



MINISTÈRE
DES ARMÉES

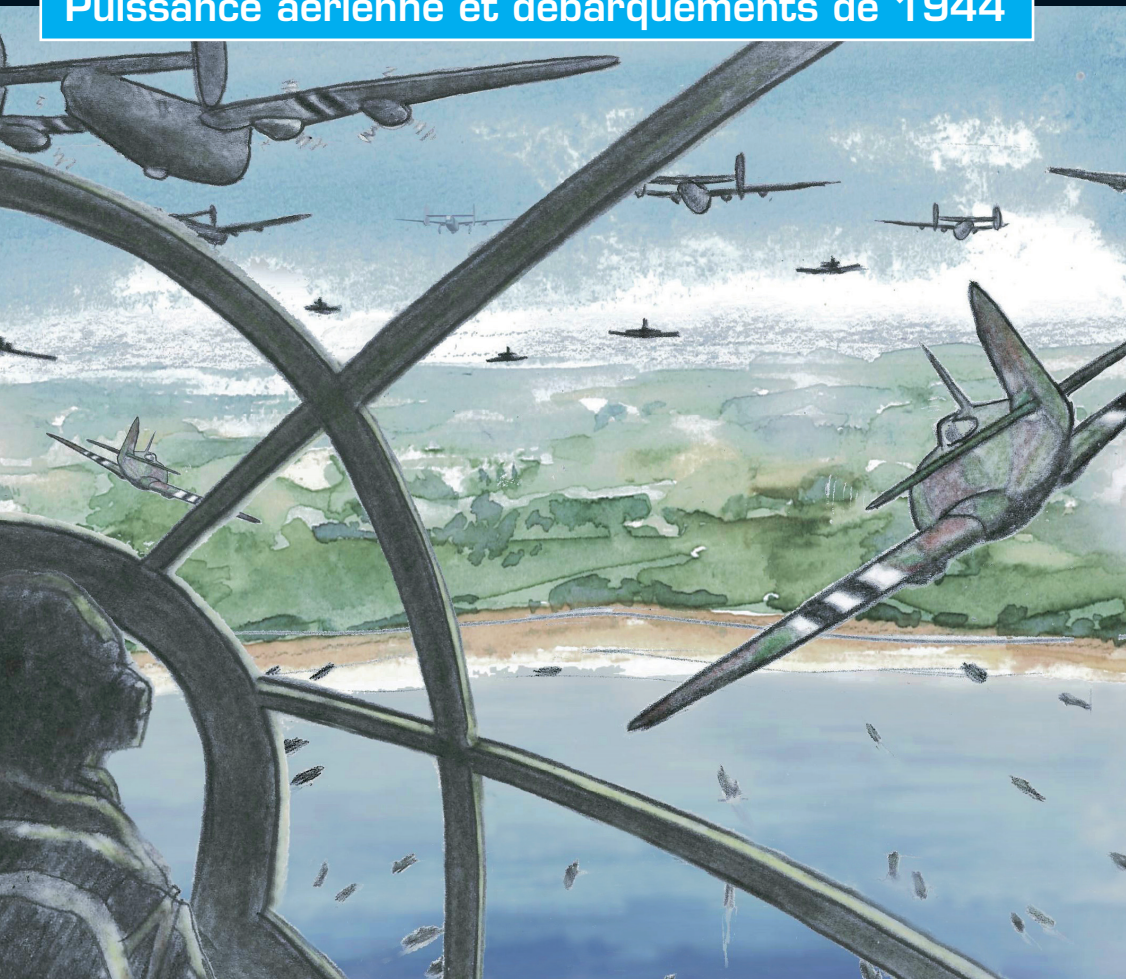
*Liberté
Égalité
Fraternité*

90
1934 - 2024
ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE

CARNETS DE VOL

Hors-série – 2024

Puissance aérienne et débarquements de 1944



Puissance aérienne et débarquements de 1944

Il y a 80 ans, sur les plages de Normandie puis de Provence, se joue l'un des tournants du second conflit mondial. « *Après tant de combats, de fureur, de douleurs, voici venu le choc décisif, le choc tant espéré...* » Ces mots du général de Gaulle au matin du 6 juin 1944 soulignent la gravité historique du moment : « *La bataille de France a commencé* » et avec elle l'ultime chapitre de la guerre en Europe.

L'idée des débarquements émerge au cours de l'année 1943 avec les conférences de Casablanca puis de Téhéran. L'objectif des opérations *Overlord* (Normandie) et *Anvil-Dragoon* (Provence) est d'ouvrir un nouveau front sur le continent européen afin de prendre en étau les forces ennemies aux prises avec l'Armée rouge sur leur flanc Est. La réussite de ces manœuvres interalliées et interarmées nécessite un travail considérable de préparation des hommes, des matériels et du terrain afin de garantir le succès des armes durant les *jours J*.

Finalement, depuis les rivages de l'Angleterre, de l'Afrique du Nord, de la Corse et de l'Italie, les forces alliées se lancent dans la bataille. À l'image de leurs frères d'armes, les aviateurs y mettent toute leur ardeur. Reconnaissance, aérolargages, bombardements des batteries côtières, réduction des poches de résistance ennemies... Leur engagement est total et proportionnel à l'enjeu : libérer le sol de France et l'Europe toute entière. Ils y parviendront, au prix de nombreux sacrifices.

Ce numéro hors-série de la revue *Carnets de Vols* leur rend hommage. Il revient sur la planification, le commandement et la conduite des opérations aériennes en Normandie (6 juin) et en Provence (15 août). Cette présentation générale des débarquements est ponctuée et agrémentée d'éclairages spécifiques et singuliers. Le lecteur accompagnera ainsi au plus près du feu l'un des équipages du « *Lorraine* » chargé d'épandre un écran de fumée entre l'armada alliée et les côtes normandes. Il pourra ensuite (re)découvrir certains avions mythiques de la guerre qui ont en commun d'avoir tous participé à *Overlord* ou à *Anvil-Dragoon* – voire aux deux comme le *Dakota* « *SNAFU Special* ». Enfin, ce *Carnets* hors-série cite en exemple le parcours d'aviateurs d'exception, au premier rang desquels siège le caporal Émile Bouétard, premier soldat allié tué lors du débarquement de Normandie.

Je tiens à remercier l'ensemble du comité pédagogique ainsi que les nombreux rédacteurs qui ont permis, par la qualité de leurs écrits, de mettre en avant la puissance aérienne et d'honorer la mémoire des aviateurs qui ont donné leurs vies pour la France.

Centre d'études stratégiques
aérospatiales (CESA)

Directeur de la publication :
GBA Emmanuel Boîteau

Directeur adjoint de la
publication :
COL Sébastien Delporte

Rédacteurs en chef :
COL Jérôme Clech
CDT Ludovic Le Jariel des Châtelets

Rédacteurs en chef adjoints :
LTT Pierre Vallée
LTT Ashley Vieira Alves

Rédacteur du CESA :
ADC Jean-Paul Talimi

Couverture :
Christian Calligaro

Maquette :
Emmanuel Batisse
Philippe Bucher
Flore Lameloise

Diffusion :
Claude Donavin
CLC Mathieu Cornu

Correspondance :
CESA
1 place Joffre,
75007 PARIS SP 07 – BP 43
MTBA : 861 753 59 52

Impression :
Imprimerie EDIACA (Établissement
d'impression, de diffusion et d'archives
du commissariat des armées)

Tirage 1 200 exemplaires

Les opinions émises dans les articles
n'engagent que la responsabilité
des auteurs

**TOUS DROITS DE REPRODUCTION
RÉSERVÉS**
ISSN 2803-435X

Débarquements

De la Normandie à la Provence

Le débarquement de Normandie **4**

- Préparer le débarquement : l'action du *Transportation Plan*..... 4
- 27 mai 1944 : les *US Army Air Forces* bombardent le pont de Carrières 6
- L'acquisition de la supériorité aérienne. Première condition du succès du débarquement ... 8
- La puissance aérienne tactique dans le débarquement et la bataille de Normandie..... 12
- Des aviateurs français en action..... 16
- Infographie : les aviateurs français du Jour J..... 20
- 6 juin 1944, le « *Lorraine* » largue un écran de fumée..... 22
- Aux origines des unités parachutistes françaises ... 24
- Infographie : les actions des SAS en Bretagne..... 28
- L'opération *Cobra* : noyer l'ennemi sous un tapis de bombes.....30

Le débarquement de Provence **32**

- Le second débarquement de 1944 : l'opération *Dragoon*32
- 6 août 1944, le GB 1/22 bombarde les batteries côtières de Marseille 34
- L'opération *Dove* en soutien au débarquement de Provence 36
- La composante aérienne du débarquement de Provence 38
- Infographie : le débarquement de Provence : opération Anvil-Dragoon 40
- Le *B-26 Marauder* et la prise du fort de Gardanne... 42

Les avions des débarquements **44**

- Infographie : les avions mythiques des débarquements 44
- 29 décembre 1939, premier vol du bombardier *B-24 Liberator* 46

- 25 novembre 1940, premier vol du
B-26 Marauder..... 48
- 9 janvier 1941, le *Lancaster* prend son envol 50
- Le chasseur qui conféra aux Alliés la maîtrise
de l'air sur l'Europe : le *P-51 Mustang* 52
- 6 juin 1944 : le *Dakota* « *The SNAFU Special* »
participe au débarquement en Normandie..... 54
- *P-47 Thunderbolt*, la foudre du débarquement
de Normandie..... 56

Les hommes **58**

- Le caporal Émile Bouétard, premier Français
tombé lors du débarquement de Normandie..... 58
- Jacques Joubert des Ouches, pilote de *Spitfire*
le Jour J 60
- Paul Lambremont et les fumées du débarquement... 62
- Les *Allied Expeditionary Air Force* et
l'organisation du commandement aérien..... 68

La culture autour des débarquements **72**

- La Seconde Guerre mondiale vue par
les cinéastes..... 72
- Robert Capa, un témoin du xx^e siècle.....76
- Le *Jour le plus long* : une épopée hollywoodienne
façonnant notre imaginaire du Jour J..... 78

SOMMAIRE

Préparer le débarquement : l'action du *Transportation Plan*

C'est au cours du sommet de Casablanca, en janvier 1943, qu'un débarquement en Europe est envisagé par les dirigeants anglo-américains. Un an plus tard, à la lumière des opérations réalisées au-dessus de la Sicile et de l'Italie, le professeur Zuckerman, un des conseillers de l'*Air Chief Marshal* Arthur Tedder, adjoint au général Dwight D. Eisenhower, commandant en chef des forces expéditionnaires alliées, propose d'engager une vaste offensive aérienne contre les zones de triage ferroviaire situées en Europe de l'Ouest.

Une opération controversée

Baptisée *Transportation Plan*, l'idée de Zuckerman tombe à point nommé alors que les Alliés cherchent à ralentir l'arrivée des renforts allemands dans le cadre de la future opération *Overlord*. Eisenhower accepte le plan de bombardement que lui soumet l'*Allied Expeditionary Air Force* (AEAF) le 1^{er} février 1944. Le projet en question lui semble en effet constituer une bonne solution pour étrangler la logistique allemande. Tel n'est pas l'avis des chefs des forces aériennes stratégiques britanniques et américaines, le maréchal de l'Air Arthur Harris et le général de l'Air Carl Spaatz. Ils entendent poursuivre coûte que coûte leur offensive contre les villes d'Allemagne ainsi que les ressources pétrolières de l'Axe. Ils considèrent le *Transportation Plan* comme une simple entreprise tactique qui détournerait le *Bomber Command* britannique et la *Eighth Air Force* américaine de leur tâche initiale.

Le commandant en chef allié ayant finalement eu gain de cause face aux aviateurs, le concept d'opération est arrêté le 25 mars 1944. Le plan prévoit l'attaque des infrastructures ferroviaires d'Allemagne occidentale, de Belgique et de France afin d'empêcher l'acheminement des troupes et du matériel de la *Wehrmacht* en direction du lieu choisi pour le futur débarquement. L'ensemble des grands commandements stratégiques et tactiques alliés doit participer à cette opération. Les Alliés prévoient de frapper plus de 80 centres ferroviaires ainsi que d'autres infrastructures comme les voies ferrées, les stations électriques, les tunnels, *etc.*

Des raids préliminaires menés par la *Royal Air Force* ont ainsi lieu de nuit au mois de mars 1944 contre les gares ferroviaires de Trappes, du Mans et d'Amiens, mais aussi en Belgique. Par la suite, pour améliorer la préci-

sion des bombardements, les forces aériennes alliées seront engagées de jour, selon les méthodes en usage dans les *US Army Air Forces*. Le 14 avril, deux semaines avant le lancement de l'offensive, Eisenhower accepte d'octroyer un peu de latitude aux formations stratégiques américaines, en leur donnant l'autorisation de frapper les sites pétroliers et les usines d'hydrogénation. Les bombardements proches des villes inquiètent Winston Churchill, chef du gouvernement britannique, qui craint que les pertes civiles ne retournent l'opinion publique contre les Alliés. Ces controverses internes vont durer plusieurs mois avant que le président américain Franklin Roosevelt ne se place comme arbitre et donne son accord définitif au mois de mai.

Début de l'offensive aérienne

Le *Transportation Plan*, quant à lui, débute le 1^{er} mai 1944. Les premiers bombardements ont lieu dans les alentours de Caen, contre les aérodromes, les centres ferroviaires, les ponts et les batteries côtières. Les Alliés ciblent ensuite des villes situées plus au sud comme Saint-Étienne, Lyon, Toulon, Nice et Marseille afin de préparer le débarquement de Provence qui aura lieu en août 1944. De plus, Anglais et Américains sont aidés par le service de renseignement de la France libre⁽¹⁾ qui met en place plusieurs plans de sabotage des lignes de communication. Le Jour J, les bombardements se poursuivent sur les nœuds routiers, parfois situés dans des villes normandes, causant des dégâts matériels et des pertes civiles importants.

La seconde phase du *Transportation Plan* se poursuit en Allemagne à partir de septembre 1944. Au regard des bombardements qui ont eu lieu en France, Zuckerman constate que les destructions les plus utiles sont celles des gares de triage. Ciblant particulièrement ces objectifs, les bombardements américains affectent fortement les transports par voies ferrées. De même, la démolition d'une dizaine de ponts isole la Ruhr.

Ainsi, bien que son efficacité ait été contestée à diverses reprises, il ne fait pas de doute qu'en désorganisant le système logistique ferroviaire allemand, ce plan a contribué de façon notable au succès du débarquement et a écourté la bataille de Normandie. En effet, le Jour J les déplacements par chemins de fer étaient devenus presque impossibles dans la majeure partie de la France et de la Belgique.

1. Bureau central de renseignements et d'action (BCRA).

27 mai 1944 : les *US Army Air Forces* bombardent le pont de Carrières

Afin de garantir la réussite de l'opération *Overlord*, Leigh-Mallory, le chef des forces aériennes des forces expéditionnaires alliés (AEAF), propose un plan en trois étapes : neutralisation des forces aériennes allemandes puis des défenses et enfin isolement des troupes au sol. À partir du mois de mai 1944, l'état-major décide donc de mettre en œuvre cette troisième phase. Ce plan veut bombarder dans un premier temps les centres ferroviaires puis dans un second temps les ponts qui enjambent la Seine, entre Rouen et Paris, et la Loire, entre Orléans et Paris, afin de bloquer les renforts ennemis. Pour ne pas attirer l'attention des Allemands sur la zone de débarquement en Normandie, la destruction des ponts commence 30 jours avant le Jour J.

Le bombardement des centres ferroviaires

À partir du 9 mai 1944, la *Ninth Air Force* américaine et la *Second Tactical Air Force* britannique commencent les opérations de bombardement. Mais pour ne pas éveiller les soupçons des Allemands, elles multiplient les raids de diversion sur la Meuse en frappant Sedan, Namur et Mézières. Les chasseurs-bombardiers de la *Ninth Air Force* frappent le 24 mai des ponts ferroviaires sur l'Aisne à Soissons et sur l'Oise à Creil.

Pour mener à bien les opérations aériennes, elles utilisent des *B-25* et des *A-20* qui doivent affronter les tirs de la DCA allemande. Luther Davis de l'*Air Force Oversea Staff* note en 1944 : « En général, nos bombardiers ne s'en occupent pas mais s'il faut le faire, les chasseurs-bombardiers engagent la Flak pendant que les *B-26* et les *A-20* les travaillent au corps. » Ces bombardiers réalisent des prouesses pour frapper les ponts. Luther Davis précise ainsi : « L'exiguïté de ces cibles exige une bonne visibilité [...]. Une solution : les bombardiers moyens qui opèrent à 12 000 pieds, [...] doivent travailler encore à basse altitude. La décision est difficile à prendre, mais nos gars l'ont fait, et avec brio. » Le 15 mai, sur 99 objectifs ferroviaires fixés, 70 sont réalisés (40 détruits et 30 endommagés). Ces attaques bloquent la circulation des trains allemands sur une durée comprise entre 36 heures et 13 jours selon les endroits.

La destruction du pont de Carrières

Le samedi 27 mai 1944, six groupes de douze avions qui volent à 2 000 mètres au-dessus de la Seine visent le pont de Carrières qui enjambe la Seine pour relier Nanterre. Les vagues d'assaut larguent 25 bombes qui touchent à trois reprises l'ouvrage. Un observateur du ministère de l'Air envoyé sur place par Vichy pour constater les dégâts note alors le « *résultat excellent compte tenu des faibles dimensions de l'objectif, du petit nombre de bombes lancées et de la méthode utilisée* ». L'action de l'aviation sur les ponts de la Seine porte ses fruits. Désormais il ne faut pas moins de vingt heures pour relier



DR

Le Havre à Paris alors qu'au début de la guerre, un autorail accomplissait le trajet en 2 heures. Après le Jour J, Leigh-Mallory envisage un nouveau plan, le *blocking roads*, le bombardement des ponts pour retarder le mouvement des renforts de troupes allemandes. Ce nouveau plan « *de blocage routier* » est rejeté par Carl A. Spaatz, chef des *US Strategic Air Forces in Europe* et par James H. Doolittle, chef de la *Eighth Air Force* qui doutent de l'efficacité d'un tel projet. Entre février 1944 et le 6 juin, la flotte de l'AEAF, forte de 5 677 avions, dont 3 011 bombardiers moyens, appuyée par les bombardiers lourds américains, britanniques et français, soit un total de 21 949 avions, larguent 76 000 tonnes de bombes sur les infrastructures françaises. Au début du mois d'avril 1944, 100 trains par mois circulent entre l'Allemagne et la France. En mai, ils ne sont plus que 32.

li-
un
Après
Leigh-
un
le *blocking*
des
de
Ce
par

L'acquisition de la supériorité aérienne. Première condition du succès du débarquement

La supériorité aérienne sur le continent européen est identifiée dès la planification initiale de l'opération *Overlord* comme la première des conditions indispensables au succès de l'entreprise. Pour la gagner, il n'est pas forcément nécessaire d'abattre plus d'appareils que l'on en perd, mais d'infliger à la *Luftwaffe* un niveau de pertes tel que son organisation ne pourra pas les compenser. La bataille pour la supériorité aérienne comporte donc deux volets : l'élimination de la *Luftwaffe* et la destruction des capacités de l'Allemagne à renouveler son potentiel aérien. Le premier est principalement mené par la chasse. Le second est conduit par les bombardiers lourds.

Lorsque commencent les travaux de planification du débarquement, au printemps 1943, la bataille de l'Atlantique a été gagnée mais la supériorité aérienne est loin d'être acquise. Au contraire, les Alliés sont en train de perdre la bataille aérienne. En effet, les *streams* (« flux ») de bombardiers lourds qui s'enfoncent au cœur de l'Allemagne subissent des pertes très importantes. Elles le sont moins pour le *Bomber Command* britannique qui s'efforce de raser les principales villes allemandes par des raids de nuit. En juillet 1943, 57 avions sont perdus lors des trois raids nocturnes dans le ciel de Hambourg, où pour la première fois un bombardement aérien déclenche une tempête de feu et fait 40 000 morts. Les pertes sont beaucoup plus importantes pour la *Eighth Air Force* américaine qui lance des raids non escortés de bombardement de précision à haute altitude de jour. Lors de l'attaque des usines de roulement à billes de Schweinfurt et de l'industrie aéronautique à Regensburg, elle perd à chaque fois environ 20 % de ses bombardiers : 60 *Boeing B-17 Flying Fortress* sur 376 le 17 août 1943 et à nouveau 60 sur 291, cette fois le 14 octobre 1943.

Les résultats de la fin 1943 sont catastrophiques. L'aviation de chasse alliée ne dispose pas d'avions ayant un rayon d'action suffisant pour escorter les raids stratégiques qui s'engagent profondément au-dessus du continent et qui sont décimés par la *Luftwaffe*. En novembre 1943, les services de renseignement britanniques estiment que le nombre de chasseurs allemands augmente et qu'il progressera encore de 10 % d'ici avril 1944. Selon les esti-

mations, leur nombre total atteindra à cette date 2 856 alors que les plans de guerre alliés avaient fixé le volume de chasseurs allemands devant rester en ligne à 650 à cette même échéance.

