitfire Mk. V du No. 129 *Squadron* ! De fait, les combats au-dessus de Dieppe seront singulièrement violents, mais aussi affreusement décousus.

Sur les terrains des JG 2 et JG 26, le branle-bas de combat est sonné. Les appareils de la « Richthofen » sont les premiers à décoller. Dans le même temps, la « Schlageter » reçoit l'ordre d'appuyer sa voisine avec tous les moyens étant à sa disposition. Les unités de Jabos sont évidemment mobilisées. À Morlaix, où l'*Oberleutnant* Schröter de la 10.(Jabo)/JG 2 passe la nuit avec trois de ses hommes après avoir conduit un raid tardif sur Plymouth, le réveil est brutal : « À 6h00, le foutu téléphone interrompt définitivement mon sommeil. À l'autre bout de la ligne, un officier du commandement

[18] Le train d'atterrissage est bloqué en position basse.



de la chasse : "Schröter, ceci n'est pas une plaisanterie, les Anglais ont débarqué à Dieppe. Vous devez y aller immédiatement !" Je regardai par la fenêtre. Tout était gris et humide, les nuages ne dépassaient guère la cime des arbres. "Le temps est médiocre ici, on ne pourra pas décoller." Il me répondit deux mots puis raccrocha : "Vous devez !" L'alarme fut déclenchée. »

Au même moment, à Caen-Carpiquet, trois Fw 190 de la même Staffel décollent. L'un d'eux fait demi-tour, mais les deux autres parviennent à se faufiler vers les navires alliés et marquer des points, malgré la chasse ennemie. La bagarre va durer toute la journée. La Jabostaffel de la JG 2 se retrouve dans son élément et elle va revendiquer de beaux succès : un destroyer et deux barges coulés ; un autre destroyer, deux patrouilleurs et deux

▲ Cette fois, la version « officieuse », un tantinet plus réaliste, avec ces pilotes du No. 317 « Wilno » Polish Fighter Squadron qui rentrent de leur seconde mission au-dessus de Dieppe et qui en profitent pour en « griller une ». Les traits sont tirés et les visages creusés par la fatigue. D'ici une heure ou deux, ces hommes repartiront affronter les Fw 190 dans le ciel normand. L'un d'entre eux sera grièvement blessé. (WW2 Pictures)

barges endommagés, plus une victoire aérienne sur un Spitfire, le tout pour la perte d'un seul avion ! « Une bombe a été larguée sur la poupe d'un destroyer, mais à ce moment précis, j'ai été l'objet de toutes les attentions de la part de l'artillerie antiaérienne et, à cause de ce feu d'artifice, je n'ai pas pu observer le résultat de l'attaque. Les trois autres Fw 190 qui volaient avec moi ont endommagé d'autres navires, et l'un d'eux a même abattu un Spitfire. Toujours au ras des vagues, nous avons mitraillé les barges de débarquement. L'effet a été dévastateur. » Leopold Wenger, pilote à la 10.(Jabo)/JG 2, évoque ensuite sa seconde mission du jour, menée cette fois par Fritz Schröter en personne. Il est environ 13h30 quand les appareils allemands déboulent au ras des flots ; les Alliés ont entamé leur repli :

Supermarine Spitfire Mk. Vb

No. 302 (Poznan) Squadron
Heston, Grande-Bretagne, août 1942

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



« Les Anglais battaient en retraite de partout, mais leur écran de fumée ne leur était pas d'une grande utilité. J'ai pris pour cible un second destroyer et ai déposé ma bombe SC 500 par le travers du bâtiment. Pendant l'attaque, j'ai été sous le feu intense du destroyer, mais quand j'ai largué ma bombe, le tir a cessé. Une explosion s'en est suivie – terrible. Le navire a été totalement enveloppé dans un nuage noir, mais j'ai alors été pourchassé par de nombreux Spitfire et je n'ai malheureusement pas pu voir la fin du destroyer. »

Bien que son action soit moins documentée, la 10. (Jabo)/JG 26 participe elle aussi à la curée. Elle perdra un pilote dans l'affaire.

