

## L' ARMEE DE L' AIR ET LA BATAILLE DE NORMANDIE

Marie-Catherine Villatoux

*Revue historique des armées*, n°3/1994, p. 61-71.

*"Le débarquement sera certainement précédé par de puissantes attaques aériennes et exécutées sous la protection d'un intense bombardement, auxquels participeront de nombreux bateaux de guerre et des escadres de bombardiers lourds. De même, il est vraisemblable qu'il s'effectuera sous le couvert d'un rideau de nuages artificiels. En même temps que se produira le débarquement proprement dit, des unités aéroportées seront parachutées dans les secteurs principaux sur les arrières immédiats des défenses côtières ; leur mission consistera à prendre les fortifications à revers et à créer une tête de pont dans les délais les plus rapides... La supériorité de l'aviation anglo-saxonne est telle qu'à elle seule elle est à même d'interdire tout mouvement d'unités importantes sur le front ou sur les arrières, aussi bien de jour que nuit. Sauf exception, notre aviation s'est montrée incapable d'intervenir pour appuyer nos opérations".* Ainsi s'exprime le maréchal Rommel, responsable depuis novembre 1943 des défenses du mur de l'Atlantique, dans un rapport du 31 décembre, adressé à Hitler au retour d'une inspection<sup>1</sup>. Ces quelques lignes prémonitoires sur l'opération Overlord, le plus important débarquement amphibie de l'histoire militaire, rappellent combien la supériorité aérienne alliée est un élément décisif de la réussite du célèbre Jour J, puis de la bataille de Normandie. Quelle est alors la participation de l'armée de l' Air française à cet engagement allié déterminant pour l'avenir de l'Europe occupée ? Quelles sont les décisions adoptées par l'état-major de l'armée de l'Air, pour restaurer son autorité sur le territoire métropolitain, dont la liberté retrouvée accompagne le flux inexorable des armées de la reconquête ?

### Les préparatifs d'Overlord

Overlord, tel est le nom de code de cette *Croisade en Europe*, ainsi qualifiée par le général Eisenhower, dont la préparation a duré presque deux ans<sup>2</sup>. En effet, la décision de déclencher l'invasion du continent européen, par un débarquement en France, ne pouvait être adoptée qu'après la réalisation d'un certain nombre de préalables, parmi lesquels, la nécessité d'être prêt à attaquer en tenaille par le Sud depuis l'Afrique du Nord puis l'Italie<sup>3</sup>. La volonté de prendre pied en Normandie est évoquée, par les responsables politiques alliés, lors de la conférence Trident qui se tient à Washington en mai 1943 puis confirmée à la réunion

ultérieure, à Québec, au mois d'août. Les responsables des forces expéditionnaires aériennes et navales sont nommés, quelque temps plus tard, en novembre. Il s'agit de l'Air Marshal Leigh-Mallory et de l'amiral Ramsay et c'est au général Montgomery qu'incombe le commandement des forces terrestres. Tous trois sont britanniques, et c'est le général américain Eisenhower qui obtient officiellement le commandement du Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces ou SHAEF (grand quartier général des forces expéditionnaires alliées) le 6 décembre 1943.

Les grandes lignes du plan d'invasion arrêtées à la conférence de Téhéran, du 28 novembre au 3 décembre 1943, sont modifiées le 7 janvier, par Montgomery, à la demande d'Eisenhower. Après révision, le plan ultime allié prévoit de débarquer le jour J, sur le littoral normand, trois divisions aéroportées, trois divisions d'infanterie et une division blindée réparties sur deux secteurs : à l'ouest la 1ère armée américaine du général Bradley, à l'est la 2e armée du général Dempsey composée d'Anglo-Canadiens<sup>4</sup>. Plus de 150.000 hommes doivent fouler le sol de France, au soir du premier jour de campagne, et pour le général Eisenhower aucune erreur n'est permise *"un échec aurait sans doute des conséquences fatales. Le contre-coup sur le moral allié et sur son esprit de décision serait tel qu'une hypothèse semblable était inconcevable"*<sup>5</sup>. Aussi est-il convaincu du caractère décisif des missions aériennes dans la réussite des différentes étapes d'Overlord : *"Il était souhaitable que, pendant les phases préparatoires de l'assaut et pour assurer un appui efficace au cours des phases critiques de l'opération terrestre (et tant que nous ne nous serions pas établis assez solidement sur des positions définitives), pour écarter tout danger d'une défaite, toutes les forces aériennes britanniques, sauf l'aviation côtière, fussent placées sous mon commandement. Je dirigerais ainsi les forces aériennes stratégiques comprenant l'aviation de bombardement britannique sous les ordres de l'Air Chief Marshal, Sir Arthur Harris, et la huitième armée de l'air américaine commandée par le général Doolittle... Il était essentiel que la totalité de notre puissance d'assaut, y compris les deux forces stratégiques, fussent à notre entière disposition aux heures critiques de l'attaque"*<sup>6</sup>.