Malgré ces maigres résultats et les pertes enregistrées par les bombardiers lourds, notamment ceux de la *Eighth Air Force*, son chef, le général Eaker persiste à vouloir appliquer la doctrine américaine forgée dans les années 1930 au sein de la *Air Corps Tactical School*, c'est-à-dire mener des missions non escortées de bombardement de précision à haute altitude de jour. Le seul résultat tangible de cette année 1943 est la concentration de la chasse en Allemagne pour la défense de son ciel et la priorité accordée à la construction par l'industrie aéronautique allemande de nouveaux chasseurs au détriment de la fabrication de bombardiers. Ce redéploiement de la *Luftwaffe* au-dessus de l'Allemagne s'opère au détriment du théâtre oriental et méditerranéen.

Devant l'échec aérien allié, le général Arnold, chef des *US Army Air Forces* (USAAF), modifie, en janvier 1944, l'organisation du commandement des forces américaines en Europe. Tout d'abord, le général Eaker est envoyé en Méditerranée commander la *Fifteenth Air Force*. Ensuite, la *Eighth Air Force* est confiée à un des officiers généraux les plus énergiques des *US Army Air Forces* : James Doolittle. Fils d'un chercheur d'or, boxeur amateur, titulaire d'un doctorat obtenu au MIT, il s'était illustré au cours de l'entre-deux-guerres comme pilote de raid et avait obtenu plusieurs records notamment de durée de vol. En 1942, alors qu'il est lieutenant-colonel, il est choisi par le général Arnold pour commander le raid de *B-25 Mitchell* qui décolle du porte-avions *USS Hornet* et bombarde Tokyo. Cet exploit lui vaut une des promotions les rapides de l'USAAF puisqu'il passe brigadier général en juillet 1942, major général en novembre 1942 et lieutenant-général en mars 1944. Enfin, le commandement des forces stratégiques américaines en Europe, les *Eighth* et *Fifteenth Air Force*, est confié au général Carl Spaatz.

Le départ du général Eaker signe l'abandon du bombardement de précision de jour à haute altitude non escorté. Outre le renoncement à cette doctrine d'emploi, deux facteurs permettent aux Alliés d'inverser le cours de la bataille aérienne. Le premier est une question d'équipement. En effet, la principale préoccupation de Spaatz est d'augmenter le nombre de chasseurs à long rayon d'action *P-51 Mustang*. Doté de réservoirs supplémentaires, il a un rayon d'action de 3 540 km et peut donc escorter les bombardiers au-dessus de l'Allemagne. Le *Mustang* effectue sa première mission au-dessus

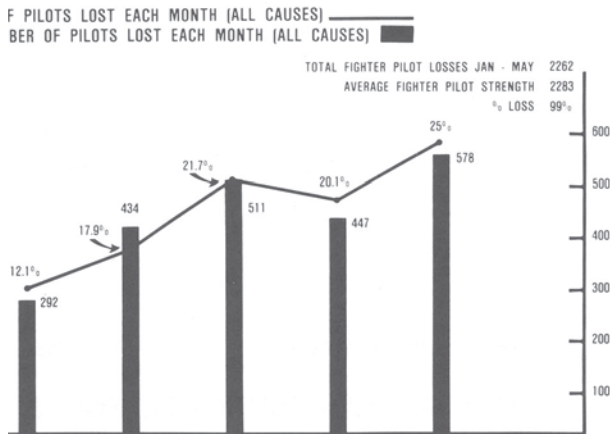
de la France en décembre 1943 et commence à accompagner les raids stratégiques à partir de janvier 1944. Le second facteur est une question de tactique aérienne. Lorsque Doolittle prend le commandement de la *Eighth Air Force*, il ordonne tout d'abord le ralentissement de la vitesse des *streams*, particulièrement après le bombardement de l'objectif, pour permettre aux moins rapides de conserver leur place au sein de la formation. Puis, alors que jusqu'ici la mission des chasseurs d'escorte était de protéger les formations de bombardiers – la devise du *Eighth Fighter Command* était : « *Our mission is to bring the bombers back* » –, Doolittle ordonne que la mission des chasseurs d'escorte soit modifiée et devienne en priorité la destruction de la chasse allemande.

Ces changements de doctrine, d'équipement et de tactique portent leurs fruits. En janvier 1944, la *Luftwaffe* perd 12,1 % de ses pilotes dans les combats défensifs pour protéger son espace aérien. Le tournant est constitué par la campagne de bombardement baptisée « *Argument* » menée du 20 au 25 février 1944 de nuit par le *Bomber Command* et de jour par les *Eighth* et *Fifteenth Air Force*. Elle vise les industries *Messerschmitt* et *Focke-Wulf* et les usines de roulement à billes. Les pertes essuyées par la chasse allemande sont élevées : un millier d'avions dans les usines, près de 300 chasseurs en combat aérien et une centaine de pilotes de la *Luftwaffe* qu'il sera impossible de remplacer. En tout, au mois de février, l'Allemagne perd 17,9 % de ses pilotes. Les pertes des Alliés sont également très importantes. Du 20 au 25 février, les Américains perdent 230 bombardiers et les Britanniques 130. Au mois de mars, les raids stratégiques alliés ciblent Berlin. La *Luftwaffe* s'épuise dans ces missions défensives où elle se trouve en infériorité tactique. Elle perd au cours du mois de mars 21,7 % de ses pilotes. En tout, au cours des cinq premiers mois de 1944, l'aviation allemande perd l'équivalent de 99 % du nombre moyen de ses pilotes. Ces pertes sont impossibles à combler. Celles des Alliés sont également très importantes voire supérieures pour certaines phases de la bataille aérienne mais les rangs seront reformés grâce aux écoles de formation et aux usines qui tournent à plein régime.

Grâce au bombardement des villes et des industries aéronautiques, les Alliés réussissent à engager la grande bataille aérienne d'attrition qui anéantit la *Luftwaffe*. Ce mode d'action avait été envisagé par les théoriciens dès les années 1920. Hans Ritter, un ancien pilote allemand de la Première Guerre mondiale, par exemple, avait écrit en 1926 : « *Le seul procédé qui apparaisse pour l'instant prometteur pour provoquer la grande bataille aérienne est le bom-*

TABLE LIII

FIGHTER PILOT LOSSES - JAN - MAY 1944



bardement continu d'un centre vital ennemi comme moyen de contraindre la flotte aérienne adverse à la bataille. »

Le 5 juin 1944, la *Luftflotte* 3, chargée de la défense aérienne de la France et commandée par le maréchal Sperrle, un ancien chef d'escadrille de la Première Guerre mondiale, compte environ 481 avions disponibles dont 64 avions de reconnaissance, une centaine de chasseurs *Fw 190F* et *Me 410* bimoteur et environ

300 bombardiers moyens comme le *Ju-88* ou le *Do 217*. De plus, les unités des deux escadres de chasse de la *Luftflotte* 3 ont été majoritairement dispersées pour ne pas être détruites par le bombardement des aérodromes dans la zone du débarquement et sont stationnées dans le Sud-Ouest, en Lorraine ou dans le Nord de la France. En face, les Alliés disposent de 11 000 avions dont 3 500 chasseurs. La *Luftwaffe* génère une centaine de sorties de jour dont 70 de chasse et 170 de nuit pour s'opposer au débarquement, contre 12 000 sorties aériennes pour les Alliés. La mission la plus célèbre, car immortalisée dans le film *Le Jour le plus long*, est celle de l'*oberstleutnant* Josef Priller, commandant de l'escadre de chasse 26, qui avec un ailier survole Sword à très basse altitude en mitraillant les soldats sur la plage le Jour J un peu après 8 heures du matin. L'honneur de la *Luftwaffe* est sauf !

Cette supériorité aérienne permet d'appuyer les troupes au sol en leur fournissant la puissance de feu nécessaire pour vaincre les résistances sur les plages, empêcher l'arrivée de renforts allemands en Normandie et interdire toute tentative de contre-offensive blindée de quelque envergure. Plus tard, dans ses mémoires, le général Eisenhower écrira : « *Sans la maîtrise écrasante de l'air que nous avons atteinte au moment du débarquement, notre attaque du continent aurait été une entreprise des plus hasardeuses sinon impossible.* »⁽¹⁾

1. D. D. Eisenhower, *Crusade in Europe*, 1948.

La puissance aérienne tactique dans le débarquement et la bataille de Normandie⁽¹⁾

En vue de la préparation d'*Overlord*, la première tâche à laquelle se retrouve confronté le général Dwight D. Eisenhower, chef des forces alliées, consiste à mettre sur pied un plan aérien. La difficulté réside dans l'application d'une doctrine d'utilisation tactique de la puissance aérienne et la capacité à faire travailler en harmonie les différents responsables aériens américains et britanniques en tenant compte des susceptibilités de chacun.

Le plan aérien tactique d'*Overlord* et le *Transportation Plan*

Dès le départ, un malentendu s'installe du côté terrestre en ce qui concerne les objectifs du plan aérien d'*Overlord*. En effet, les attentes et les demandes des forces terrestres se révèlent très supérieures aux possibilités de l'aviation. Malgré les appels répétés à la prudence des responsables aériens concernant l'efficacité d'un bombardement lourd, le quartier général suprême des forces alliées n'en continue pas moins à surestimer les capacités de l'aviation dans le cadre du débarquement et de la bataille qui ne manquera pas de se dérouler dans l'arrière-pays. Il envisage les objectifs stratégiques et tactiques directement liés aux opérations terrestres et maritimes – voies et centres de communication, installations portuaires, infrastructures aériennes, centres de ravitaillement, navires, stations radioélectriques, *etc.* – qui sont des objectifs parfaitement justifiables d'une action de bombardiers lourds. En fait, il apparaît que les chefs de la composante terrestre, Eisenhower le premier, ne considèrent pas les appareils les plus légers que sont les chasseurs-bombardiers comme des auxiliaires aériens précieux dans le cadre d'une opération de débarquement et de la future bataille sur le continent – et ce, malgré les leçons des campagnes d'Afrique du Nord et d'Italie. Ils restent comme obsédés par l'idée de bénéficier à tout prix de l'appui des bombardiers lourds.

C'est pourquoi, le plan aérien tactique prévoit que les bombardiers lourds attaqueront les objectifs menaçant la zone de débarquement et isoleront le champ de bataille tout en menant des assauts contre les aérodromes et d'autres objectifs en profondeur ; que les bombardiers moyens seront utilisés dans la zone de bataille, leurs objectifs étant les défenses côtières et les voies de communication afin d'encager la zone de combat et que les chasseurs-bombar-

diers se limiteront à suivre l'avance de l'infanterie pour détruire d'éventuels renforts ennemis, alors que les chasseurs d'escorte des bombardiers stratégiques couvriront les plages et resteront en réserve en cas d'attaques aériennes.

À côté du plan aérien, plus général celui-ci et englobant le premier, le *Transportation Plan* dont le but est l'encagement, à grande échelle, du futur champ de bataille de Normandie, est mis sur pied dès janvier 1944 par le quartier général des *Allied Expeditionary Air Force* (AEAF) installé à Stanmore. Ce plan se fonde sur une étude du professeur britannique Solly Zuckerman et exige 90 jours d'attaques ininterrompues contre 72 objectifs, dont 39 en Allemagne et 33 en France et en Belgique.

Les problèmes aériens d'*Overlord* et de la bataille de Normandie

L'adoption et l'application du *Transportation Plan* et du plan aérien tactique d'*Overlord* ne se font pas sans heurts. D'emblée, plusieurs problèmes d'envergure se posent tant au niveau du commandement, des relations des chefs militaires entre eux que de la doctrine d'emploi de l'aviation.

En ce qui concerne les problèmes de commandement, ils éclatent dès qu'Eisenhower est nommé commandant suprême des armées alliées dans le nord-ouest de l'Europe. En effet, Eisenhower n'envisage sa mission que dans la mesure où il peut disposer de l'aviation, ce qui provoque d'importantes tergiversations du côté britannique.

Si Eisenhower insiste tant pour obtenir le commandement des forces aériennes, il le fait en se souvenant de la leçon de Salerne. En effet, dans la perspective du débarquement, Eisenhower « *veut disposer des pleins pouvoirs pour déterminer les missions et les priorités de toutes forces sous son commandement sans avoir à négocier au plus fort de la bataille* ». Finalement, sur l'intervention du maréchal de l'Air Tedder, Churchill accepte de laisser les forces aériennes britanniques passer sous le contrôle d'Eisenhower, à la condition toutefois que la défense aérienne des îles britanniques garde toujours la priorité et que l'organisation du commandement soit réutilisée après l'installation des armées alliées sur le continent.

Le problème majeur reste cependant que ni le maréchal de l'Air Harris, ni le général Spaatz, commandant les *US Strategic Air Forces*, ne croient au *Transportation Plan* soutenu par Tedder et Leigh-Mallory. Ils doutent en effet de son efficacité et pensent qu'il coûtera très cher en vies humaines tant en France qu'en Belgique. Spaatz propose de le remplacer par une vaste

offensive contre les ressources pétrolières allemandes, en anéantissant notamment les gisements de Ploesti, en Roumanie. L'affaire est grave et Spaatz menace même de démissionner s'il n'obtient pas gain de cause.

Pour débloquer la situation, à la fin du mois de février 1944, le bombardement d'un centre ferroviaire français est proposé comme test. Une semaine plus tard, dans la nuit du 6 au 7 mars, le *Bomber Command* attaque avec succès la gare de triage de Trappes. Celle-ci va rester paralysée durant un mois. Le *Transportation Plan* est donc jugé viable. Il est adopté le 26 mars 1944.

L'autre grande question qui oppose les responsables aériens et terrestres concerne l'intervention des bombardiers lourds dans la bataille tactique. Se référant aux attaques menées à Cassino, le général Eaker, qui dirigera les opérations aériennes du débarquement de Provence le 15 août 1944 n'a-t-il pas affirmé que « *les bombardiers lourds ne devraient jamais être employés dans des opérations d'appui rapproché lorsqu'existe une Tactical Air Force adaptée à cette tâche* ».

Le problème vient, semble-t-il, de Leigh-Mallory, pour qui il n'y aucune différence entre l'utilisation des bombardiers lourds dans la bataille terrestre et celle des chasseurs-bombardiers. En effet, après avoir pris le 1^{er} juin le contrôle des opérations tactiques de l'aviation stratégique, il décide, le 6 juin 1944, après que les appareils de la *Eighth Air Force* auront bombardé les plages normandes et regagné leurs bases, qu'ils devront mener, dans la même journée, trois autres missions contre des ponts et des villes normandes afin de créer des « *blocking roads* » et gêner ainsi les mouvements des troupes allemandes au prix, sans nul doute, de pertes élevées parmi la population civile. Or, cette tactique de « *blocages routiers* » rencontre l'opposition de la plupart des aviateurs. Spaatz et Doolittle déclarant ces missions totalement inefficaces, cette tactique est finalement abandonnée.

Résultats et limites du *Transportation Plan*, de l'utilisation des bombardiers lourds dans la bataille terrestre et de l'efficacité des chasseurs-bombardiers

Une autre question concerne les résultats et les limites de l'utilisation des bombardiers lourds dans la bataille terrestre. L'intervention de l'aviation stratégique en appui direct des forces terrestres connaît un développement important au cours de la guerre, les bombardiers lourds étant généralement employés quand la situation au sol se trouve dans une impasse. Au cours de la bataille de Normandie, cinq attaques par bombardiers lourds sont menées suivant ce principe pour détruire des points de résistance ennemis et empê-

cher des contre-attaques sur les flancs. Mais, au cours d'au moins deux de ces attaques, des bombes tombent sur des troupes amies (exemple : opération *Charnwood* et opération *Cobra*⁽²⁾).

Lors de la bataille de Normandie, sans pour autant minimiser l'action des bombardiers lourds en particulier pour « assommer » l'adversaire avant un assaut, les responsables terrestres doivent bien reconnaître que ce sont les chasseurs-bombardiers qui constituent le véritable « bras aérien armé » des armées de Terre, et ce non pas dans des opérations d'appui ou de soutien, mais dans un vrai esprit d'opérations combinées aéroterrestres.

En effet, à partir du Jour J, les renforts ennemis sont systématiquement attaqués puis, après la percée alliée en Normandie, les forces ennemies en retraite sont bloquées et harcelées. Du Jour J à J + 3, tous les mouvements par voie ferrée et sur les routes principales sont stoppés. Au sein de la *Ninth Air Force*, les appareils du XIX TAC effectuent essentiellement des missions de reconnaissance armée, frappant les objectifs hors de portée de l'artillerie mais à proximité de la ligne de front.

Conclusion

La doctrine aérienne tactique appliquée en 1944, en Normandie, qui trouve ses racines dans la doctrine de la *Tactical School* des années trente et la directive FM 100-20 de 1943, met en exergue l'importance de la supériorité aérienne et de l'interdiction au détriment de l'appui aérien rapproché, qui est considéré comme très dangereux et envisageable uniquement en cas d'absolue nécessité.

La bataille de Normandie et l'utilisation tactique de l'aviation dans celle-ci illustrent parfaitement les deux points de vue qui s'opposent encore en 1944 : le responsable aérien croit toujours que le meilleur moyen de protéger efficacement les troupes au sol est de frapper de l'autre côté de la ligne de front, d'attaquer l'ennemi dans son espace aérien, sur ses propres aérodromes, alors que le responsable terrestre pense davantage en termes de couverture, de « parapluie » aérien.

1. Article paru dans les actes du colloque international organisé par le Service historique de l'armée de l'Air, « En 1944, l'aviation a-t-elle gagné la guerre ? », 1994, pp. 347-370.

2. Voir article pp. 30-31.

Des aviateurs français en action⁽¹⁾

En cette année marquée par le 80^e anniversaire du débarquement de Normandie, dont la commémoration revêt une ampleur sans précédent, rares sont sans doute ceux qui s'interrogent sur la participation d'aviateurs français à une opération qui a inauguré le début de la libération de la France et de l'Europe occidentale. Certes, peu ignorent l'engagement des commandos de marine du commandant Kieffer à Sword Beach, face à la localité d'Ouistreham, ou encore des quelques bâtiments placés sous le commandement de l'amiral Jaujard. Hormis l'intervention du groupe de bombardement « *Lorraine* » le long de la plage d'Omaha, le rôle de l'armée de l'Air dans cette gigantesque entreprise reste largement méconnu.

Une décision tardive

S'il est un fait incontestable, c'est que le projet de déployer des unités aériennes françaises dans l'opération baptisée « *Overlord* » est pour le moins tardif. Ce n'est pourtant pas faute, de la part des chefs de l'armée de l'Air, d'avoir œuvré en ce sens. L'un d'eux, le général Léchères, s'inquiète dans les termes suivants : « *Ma plus grande appréhension est que l'armée de l'Air soit absente ou presque au moment du retour en France, [...] et ce serait, tous les aviateurs le sentent, un dommage moral extrêmement grave pour le pays et pour elle, qu'il faut éviter à tout prix.* » Lors d'un entretien avec le général britannique Wilson, du comité des chefs alliés, le général Bouscat, chef des forces aériennes, obtient l'assurance définitive que des groupes français participeront bien à la libération du pays.

La mission de l'armée de l'Air installée en Grande-Bretagne depuis août 1943, sous les ordres du général Valin, commandant en chef des Forces aériennes françaises libres jusqu'à la fusion de juillet 1943 avec l'aviation d'Afrique, joue un rôle important dans le processus qui conduit les responsables alliés à autoriser la présence d'unités aériennes françaises dans le dispositif constitué en vue du débarquement de Normandie.

Les Alliés ont longtemps ignoré son existence, en toute connaissance de cause. Ce n'est qu'en mai 1944 que cet organisme a été pris en considération par les Américains, grâce aux efforts déployés par le général Koenig, chef de

la mission militaire, l'*Air Commodore* Beaumont, directeur des services alliés de coopération aérienne et de liaison avec les aviations étrangères, et Valin lui-même. Ce dernier doit cependant batailler ferme avec ses homologues anglo-américains puisque ce n'est qu'à la veille du déclenchement d'*Overlord* qu'il arrache leur accord. Trois groupes de chasse sur les quatre présents en territoire britannique (« *Alsace* », « *Île-de-France* », « *Cigognes* » et « *Berry* »), un groupe de bombardement moyen (« *Lorraine* »), deux groupes de bombardement lourd (« *Guyenne* » et « *Tunisie* ») et deux régiments de parachutistes du *Special Air Service* (SAS) figurent ainsi dans les effectifs en ligne le 6 juin 1944.