Le ciel normand est le théâtre de furieuses empoignades entre les Focke-Wulf et les Spitfire. Arrivées sur place vers 6h30, les machines de la JG 26 remportent une première victoire à 6h43. Du côté de la JG 2, quelques appareils du II. Gruppe donnent la chasse aux Mustang avant de rallier le champ de bataille. Le I. Gruppe arrive quant à lui peu avant 7h00, avec la 3./JG 2 du *Staffelkapitän* Elmar Resch : « Après quelques minutes de vol, j'aperçus trois gros navires et plusieurs petits en mouvement. Il y avait également beaucoup de Spitfire. »

Le *Kommandeur* du I./JG 2, le *Hauptmann* Erich Leie, évoque lui aussi cette matinée dramatique : « Il y avait en permanence de 30 à 40 chasseurs anglais couvrant les plages, tandis que les Blenheim, Whirlwind [19] et Hurricane mitraillaient nos batteries côtières. Parce que nous n'avions qu'un nombre réduit de machines disponibles, la *Geschwader* a opéré en *Schwärme*, et, au cours des premières sorties, nous n'avons pas obtenu de résultats significatifs. Dans un premier temps, la RAF est parvenue à maintenir l'intégrité de ses formations, protégeant les troupes au sol d'une manière si efficace qu'elle a pu repousser tous nos assauts. » Hormis ceux

des *Jabos*, comme nous l'avons vu, qui vont multiplier les attaques contre la flotte par groupes de deux ou de quatre appareils.

Entre 9h30 et 11h00, le jeu tend à se calmer un peu sur Dieppe. Le gros de la JG 2 se retire pour se ravitailler. Les pilotes de chasse allemands attendent impatiemment l'arrivée des premiers Do 217 des KG 2 et KG 40 qui sont en train de quitter leurs bases néerlandaises. Expérimentés, les équipages de ces bombardiers vont représenter un danger mortel pour la flotte alliée, ainsi que pour les Canadiens piégés sur les plages. Désseparés, certains de ces soldats parviendront à rembarquer vers 12h00 heure française, lorsque l'ordre d'évacuation aura été donné. De nombreux autres succomberont ou seront faits prisonniers.

En milieu de matinée, les événements s'accroissent. Les « Abbeville Boys » du II./JG 26 décrochent et rentrent au triple galop vers leur terrain de Drucat, qui est attaqué par les B-17 du 97th *Bombardment Group*. Les « grosses bagnoles » larguent leurs chapelets de bombes à 23 000 pieds sur les coups de 10h30. Les Américains s'appliquant, l'affaire dure dix minutes. Les résultats sont cependant négligeables : deux chasseurs de la 6./JG 2 auraient été endommagés, ainsi qu'une position de la *Flak*. Deux pistes sont parsemées de cratères, mais rien de très rédhibitoires. Plus grave, le village de Drucat a aussi été touché. La déception est également de taille pour les pilotes des Spitfire Mk. IX qui brûlent d'envie d'en décrocher avec les Fw 190. Ceux-ci sont absents, et seuls deux Bf 109 ont été repérés pendant le bombardement, mais ils n'ont pas osé s'approcher des *Viermots* et de leur imposante protection rapprochée.

Au final, seuls les hommes du No. 401 (Ram) *Squadron* auront la chance de se mesurer à des Focke-Wulf à 10 000 pieds au-dessus de Dieppe ; ce sera un match

▼ Alarme ! Ces deux pilotes de la 8./JG 2 abandonnent précipitamment leur partie d'échecs pour se ruer vers leurs appareils afin de prendre en chasse les *Spitfeuer*. La machine est un Fw 190 A-3, et le cliché date du début de l'été 1943. Bien sûr, il s'agit d'une photo de propagande ! Les témoignages des pilotes allemands montrent en revanche qu'ils ont bien été surpris par l'attaque contre Dieppe. © ECPAD/France/1942/Photographe inconnu





nul, avec avantage pour les Canadiens, chacun camp perdant un chasseur, mais les Allemands concédant en plus deux Dornier.

Au chapitre des inédits, signalons aussi le *Flight Officer* Hollis « Holly » Hills, pilote américain natif de Pasadena, en Californie, qui signe la première victoire du Mustang. L'homme vole avec le No. 414 (RCAF) *Squadron*. Il a décollé à 10h25 de Gatwick pour sa seconde sortie du jour en tant que *Wingman* [20] du *Flight Lieutenant* « Fred » Clarke. Arrivés à Dieppe, les deux hommes sont estomaqués par le nombre d'avions présents et l'intensité des combats. Hills repère quatre Focke-Wulf sur sa droite, mais il n'a pas le temps de les signaler à son leader que déjà celui-ci est « exécuté » par un tir ennemi. Clarke plonge dans un tourbillon de fumée noirâtre, tandis que Hills prend en chasse l'un des Fw 190 et l'endommage par un tir en déflexion. Une seconde rafale, un peu plus longue, achève le chasseur allemand, dont le moteur s'enflamme. Esseulé, Hills décide de rentrer. Entre-temps, après avoir évacué son Mustang, Clarke a été repêché par un navire britannique et rapatrié en Grande-Bretagne. Il confirmera la victoire de son ailier.