Le « *Guyenne* » (346 Squadron) et le « *Tunisie* » (347 Squadron), de l'aviation d'Afrique, arrivés en Grande-Bretagne en septembre 1943, font partie du *Bomber Command* de la *Royal Air Force*. Le « *Lorraine* » (342 Squadron), ex-unité française libre, se bat sur le front européen depuis le printemps 1943, après avoir séjourné en Afrique et au Levant. Il est intégré dans la *Second Tactical Air Force* britannique, chargée d'appuyer les forces terrestres alliées. L'« *Alsace* » (341 Squadron) et l'« *Île-de-France* » (340 Squadron), anciennement français libres, ainsi que le « *Cigognes* » (329 Squadron) et le « *Berry* » (345 Squadron), venus d'Afrique du Nord dans les premiers mois de 1944, dépendent de l'*Air Defence of Great Britain* (*Fighter Command* britannique) ou encore de l'*Allied Expeditionary Air Force*.



DR

Dans la bataille de Normandie

Si elle ne représente que quelques dizaines d'appareils parmi les 11 000 avions alliés engagés dans *Overlord*, l'armée de l'Air n'est en aucune façon absente des opérations menées par les Alliés sur l'Europe occidentale en ce mois de juin 1944. Son action ne se cantonne pas au domaine du symbolique. Les *Boston III* du « Lorraine », sous les ordres du lieutenant-colonel Fourquet, ont reçu une mission de la plus haute importance qui consiste à tendre un rideau de fumée tout au long de la plage d'Omaha en vue de couvrir le débarquement des forces américaines. Après avoir participé aux premiers engagements, l'« Alsace », dès que la tête de pont alliée est consolidée, est basé avec ses *Spitfire* sur un terrain situé entre Bazenville et Crépon, en Normandie. De son côté, l'« Île-de-France », opérant de Tangmere, effectue de nombreuses sorties de couverture sur les têtes de pont britanniques, avant de s'installer dans la région de Bayeux, en août 1944. Le « Cigognes », partie intégrante de la *Wing 145* britannique, opère au-dessus des plages britanniques après avoir mené, d'avril à juin 1944, des missions de chasse et d'escorte des bombardiers alliés au-dessus du continent. Le « Berry » accomplit, de son côté, quelque 300 sorties en couverture basse des plages alliées, tout en assurant la protection des avions de bombardement et des planeurs britanniques. Du 6 au 23 juin, il perd trois pilotes et cinq de ses *Spitfire*.

Pour leur part, le « Guyenne » et le « Tunisie » prennent part à plusieurs reprises, en compagnie de plusieurs centaines de bombardiers lourds alliés, au pilonnage des défenses allemandes autour de Caen et, plus tard, au bombardement des forces allemandes prises au piège dans la poche de Falaise-Argentan. À bord de leurs *Typhoon*, des pilotes français sont engagés contre les divisions blindées qui tentent de couper les lignes de la 3^e armée américaine à Avranches, en août. Enfin, alors même que les troupes aéroportées anglo-américaines sont larguées au sud de la presqu'île du Cotentin et à l'est de Caen afin d'assurer les flancs de la future tête de pont alliée, dans la nuit du 5 au 6 juin, des SAS français sont parachutés sur la Bretagne. Avec le concours de la résistance locale, ils ont pour mission d'entreprendre des actions de harcèlement contre les troupes allemandes et de créer un climat d'insécurité qui empêchera l'ennemi d'expédier des renforts sur le front de Normandie. Sans doute est-ce le général Bouscat qui a le mieux traduit à la fois l'émotion et la fierté de tous les aviateurs français qui ont été partie prenante à *Overlord*. C'est ainsi qu'il confie à ses carnets les mots suivants : « Le 6 juin 1944, les troupes alliées débarquaient en Normandie et commen-

çaient la libération de la France. Quelques jours plus tard, je me posais sur le premier terrain créé, celui de Bayeux. J'avais emmené avec moi six officiers de mon état-major. Il pleuvait. Le sol était boueux. De l'avion arrêté, tout le monde descendu, mystérieusement chacun s'éloigne et s'isole. Et, quelques instants après, nous nous retrouvons tous, les genoux salis et de la boue au visage. À genoux, chacun dans notre coin, nous avons embrassé la terre de France retrouvée... »



DR

1. Texte original issu du magazine *Air actualités*, n° 672, juin 2014, pp. 57-59. Reprise et adaptation de l'article de Patrick Facon, historien de l'armée de l'Air, décédé en 2016.

Patrick Facon
Chargé de mission au CESA



2^e et 3^e régiment de chasseurs parachutistes



Groupe de chasse «Gigognes»



Groupe de chasse «Berry»



Groupe de chasse «Île-de-France»



Groupe de chasse «Alsace»



Groupe de bombardement «Lorraine»

BARFLEUR

Crash lieutenant Jacques Joubert des Duches

Quettehou

St Vast-la-Hougue

Dépôt d'un rideau de fumée



VALOGNES

Quinéville

Montebourg



St Marcouf

Ravenoville

St-Germain-de-Vareville

St-Mère-de-Vareville

Chef-du-Pont

Pont l'Abbé

St-Côme-du-Mont

Vierville

St-Marie-du-Mont

Brévands

CARENTAN

UTAH



Bombardement de la batterie de Maisy



Grandcamp

La Pointe du Hoc

3 pilotes 602 Squadron chargé de la couverture aérienne d'Utah et Omaha beach

7 pilotes de 611 Squadron de la couverture aérienne Omaha et Gold beach

Couverture aérienne d'Utah

Iles St Marcouf

OMAHA



Yves Ezanno 198 Squadron

Vierville-sur-Mer

St Laurent

Colleville

Port-en-Bessin

Batterie de Lengues

BAYEUX

Le Molay

Château de la Meauffe

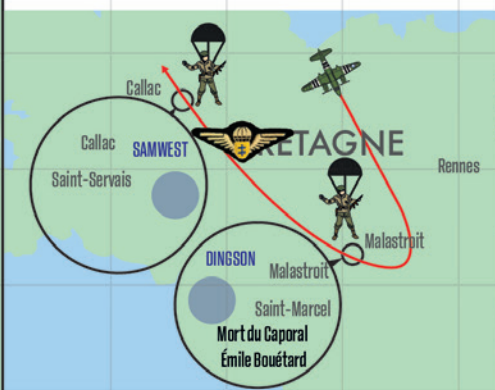
Forêt de Cerisy

Berigny

Balleroy

SAINT-LÔ

PARACHUTAGE DE 36 SAS FRANÇAIS



Callac

Callac

Saint-Servais

Malastrait

Saint-Marcel

Mort du Caporal Émile Bouétard

BRETAGNE

Rennes

Callac SAMWEST

DINGSON



Les aviateurs français du Jour J

Groupe de bombardement «Guyenne»

1 pilote 248 Squadron pour des patrouilles de défense contre d'éventuelles attaques sous-marines ou navales

2 pilotes 91 Squadron chargés de prévenir l'arrivée de renforts

Couverture aérienne de la tête de pont entre Bayeux et Deauville

1 pilote de chasse détaché au 234 Squadron

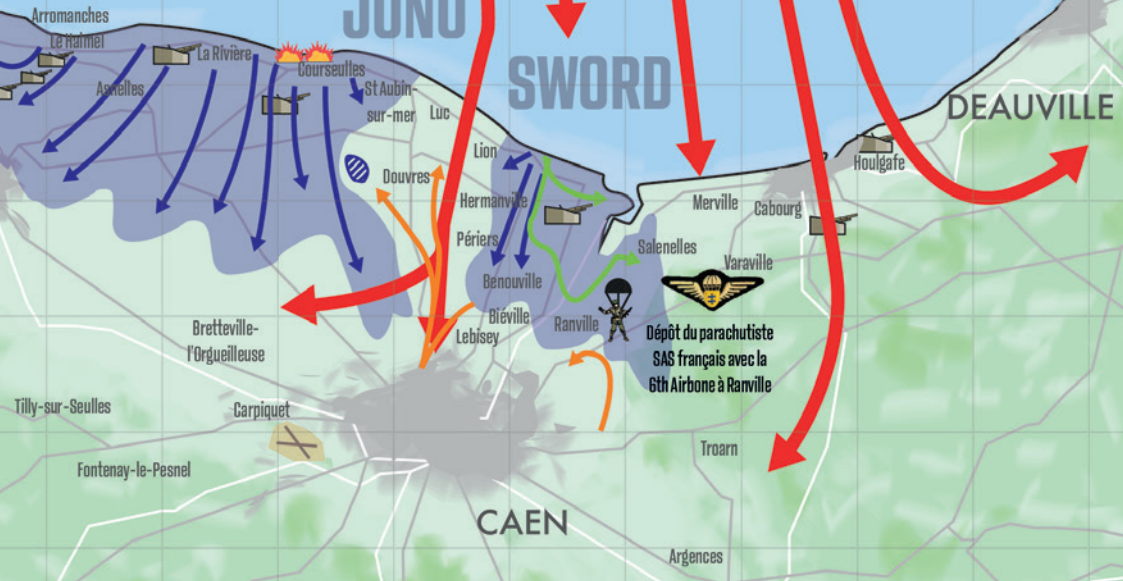
GOLD

JUNO

SWORD

DEAUVILLE

CAEN



6 juin 1944, le « *Lorraine* » largue un écran de fumée

Lors de l'opération *Overlord*, le groupe « *Lorraine* », commandé par le lieutenant-colonel Fourquet, reçoit la dangereuse mission de disperser un écran de fumée entre les navires alliés et les défenses côtières allemandes.

La longue attente du « *Lorraine* »

Le groupe de bombardement n°1 est formé en Afrique en novembre 1940 pour appuyer la colonne Leclerc. Il devient le 2 septembre 1941 le groupe « *Lorraine* » au sein des Forces aériennes françaises libres. Au moment du débarquement, cela fait 9 mois que le groupe est basé au sud de l'Angleterre, aux côtés des parachutistes du *Special Air Service* (SAS) du colonel Bourgoïn. Depuis deux ans, ses hommes patientent. Régulièrement, l'état-major commande des missions d'épandage de fumée. Les bombes laissent place à d'énormes fumigènes fixés sous le ventre de l'appareil.

Disperser un écran de fumée pendant le débarquement

Le 5 juin 1944, les équipages du « *Lorraine* » sont briefés. Les mécaniciens reçoivent l'ordre de peindre trois bandes blanches intercalées avec deux bandes noires sur chaque aile et fuselage des appareils pour être identifiés par les artilleurs alliés. Vers 21 heures, les armuriers remplacent les bombes par des

DR



Membres d'équipage du
« *Lorraine* »

pots fumigènes. Les avions vrombissent déjà dans le ciel noir et pluvieux. Les équipages, qui ont peu dormi, sont réveillés pour le *main briefing* prévu à 2 heures du matin. Ils rejoignent la salle d'opérations en pataugeant dans les flaques d'eau. Sur l'estrade, un *squadron leader* de la *Royal Air Force* (RAF) annonce le Jour J. L'ordre de bataille est donné : 12 équipages français et 12 équipages britanniques participeront à une opération chargée de camoufler le débarquement, soutenus par des équipages de réserve. Les 24 *Boston* devront, par paire et toutes les dix minutes, dès 6 heures du matin, étendre un rideau de fumée entre les flottes alliées et les côtes normandes du Cotentin et du Calvados.

Opération écran de fumée

À 4 heures 15, les Britanniques décollent déjà en direction de leur objectif. À 5 heures 30, en cette aube triste et lourde, le premier équipage du « *Lorraine* » décolle avec à son bord le lieutenant-colonel Fourquet, suivi du deuxième dix minutes plus tard. La côte est méconnaissable au milieu des tirs et des explosions. Les équipages britanniques du 88 *Squadron* étendent leur rideau de fumée entre l'embouchure de l'Orne et le Nord de Bayeux devant la flotte anglaise qui renforce le tir des bombardiers. Les équipages du « *Lorraine* » dispersent quant à eux leur fumée de part et d'autre de la baie des Veys pour soutenir les troupes et la flotte américaines. À dix ou quinze mètres au-dessus de la mer, les avions vomissent la fumée à une vitesse de 430 km/h. Avec les ondes de chocs et les gerbes d'eau provoquées par les tirs de la DCA et des batteries côtières, la mission est périlleuse comme l'explique Michel Fourquet : « *L'émission de fumée était un exercice difficile, exigeant une navigation aussi précise que possible, sur la mer, donc sans point de repère sûr. Et il fallait établir cet écran en volant à quelques mètres au-dessus de l'eau, en suivant une trajectoire rectiligne de plusieurs minutes [...]. Et pour agrémenter le tout, les réservoirs d'émission étant parfois défectueux, la fumée pouvait parfois pénétrer à l'intérieur de l'avion, provoquant suffocation et intoxication.* » Un des équipages subit cet incident après avoir heurté la surface de l'eau, causant la libération de la fumée dans le cockpit. Les trois hommes à bord parviennent tout de même à rentrer en Angleterre. À 8 heures, tous les avions du « *Lorraine* » sont rentrés sauf un, qui a percuté les flots. Les marins américains affirment avoir vu l'appareil être abattu par le DCA allemande et s'écraser en mer. Du côté du 88 *Squadron*, un appareil ne revient pas non plus et un autre est forcé d'atterrir en urgence, causant la mort du navigateur situé dans le nez de l'appareil.



DR

L'opération écran de fumée est réussie, sans même avoir eu besoin de déployer les équipages de réserve. Les troupes alliées ont débarqué en Normandie.

Aux origines des unités parachutistes françaises

En 2024, la célébration des 80 ans du Débarquement a été l'occasion de mettre à l'honneur les parachutistes français qui ont participé aux opérations des Alliés dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Leur histoire reflète la genèse méconnue de ces troupes d'exception.

En 1933, à l'occasion d'une visite en URSS, le ministre de l'Air Pierre Cot prend conscience du potentiel que représente le parachutisme militaire. Plusieurs délégations françaises visitent les installations de l'armée soviétique au cours des années qui suivent et concluent à la nécessité de leur emboîter le pas. Ces considérations débouchent en France sur la création en 1935 du centre d'instruction de parachutisme d'Avignon-Pujaut, dont la direction est confiée au capitaine Frédéric Geille. L'année suivante, un décret stipule que les grandes unités aériennes pourront disposer d'unités parachutistes. Ainsi est exprimé le lien fort entre l'avion et le parachutisme dans un emploi militaire. Le 21 janvier 1937, une instruction ministérielle ordonne la constitution de deux groupes d'infanterie de l'air (GIA), le 601^e à Reims et le 602^e à Alger.

Pourtant, les chefs militaires ne comprennent pas encore l'intérêt stratégique de cette innovation et les GIA sont cantonnés, au début de la Seconde Guerre mondiale, à poursuivre leur entraînement. Ils sont finalement dissous à l'été 1940. Mais cette mise en sommeil du parachutisme militaire français est de courte durée. En septembre, les Français libres créent à Londres la 1^{ère} compagnie d'infanterie de l'air. En accord avec le *Special Air Service* (SAS) britannique, l'instruction se fait à l'école de Ringway. La première mission aéroportée en France a lieu le 15 mars 1941. Dans les semaines suivantes, la compagnie est réorganisée : elle prend le nom de 1^{ère} compagnie parachutiste et passe aux ordres de l'armée de Terre. En mai, elle est divisée en deux sections : la première est rattachée aux services secrets de la France libre et la seconde embarque pour le Moyen-Orient, où elle prend le nom de 1^{re} compagnie de chasseurs parachutistes et repasse sous les ordres de l'armée de l'Air.

DR



Photos du peloton *Simon*, 4^e SAS. Source : Collection privée Michel Le Noac'h.

Début 1942, l'unité est intégrée au SAS britannique et en devient le « *French squadron* », resté célèbre pour son action contre la base allemande d'Héraklion en Crète. À l'issue de la campagne d'Afrique, les membres du *French squadron* rejoignent la Grande-Bretagne où voient le jour les deux premiers bataillons d'infanterie de l'air, le 1^{er} BIA – rapidement renommé 4^e BIA – et le 3^e BIA. Ces deux bataillons, qui totalisent 435 hommes, sont intégrés à la première brigade SAS en Écosse – ils forment alors les 3^e et 4^e Bataillon SAS – où ils effectuent plusieurs mois d'entraînement intensif. Ces unités de l'armée de l'Air bénéficient alors d'une forte attractivité, dynamisée par l'image des héros de l'aviation de la Première Guerre mondiale. La diversité des parcours est alors caractéristique des deux SAS français. Les cadres, à l'instar des pilotes de 14-18, ont été formés dans les écoles de l'armée de Terre, aucune école de l'Air n'existant avant les années 1930. Une part importante des troupes est issue des deux GIA, complétée par quelques éléments de l'armée de Terre et un grand nombre de jeunes sans passé militaire, qui prennent des risques considérables pour rejoindre la Grande-Bretagne afin de devenir parachutistes. Pierre-Louis Bourgoïn, instituteur et lieutenant de réserve en 1939, est quatre ans plus tard à la tête du 4^e BIA, après avoir été engagé en Afrique du Nord en tant que chef au sol du groupe de bombardement « *Lorraine* ». Son prédécesseur, François Coulet, qui fut le premier chef du 1^{er} BIA en 1942, a derrière lui une carrière de diplomate



DR

tout en étant capitaine de réserve dans l'armée de l'Air. Le 12 juin 1944, il a l'honneur d'accueillir le général de Gaulle en Normandie⁽¹⁾.

Quelques jours auparavant, dans le cadre de l'opération *Overlord*, quatre *sticks* de huit parachutistes français sautent en Bretagne dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Ces précurseurs ont pour mission de constituer une première base et de préparer l'arrivée des renforts qui s'effectue les jours suivants. Après de violents affrontements et au prix de nombreuses pertes, les forces des 3^e et 4^e BIA parviennent à réaliser la jonction avec les troupes du général Patton. Tout au long de l'été 1944, alors que le 4^e BIA et le 3^e BIA sont respectivement devenus les 2^e et 3^e régiments de chasseurs parachutistes (RCP), ces deux unités sœurs combattent côte à côte. Le 3^e RCP réalise de nombreuses missions de parachutage dans différentes régions. À partir de la mi-août, plusieurs opérations d'infiltration en *jeeps* sont mises en œuvre en Saône-et-Loire, notamment sous le commandement du capitaine Guy de Combaud de Roquebrune. Au cours d'une de ces missions, ce dernier trouve la mort le 4 septembre 1944 à Sennecey-le-Grand, où l'un des seuls monu-

ments dédiés aux SAS en France rend hommage à l'action de ces hommes. Le 11 novembre 1944, les trois régiments de chasseurs parachutistes, qui sont alors les unités les plus décorées de France, défilent sur les Champs Élysées. Le 2^e RCP sera également mis à l'honneur outre-Manche, le roi Georges VI lui octroyant le droit de porter les premiers bérets amarantes, avec l'insigne SAS.



Les SAS français rejoignent la Grande-Bretagne en février 1945 et sont largués une dernière fois aux Pays-Bas en avril. Après l'Armistice, les parachutistes perdent leur qualificatif aérien et passent, le 1^{er} août 1945, sous contrôle de l'armée de Terre, en dépit de l'opposition du ministre de l'Air de l'époque, Charles Tillon. Le 3^e RCP est alors dissous au sein du 2^e RCP. Aujourd'hui, au sein du Commandement des forces spéciales (COS), le 1^{er} RPIMa porte avec brio les traditions du 2^e RCP à l'instar de son unité sœur de l'armée de l'Air qui a hérité de celles du 602^e GIA.