En Normandie, la situation est de moins en moins favorable aux Alliés : les coups de boutoir de la Luftwaffe font leur œuvre, les Allemands parvenant – presque par miracle – à

▲ Belle étude d'un Do 217 photographié depuis le kiosque d'un *U-Boot*, au large de la Bretagne, en 1942. Le gros des bombardiers allemands intervenant à Dieppe viendront des Pays-Bas. (WW2 Pictures)

[19] À notre connaissance, aucun *Westland Whirlwind* ne sera engagé à Dieppe. Dans le feu de l'action, Erich Leie a certainement confondu un bombardier moyen avec un *Whirlwind*.

[20] Ailier.

réunir jusqu'à 80 monomoteurs sur zone. De l'aveu même de « vieux soutiers de la gloire », comme le Néo-Zélandais « Jamie » Jameson, patron du *Wing* de Wittering : « les combats sont d'une intensité jamais vue ! »

Et ce n'est pas le *Kommandeur* du I./JG 2, le *Hauptmann* Erich Leie, qui le contredira : « À 11h50, lors de ma troisième sortie, j'ai pu me placer en bonne position derrière un Spitfire, à 5 km au nord de Dieppe. Il est tombé en flammes au milieu des barges de débarquement. Alors que je couvrais mon ailier qui poursuivait un autre Spitfire, j'ai été touché au fuselage et aux ailes par des tirs venus d'en haut et de derrière. J'ai immédiatement piqué et, en me retournant, j'ai vu un Spitfire au-dessus de moi sur ma droite. J'ai décidé de tenter un atterrissage train rentré et j'ai avisé un champ, mais j'ai aperçu les casques de troupes britanniques qui y avaient trouvé refuge. J'ai aussitôt remis les gaz. J'étais à une vingtaine de kilomètres d'Abbeville, et mon taxi fumait comme un pompier. Les munitions ont commencé à exploser. Quand j'ai éjecté la verrière, il était la proie des flammes. J'ai sauté depuis une hauteur de 800 m, mais j'ai été brûlé au visage et au bras droit. »

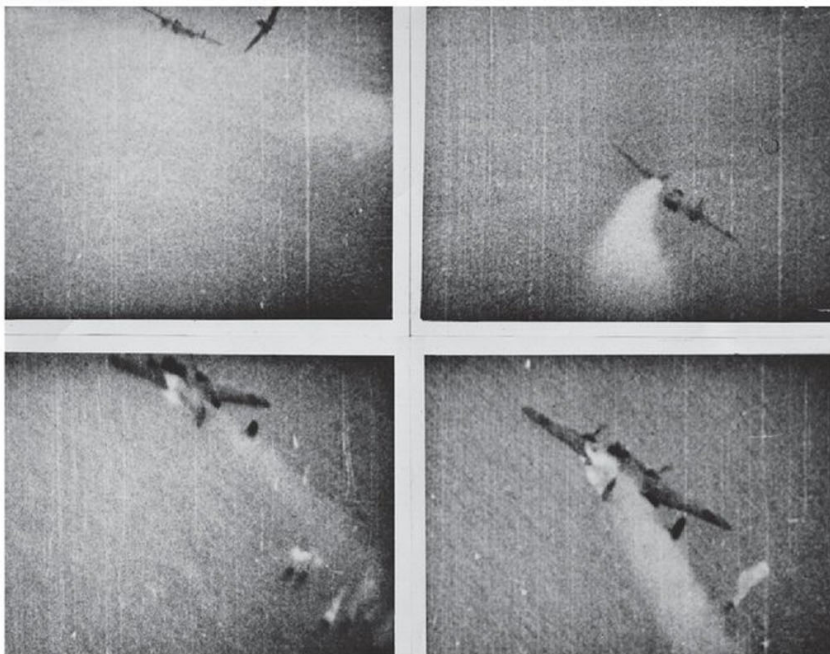
L'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller, de la I./JG 2, sera lui aussi blessé, ce qui ne l'empêchera pas de devenir l'homme du jour ! Il faut dire que « Sepp » n'est pas le premier venu :

North American Mustang Mk. I

No. 414 (RCAF) *Squadron*
Gatwick, Grande-Bretagne, août 1942
(Avion personnel de Hollis « Holly » Hills)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





entre les 17 et 31 mai 1942, ce membre éminent du club des *Experten* s'était déjà offert dix Spitfire, en ajoutant douze supplémentaires pour le seul mois de juin. Mais le 19 août devient son jour de gloire : au sommet de son art, il abat cinq appareils de la RAF avant de poser son Fw 190 A-3 en catastrophe près de Dieppe. Il s'en tire avec des côtes fêlées et une jambe brisée, qu'il fait plâtrer hâtivement. Dans l'après-midi, il est de retour dans le ciel, descendant un premier Spitfire à 15h22 puis un second à 17h32 ! Sur ses sept victoires, la *Luftflotte 3* n'en reconnaîtra officiellement que cinq.