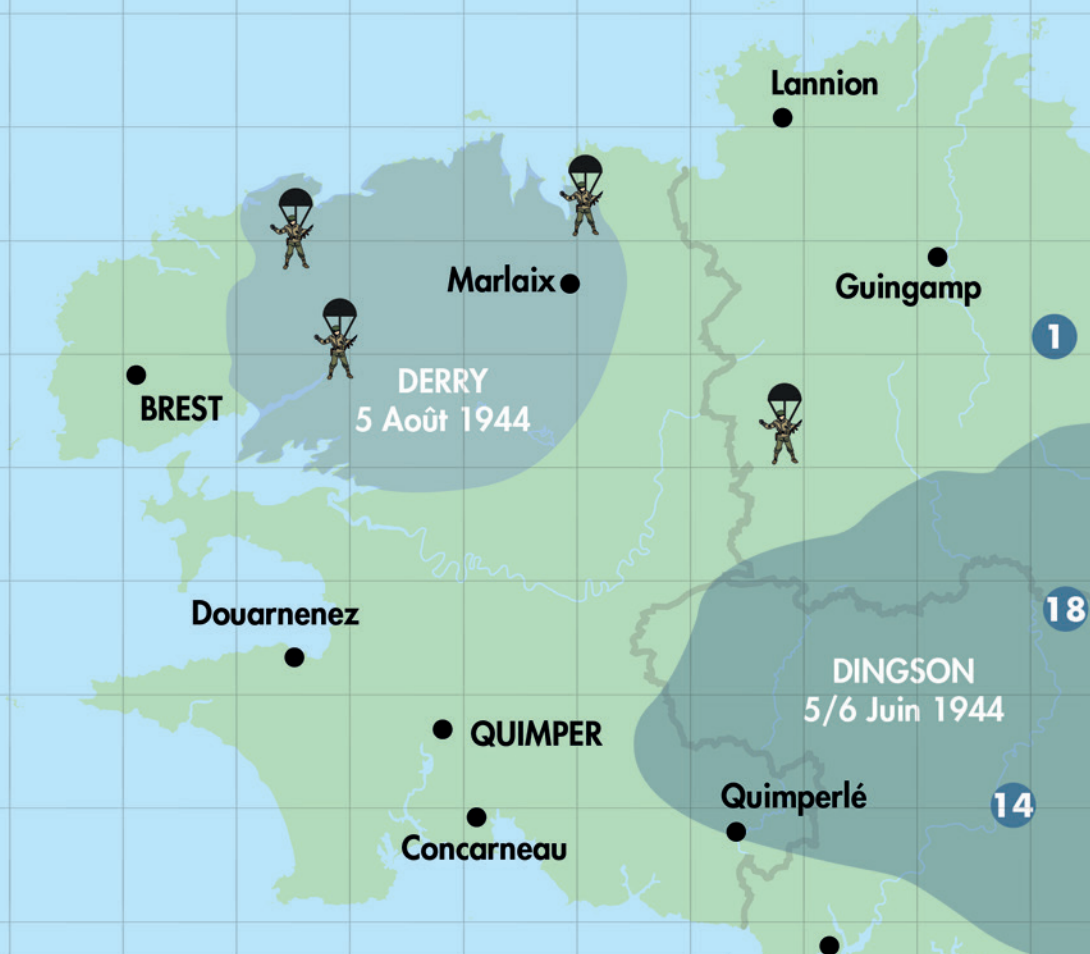
DR



Unité du détachement L durant la guerre du désert le 18 janvier 1943.

1. En 1956, alors qu'il avait choisi de reprendre sa carrière dans la diplomatie, les événements d'Algérie le poussent à se réengager. Il sera à l'origine de la création des CPA en tant que premier commandant du GCPA (Groupement des commandos parachutistes de l'air).

Capitaine Ivan Sand
Chef adjoint de la division Puissance aérospatiale au CESA (2023)



ACTIONS S.A.S. en BRETAGNE
 «COONEY PARTIES»
 «GROG» «DERRY»



Parachutage S.A.S.



P.C. S.A.S.



Zone organisée par «DERRY»



Zone organisée par «GROG»



Sabotages prévus et effectués par COONEY PARTIES



Granville

Avranches

St Malo

St Brieuc

Fougères

RENNES

Chateaubourg

Chateaubriant

Redon

Vannes

ST NAZAIRE

NANTES

ST Marcel



17

2

3

16

15

12

13

11

10

9

7

5

6

4

8

L'opération *Cobra* : noyer l'ennemi sous un tapis de bombes

En juillet 1944, les Américains décident de frapper les positions allemandes en Normandie avec un bombardement aérien massif afin d'ouvrir la poche dans laquelle s'accumulent hommes et matériel alliés depuis le 6 juin. Toutefois, l'emploi des bombardiers lourds s'avère inadapté pour ce genre d'opérations.

Fraper tel un cobra

Les Américains qui ont débarqué sur Utah et Omaha Beach piétinent dans le bocage normand au sein duquel les Allemands se sont retranchés et y tendent des embuscades. Les pertes du côté des Alliés devenant considérables, ils décident donc de lancer l'opération *Cobra* qui vise à réaliser une percée pour rejoindre la Bretagne. Pour cela, le général Omar Bradley, commandant la 1^{ère} armée, imagine frapper violemment, tel un cobra, les lignes allemandes pour noyer l'ennemi sous un tapis de bombes. Une fois les défenses anéanties, les chars pourront s'engouffrer dans la brèche.

La mise en place de l'opération aérienne

En juillet 1944, la *Eighth Air Force* reçoit l'ordre de bombarder les défenses allemandes entre Périers et Saint-Lô. L'aviation américaine doit prendre comme repère de vol la route de Périers dans le sens est-ouest. Par précaution, les troupes au sol se retirent de 1 500 mètres au nord de cette ligne. Avant l'opération, de nombreux vols de reconnaissance sont menés au-dessus de la future zone de bombardement. De plus, pour éviter de créer de gros entonnoirs sur le sol, entravant, comme à Caen, la progression des chars de Montgomery, l'état-major décide d'utiliser des bombes de 50 kilos.

Le 24 juillet 1944, 1 500 bombardiers lourds *B-17* et *B-24* et 2 000 bombardiers légers larguent sur un petit rectangle de 6,5 kilomètres de long et 300 mètres de large, 3 400 tonnes de bombes. Le capitaine Chester Hanson, présent sur les lieux note, dans son carnet : « *Le sol gronde et se soulève quand les premières bombes se mettent à pleuvoir ; un bruit horrible, et ce fracas vibrant qui rend le son de la bombe si différent de l'artillerie.* »

Le bilan

Les bombardiers lourds peu habitués à mener ces missions d'appui au sol, larguent leurs charges perpendiculairement à la route de Périers au lieu d'une trajectoire parallèle. Les bombes frappent alors les lignes américaines et tuent 25 soldats dont le lieutenant général Lesley McNair et en blessent



131 autres. Le lendemain, de nouveaux bombardements portent le nombre de morts américains à 101. Cette opération constitue un des pires tirs aériens fratricides du conflit. Les pertes de la *Panzer Lehr Division* sont lourdes : 1 500 hommes hors de combat et la destruction de la quasi-totalité des

chars *Panther* de la division. Dans un premier temps, les soldats allemands sont abasourdis par l'intensité des bombardements mais cet effet psychologique se dissipe bien vite. Les Alliés peinent de nouveau à progresser. Toutefois, le 30 juillet, les chars américains réalisent une percée de 60 kilomètres et sont désormais en Bretagne. La résistance allemande s'émousse et les troupes alliées entreprennent désormais une guerre de mouvement qui conduira en août à la libération de Paris puis de l'ensemble de la France.

Après cette opération aérienne sans précédent, le général Eisenhower décide de ne plus utiliser les bombardiers lourds pour soutenir les troupes au sol. Il affirme au soir du 24 juillet : « *Je ne crois pas qu'on puisse les utiliser pour l'appui des forces au sol. C'est un boulot pour l'artillerie. Je leur ai laissé le feu vert ce coup-là mais c'est la dernière fois.* »

Cependant, en novembre 1944, pour vaincre la poche de résistance allemande à Aix-la-Chapelle, le général Bradley demande de nouveau l'emploi des bombardiers lourds. Cette fois-ci les troupes alliées disposent au sol de grands panneaux visibles depuis les airs ainsi que de balises verticales pour signaler leur position. Après le passage des avions, aucune victime américaine n'est alors à déplorer.



DR

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Le second débarquement de 1944 : l'opération *Dragoon*

L'opération *Anvil*, rebaptisée *Dragoon* le 1^{er} août 1944 pour tromper les services de renseignement allemands aux aguets, est envisagée par les chefs de l'état-major combiné (*Combined Chiefs of Staff*), l'instance militaire suprême anglo-américaine, au début de l'année 1943.

La stratégie de la tenaille : deux débarquements simultanés

La conférence de Téhéran, qui se tient du 28 novembre au 1^{er} décembre 1943, réunit les trois chefs des principales puissances alliées : le Soviétique Staline, l'Américain Roosevelt et le Britannique Churchill. La décision est prise d'ouvrir le front de l'Ouest – malgré la réticence du Premier ministre britannique. Pour ce faire, l'opération *Overlord* doit dégager la route vers l'Allemagne. Afin de faciliter cette percée, l'opération *Dragoon* est considérée comme une indispensable diversion.



DR

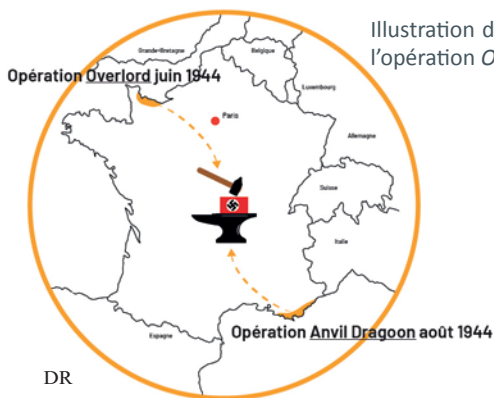
La conférence de Téhéran (1943) : première réunion du « Big Three ».

Les deux débarquements sur les côtes de la Manche et de la Méditerranée doivent être menés simultanément selon le principe de la tenaille avant de faire jonction puis de s'engager dans les ultimes combats. En cas d'échec d'*Overlord*, *Dragoon* deviendrait l'action principale en perçant le sillon rhodanien et les Vosges. Sa pertinence étant régulièrement mise en question, cette opération est reportée à plusieurs reprises.

L'aviation alliée prépare l'opération *Dragoon* depuis la Corse

Libérée par l'armée française sur l'initiative du général Henri Giraud, coprésident du Comité français de Libération nationale, grâce à l'opération *Vésuve* (8 septembre au 4 octobre 1943) et à l'aide apportée par les maquis corses et la complicité des forces armées italiennes d'occupation, la Corse devient une gigantesque base aérienne pour les Alliés. Les Américains parlent même de l'île comme de l'« *USS Corsica* », lui donnant l'image d'un véritable porte-avions terrestre.

Les aviateurs sont les premiers à s'engager dans l'opération qui doit permettre aux troupes du général Alexander Patch et du général de Lattre de Tassigny de débarquer en Provence. Le 28 avril 1944, les avions prévus



pour cette opération arrivent sur l'île de Beauté. En quelques semaines, les aménagements mis en place permettent d'accueillir quelque 5 000 avions.

Dès le mois de mai, les premiers bombardements sont conduits contre les ponts et les gares. Depuis l'Afrique du Nord, le général Bouscat, chef d'état-major général de l'Air, et son adjoint, le général Valin, dirigent les forces aériennes françaises. Elles sont composées de groupes de chasseurs-bombardiers *Republic P-47 Thunderbolt*, de groupes de bombardiers moyens *B-26 Marauder* et d'un groupe de reconnaissance *P-38 Lightning* dans lequel est affecté Antoine de Saint-Exupéry.

Pour préparer l'offensive aérienne, la *Mediterranean Air Allied Force* (MAAF), dirigée par le général américain Ira Eaker, s'appuie sur plusieurs unités. Elle mobilise notamment l'aviation stratégique (*B-17 Flying Fortress* et *Consolidated B-24 Liberator*) de la *Fifteenth Air Force*, l'aviation d'appui (*B-26, Boston, P-38/39/40*) de la *Twelfth Air Force* et l'aviation côtière de la *Mediterranean Coastal Air Force*. À cet ensemble s'ajoutent les groupes aériens embarqués sur les porte-avions. Mises bout-à-bout, ces forces cumulent un total de 1 900 appareils.

DR

L'aviation stratégique alliée bombarde en profondeur le Sud de la France : aérodromes, voies de communication, grands axes reliant la Côte d'Azur, le Languedoc et Lyon. Pour leur part, dès le 6 août, les aviateurs français s'attaquent avec succès aux installations allemandes de la vallée du Rhône et du littoral méditerranéen, ainsi qu'aux ponts ferroviaires d'Arles et de Tarascon.



B-26 de la *Twelfth Air Force* survolant les aménagements du terrain de Solenzara (Corse).

Le débarquement est lancé le 15 août 1944. *Dragoon* joue un rôle essentiel dans la stratégie européenne des Alliés et laisse une place bien plus importante aux forces françaises que lors de l'opération *Overlord*.

6 août 1944, le GB 1/22 bombarde les batteries côtières de Marseille

Avant le débarquement en Provence, les Alliés effectuent des bombardements préparatoires. Cette opération, qui a pour nom de code « *Nutmeg* », débute le 5 août 1944, 10 jours avant le débarquement. Une action d'encagement est mise en œuvre, notamment par le GB 1/22 « *Maroc* » pour isoler les forces adverses. Les Alliés bombardent les accès à la Riviera, les aérodromes et les voies de communication intérieures de Provence.

L'encagement de la zone de débarquement

Le GB 1/22 fait partie de la 31^e escadre qui est la première grande unité française à être reconstituée après le débarquement allié en Afrique du Nord. Elle a participé aux opérations en Italie avant de mettre en œuvre les actions préparatoires et d'appui au débarquement de Provence. Il s'agit d'une unité composée en majorité de Français d'Afrique du Nord, issus de l'armée de l'Air de l'Armistice, équipée avec des bombardiers moyens américains *Martin B-26 Marauder*. Stationné au Maroc, puis en Sardaigne, le GB 1/22 opère pour la première fois en France lors de la destruction du pont routier de Gillette, près de Nice, le 2 août 1944. Les missions de bombardement se succèdent ensuite dans le Sud-Est de la France pour encager une zone délimitée par les plages du futur débarquement. Des actions sont menées à plusieurs reprises du Cap Camarat aux îles d'Hyères, sur la presqu'île de Giens et sur l'île du Levant.

Bombardement des batteries côtières

Le 6 août 1944, le GB 1/22, divisé en deux *flights* menés par le capitaine Fangeaux, bombarde les batteries côtières de Marseille, mais également les zones de desserrement de l'arrière-pays. Certains objectifs situés autour de l'étang de Berre, comme Istres, sont également attaqués ; puis le pont ferroviaire d'Arles dans une opération qui associe le *319 Group* américain, pour un total de 72 tonnes de bombes déversées. La mission est délicate car le pont traverse le Rhône en pleine ville. Les équipages alliés doivent donc être attentifs à ne pas causer de victimes civiles. Le temps est favorable



et la cible s'effondre sous les bombes dans sa partie est. Au second essai, la structure est atteinte au centre, sans trop de dégâts aux alentours. Les équipages du « Maroc » poursuivent dans les jours qui suivent leurs bombardements contre les batteries côtières du Cap Camarat, de Hyères et de la presqu'île de Giens. Le

7 août, le GB 1/22 attaque le pont routier de Saint-Martin-du-Var. Entre le 5 et le 9 août, des opérations de déception permettent d'intoxiquer les services de renseignement allemands. Certaines zones bombardées, notamment près de Béziers et de Gênes, permettent de déstabiliser une vaste région et de disperser les forces ennemies.

Du 10 au 15 août, les offensives alliées ciblent directement les plages, les batteries côtières et les radars. À la veille de l'opération *Dragoon*, les chasseurs-bombardiers occupent le ciel au-dessus du convoi d'assaut amphibie qui se rassemble au large de la Corse. Le 15 août, le GB 1/22 qui doit bombarder la plage de Cavalaire, se dirige finalement sur un pont routier proche de Sisteron. Dans les jours suivants, il prend part à la destruction des batteries côtières de la presqu'île de Saint-Mandrier.



DR

L'opération *Dove* en soutien au débarquement de Provence

Lors de la conférence de Québec qui se déroule du 17 au 24 août 1943, le président des États-Unis Franklin Roosevelt et le Premier ministre britannique Winston Churchill commencent à mettre en place les plans du débarquement dans le Midi de la France. Il s'agit de rassembler le maximum de forces alliées pour libérer le pays. Après l'opération *Overlord* en Normandie le 6 juin 1944, le débarquement en Provence est prévu au mois d'août. En novembre 1943, lors de la conférence de Téhéran, Joseph Staline avait donné son accord pour une opération amphibie dans le Sud-Est de la France, afin de soulager les efforts de l'Armée rouge. L'opération est baptisée « *Anvil* », puis renommée « *Dragoon* ».

La planification du débarquement de Provence

Les armées, regroupées en Italie et en Afrique du Nord, doivent converger vers la Provence dans le plus grand secret. Le 10 août, à bord du *SS Bathory*, le général Jean de Lattre de Tassigny, qui commande les troupes françaises participant à l'opération, réunit les commandants de division pour leur indiquer la date du Jour J : ce sera le 15 août. Afin de tromper les troupes allemandes, la flotte alliée se dirige en premier lieu vers Gênes en Italie avant de se rabattre vers la Provence. Les forces spéciales américaines et britanniques interviennent à l'heure H en des points stratégiques, renforcées par des éléments du 1^{er} régiment de chasseurs parachutistes qui viennent soutenir au sol les Forces françaises de l'Intérieur (FFI), pour ensuite laisser la place aux forces débarquées. La mission consiste à établir une tête de pont afin de d'acheminer le maximum de moyens sur les plages situées à l'Est de Toulon puis de s'emparer des grands ports, jusqu'à Marseille, avant de remonter la vallée du Rhône.

Un assaut aéroporté et aérotransporté à l'intérieur des terres

L'opération *Dove* correspond à la mission de débarquement d'hommes et de matériels amenés par planeurs, pendant le débarquement du 15 août 1944, pour renforcer les troupes parachutistes larguées plus tôt. En effet, à 3 heures du matin, des équipes d'éclaireurs décollent des aérodromes italiens. Une seule atterrit à l'endroit prévu. Les parachutistes sont ensuite largués depuis des *C-47* et *C-53* américains, en plusieurs vagues (moins d'une dizaine). La brume est épaisse et malgré quelques erreurs de largage, ils parviennent

pour la plupart à rejoindre la zone prévue. Ils doivent soutenir le débarquement depuis l'intérieur des terres, des plages de Delta à Camel Beach, dans les villes de Sainte-Maxime et de Saint-Raphaël. Les parachutistes rejoignent les FFI, attaquent les positions allemandes et font près de 240 prisonniers. Les sapeurs dégagent ensuite la zone pour permettre l'atterrissage des planeurs (50 seront quand même détruits). Depuis l'Italie, plus de 400 *Waco CG-4* américains et *Horsa* britanniques mènent un assaut aérotransporté. Ce raid aérien permet de déposer près de 2 250 soldats et leur équipement près de la Motte, dans l'après-midi. Au total, ce sont plus de 9 000 hommes engagés et 350 tonnes de matériels emportés par planeurs. Leur but est d'empêcher les renforts allemands d'intervenir sur les plages du débarquement.

Le général britannique Frederick, qui dirige les opérations aériennes durant cette offensive, installe son poste de commandement au château Sainte-Roseline. L'opération *Dove* a contribué à la réussite du débarquement en Provence.



Un planeur *Waco CG-4* des *US Army Air Forces*.

DR

La composante aérienne du débarquement de Provence

Le débarquement de Provence (opération *Dragoon*), le 15 août 1944, se caractérise dans sa composante aérienne par une écrasante supériorité des Alliés, doublée de l'expérience acquise lors des précédentes opérations combinées en Méditerranée et en Normandie. La phase initiale de préparation aérienne puis l'appui constant aux forces terrestres concourent à une victoire beaucoup plus rapide que prévu.

Avant même l'offensive aérienne préliminaire à *Dragoon*, les Alliés bombardent le Sud de la France avec intensité depuis le printemps 1944. En prévision des débarquements de Normandie et de Provence, initialement planifiés de manière simultanée, les centres ferroviaires de Lyon, Saint-Étienne, Grenoble, Toulon, Nice et notamment Marseille ont connu des attaques particulièrement meurtrières. Le 27 mai 1944, la cité phocéenne est le théâtre du pire bombardement allié sur la France depuis le début de la guerre, avec près de 1 750 civils tués – dépassé par la destruction du Havre en septembre suivant (plus de 2 000 morts).

Une offensive aérienne fondée sur l'expérience opérationnelle

Le plan final du support aérien à *Dragoon* est diffusé le 4 août 1944. Les missions confiées aux *Mediterranean Allied Air Forces* (MAAF) suivent un schéma éprouvé durant les précédentes opérations combinées : acquisition de la supériorité aérienne, couverture des convois et des débarquements, opération aéroportée, interdiction du champ de bataille, appui aérien direct et, de manière plus originale, appui logistique et opérationnel aux Forces françaises de l'Intérieur (FFI). La chronologie du plan prévoit le début des attaques à J-10 (5 août) contre les aérodromes et les bases sous-marines ennemis ainsi que les lignes de communication. À partir de J-6 (9 août), l'effort aérien doit se concentrer sur les batteries côtières et les stations radars (opération *Nutmeg*).

Les meilleures formations aériennes allemandes étant engagées dans la défense aérienne du *Reich*, les MAAF opèrent le plus souvent en toute impunité, avec toutefois le danger constant au sol de la *Flak* (DCA allemande). Les ponts d'Avignon, Tarascon, Arles et notamment Givors sont ciblés par

les bombardiers moyens pour encager le futur théâtre d'opérations. L'aviation stratégique écrase les aérodromes de Toulon, Udine et ceux installés le long de la vallée du Pô. Les chasseurs-bombardiers pourchassent pour leur part les rares locomotives se risquant de jour, notamment dans la région marseillaise. Le 10 août débute la phase finale préparatoire, avec l'opération *Nutmeg*, contre les batteries côtières et les stations radars. Afin de préserver l'incertitude sur la zone de débarquement, les attaques excèdent largement les limites géographiques prévues, allant de Sète à Gênes, en Italie. Plus de 5 400 sorties aériennes écrasent le faible « mur de la Méditerranée » de 6 700 tonnes de bombes, préparant efficacement le terrain au débarquement allié.

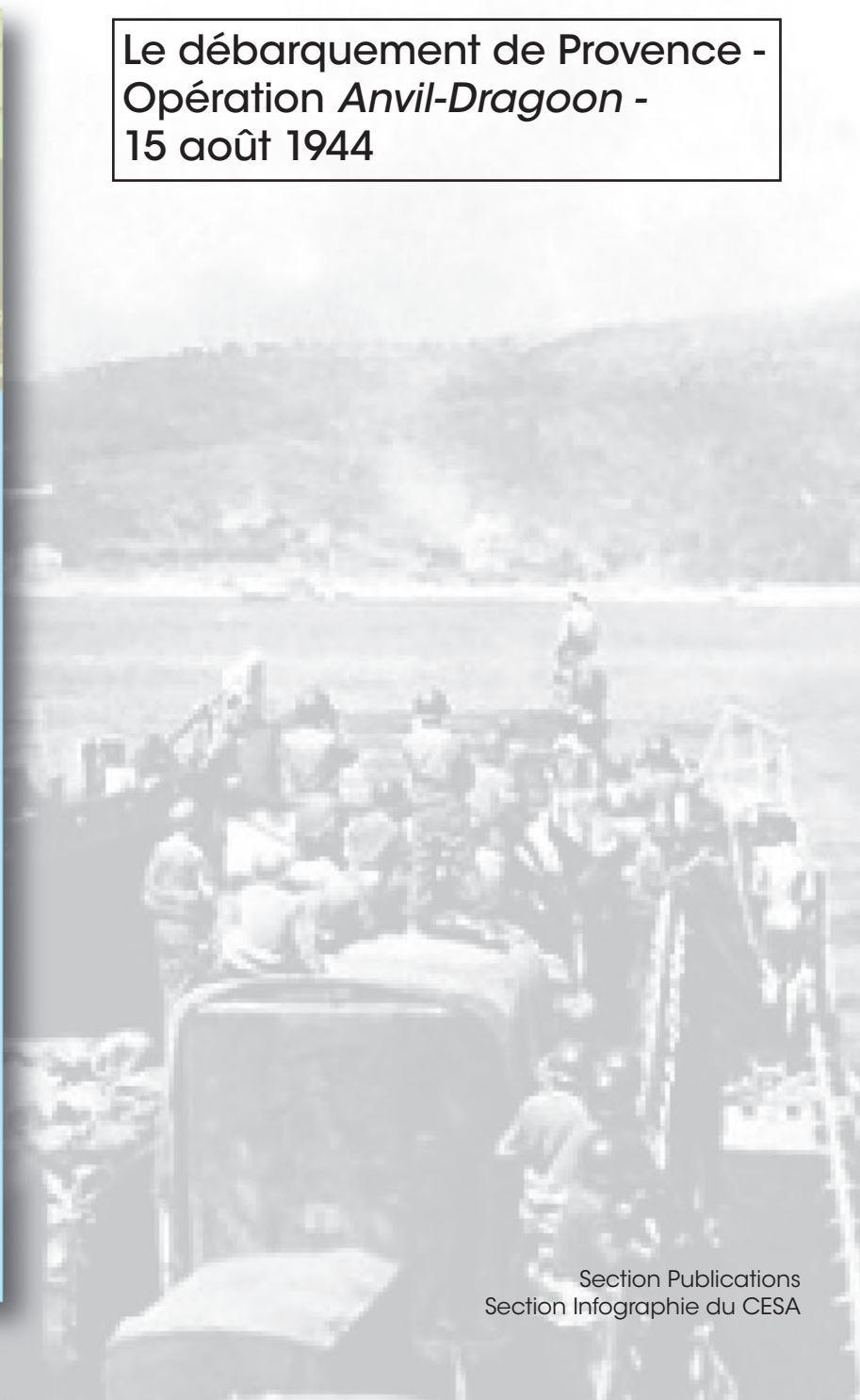
Un appui aérien polymorphe à l'offensive terrestre

À l'instar des débarquements de Sicile et de Normandie, l'offensive alliée en Provence le 15 août 1944 est précédée d'une phase aéroportée (opération *Rugby*), moins importante mais autrement plus réussie. Plus de 5 000 parachutistes alliés sèment la confusion, de nuit, chez l'adversaire entre Draguignan et Le Muy, aidés par les FFI. Ils sont rejoints dans l'après-midi par une seconde vague d'assaut aéroportée (opération *Dove*) et atteignent tous leurs objectifs en fin de journée. Sur la côte, les débarquements sont appuyés au plus près par les chasseurs-bombardiers (opération *Yokum*), ciblant les quelques défenses côtières encore intactes avec une « *incroyable précision* » selon le général Jacob J. Devers, chef des forces américaines. Jusqu'au soir, les MAAF réalisent leur plus importante journée de toute la guerre, avec 4 249 sorties en appui direct et en attaques d'interdiction. La *Luftwaffe* ne peut opposer que soixante sorties, dont seulement quelques appareils parviennent à mitrailler les plages sans influence sur la réussite alliée.

Les jours suivant le débarquement, les MAAF participent à mettre en échec les faibles réactions ennemies, puis à poursuivre les opérations d'appui au sol et d'interdiction. Bénéficiant d'une maîtrise de l'air jamais contestée depuis la préparation de *Dragoon*, l'aviation alliée participe au succès bien plus rapide qu'anticipé de la campagne de Provence jusqu'à la fin du mois d'août. Elle ne peut en revanche stopper ou même enrayer la remarquable retraite du groupe d'armées G allemand qui, grâce à des déplacements nocturnes rapides et d'habiles contre-attaques tactiques, peut s'échapper le long de la vallée du Rhône et aller verrouiller pour de longs mois le front des Vosges.



Le débarquement de Provence - Opération *Anvil-Dragoon* - 15 août 1944



Le *B-26 Marauder* et la prise du fort de Gardanne

Après le débarquement de Provence le 15 août 1944, les forces alliées progressent rapidement vers Toulon, Marseille et la vallée du Rhône. À partir du 18 août, les avions alliés et français des groupes de bombardement « *Gascogne* », « *Bretagne* » et « *Franche-Comté* » frappent les alentours de Toulon, particulièrement protégés par la défense anti-aérienne allemande.

Une mission de bombardement qui vire au *crash*

Au matin du 19 août, l'équipage n° 77 du GB II/52 « *Franche-Comté* », qui vole sur *B-26 Marauder*, décolle de Villacidro en Sardaigne pour larguer des bombes de 500 kilos semi-perforantes sur les défenses de Toulon. À son bord se trouve le lieutenant-colonel Bouvard qui, depuis le 7 août 1944, commande la 34^e escadre de bombardement. Au cours de sa mission, l'avion est touché par la *Flak* allemande au niveau du système de transfert d'essence. Les sept membres d'équipage (trois mitrailleurs, un bombardier, le pilote et le co-pilote, le lieutenant-colonel Bouvard), doivent sauter en parachute. Le capitaine Lasnier-Lachaise, aux commandes de l'appareil s'extrait en dernier avant que le *B-26* en flammes n'explose et tombe en mer.



DR

Détention au fort de Gardanne

À leur arrivée sur la terre ferme près de Saint-Mandrier, les membres d'équipage sont faits un à un prisonniers par les Allemands. Ils sont incarcérés au fort Saint-Antoine puis de Gardanne durant plusieurs jours. Ils sont rejoints par des Américains et des Français de l'armée de Terre qui leur apprennent que Toulon est encerclée. Durant la nuit du 21 août, le fort de Gardanne est attaqué par les forces terrestres alliées aidées par des membres des Forces françaises de l'Intérieur mais une partie d'entre eux sont faits prisonniers. Fin né-



GBM 2/52 *Franche-Comté* sur l'Italie (Maurice Cronier)

DR

Chargement d'une bombe de 500 kilos sur *B-26 Marauder*

DR

gociateur, le commandant de la 34^e escadre de bombardement parvient à convaincre leurs geôliers de les laisser vivre. Le 23 août, après d'intenses discussions, alors que le fort est bombardé par l'artillerie française, le lieutenant-colonel Bouvard obtient la reddition des 400 Allemands qui gardent le fort, acculés par les forces alliées. Après cette action inédite qui voit les prisonniers devenir les geôliers, l'équipage du *B-26* abattu hisse le drapeau tricolore sur le fort et récupère les fanions allemands en guise de trophée. Deux jours plus tard, la ville de Toulon capitule.



B-24 Liberator

Constructeur : Consolidated Aircraft Corporation

Type de mission : bombardement, transport, reconnaissance

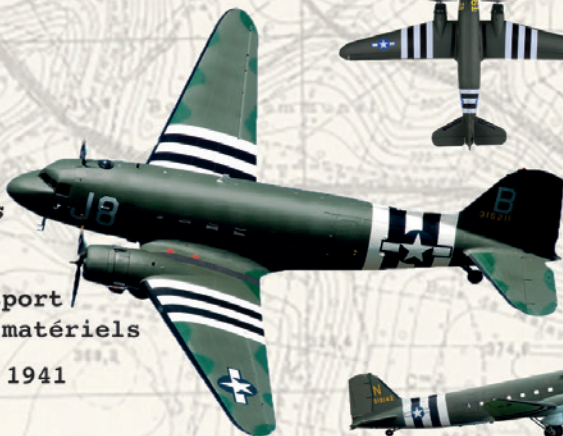
Date de mise en service : 1941

C-47 Dakota

Constructeur : Douglas Aircraft Company

Type de mission : transport de troupes et de matériels

Date de mise en service : 1941



B-26 Marauder

Constructeur : Glenn L. Martin Company

Type de mission : bombardement, reconnaissance, missions nocturnes

Date de mise en service : 1941



AVRO LANCASTER



Constructeur : Avro Aircraft Limited

Type de mission : bombardement, transport, reconnaissance

Date de mise en service : 1942

P-47 Thunderbolt



Constructeur : Republic Aviation Corporation

Type de mission : combat

Date de mise en service : 1942

P-51 Mustang



Constructeur : North American Aviation

Type de mission : bombardement, combat, reconnaissance

Date de mise en service : 1942

Section Publications
Section infographie du CESA

29 décembre 1939, premier vol du bombardier *B-24 Liberator*

En janvier 1939, l'*United States Army Air Corps* (USAAC) demande à la société aéronautique américaine *Consolidated Aircraft Corporation* de San Diego (Californie) de travailler sur un bombardier lourd à long rayon d'action capable de transporter d'importantes quantités de bombes. Cet appareil est conçu pour compléter l'action du *Boeing B-17 Flying Fortress*, entré en service en 1938.

Un nouveau bombardier lourd américain

Un premier contrat est signé en mars 1939 pour la mise au point avant la fin de l'année d'un premier prototype. Isaac Machlin Laddon, l'ingénieur responsable de la mise au point de ce nouveau programme chez *Consolidated*, dessine un monoplan à aile haute doté d'une double dérive et d'une carlingue en forme de cétacé qui lui donne une silhouette immédiatement identifiable. Pour supporter le poids de l'avion – qui atteint les 27 tonnes au décollage –, le *B-24* est muni d'une immense aile d'une envergure de 33 mètres et de quatre moteurs *Pratt & Whitney* refroidis par air de 1 200 chevaux chacun. Pour plus d'efficacité aérodynamique, ces moteurs sont abrités dans des carénages profilés. Au cours du déploiement opérationnel du *B-24*, ils seront remplacés par des *Pratt & Whitney R-1830* turbocompressés.

Pour se protéger des attaques des chasseurs, le *B-24* est équipé d'une dizaine de mitrailleuses de calibre 12,7 mm disposées tout autour de l'avion. Les tourelles situées à l'avant et à l'arrière de l'appareil sont commandées mécaniquement. Son équipage se compose au maximum de 11 hommes : pilote, copilote, navigateur, bombardier, opérateur radio et 6 mitrailleurs.

Dans sa version la plus moderne, le *B-24D* peut transporter environ 5,7 tonnes de bombe sur une distance de 4 585 kilomètres à une vitesse de 488 km/h. En outre, ce nouveau bombardier américain est le premier doté d'un train d'atterrissage tricycle dont les roues s'escamotent dans l'épaisseur des ailes.

Un déploiement opérationnel progressif

Le premier vol de ce nouveau bombardier lourd se déroule le 29 décembre 1939. Les pilotes remarquent que les réservoirs de carburant, placés sous le fuselage de l'appareil, rendent l'avion très vulnérable aux tirs de la défense contre avions ennemie (DCA). Pour remédier à cette faiblesse, les versions suivantes sont équipées dès 1941 de réservoirs auto-obturants.



DR

De plus, le *B-24*, conçu comme un bombardier lourd, privilégie les soutes à bombes. De la sorte, une simple passerelle de 23 centimètres de large relie l'arrière à l'avant de l'avion, ce qui empêche toute évacuation rapide en cas d'urgence.

La première utilisation opérationnelle du bombardier est d'abord réalisée par la *Royal Air Force* qui décide de baptiser l'appareil « *Liberator* ». À partir de l'année 1941, la Grande-Bretagne reçoit ainsi 1 694 exemplaires qui sont majoritairement affectés au profit du *Bomber Command* mais également au sein du *Coastal Command*, chargé de la protection des côtes britanniques et de la lutte anti-sous-marine. Le Premier ministre britannique Winston Churchill utilise un *B-24* spécialement aménagé pour se déplacer sur les différents fronts.

Après l'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941, les *B-24* américains sont déployés en Europe, aux côtés du *B-17*, puis sur l'ensemble des autres théâtres d'opérations, de l'Afrique du Nord jusque dans le Pacifique. Cependant, le *Flying Fortress*, qui est moins moderne et performant que le *Liberator* mais plus robuste, encaisse mieux les impacts. Le premier est donc souvent préféré au *B-24*.

Sur le front européen, au sein de la *Eighth Air Force*, le *B-24*, qui représente le tiers de la flotte des bombardiers lourds américains, participe aux raids au-dessus du territoire allemand. En juin 1942, 13 *Liberator* décollent d'Égypte pour aller bombardier les champs pétrolifères roumains. En août 1943, 37 bombardiers réitèrent l'exploit depuis la Libye, mais 11 avions sont abattus au cours de la mission.

À partir du mois d'avril 1944, des *B-24* camouflés participent à l'opération *Carpetbagger* et transportent des agents qui doivent mener des missions commandos ou d'espionnage sur le continent européen.

Au cours des trois années d'engagement opérationnel durant la guerre, les *B-24* délivrent 635 000 tonnes de bombes. L'appareil est produit jusqu'au mois de mai 1945 pour un total de 18 188 exemplaires – soit la plus grande production de bombardiers lourds américains au cours du second conflit mondial.

Après-guerre, il poursuit sa carrière opérationnelle dans différentes armées de l'air, notamment au sein de la force aérienne indienne qui continue de l'utiliser jusqu'en 1968.

25 novembre 1940, premier vol du *B-26 Marauder*

Le projet 179, conçu en 1939 par la société aéronautique américaine *Glenn L. Martin Company*, a pour but de répondre au besoin exprimé par l'*US Army Air Corps* de se doter d'un bombardier moyen tactique capable de voler à grande vitesse. Immédiatement séduit par les promesses de ce nouvel avion, l'état-major américain décide, sans attendre les résultats d'un prototype, d'en précommander 201 exemplaires avant, en septembre 1940, de réévaluer sa demande pour 1 131 bombardiers.

Le *Widow Maker* (« *Faiseur de veuve* »)

Le 25 novembre 1940, le nouvel avion, qui porte le nom de *B-26 Marauder*⁽¹⁾, effectue son premier vol. Il entre en service le 8 novembre 1941. Cependant, l'enthousiasme initial est quelque peu freiné par les premières impressions des pilotes. En effet, même si, dans l'ensemble, l'avion remplit parfaitement ses missions de bombardement, il devient rapidement instable lorsqu'il évolue à basse vitesse.

Au début de sa carrière opérationnelle, le *B-26* se voit qualifier de « *Widow Maker* » (« *Faiseur de veuve* ») en raison de la propension de ses pilotes à ne pas revenir à l'issue de leurs missions de guerre. Ce défaut de jeunesse est toutefois vite corrigé. Le *Marauder* deviendra même durant le conflit le bombardier en service dans les forces alliées connaissant le plus faible taux de perte.

L'avion, qui embarque un équipage de sept personnes, dispose d'un rayon d'action de 1 850 kilomètres et peut, sur cette distance, délivrer jusqu'à 1 800 kilos de bombe. Puissamment défendu par 11 mitrailleuses de 12,7 mm, il est en mesure de résister aux attaques des chasseurs ennemis.

Le déploiement opérationnel

Dès la fin de l'année 1941, le *B-26 Marauder* est d'abord déployé sur le théâtre du Pacifique avant de rejoindre le front européen, notamment au sein de la *Twelfth Air Force*. Dans la foulée, il équipe également la *Ninth Air Force* stationnée en Angleterre, territoire depuis lequel il mène des raids sur l'Allemagne.

En vertu de la loi « Prêt-Bail » (*Lend-Lease*) de mars 1941, la *Royal Air Force* reçoit en dotation plus de 500 *B-26*.

À partir de 1942, le *Marauder* est ainsi massivement utilisé pour soutenir les troupes alliées au sol engagées dans la libération de l'Afrique du Nord



(opération *Torch* – novembre 1942), de la Corse (opération *Vésuve* – septembre/octobre 1943), de la Sicile (opération *Husky* – juillet/août 1943) et dans la campagne d'Italie à partir de juillet 1943.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le *B-26* affiche des résultats impression-

nants : les équipages de *Marauder* auront réalisé un total de 110 000 sorties et délivré environ 150 000 tonnes de munitions. Près de 5 200 exemplaires seront construits tout au long du conflit.

Le *Marauder* dans les Forces aériennes françaises libres

En novembre 1942, après le débarquement des Alliés en Afrique du Nord, les Forces aériennes françaises libres sont dotées de la dernière version du *Marauder* – le *B-26 C*. Ce nouveau modèle dispose d'un blindage amélioré ainsi que d'un armement défensif renforcé.

Les groupes de bombardement français 1/22 « *Maroc* », 2/20 « *Bretagne* », 1/19 « *Gascogne* », 2/52 « *Franche Comté* », 1/32 « *Bourgogne* » et 2/63 « *Sénégal* » ainsi réarmés participent à la campagne d'Italie ainsi qu'au débarquement de Provence le 15 août 1944.

Le 11 novembre de la même année, les avions sont déployés sur le terrain d'aviation de Lyon-Bron. Depuis cet aérodrome, les forces françaises mènent des raids sur l'Allemagne pour détruire, entre autres, les ponts du Rhin. Les *B-26* réalisent 25 000 heures de vol en 4 800 sorties au cours desquelles une centaine de pilotes et membres d'équipage perdent la vie.

Après la guerre, les États-Unis retirent peu à peu du service le *B-26 Marauder*. Pour leur part, les avions détenus par les forces aériennes françaises sont d'abord utilisés au sein du Groupement militaire de moyens de transport aérien (GMMTA) avant d'être reversés au Centre d'essais en vol (CEV), au Centre d'expertise aérienne militaire (CEAM) puis à l'École de formation des sous-officiers de Rochefort.

1. À partir de 1948, les *B-26 Marauder* sont jugés obsolètes par l'état-major de l'*US Air Force* et retirés du service. Les *Douglas A-26 Invader* – sans lien de parenté avec les *Marauder* – reprendront la dénomination « *B-26* ».

9 janvier 1941, le *Lancaster* prend son envol

En 1936, l'*Air Ministry* du gouvernement britannique prend la directive *B.12/36* : elle ordonne la mise au point pour le compte de la *Royal Air Force* (RAF) d'un bombardier lourd capable de mener des missions de longue durée avec à son bord des charges comprises entre 3 600 et 5 500 kilos.

Un nouveau bombardier

Pour répondre à cette demande, la société aéronautique *Avro* élabore un premier prototype dénommé *679 Manchester*. Propulsé par deux moteurs *Rolls-Royce*, ce nouveau bombardier britannique s'élance dans les airs pour la première fois le 25 juillet 1939. Après ces essais concluants, le *Manchester* entre en service à la fin de l'année 1940 au sein du *207 Squadron* du *Bomber Command*. Cet avion, capable de larguer des bombes géantes dites « *Cookie* », est cependant pénalisé par le manque de fiabilité de ses moteurs.