▲ Séquence tirée d'une cinématrice montrant la fin d'un Do 217 tombant sous les coups d'un Spitfire norvégien. Cette action a lieu en début d'après-midi, alors que les No. 331 et 332 *Squadrons* attaquent des Dornier et des Focke-Wulf en compagnie des Typhoon du *Wing* de Duxford.

(WW2 Pictures)

À 12h00, les jeux sont faits, et rien ne va plus. Les Hurribomber et les bombardiers moyens sont de retour à Dieppe pour y couvrir le repli des troupes canadiennes. Les *Squadrons* de Spitfire continuent de monter la garde, mais ils ne peuvent pas empêcher les pilotes allemands des JG 2 et JG 26, qui en sont déjà à trois voire quatre sorties, de s'infiltrer dans le dispositif allié et d'y faire des dégâts.

En début d'après-midi, les trois *Gruppen* de la JG 2 cherchent à assener le coup de grâce à l'ennemi, tandis que les Junkers, les Dornier et les deux *Jabostaffeln* continuent à harceler les premiers navires qui commencent à s'éloigner des côtes, qui ne sont donc plus protégés par les écrans fumigènes.

Espérant détourner l'attention de l'ennemi, les Britanniques engagent les Typhoon du *Wing* de Duxford (No. 609, 266 et 56 *Squadrons*) dans une vaste opération de déception. Emmenés par leur *Wing Commander*, le légendaire Denys « Kill'em » Gillam, un ancien de la bataille d'Angleterre, ayant ensuite commandé un *Squadron* de Hurricane spécialisés dans l'antishipping, les 37 appareils décollent entre 10h50 et 11h00. Après avoir rejoint des Boulton-Paul Defiant, les machines mettent le cap vers Ostende, au large de la Flandre-Occidentale. Le *sweep* ne donne rien, et les avions rentrent sur leur terrain du Cambridgeshire vers 12h20. Ils repartent à 14h00 pour une patrouille entre Le Touquet et Le Tréport, le long de la Côte d'Opale, ce qui les amène à 30 km de Dieppe. Là, les chasseurs-bombardiers tombent nez à nez avec un groupe de Do 217. Les bombardiers sont protégés par une douzaine de Fw 190 étagés entre 5 000 et 8 500 pieds. Cap au nord, ils seront d'ici peu aux prises avec les Spitfire norvégiens des No. 331 et 332 *Squadrons*. Les Typhoon engagent immédiatement les Dornier, ce qui ne manque pas d'attirer les Focke-Wulf. Il s'ensuit



**Hawker Typhoon Mk. IB**

Duxford Wing Commander
Duxford, Grande-Bretagne, août 1942
(Avion personnel de Denys « Kill'em » Gillam)

Profilis © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



un dogfight, au cours duquel deux appareils du No. 266 (Rhodesia) Squadron sont descendus : l'un à cause d'une erreur tragique à mettre au crédit d'un Spitfire du No. 332 [21], l'autre par un Fw 190 qui l'exécute à bout portant. Un Dornier est abattu par un « Tiffy ». Un autre est revendiqué. Un troisième est donné probable, ainsi qu'un Focke-Wulf. En fait, seuls deux Do 217 seront abattus par les Typhoon ce jour-là.

La troisième mission du Wing de Duxford, qui se déroule de 16h50 à 18h20 entre Calais et Boulogne-sur-Mer, ne donne rien. Durant « Jubilee », les Typhoon ont totalisé 109 sorties opérationnelles, avec un taux de disponibilité fort honorable. Un réel progrès pour cet avion destiné à devenir un redoutable tueur de Panzer dans les mois à venir.

En mer, la journée s'achève sur le repli des convois maritimes escortés par les Spitfire, ce qui n'empêche évidemment pas les Allemands de tenter leur chance. Décidément très active ce jour d'été, la 10. (Jabo)/JG 2 louvoiera dans le Channel jusqu'à 18h00, attaquant à la bombe les traîneurs ou les cibles les plus tentantes. Quelques Fw 190 essaieront aussi d'amener leur tableau de chasse, s'accrochant une ultime fois avec les monomoteurs de la RAF.