DR

Pour corriger ce problème, la firme *Avro* propose le *Lancaster*, un quadrimoteur propulsé par de nouveaux moteurs *Rolls-Royce Merlin*. Cet avion permet également de répondre au nouveau besoin exprimé par la RAF qui, après la phase défensive de la bataille d'Angleterre, entend désormais passer à l'offensive.

Le premier vol du *Lancaster* se déroule le 9 janvier 1941 et présente des spécificités proches de celles de son aïeul. Mais, dès le second prototype, le concept de tri-dérives est abandonné au profit de deux imposantes dérives extérieures. Cette modification confère au *Lancaster* une maniabilité et une qualité de pilotage qui enthousiasment ses pilotes.

Ce bombardier, qui embarque 7 membres d'équipage, est équipé de 8 mitrailleuses disposées dans des tourelles. Elles ont la dure mission de protéger la longue carlingue de l'appareil (22 mètres de long et 31 mètres d'envergure) des attaques de chasseurs ennemis. Dans ses soutes, l'avion peut embarquer entre 6 500 et 9 800 kilos de bombes qu'il peut délivrer dans un rayon de 3 200 kilomètres. La production du *Manchester* est



Avro Lancaster

abandonnée au profit de celle du *Lancaster*. Ses performances sont également bien supérieures au bombardier *Halifax* entré en service en novembre 1940.

Une intense activité opérationnelle

En décembre 1941, le 44 *Squadron* de la RAF est doté des premiers bombardiers *Lancaster*. Dès le mois de mars 1942, ils larguent des mines au large de l'archipel d'Héligoland situé dans la baie du même nom qui abrite une importante base sous-marine de la *Kriegsmarine*. En avril suivant, un détachement de bombardiers participe à l'attaque (infructueuse) contre le cuirassé allemand *Tirpitz*.

Au mois de mai 1943, la *Royal Air Force* décide de mener un raid au-dessus de l'Allemagne pour détruire les barrages hydroélectriques qui assurent l'approvisionnement en électricité des centres industriels de la région de la Ruhr. Pour mener à bien cette nouvelle mission audacieuse, les Britanniques équipent 19 *Lancaster* de *Dambusters*, des bombes cylindriques capables de rebondir à la surface de l'eau avant de frapper la base des barrages.

Le *Lancaster* se spécialise également dans le transport des bombes aux dimensions impressionnantes. Il embarque par exemple des bombes de plus de six tonnes – appelées familièrement « *Tallboy* » – qui sont destinées à frapper des infrastructures allemandes durcies, notamment les abris anti-sous-marins et les *blochausen*. C'est grâce aux *Tallboy* que les *Lancaster* parviendront finalement à couler le cuirassé *Tirpitz* le 12 novembre 1944 lors de l'opération *Catechism*.

Le bombardier participe également aux attaques de nuit des villes allemandes ordonnées par les Alliés dans le cadre des campagnes de bombardements stratégiques. Ainsi, le 24 juillet 1943, lors de l'opération *Gomorrhe*, une flotte de bombardiers anglais – dont 347 *Lancaster* – déverse 2 300 tonnes de projectiles incendiaires au-dessus de la ville d'Hambourg.

Au total, plus de 7 300 bombardiers *Lancaster* sont sortis des chaînes d'assemblage britanniques. Sa production ne cesse qu'en 1946 tandis que le dernier avion est retiré du service en 1953.



Une *Tallboy* de 5,5 tonnes est chargée dans un *Avro Lancaster* de la RAF.

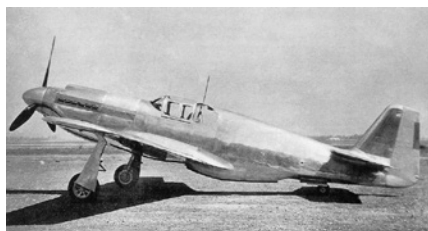
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Le chasseur qui conféra aux Alliés la maîtrise de l'air sur l'Europe : le *P-51 Mustang*

En 1940, en pleine bataille d'Angleterre, alors même que les Britanniques luttent avec courage contre le déferlement des avions de la *Luftwaffe*, la *Royal Air Force*, faisant feu de tout bois, s'adresse à l'industrie américaine en vue d'acquérir un chasseur capable de rivaliser avec le redoutable *Messerschmitt Bf 109*. La compagnie américaine *North America* décide de relever le défi et, en octobre 1940, propose le *NA-73*. Cet appareil qui, dans un premier temps, n'intéresse pas les cadres des *US Army Air Forces*, fait néanmoins l'objet d'une première commande de la part du Royaume-Uni.

Un chasseur à long rayon d'action

Après l'attaque des Japonais sur Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, qui précipite l'entrée en guerre des États-Unis dans le conflit, les armées américaines décident finalement d'adopter cet avion qui s'avère capable d'être utilisé aussi bien pour des missions d'attaque au sol que pour le combat aérien. Certaines versions de l'appareil (*F-6A* et *F-6B*) seront également déclinées pour remplir des missions de photo-reconnaissance.



DR

Les *US Army Air Forces* l'emploient pour la première fois dans le cadre des opérations menées par les Alliés en Afrique du Nord. L'appareil gagne alors la dénomination de *P-51* (« *P* » pour « *Poursuite* », c'est-à-dire « *chasse* »).

Au même moment, la *Eighth Air Force*, engagée depuis l'Angleterre à partir de l'été 1942 pour bombarder l'industrie de guerre nazie, est confrontée à de graves difficultés. Dès janvier 1943, lorsque les bombardiers stratégiques *B-17 Flying Fortress* et *B-24 Liberator* commencent à pilonner le territoire allemand proprement dit, leurs pertes augmentent de façon considérable face aux chasseurs ennemis. Les attaques menées en août et en octobre de la même année se soldant par des sacrifices très importants, les aviateurs américains sont contraints de suspendre provisoirement leurs offensives sur le *Reich*.

Jusqu'à Berlin

Ils découvrent alors, non sans stupeur, que la doctrine qu'ils promeuvent – en l'occurrence l'attaque de précision de jours sans escorte de chasse – est invalidée par la réalité des opérations. Certes, de nombreuses missions accom-



pagnées par la chasse (*P-47 Thunderbolt* et *P-38 Lightning*, notamment) ont été menées auparavant. Cependant, les *US Army Air Forces* ne disposent pas d'un chasseur à l'allonge suffisante pour escorter les bombardiers en profondeur dans le territoire allemand.

Doté de réservoirs de carburant auxiliaires et d'une motorisation britannique *Rolls-Royce Merlin*, le *P-51*, baptisé du nom de « *Mustang* » par les Britanniques, se révèle capable d'assurer cette tâche et dispose d'un rayon d'action considérable qui lui permet d'accompagner les vagues de bombardiers alliés jusqu'à Berlin.

En décembre 1943, les premiers *Mustang* arrivent sur le théâtre européen et intègrent le *354th Fighter Group*, aussi appelé « *Pioneer Mustang Group* ». Le *P-51* agit désormais en coordination avec les quadrimoteurs de bombardement. C'est notamment aux commandes d'un de ces appareils que le jeune Chuck Yeager – premier pilote au monde à franchir le mur du son en 1947 – réalise ses premières missions d'escorte de bombardiers lourds *B-24*.

Désormais, les Alliés disposent d'un outil qui va leur permettre de conquérir la maîtrise du ciel sur l'Europe et l'Allemagne, en prévision des grandes opérations combinées de 1944.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les *Mustang* cumulent près de 4 950 appareils ennemis détruits dans le ciel européen. Il est – derrière le *P-47 Thunderbolt* – l'avion le plus produit du conflit, avec pas moins de 15 500 exemplaires (toutes versions confondues). Il est considéré par certains comme l'un des meilleurs avions de chasse de sa génération.

Il équipera également des unités de l'armée de l'Air française, notamment le groupe de reconnaissance 2/33 « *Savoie* ». Dans cette unité, Roland Glavany – futur général de corps aérien et pilote d'essais – qualifiera en ces termes son bref passage aux commandes du *P-51* : « *J'ai eu la chance de voler sur le plus bel avion de combat de guerre, le Mustang.* »

Le *P-51* sera utilisé par l'*US Air Force* pendant la guerre de Corée (1950-1953). Il servira également d'inspiration pour le développement du *P-82* – aussi appelé « *Twin Mustangs* » – qui sera également engagé dans le ciel coréen.

6 juin 1944 : le *Dakota* « *The SNAFU Special* » participe au débarquement en Normandie

Le 29 janvier 1944, le *Dakota C-47-A-80-DL* est livré aux *US Army Air Forces* sous le matricule 43-15073. Il s'agit d'un avion de transport destiné au largage de combattants et de moyens logistiques pour l'appui des troupes au sol. En avril 1944, l'aéronef, baptisé « *The SNAFU Special* »⁽¹⁾ par ses membres d'équipage, est affecté à Exeter (Angleterre) pour rejoindre la *Ninth Air Force*. Celle-ci est chargée des préparatifs et du maintien de la maîtrise de l'espace aérien en vue du débarquement sur les plages de Normandie.

Un avion au cœur des opérations de la libération du continent européen

Dès le 6 juin 1944, les avions de la *Ninth Air Force* – dont le *SNAFU* – participent à la grande offensive sur les côtes françaises. Le *Dakota* est chargé, entre autres, de larguer les hommes du 501^e régiment d'infanterie parachutiste de la *101 Airborne* dans le secteur de Sainte-Mère-Église.

Par la suite, le *SNAFU* prend part à de nombreuses opérations sur le territoire français. Il est mobilisé, par exemple, lors du débarquement en Provence en août 1944 avant d'être engagé dans le Nord de l'Europe.

Ainsi, en décembre 1944, la *Ninth Air Force* doit porter assistance à des forces au sol encerclées dans le secteur de Bastogne, dans les Ardennes belges. Dans la mêlée, le *SNAFU* est sérieusement endommagé mais parvient à retourner à sa base. Réparé, il reprend du service en mars 1945 et participe à l'une des plus grandes opérations aéroportées de l'Histoire – l'opération *Varsity* – qui doit permettre aux forces Alliées de franchir le Rhin et de pénétrer le territoire allemand par le Nord.

Un grand baroudeur

Pour le *SNAFU*, la fin de la guerre ne signifie pas la fin des péripéties. Dès 1946, il est utilisé comme avion de ligne par la Compagnie Aérienne Tchèque. En mars 1960, il est vendu à l'armée de l'Air française. Affecté sur la base aérienne (BA) 701 de Salon-de-Provence, il est détaché à plusieurs reprises auprès du Centre d'instruction des équipages de transport (CIET 340) situé sur la BA 101 de Toulouse-Francazal. À partir de 1965, il finit par y rester pour contribuer à la formation des pilotes.



Le *SNAFU Special* aux couleurs françaises avec la cocarde de l'Armée de l'Air

DR



Enfin, en novembre 1971, il est cédé aux Établissements Pradier puis revendu un an plus tard à la Yougoslavie pour être exposé à l'entrée de l'école d'aéromécanique à Rajlovac.

DR

En octobre 2006, Olivier Paz, maire de Merville et président de l'association franco-britannique du musée de la Batterie de Merville, apprend son existence. Il décide alors de le retrouver pour l'exposer, après sa restauration, au sein de son musée. Après de nombreuses tractations diplomatiques, l'avion arrive en France en décembre 2007. 2 500 heures de travail, 30 000 euros de budget et la participation de nombreux bénévoles sont nécessaires pour que le *Dakota* soit restauré. Le 7 juin 2008, une cérémonie de présentation de l'avion au public est organisée.

Le 13 novembre 2013, le Conseil national des monuments historiques (CNMH) classe le *SNAFU* monument historique. À cet égard, il est le deuxième appareil à se voir inscrit à cette liste, un peu plus d'un an après le *Boeing B-17 Flying Fortress « Pink Lady »*.

DR

Épilogue de l'histoire, le 7 juin 2014, lors des cérémonies du 70^e anniversaire du débarquement de Normandie, le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'Air, remet la Légion d'honneur à Eugène Noble, un des pilotes américains du *Dakota* lors de l'opération *Overlord*.

Un symbole du lien entre l'armée et la jeunesse

Cet avion porte une double valeur symbolique : le rappel de l'aide apportée par les États-Unis dans la libération du continent européen ainsi que la volonté de l'institution militaire de s'intégrer davantage au sein de la société civile au travers de partenariats.

En effet, durant la phase de rénovation, des jeunes issus du centre de formation des apprentis de l'industrie de Caen ont pris part à la réparation du *SNAFU*. Très intéressés par l'histoire singulière de cet avion, ils ont apporté leur enthousiasme et leur savoir-faire pour que l'aéronef retrouve une seconde jeunesse. Ils ont ainsi contribué à faire vivre le souvenir des héros de cette période troublée.

1. Pour « *Situation normal: all fucked up* » (« *Situation normale : c'est le bordel* »), expression issue du jargon militaire pour indiquer que la situation est mauvaise mais qu'elle n'est pas pire qu'au quotidien.

P-47 Thunderbolt, la foudre du débarquement de Normandie

Avec ses plus de 15 000 exemplaires construits, le *P-47* est l'avion le plus produit de la Seconde Guerre mondiale. Sa version la plus aboutie, le *P-47D*, participe notamment aux opérations du débarquement en Normandie.

Un appareil robuste et puissant

Le *P-47* est né d'un long processus de développement d'une série d'appareils démarré en 1936 avec le *Seversky P-35*. L'avion résulte de l'indécision de l'*United States Army Air Corps (USAAC)* sur le choix d'un chasseur léger ou lourd. Deux projets sont alors présentés. L'*USAAC* tranche finalement : ce sera le *XP-47B*, conçu autour du nouveau moteur *Pratt & Whitney R-2800*. Après un premier vol réussi en mai 1941, l'*USAAC* commande 773 exemplaires (170 *P-47B*, 604 *P-47C*, 1 *XP-47E* – la différence réside essentiellement dans la motorisation) à *Republic Aviation* pour plus de 53 millions de dollars. De nombreuses versions se succèdent. La variante *D* est la plus aboutie et la plus produite (12 602 appareils construits). Celle-ci se différencie du *P-47C* par l'installation d'un turbocompresseur amélioré, de pales d'hélices en « battoir », d'un meilleur blindage et d'un système délivrant momentanément un surcroît de puissance.

Caractéristiques techniques du *P-47D* :

- 14,42 m d'envergure
- 11 m de longueur
- 4,31 m de hauteur
- 8 800 kg de masse au décollage
- 689 km/h à 9 150 m d'altitude
- 12 800 m plafond
- 765 km d'autonomie
- 8 mitrailleuses et jusqu'à 907 kg de bombes
- Monoplace



En 1945, la production s'arrête, faute de contrats. Cet appareil n'est pas pour autant retiré du service, notamment dans sa version *N* produite à plus de 1 800 exemplaires pour le théâtre du Pacifique. Si les *United States Army Air Forces (USAAF)* – qui succèdent à l'*USSAC* – sont le principal utilisateur de l'appareil, le Brésil, la France, la Grande-Bretagne, le Mexique et l'*URSS* disposent également de *P-47*. Aux États-Unis, les *P-47* sont après la guerre mis à disposition de l'*Air National Guard* qui les utilise jusqu'en 1955. En France, l'appareil est intégré à partir de 1943 aux groupes de chasse II/5 « *La Fayette* », I/4 « *Navarre* », I/5 « *Champagne* », III/6 « *Roussillon* », III/3 « *Ardennes* » et II/3 « *Dauphiné* ». L'armée de l'Air l'utilise après la



guerre en Algérie au sein des escadrons de chasse I/20 « *Aurès-Nementcha* » et II/20 « *Ouarsenis* ». Le dernier des 600 appareils est retiré du service en 1960. Outre ses excellentes qualités de chasseur-bombardier, le *Republic P-47 Thunderbolt* est particu-

lièrement fiable. Son taux de perte est de 0,7 % sur ses quelque 546 000 missions opérationnelles réalisées.

Le P-47 dans le ciel du débarquement

La version *P-47D* succède au *B* et *C* et remplit les missions de chasseur-bombardier, notamment au sein de la *Ninth Air Force* chargée de la protection des forces terrestres lors du débarquement en Normandie. Surnommés « *Jug* » (« *cruche* » en français) par les pilotes en raison de leur forme trapue, les premiers *P-47* entrent en service en janvier 1943 au *56 Fighter Group* dans la *Eighth Air Force* basée au Royaume-Uni. Les qualités de l'appareil vont rapidement apparaître. La défense aérienne du *Reich* est dépassée, notamment lorsque des *P-47* assurent la protection des bombardiers lors de missions contre Kiel et Hambourg, en 1944. L'Allemagne perd progressivement la supériorité aérienne grâce au nombre et à la qualité des chasseurs mis en œuvre par les Alliés. En réponse à l'ultime offensive allemande à l'ouest dans les Ardennes, les bombardiers des *USAAF* appuyés par les *P-47* lancent un raid massif le 23 décembre 1944. C'est la dernière grande offensive de la guerre pour le *56 Fighter Group* qui affronte 90 chasseurs allemands et revendique 34 victoires.

En France, le *P-47* est mis en œuvre par le groupe de chasse II/5 « *La Fayette* » en 1943, en remplacement des *Curtiss P-40F Warhawk* reçus l'année précédente. À peine familiarisés avec le *P-47*, les pilotes du groupe, alors basé à Bône, en Algérie, se distinguent déjà par leur maîtrise de l'appareil en abattant un *Messerschmitt Bf 109* au cours d'une mission réalisée aux côtés des Américains. En mai 1943, les 30 appareils du groupe vont s'installer à Bastia aux côtés du *56th Fighter Group*. Exemple de robustesse, de fiabilité, le *P-47* marque les esprits : « *Le 15 août 1944 restera gravé dans la mémoire de tous les pilotes qui ont participé aux missions du débarquement, et ceux qui ont eu la chance de le faire sur P- 47 gardent une grande reconnaissance à cet appareil dont la puissance de feu et la robustesse étaient pour eux synonymes d'efficacité et de sécurité.* »⁽¹⁾

1. Général Pierre Delachenal, *Le Fana de l'Aviation*, n°109, 1984, p. 129.

Le caporal Émile Bouétard, premier Français tombé lors du débarquement de Normandie

Émile Bouétard naît le 4 septembre 1915 à Pleudihen-sur-Rance dans les Côtes-d'Armor. À l'âge de 13 ans, ce fils d'agriculteur s'engage dans la marine marchande puis, lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il est mobilisé dans la Marine nationale comme matelot. En juin 1940, après l'armistice, il retourne un temps dans son village natal désormais en zone occupée. Mais, il n'accepte pas la défaite. Ses convictions le poussent finalement à répondre à l'appel du général de Gaulle.

« *Le meilleur moyen d'arriver les premiers en France* »

Après un long périple commencé en janvier 1942 et qui le mène au Maroc puis aux États-Unis, il arrive en Angleterre en janvier 1943 et s'engage d'abord dans les Forces navales françaises libres. Finalement, il décide de se porter volontaire pour devenir parachutiste. D'après son biographe, l'historien François Souquet, il voyait dans ce choix le « *meilleur moyen d'arriver parmi les premiers en France* »⁽¹⁾.



DR
Insigne du SAS avec la devise : « Qui ose gagne ».

Pour ce faire, le 25 février 1943, il incorpore les Forces aériennes françaises libres et rejoint le 4^e Bataillon d'infanterie de l'air (BIA) stationné à Camberley, aux abords de Londres. En janvier 1944, aux côtés d'unités d'élite britanniques et belges, le 4^e BIA intègre la *Special Air Service Brigade* chargée de préparer ses soldats à être parachutés en France pour encadrer les maquisards qui opéreront dans le cadre du débarquement en Normandie. Émile Bouétard découvre alors le rude entraînement des commandos parachutistes dispensé en Écosse. Néanmoins, malgré une blessure à l'épaule, il finit par arriver à bout de sa formation. Âgé de 28 ans, il se voit affubler du surnom de « vieux » par ses jeunes camarades.

Les premiers sur le sol français

Dans la nuit du 5 au 6 juin, deux bombardiers *Short Stirling* décollent de Fairford (Gloucestershire), en direction de la Bretagne, avec à leur bord 36 parachutistes répartis en 4 groupes (« *sticks* »). Les *sticks* des lieutenants Botella et Deschamps doivent sauter dans les Côtes-d'Armor (opération *Sam-west*) tandis que les groupes Pierre 1 et Pierre 2 des lieutenants Marianne et Delpante doivent atteindre Plumelec dans le Morbihan (opération *Dingson*).

Ces derniers, auquel appartient le caporal Bouétard, devront ensuite effectuer une marche de quelques kilomètres en territoire ennemi pour rejoindre le maquis de Saint-Marcel.

Aux premières heures du Jour J, l'avion d'Émile Bouétard arrive au-dessus de la zone de saut située à quelques centaines de mètres du moulin de Plumelec. Le lieutenant Deplante se souvient : « *Près de la trappe et par le beau clair de Lune, je vois défilier toute proche sous moi notre chère terre de France.* » Une lumière verte s'allume : les 18 hommes s'élancent.