LE RIDEAU TOMBE

Entre-temps, à Dieppe, les combats ont cessé : coincés sur les plages, les Canadiens capitulent pour éviter l'anéantissement et pouvoir faire soigner leurs nombreux blessés. Il est 14h00 lorsque les canons se taisent. À peu près 600 Allemands ont été mis hors de combat. Les pertes canadiennes s'élèvent à 3 367 morts, blessés et prisonniers : une hécatombe. Un régiment complet de chars a été détruit. Un destroyer de la Royal Navy et deux barges ont été coulés ; un autre destroyer, deux patrouilleurs et deux chalands sont lourdement endommagés.

La Royal Air Force, qui a totalisé 2 590 sorties, dont 2 399 pour les seuls chasseurs, prétend avoir abattu une centaine d'appareils allemands. La Luftwaffe admet pour sa part la destruction de 48 machines : 23 chasseurs et 25 bombardiers. La JG 2, qui a supporté le gros de l'effort défensif, a perdu 14 appareils. De son côté, la KG 2 confirme la destruction de seize Do 217, sept autres ayant été endommagés. Les deux Kanalgeschwader revendiquent un total de 109 victoires, ce qui est assez proche des pertes réelles britanniques, soit 97 avions : 59 Spitfire, 20 Hurricane, 10 Mustang, 4 Boston, 2 Blenheim et 2 Typhoon. Sans que cela ne soit une surprise, les

[21] À cause de son imposant moteur Sabre, le Typhoon sera régulièrement confondu avec le Fw 190 par les pilotes alliés.

« Sepp » Wurmheller, immortalisé en 1943, alors qu'il est le *Staffelkapitän* de la 9./JG 2. Wurmheller est l'homme de ce 19 août 1942, avec ses sept victoires aériennes remportées en trois sorties (et quelques blessures en prime !). (WW2 Pictures)

Squadrons de Cannon Hurricane et de Hurribomber ont encaissé les plus grosses pertes humaines avec « 2,25 » pilotes tués en moyenne par unité, à comparer aux « 0,84 » des escadrilles de Spitfire.

Avec 59 succès engrangés entre 06h46 et 19h10, la « Richthofen » se taille la part du lion, alors que la « Schlageter » se voit officiellement créditée de 28 succès, le solde étant certainement de la responsabilité de la Flak, qui aura su se montrer redoutable lors de ce 19 août, sans oublier quelques accidents. Cinquante-trois pilotes alliés sont tués à Dieppe, 17 capturés et 18 blessés. Côté allemand, la JG 2 perd six pilotes, la JG 26 cinq. Il y aura bien eu un coup de massue à Dieppe, mais au grand dam des chefs de la RAF, ce furent les Allemands qui étaient du côté du manche.

La conclusion tragique du raid pour les Alliés a fait couler beaucoup d'encre. Au-delà des raisons de politique internationale, de politique intérieure canadienne ou encore des ambitions personnelles – on pense ici à Leigh-Mallory et Sholto Douglas –, on ne peut que demeurer dubitatif devant une telle opération. En effet, les forces engagées étaient bien trop faibles pour établir une véritable tête de pont, et aucun renfort n'était prévu pour s'inscrire dans la durée. *A contrario*, est-il vraiment nécessaire de mobiliser autant de soldats et de moyens pour un coup de main servant à recueillir des informations et accessoirement à tester de nouveaux matériels destinés aux opérations amphibies ?

Si l'affaire de Dieppe a été l'une des plus grandes batailles aériennes de la Seconde Guerre mondiale, elle en a aussi été l'un des fiascos les plus marquants. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Chéron (P.), Thierry Chion (T.) et Richard (O.), *Dieppe, Opération « Jubilee » : Le Sacrifice des Canadiens*, Éditions Petit à Petit, 2004
- Caldwell (D. L.), *The JG 26 War Diary, Volume One: 1939-1942*, Grub Street, 1998
- Franks (N.), *The Greatest Air Battle: Dieppe, 19th August 1942*, Grub Street, 1997
- Caygill (P.), *Spitfire Mk. V in action*, Airlife Publishing, 2001
- Harkins (H.), *Typhoon IA/B Combat Log.*, Centurion Publishing, 2014
- *Les Forces Aériennes Françaises Libres. 1942-1944, Tome IV : les chasseurs français en Angleterre*, Collectif, Revue Icare n° 138
- Mombeeck (E.), *Dans le ciel de France – Histoire de la JG 2 « Richthofen » – Volume 3 : 1942*, ASBL La Porte d'Hoves, 2012
- Chion (T.), *Dieppe 1942. Les Américains en action*, YSEC éditions, 2016
- Morieult (Y.), *Croix de Lorraine sur Dieppe*, Aéro-Éditions, 2002