DR

Cependant, le groupe est largué deux kilomètres au nord de la zone prévue. Après l'atterrissage, le caporal Bouétard et un trinôme radio ont pour mission de se camoufler et d'attendre le reste du commando parti à la recherche du matériel parachuté par le *Stirling*.

Une fin tragique

Toutefois, à peine ont-ils le temps de fouler le sol breton qu'ils sont découverts par l'ennemi. Le combat s'engage mais tourne rapidement à leur désavantage. À court de munitions, les quatre Français sont faits prisonniers. Blessé à l'épaule, Émile Bouétard est sommairement assassiné entre 0 heure 40 et 1 heure 30 du matin.

Il est le premier mort français de l'opération *Overlord* et le troisième des forces alliées après les Britanniques Den Brotheridge et Fred Greenhalgh tombés quelques instants plus tôt aux abords du pont de Bénouville sur le canal de l'Orne.

Les autres membres des deux *sticks* rejoignent le maquis de La Nouette, situé non loin de Saint-Marcel. De là, soutenus par les Résistants, ils entament des actions de sabotage sur les voies de communications.

Le 8 juin 1980 est dévoilé à Plumelec un monument qui commémore le sacrifice du caporal Bouétard. Puis, à l'occasion du cinquantenaire du débarquement, la place du bourg du village est renommée en son honneur.

1. F. Souquet, *Émile Bouétard, caporal dans les Free French Paratroops. 6 juin 1944, premier de tous les soldats alliés à mourir pour notre libération*, édité en 2006.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Bombardier Short Stirling



DR

Jacques Joubert des Ouches, pilote de *Spitfire* le Jour J

Jacques Joubert des Ouches naît à Meudon le 2 mai 1920. En février 1940, ce fils de général s'engage dans l'armée de l'Air comme élève pilote. Il intègre ainsi l'école de pilotage de Quimper puis de Morlaix. Après l'armistice, il décide de poursuivre le combat en Angleterre.



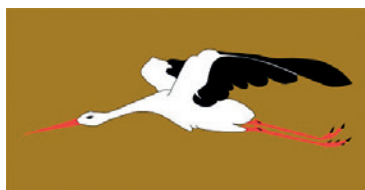
DR

Un jeune aviateur entre en guerre

Le 18 juin 1940, il embarque ainsi avec une centaine d'autres élèves pilotes et quelques moniteurs sur un bateau de pêche pour rejoindre Londres. Arrivé en Angleterre, il signe un engagement au sein des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Après un rude apprentissage au camp d'entraînement des pilotes de chasse d'Odiham, il est affecté au groupe de combat n°1. Il effectue un bref passage en Afrique pour, notamment, participer à la tentative de débarquement à Dakar avant de retourner en Angleterre au *61 Operational Training Unit* au sein de laquelle il peaufine sa formation de pilote de chasse. En mai 1942, il est affecté dans la *Royal Air Force* (RAF) au *87 Squadron* puis au *232 Squadron*. Le 19 août, il participe aux combats aériens au-dessus de Dieppe dans le cadre de l'opération *Jubilee*. En septembre 1942, Jacques Joubert des Ouches est transféré au *616 Squadron* qui stationne près de la ville de Ringwood. Lors de ses missions, il a l'occasion de se mesurer à la chasse allemande qui domine le ciel de France. Le 18 novembre 1943, le jeune lieutenant est muté au Maroc comme moniteur à l'école de chasse de Meknès. Fort mécontent de cette affectation qui l'éloigne du front, il réussit en janvier 1944 à se faire affecter au groupe de chasse (GC) II/2 « *Berry* » qui est alors en cours de création.

Un pilote du *Jour J*

En février 1944, avant de rejoindre la base d'Ayr en Écosse, le « *Berry* » est renommé *345 Squadron*. Cette unité, dotée de *Spitfire V*, adopte comme insigne la cigogne de René Fonck.



DR

Le 6 juin, l'escadron est mobilisé pour les opérations aériennes du débarquement de Normandie. Six avions assurent ainsi des missions de surveillance au-dessus du Cotentin tandis que cinq autres protègent les planeurs qui sont remorqués entre la base anglaise de Littlehampton et le secteur de Caen.



DR

Dès l'aube, l'escadrille de Jacques Joubert des Ouches effectue une première mission au large d'Utah Beach. Vers 11 heures, alors qu'il vole à quelques kilomètres de Saint-Vaast-la-Hougue pour réaliser une deuxième attaque, le jeune pilote informe par radio sa formation qu'il rencontre des problèmes de moteur et qu'il doit sauter en parachute. Son coéquipier, Félix Boyer de Bouillane, se souvient : *« Nous étions alors à une hauteur de 2 500 pieds. Mais son appareil commençait à perdre de l'altitude. Comme j'étais près de lui, je pus le voir distinctement ouvrir le hood (la verrière) et accomplir les différentes opérations qui précèdent le saut. Sa vitesse baissait rapidement, et bien que j'eus réduit un maximum, je commençais à le distancer. Aussi, comme c'était la seule méthode, je fis rapidement un virage serré, mais ensuite je cessai de le voir à travers les nuages qui couvraient environ les quatre cinquièmes du ciel. Je piquai dans l'espoir de le revoir au-dessous des nuages ou à la surface de la mer. L'ensemble ne dura pas plus de deux minutes et le dernier point où je le vis était à environ 2 miles au nord de Saint-Marcouf. »*

En ce 6 juin 1944, Jacques Joubert des Ouches, qui totalise 220 heures de vol, disparaît à jamais. Il est ainsi avec Émile Bouétard (SAS), Bernard Canut, Jean Henson et Roger Boissieux du GB « *Lorraine* » l'un des cinq aviateurs à mourir lors du « *jour le plus long* ».

Jacques Joubert des Ouches est fait Compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 16 octobre 1945.



DR

Paul Lambremont et les fumées du débarquement

En ce 6 juin 1944, le ciel est constellé de plus de 6 000 avions. 24 appareils étaient à l'avant-garde de cette immense armada du débarquement. 12 d'entre eux étaient menés par des pilotes français du groupe « *Lorraine* ».

Telle une statue de pierre, un vieil homme se tient seul en haut d'une falaise normande. Le vent normand lui caresse le visage. Il regarde au loin la mer qui se brise doucement aux pieds des estivants allongés nonchalamment sur la plage de galets.

Je m'appelle Paul Lambremont, je suis navigateur-bombardier. Aux côtés du pilote Jean Clément et du mitrailleur-radio Henri Dorin, nous formons l'équipage de notre *Boston*, immatriculé O – BZ 394, un bombardier qui équipe les unités du « *Lorraine* ». Avec mes camarades, depuis le mois d'octobre 1943, nous sommes stationnés à Hartford Bridge, dans le sud de l'Angleterre

Dans la nuit du 5 au 6 juin, l'officier « opérations » nous convie dans la salle de briefing. Nous devinons alors que nous sommes bon pour une mission de nuit. En préambule, il nous informe d'une voix grave :

« *Messieurs, c'est aujourd'hui le débarquement.* »



De gauche à droite : le sergent Henri Dorin (radio-mitrailleur), le sergent-chef Firmin Vivien (mitrailleur), le lieutenant Paul Lambremont (navigateur observateur) et le sous-lieutenant Clément (pilote).

Puis s'adressant aux pilotes français :

« *Votre mission, c'est de déployer deux écrans de fumée entre les flottes alliées (qui vogue désormais vers la France) et les défenses côtières ennemies. Le « Lorraine » camouflera la flotte américaine au large de la presqu'île du Cotentin. Toutes les 10 minutes, des couples d'avions étaleront leur écran de l'extrémité de l'île Saint-Marcouf à la pointe de Barfleur.* »

Je n'ai pas dormi cette nuit-là. Je dois en effet noter soigneusement sur la feuille de bord les caps à suivre et tracer notre itinéraire sur les cartes. L'émission de fumée est un exercice difficile qui exige une navigation aussi précise que possible. Il est d'autant plus risqué lorsqu'il se réalise au-dessus de la mer puisque l'équipage est privé de tous repères !

5 heures 15

La première paire de *Boston* décolle. Dans le ventre d'un des appareils, le commandant Fourquet, le lieutenant Hennecart et le sergent-chef Delfau donnent l'exemple en ouvrant la voie.



Puis, à intervalle régulier, toutes les dix minutes, les autres suivent.

5 heures 45

C'est à nous.

Jean, Henri et moi-même prenons place dans notre *Boston*. Le premier aux commandes, le deuxième à l'arrière. Pour ma part, je descends dans le nez transparent de l'avion. Nous sommes complètement isolés les uns des autres. Seule la radio nous relie.

Plus lentement que d'habitude, comme si j'assistais à une grande revue, je mets soigneusement mon harnais de parachute. Je vérifie également mon gilet de sauvetage. La trappe se referme. Les moteurs tournent déjà, faisant trembler la carlingue. Je contrôle mon micro. OK. L'arrivée d'oxygène. OK. Nous y sommes...



Assis et sanglé, j'observe un bref instant le terrain baigné par la nuit sombre. Au loin, l'obscurité laisse déjà place aux premiers rayons du jour qui traversent timidement les nuages. Il ne fait pas beau. Quel sale temps pour un débarquement...

L'avion vibre doucement comme le ronronnement rassurant d'un chat. Le mécano de piste lève les deux pouces en l'air.

Le pilote dit : « *Parés !* »

Puis :

« *Enlevez les cales !* »

Le *Boston* gagne rapidement l'entrée de la piste. Les gaz sont poussés à fond. Les moteurs rugissent. L'avion s'arrache du sol.

Depuis mon poste d'observation, à travers le plexiglas, je vois la campagne anglaise qui défile à plus de 450 km/h. En moins de 20 minutes, nous atteignons la mer. La visibilité est moyenne au-dessus de l'Angleterre et encore plus crasseuse au-dessus de la Manche. Désormais, s'offre à nous un spectacle somptueux, fantastique et inoubliable: nous survolons l'armada. À perte de vue, des embarcations de toutes sortes, des cheminées, des mâts de navire qui dansent sur une mer agitée et qui sont protégés par une multitude de ballons qui s'accrochent aux nuages.

Ce fourmillement contraste avec le silence qui règne parmi l'équipage du *Boston*. Personne ne dit un mot ; comme si nous avions été assommés par le poids de la mission qui nous a été confiée.

Le trait de côte français se dessine au loin. Il s'approche à toute allure. Un dernier virage. Nous sommes accueillis par les tirs nourris des batteries allemandes du mur de l'Atlantique. Nos destroyers ne sont pas en reste et les arrosent à leur tour avec leur canon de 16 pouces



DR

6 heures 46

Dans une minute, il nous faudra, au ras des vagues, se faufiler entre les deux.

J'ajuste mon masque à oxygène puis je cris dans le micro à l'attention de l'équipage :

« *TOUT LE MONDE OK ? OUVREZ L'OXYGÈNE À PLEINE DOSE !* »

En effet, il faut à tout prix ne pas inhaler le moindre effluve de cette maudite fumée que nous devons déverser. Elle est toxique.

De part et d'autre, les échanges artilleries s'intensifient. D'immenses gerbes d'eau jaillissent à l'avant, à droite, à gauche du *Boston*... Nous sommes pris entre deux feux. Les avions frémissent en passant à côté des retombées d'eau soulevées par les obus des batteries allemandes. Sur notre droite, les coups de départ des puissants canons de la marine alliée font trembler notre fuselage.

Je vois des projectiles éclater contre une falaise en haut et à droite, d'où partent des salves allemandes. L'instant d'après, soudain, un pan de falaise s'écroule, emportant avec lui les batteries ennemies.

À présent nous sommes dans l'axe. Je tourne au Nord. Aux commandes de l'avion, Jean écoute attentivement mes instructions dans son casque :

« *À gauche, encore à gauche*

Cap zéro trente-trois...

Zéro, trois, trois.

Vire à gauche.

« *Ok, vieille croûte, on y est !* »

J'appuie sur le bouton du lance-bombes en criant :

« *FUMÉE !* »



DR

Et miracle : une épaisse fumée blanchâtre s'étire derrière notre avion qui maintenant file à 500 km/h

À l'arrière, le mitrailleur Henri s'exclame :

« *Au quart de poil !* »



DR

Quel panache derrière les avions. De vraies fusées ! Quelle cible également nous allons devenir si, par malheur, nous avons l'audace de nous rapprocher trop près des côtes. Dans le même temps, nous devons également faire attention à ne pas trop coller les navires américains qui ont reçu l'ordre de tirer sur tout ce qui s'approche trop près d'eux.

Nos pots de fumée sont vides.

Pour nous, l'opération *Overlord* est finie.

Je vire à gauche et mets le cap sur Hartford Bridge

7 heures 30

Le *Boston* se pose.

Nous sortons de notre cage de fer et de verre. Heureux d'être revenus de cet enfer, nous nous enlaçons. Jean murmure :

« *Maintenant je peux me faire descendre, j'ai vu le débarquement, il est en route. Avec une opération d'une telle envergure, c'est gagné, ça ne peut que réussir.* »



DR

8 heures

Les appareils français sont rentrés.

Tous ?

Non, un manque à l'appel. L'équipage du *Boston J BZ 213*, composé de Roger Boissieux, Bernard Canut et Jean Henson est tombé au champ d'honneur. Leur avion s'est embrasé près d'un croiseur allié dans une immense gerbe de flammes vite étouffée par l'eau.

Comme tous les 6 juin, je suis là aujourd'hui sur cette même falaise pour perpétuer le souvenir de mes camarades morts dans l'accomplissement de cette mission.

En pensant à eux, et alors que je contemple cette mer turquoise qui ondule calmement, ces quelques mots d'Albert Camus surgissent de mon esprit : « *En vérité, le chemin importe peu, la volonté d'arriver suffit à tout. La vraie générosité envers l'avenir consiste à tout donner au présent.* » Cette idée, mes frères d'armes en sont l'incarnation.



DR



Retrouvez l'histoire de Paul Lambremont au format podcast sur la chaîne Spotify de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Les *Allied Expeditionary Air Force* et l'organisation du commandement aérien



DR

L'organisation du commandement pour l'opération *Overlord* apparaît relativement comparable à celle de nos opérations contemporaines. En effet, du débarquement du 6 juin jusqu'au 15 octobre 1944 – c'est-à-dire lorsque les Alliés affrontent les Allemands dans l'Est de la France –, le commandement des trois composantes est unifié sous la responsabilité du *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force* dirigé par le général américain Dwight D. Eisenhower. Ce dernier est secondé par l'*Air Chief Marshal* Arthur Tedder tandis que toutes les composantes sont commandées par des officiers généraux britanniques : le *Field Marshal* Bernard Montgomery pour les forces terrestres, l'*Admiral* Bertram Ramsay pour les forces navales et l'*Air Chief Marshal* Trafford Leigh-Mallory pour les forces aériennes.

Le commandant de la composante aérienne unifiée est un ancien chef d'escadrille de la Première Guerre mondiale. Il s'est ensuite spécialisé dans la coordination entre les forces terrestres et aériennes et a commandé la *School of Army Cooperation* de la *Royal Air Force*. Au début de la guerre, il commande le 12^e groupe du *Fighter Command* et pendant la bataille d'Angleterre, prône l'emploi de larges escadres aériennes contre l'avis de son chef, l'*Air Chief Marshal* Hugh Dowding, qui préfère économiser ses forces dans la guerre d'attrition qu'il mène contre la *Luftwaffe*.

Devenu chef du 11^e groupe – celui qui couvre le Sud-Est de l'Angleterre –, Leigh-Mallory organise, en août 1942, la couverture aérienne du débarquement de Dieppe (opération *Jubilee*). En novembre 1942, il prend la tête du *Fighter Command* puis est nommé, en août 1943, chef des forces aériennes expéditionnaires alliées



DR



L'Air Chief Marshal Leigh-Mallory s'adressant à des parachutistes américains (1944).

DR

(*Allied Expeditionary Air Forces*, AEAFF) – responsabilité qu'il cumule avec la précédente.

L'AEAFF comprend la *Second Tactical Air Force* britannique, sous le commandement l'Air Vice Marshal Arthur Coningham (qui avait dirigé la *Western Desert Air Force* sous les ordres de Tedder en Afrique du Nord), et la *Ninth Air Force* américaine, commandée par lieutenant général Lewis Hyde Brereton, également vétéran des combats en Afrique du Nord. Au total, l'AEAFF dispose de près de 7 500 avions, dont 3 000 britanniques et 4 500 américains. Dans le détail, cette force aérienne se compose de 3 500 chasseurs (*Spitfire*, *Typhoon*, *Mustang*...), 300 avions de reconnaissance (*Lightning*, *Spitfire*...), 2 100 bombardiers moyens (*Boston*, *Marauder*...) et 1 600 avions de transport (*Dakota*, *Albemarle*...).

Leigh-Mallory dispose d'un état-major réduit à Bentley Priory, près de la ville de Stanmore (Angleterre), pour coordonner l'action de la *Second Tactical Air Force* britannique et la *Ninth Air Force* américaine. En effet, en termes de nombre d'avions, les Américains sont les contributeurs les plus

importants à l'AEAF. Ils sont donc réticents à procurer le personnel nécessaire à la constitution d'un gros état-major dirigé par un officier général britannique qui pourrait planifier et contrôler dans le détail les opérations aériennes. Chacune des deux forces nationales garde donc sa structure de commandement ainsi qu'une grande partie de son autonomie.

Outre ces 7 500 avions de l'AEAF, Leigh-Mallory aurait également apprécié prendre le contrôle des 3 500 avions – principalement des bombardiers stratégiques – de la *Eighth Air Force* américaine (*B-17 Flying Fortress* et *B-24 Liberator*) et du *Bomber Command* britannique (*Short Stirling* et *Handley Page Halifax* notamment) qui représentent une puissance de feu exceptionnelle. En effet, ces deux commandements opèrent séparément selon un plan d'ensemble – établi lors de la conférence de Casablanca en janvier 1943 – qui vise à atteindre les ressources du *Reich*, principalement situées sur le territoire allemand, permettant au régime nazi d'alimenter l'effort de guerre.

À plusieurs reprises, le général Eisenhower réclame le commandement des bombardiers lourds en arguant que toutes les forces opérant sur le théâtre européen, dont il a la responsabilité, doivent être placées sous sa direc-



Destruction de la gare de Saintes suite à une attaque du *Bomber Command* (juin 1944).

tion. De plus, il a besoin de ces appareils pour mettre à exécution le *Transportation Plan* visant à paralyser les mouvements ferroviaires en Europe de l'Ouest pour empêcher la *Wehrmacht* de rapatrier ses forces en Normandie. Mais ni le général Spaatz, commandant les forces stratégiques américaines en Europe, ni l'*Air Chief Marshal* Arthur Harris, chef du *Bomber Command*, ne sont disposés à mettre leurs moyens sous le commandement de Leigh-Mallory. Ils préfèrent concentrer leurs efforts sur la destruction des villes allemandes, de l'industrie et des grandes raffineries de pétrole du *Reich*.

Eisenhower met, à plusieurs reprises, sa démission dans la balance et obtient finalement, à partir du 14 avril 1944, le droit de fixer l'ordre de priorité des missions de bombardement de l'aviation stratégique alliée sur le théâtre européen. Pour autant, la *Eighth Air Force* et le *Bomber Command* ne sont pas subordonnés à Leigh-Mallory mais sont intégrés sous le commandement d'Eisenhower au même niveau que l'AEAF. Les bombardiers joueront un rôle capital dans la préparation du débarquement, en paralysant les mouvements par voie ferrée des grandes unités allemandes et, au niveau tactique, en permettant aux opérations *Goodwood* et *Cobra* de percer l'encerclement allemand en juillet 1944⁽¹⁾.

DR



Une colonne de chars Sherman dans la plaine au sud de Caen, 21 juillet 1944 National Archives of Canada (NAC)

DR



Fantassins américains et chars Sherman M4 de la *4th US Armored Division* traversant la ville de Coutances (Normandie) lors de l'opération *Cobra* (1^{er} juillet 1944)

1. La première a pour objectif de réduire la poche de résistance ennemie dans la ville de Caen. La seconde doit permettre aux forces alliées de casser les lignes de défense allemandes autour de la Normandie afin de continuer la progression des forces alliées vers l'intérieur des terres.

La Seconde Guerre mondiale vue par les cinéastes

Au sortir de la guerre, les cinéastes entendent exalter le sacrifice des soldats morts dans la lutte contre le fascisme. Que ce soit par le drame, la comédie ou bien l'action, chaque réalisateur exprime une vision personnelle de la Seconde Guerre mondiale, participant ainsi à enrichir la culture cinématographique autour de ce conflit.

Consacrer les héros

Le film *Quand passent les cigognes* (1957) de Mikhaïl Kalatozow, Palme d'or à Cannes en 1958, décrit la vie de Véronika, une jeune fille qui attend le retour de son fiancé Boris parti au front. Ce film, qui multiplie les prouesses techniques (*travellings* aériens en particulier), plonge peu à peu le spectateur dans le quotidien des civils qui découvrent les horreurs de la guerre. Par la suite, le cinéma soviétique narrera la Grande Guerre patriotique à grands efforts de reconstitutions historiques. Dans cette évocation, la bataille de Stalingrad résonne d'une manière particulière car l'intensité des combats, les enjeux et le dénouement sont propices à l'écriture de scénarios. Dans *La Neige chaude* (1972), le réalisateur soviétique Gabriel Yegiarazov vante le courage des soldats chargés de contre-attaquer face aux Allemands. C'est également l'occasion de décrire les conditions de vie des soldats, dont le sacrifice a souvent été vain. En 2001, Jean-Jacques Annaud, dans *Stalingrad*, évoque la bataille par le prisme d'un duel entre un tireur d'élite soviétique, Vassili Zaitsev (Jude Law) et un Allemand, le major König (Ed Harris).

En Occident, le cinéma présente les soldats et les résistants comme des héros antiques, beaux et courageux. Dans *La Bataille du rail* (1946), le réalisateur français René Clément glorifie le sacrifice des cheminots qui commettent des actes de sabotage afin d'entraver les mouvements de l'armée allemande.

Le Jour le plus long (1962) est une épopée héroïque servie par une pléiade de stars internationales qui retrace, telle une carte postale historique, les événements du débarquement des Alliés en Normandie. Dans la même lignée, *Paris brûle-t-il ?* (1966) expose la libération de Paris par la Résistance.

En 1998, Steven Spielberg, dans *Il faut sauver le soldat Ryan*, s'affranchit de ces codes pour filmer le débarquement en Normandie d'une manière extrêmement réaliste. Rien n'est épargné au spectateur : les balles qui sifflent, le sang, les cadavres, les hommes qui se noient.

Contrairement à *Tora ! Tora ! Tora !* (1970), Michael Bay propose dans *Pearl Harbor* (2001) une vision originale, bien que romantique et stéréotypée, de l'attaque japonaise contre le port américain. Dans ce film, l'aviation est mise à l'honneur, non seulement par les images spectaculaires des combats, mais également par l'évocation de la bataille d'Angleterre et du raid contre Tokyo organisé en avril 1942 par James Doolittle, premier bombardement américain du territoire japonais.

En rire

La France a subi une humiliante défaite en 1940, suivie de l'occupation allemande. Aux côtés de films glorifiant la Résistance, des réalisateurs décident d'aborder cette période d'une manière humoristique. Ainsi, en 1959, dans *La Vache et le Prisonnier*, Henri Verneuil décrit l'évasion d'un camp de prisonniers d'un soldat français, campé par Fernandel, accompagné par une vache. En 1966, Gérard Oury tourne *La Grande Vadrouille* qui dépeint l'odyssée de pilotes anglais abattus qui doivent « passer » en zone libre. Ils sont accompagnés par deux Français que tout oppose : le grand, Bourvil, peintre en bâtiment, et le petit, Louis de Funès, chef d'orchestre réputé. Ce film rassemble plus de 17 millions de spectateurs au cinéma, comme si les Français voulaient, par le rire, évacuer le poids de cette période trouble. En 1973, Robert Lamoureux tourne *Mais où est donc passée la septième compagnie ?* suivi en 1975 de *On a retrouvé la septième compagnie* puis en 1977 *La Septième Compagnie au clair de lune*.

Le réalisateur, qui puise dans ses propres souvenirs, transforme la débâcle militaire française de 1940 en une pérégrination de trois soldats maladroits et franchouillards. Chaque spectateur masculin, à une époque où le service militaire était obligatoire, pouvait facilement s'identifier dans ces trois hommes et, par la même occasion, oublier le côté tragique de la défaite.

En 1983, Jean-Marie Poiré tourne *Papy fait de la résistance*, une adaptation cinématographique de la pièce de Martin Lamotte et Christian Clavier. Dans cette production qui réunit le gratin du cinéma comique français, le réalisateur dynamite les codes de la France occupée. On y croise Super-Résistant, un coiffeur homosexuel, le demi-frère caché d'Hitler, un collaborateur zélé, membre de la *Gestapo* française mais aussi un officier allemand attentionné.

L'étudier

Après avoir célébré les héros, les réalisateurs veulent saisir le quotidien des hommes, quitte à écorner l'image idéale des combattants.

La guerre à peine terminée, le réalisateur italien Roberto Rossellini souhaite réaliser une trilogie au plus près de la réalité sur la guerre, notamment en Italie. Il tourne donc *Rome ville ouverte* (1945), *Païsa* (1946) et *Allemagne année zéro* (1948). Il y décrit la pauvreté, la dureté de la guerre et le quotidien sans fard des hommes.

Le cinéma soviétique n'échappe pas à ce parti pris. Ainsi, *Ils ont combattu pour la patrie* (1975) brosse une galerie de personnages, au-delà du héros traditionnel, dont les individualités, les égoïsmes finissent par être mis en commun pour combattre l'ennemi. On perçoit l'ordinaire de ces hommes soignés sans anesthésie, méconnaissables car noirs de suie et de crasse.

Dans *Croix de Fer* (1977), le réalisateur américain Sam Peckinpah décrit une armée allemande sale et désabusée qui recule devant les troupes soviétiques. Des scènes d'une violence inouïe, pour l'époque, accentuées par des ralentis, montrent la dureté des combats. On découvre également l'opposition entre les soldats épuisés mais couverts de médailles et des officiers arrivistes qui veulent insuffler de la discipline tout en travaillant pour obtenir, eux aussi, des médailles.

Das Boot (« *Le bateau* »), réalisé en 1981 par Wolfgang Petersen, raconte la vie quotidienne des membres d'équipage d'un sous-marin allemand. Ce huis clos angoissant montre la dureté particulière de la vie en mission à bord de ce type de navire.

Dans *La Ligne rouge* (1998), Terence Malik décrit le débarquement américain à Guadalcanal et propose de réfléchir sur le statut du soldat. On découvre de doux rêveurs, des ambitieux, des peureux, des fous et des héros. La guerre est rarement montrée crûment, uniquement par le biais de métaphores – des hautes herbes, la jungle impénétrable – ou par des gros plans sur le visage des soldats. Ainsi, le spectateur est invité à s'interroger sur le sens du terme « *tuer à la guerre* » et sur la fragilité de l'être humain.

Lorsque Clint Eastwood, acteur ayant joué dans les films *Quand les aigles attaquent* (1968) et *L'Or des braves* (1970), s'intéresse à la Seconde Guerre mondiale, il prend le parti de raconter la bataille du Pacifique. Dans *Lettres d'Iwo Jima* (2006), il décrit l'état d'esprit des soldats japonais. Pour la première fois à Hollywood, ils sont montrés avec leurs forces et leurs faiblesses, tiraillés entre l'obéissance à la tradition et la nécessité de survivre. Dans *Mémoires de nos pères* (2006), les trois soldats qui ont hissé la bannière étoilée après la bataille d'Iwo Jima et qui figurent sur la célèbre photo de l'événement doivent redonner espoir au peuple américain lors d'une tournée. Ce film montre les sentiments ambigus de ces héros marqués à jamais par les terribles combats.

En France, le film *Indigènes* (2006) de Rachid Bouchareb évoque la participation des troupes coloniales françaises dans la libération du pays. On suit le parcours de quatre soldats partagés entre leur attachement à la France et leurs aspirations indépendantistes.

Les massacres perpétrés à l'Est par l'armée allemande sont dénoncés en 1985 dans *Requiem pour un massacre* d'Elem Klimov. Les troupes allemandes arrivent dans un village et commencent par séparer les femmes et les hommes avant de les brûler dans une grange. Les soldats agissent comme s'ils participaient à une kermesse païenne : ils boivent et ils chantent alors que les cris des victimes retentissent tout autour.

Dans *Uranus* (1990), Claude Berri dresse un portrait au vitriol de la société française à peine sortie de l'Occupation, où les lâches et les hypocrites se confondent.

L'évocation de la déportation et du génocide des juifs est plus souvent l'apanage des cinéastes occidentaux. Ainsi, en 1955, sur la demande du Comité d'Histoire de la Seconde Guerre mondiale, Alain Resnais réalise *Nuit et Brouillard*, film-documentaire. Ce premier témoignage sur la déportation participe au nécessaire devoir de mémoire en nous interrogeant sur la nature profonde de l'homme. En 1985, Claude Lanzmann présente *Shoah*, un documentaire de plus de dix heures, tourné entre 1976 et 1981, qui alterne plans-séquences sur les lieux du génocide et témoignages poignants des survivants.

En 1993, Steven Spielberg présente *La Liste de Schindler*, film volontairement tourné en noir et blanc (sauf de rares scènes) qui expose la vie d'un industriel enrichi par le commerce avec les nazis mais qui décide de sauver des juifs.

C'est l'occasion de décrire le quotidien des ghettos juifs et du camp de concentration de Plaszow en Pologne. Ce film, d'une profonde humanité, distille un message d'espoir en montrant que dans tout homme, même mauvais, il y a une part de bon.

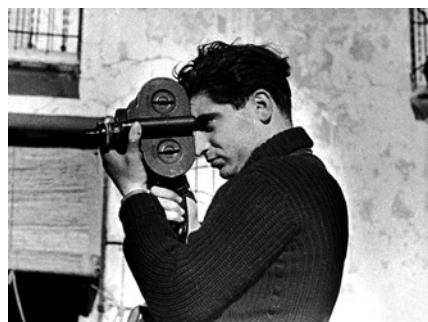
Longtemps, les réalisateurs n'ont osé parler d'Hitler, jugé fou et inhumain. Seul Charlie Chaplin dans *Le Dictateur* (1940) décrit avec ironie l'ascension de cet homme. Il faut attendre les années 1970 pour voir au cinéma un portrait du Führer. En 1977, Anthony Hopkins campe Hitler dans *Le Bunker, les derniers jours d'Hitler*. En 2004, le cinéma allemand ose un film sur le dictateur, *La Chute*, dans lequel on voit un chef coupé des réalités mais aussi un homme en proie à des sentiments contradictoires.

Robert Capa, un témoin du xx^e siècle

Endre Erno Friedmann, plus connu sous son pseudonyme Robert Capa, couvre avec son appareil photographique les principaux conflits qui suivent la Première Guerre mondiale. Il publie des photos profondément humaines qui sont autant de témoignages des tourments qui frappent le monde.

Une vie d'artiste

Endre Erno Friedmann est né à Budapest le 22 octobre 1913. En 1931, il doit s'exiler d'abord à Berlin puis à Paris pour échapper aux persécutions antisémites. En 1934, il francise son nom en André Friedmann. Il évolue alors dans l'effervescence artistique de la capitale française. Il rencontre ainsi Picasso, Cocteau et Dalí, mais également la photographe allemande Gerda Taro. Elle lui propose



DR

de vendre des photos sous le nom de Robert Capa. En 1936, il fonde avec les photographes Maria Eisner et Pierre Boucher l'agence Alliance Photo, dont le premier travail consiste à photographier la France du Front populaire.

Une vie de baroudeur

En 1936, le jeune homme, sensible aux idées révolutionnaires, décide de se rendre en Espagne pour photographier les combattants républicains qui luttent contre les troupes de Franco. Il s'y rend avec Gerda Taro pour le compte des magazines *Vu* et *Regards*. Le 26 juin 1937, elle meurt écrasée par un char. Capa décide de rentrer à Paris. Il est alors envoyé en Chine occidentale pour couvrir le conflit avec le Japon. Il photographie les habitants, les soldats, mais aussi la famille Tchang Kai-chek qui dirige le pays. En avril 1938, sa photo d'un combattant chinois fait la Une du magazine américain *Life*. Lorsque la guerre éclate en Europe, il doit fuir la France en octobre 1939 pour échapper aux lois contre « *des étrangers indésirables* » qui prévoient de regrouper les hommes et femmes d'origine étrangère dans des camps. Il trouve refuge à New York où habitent déjà sa mère et son frère. Il est alors engagé par les magazines *Colliers* et *Life*. Il suit la progression des troupes alliées et débarque ainsi en Afrique du Nord, puis en Sicile. Le 6 juin 1944, Capa figure parmi les premiers à photographier le débarquement sur les plages normandes.

Un bref passage par Hollywood

Après la guerre, Capa devient photographe de plateau de cinéma et entretient alors une relation avec l'actrice Ingrid Bergman. Il réalise les photos du film d'Alfred Hitchcock *Les Enchaînés*. En 1947, avec Henri Cartier-Bresson, il fonde l'agence Magnum qui, contrairement à ses concurrentes, laisse l'intégralité des droits aux photographes. La vie mondaine à Hollywood lui pèse. Il décide donc de partir avec l'écrivain John Steinbeck pour l'Union soviétique. De ce périple, ils publient en 1948 l'ouvrage *Russian Journal*, émouvant témoignage de la vie en URSS. Un an après, Capa couvre la naissance de l'État d'Israël. Ses photos sont compilées dans *Report on Israël*. En 1954, il s'envole pour l'Indochine pour le compte du magazine *Life*. Le 24 mai, alors qu'il suit une patrouille de soldats français, Capa saute sur une mine et trouve la mort.

Un regard bienveillant.

Lors de ses reportages photographiques, Robert Capa utilise de petits appareils, discrets et faciles à transporter. Ainsi, au plus près de l'action, il est invisible des protagonistes et peut saisir toute l'intensité d'une scène. Capa travaille sa mise en scène en soulignant les lignes de force. En 1939, dans une photo prise en contre-plongée, Capa saisit une colonne de réfugiés républicains espagnols accueillie par un douanier français. Cet angle de vue dessine comme une vague soulignant la détresse des combattants qui ont perdu la guerre. Dans le cadrage de *La Tondue de Chartres*, le personnage occupe le centre de la composition, tandis que tous les autres protagonistes la fixent du regard. Au loin, dans le plan supérieur de la photo, un drapeau français flotte sur un balcon. Sans doute pour rappeler que la France est libre, mais qu'elle doit encore chasser ses démons. Certaines photos célèbres de Robert Capa ont acquis une valeur iconique. *La Mort d'un soldat républicain* est le symbole de la guerre civile espagnole. L'homme qui est terrassé par une balle et chute en arrière traduit la lutte désespérée des Républicains, incapables de gagner une guerre moderne. Enfin, les photos floues du débarquement sont l'unique témoignage de ce jour mémorable. Le spectateur qui regarde les photos de Robert Capa devient le témoin privilégié d'une époque faite de contradictions.



DR

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Le Jour le plus long : une épopée hollywoodienne façonnant notre imaginaire du Jour J

La séquence symbolique du casque d'un soldat américain gisant sur une plage, extrait du film *Le Jour le plus long*, a modelé l'imaginaire collectif sur le débarquement de Normandie. Cette fresque historique sortie en 1962 est considérée comme le plus grand film de guerre de son époque. Il a compté 12 millions de spectateurs en France. Adapté du livre homonyme de Cornelius Ryan paru en 1959, il a pour ambition de retranscrire au plus proche de la réalité historique les faits survenus le 6 juin 1944 et a mobilisé des moyens colossaux.

Un long-métrage de grande envergure conciliable avec la réalité historique ?

Le Jour le Plus Long est une production de la *20th Century Fox*, dirigée par Darryl F. Zanuck, qui a également participé à l'écriture du scénario. Elle est le résultat d'une collaboration entre les États-Unis, la France, le Royaume-Uni et la République fédérale d'Allemagne. Le *casting* comporte des célébrités de chacune de ces nationalités à l'instar du britannique Sean Connery ou encore André Raimbourg « Bourvil » du côté français. Il en va de même pour les cinq cinéastes originaires de divers pays (Suisse, Allemagne, États-Unis et Angleterre). Pour le scénario, le réalisateur a fait appel à quatre auteurs dont Romain Gary, chargé d'écrire les scènes françaises. Cette coopération internationale sans précédent s'exerce également par le prêt de matériels et de figurants militaires. L'armée française en particulier octroie plus de 2 000 soldats, ainsi que des navires, des chars et des avions bien qu'elle soit engagée en Algérie à cette époque.

Quelques libertés artistiques ont été prises avec la réalité historique pour des raisons dramatiques, vision défendue par l'écrivain Cornelius Ryan qui participe également à la réalisation du film. Par exemple, la scène de la prise du casino de Ouistreham est fictionnelle puisque ce dernier a été détruit lors d'un raid aérien de la *Royal Air Force* en 1942. L'aspect tragique est accentué par le tournage de scènes en noir et blanc. Ce choix esthétique, risqué pour l'époque, renvoie aux reportages de guerre réalisés durant le conflit, associant le film à une archive.

Une production affectée par le contexte de la Guerre froide

Le réalisme du film est également biaisé par le contexte de la Guerre froide. L'élément le plus prégnant est l'absence de la mention de l'URSS

qui, si elle n'a pas participé au débarquement de Normandie, est le principal bénéficiaire de l'ouverture de ce second front en Europe.

De surcroît, le soldat allemand est représenté selon un nouvel archétype avec des traits édulcorés. Le général Blumentritt incarne cette nouvelle vision de l'Allemand. Il est déçu par le comportement de son haut commandement. Cette représentation de l'ennemi renvoie au contexte politique de l'époque, l'Allemagne fédérale appartenant au bloc de l'Ouest opposé aux Soviétiques.

Les idéaux véhiculés par *Le Jour le plus long* sont intimement liés au contexte. Ils visent à glorifier l'alliance occidentale contre l'Union soviétique à travers la célébration des valeurs américaines que sont le libéralisme, l'esprit de solidarité, le sacrifice et le respect de la hiérarchie militaire.

L'implication de l'armée de l'Air dans la réalisation du film

L'armée de l'Air s'est particulièrement engagée dans la réalisation du film. La base école de Pau a fourni 100 parachutistes et 20 moniteurs, sollicités pour des sauts de précision. Un *Noratlas* a également été prêté pour tourner les scènes de parachutages. Néanmoins, à des fins de réalisme, ce dernier a été remplacé par un appareil d'époque, un *Douglas DC-3*. En raison de nombreux incidents lors des sauts en parachute à Sainte-Mère-Église, les parachutistes français sont retirés au profit de cascadeurs encadrés par Gil Delamare, tous formés sur la base de Pau.

La base école de Saintes met également à disposition 1 700 élèves mécaniciens des promotions P-33 à P-38 ainsi que des cadres afin de combler le retrait des militaires américains mobilisés pour le film. Le Pentagone est à l'origine de cette réduction des effectifs car le réalisateur a refusé de couper une scène censurée par le département de la Défense américain, montrant des Alliés abattant des Allemands alors qu'ils souhaitaient se rendre. La base prête également un hélicoptère *Sikorsky*. En guise de reconnaissance, le réalisateur finance la construction d'une salle de cinéma, portant le nom du film, sur la BA 722.

Bénéficiant de moyens sans précédents et d'un scénario respectant au mieux la réalité historique, *Le Jour le plus long* est incontestablement devenu la représentation cinématographique de référence sur le Jour J. Ce film se distingue des productions réalisées à partir des années 1970, influencées notamment par le contexte de la guerre du Vietnam. *Il faut sauver le soldat Ryan* de Steven Spielberg (1998), connu pour son style réaliste et immersif, offre ainsi une version plus sombre et désenchantée, montrant la brutalité de la guerre et les traumatismes subis par les soldats du 6 juin 1944.

Le comité pédagogique

sous le patronage du général d'armée aérienne Stéphane Mille,
chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace

Général de brigade aérienne Emmanuel Boiteau, *directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA).*

Colonel Julien Resplandy, *sous-directeur puissance aérospatiale et patrimoine du CESA.*

Colonel Norbert Gaine, *commandant le Centre d'enseignement militaire supérieur air.*

Colonel Amaury Colcombet, *Division cohérence capacitaire à l'État-major des armées..*

Colonel Grégoire Servent *auditeur au Centre des hautes études militaires.*

Colonel (RC) Anne-Catherine Robert-Hauglustaine, *directrice du musée de l'Air et de l'Espace.*

Colonel (RC) Nathalie Tinjod, *Agence spatiale européenne.*

Colonel (R) Claude Ribbe, *écrivain.*

Lieutenant-colonel (R) Emmanuel Nal, *maître de conférences en philosophie à l'université de Mulhouse.*

Commandant (R) Jean-Marc Albert, *professeur d'histoire de première supérieure.*

Jérôme de Lespinois, *Réfèrent « Histoire » de l'armée de l'Air et de l'Espace.*

Patrick Meneghetti, *avocat.*

François Pernot, *professeur des Universités en histoire moderne à Cergy Paris Université.*



CESA
Centre d'Études Stratégiques Aérospatiales
1 place Joffre
75007 Paris