Cependant la tâche de l'aviation ne se limite pas à des interventions lors du jour fatidique, celle-ci va participer pleinement à la préparation du débarquement dans les mois précédant l'assaut<sup>7</sup>. Ainsi sont requis pour ces interventions le Bomber Command, la 2è Tactical Air Force de la Royal Air Force mais aussi la 8è et la 9è Air Force américaines, armées stratégiques et tactiques rassemblées dans une action commune. Dans ce vaste dispositif, quelles fonctions les alliés vont-ils attribuer à l'armée de l'Air française ?

### **Avant tout : participer**

Pour le général de Gaulle et le Comité de libération nationale les Français doivent prendre part à la libération de la métropole<sup>8</sup>. Cette analyse est pleinement partagée par les autorités de l'armée de l'Air reconstituée : le général René Bouscat chef d'état-major général des Forces aériennes françaises, depuis juillet 1943, et le général M. Valin, devenu son adjoint au mois d'août, qui assume également la responsabilité d'une Mission Air en Grande-Bretagne. Si les Français sont susceptibles de réunir les effectifs de 30 groupes aériens et de quatre bataillons de parachutistes, il leur est impossible de mettre en ligne les appareils nécessaires. Le réarmement de ces unités, par les puissances alliées, fait l'objet de discussions concernant le plan VII, proposé par le général Bouscat. Ce plan finalement accepté, le 29 septembre 1943, doit s'achever en 1944<sup>9</sup>. Cependant la décision ultime de la contribution française au débarquement appartient aux instances alliées. L'absence de directives précises, sur un point aussi déterminant, conduit les autorités civiles et militaires françaises à adopter toute une série de mesures sans attendre d'avoir obtenu de plus amples informations. Estimant qu'il est temps de mettre en oeuvre en Grande-Bretagne les groupes d'aviation et les bataillons de parachutistes nécessaires à cette opération, le 15 novembre 1943, le Comité de défense nationale décide la création des Forces aériennes françaises en Grande-Bretagne confiées au général Valin<sup>10</sup>.

Une note du président du CFLN, parue deux jours plus tard, complète cette résolution en insistant sur la nécessité d'organiser à Londres, et dès que possible, un ensemble hiérarchique cohérent apte à représenter la souveraineté française lors de l'arrivée en métropole. Dorénavant la mission du général Valin s'oriente dans une double direction : négocier la participation française au débarquement mais aussi, étudier l'organisation des services territoriaux militaires de l'armée de l'Air, la remise en activité de l'industrie aéronautique nationale et la reconstitution des transports aériens<sup>11</sup>. Cependant les pourparlers avec les alliés sont au point mort au début de l'année 1944, comme l'indique une étude du 15 janvier de l'état-major général Air *"Dans l'état actuel de nos renseignements, l'importance des deux débarquements initiaux ne peut pas être fixée pas plus que le développement ultérieur des opérations et la part qu'y prendront les Forces françaises aériennes et terrestres...Il ne faut pas espérer former de forces aériennes françaises importantes pouvant opérer seules, même dans un cadre général allié. Nous ne pouvons espérer que faire des ensembles d'unités, pour le moment escadres de chasse ou de bombardement qui opèreront dans les ensembles alliés"*<sup>12</sup>.

L'acceptation définitive du plan VII, ce même mois, par le Combined Chiefs of Staff (CCS) permet de débloquer la situation. Une lettre du Commissaire Le Troquer adressée au général Valin, le 31 janvier 1944, lui assure *"que la majeure partie des Forces françaises aériennes sera prévue dans les plans d'emploi concernant les opérations offensives à mener sur le*

*continent européen pour le printemps 1944*<sup>13</sup>. Patiemment, au cours des mois ultérieurs, le général Valin poursuit ses discussions avec les alliés, mais il est extrêmement difficile de suivre les tractations qui ont conduit ces derniers à adopter une telle disposition. En ce domaine, les archives sont des plus fragmentaires seule la décision finale est parvenue, dont on peut constater les résultats définitifs dans une note du 2 juin 1944 *"un accord est très vite intervenu sur...l'emploi des forces aériennes françaises dans les opérations de débarquement...Trois groupes de chasse sur quatre stationnés en Grande-Bretagne et le groupe de bombardement léger Lorraine sont inclus dans le Second Tactical Air Force. Le 4e groupe de chasse (Berry), dernier venu en Grande Bretagne, rattaché à l'A.D.G.B.(Air Defense of Great Britain), participe dès à présent aux opérations aériennes continentales et constitue en outre une réserve susceptible d'être engagée en tactical. Quant aux deux groupes de bombardements lourds, ils s'engagent actuellement dans le cadre du Bomber Command. Les deux régiments de parachutistes S.A.S. seront aussi engagés dans les opérations continentales"*<sup>14</sup>.

Si la participation de l'armée de l'Air au débarquement est définitivement assurée, le second volet des négociations entamées par le général Valin, ne connaît pas l'aboutissement espéré, en raison de *"la non reconnaissance de la Mission par les autorités britanniques. Rien n'a pu être obtenu encore en ce qui concerne l'installation de commandements territoriaux aériens français dans les régions libérées. Mais il ne paraît pas que des difficultés insurmontables doivent être soulevées par les alliés à cet égard, une fois l'accord politique réalisé entre les gouvernements intéressés"*<sup>15</sup>. A la veille du jour décisif, de nombreux points restent à régler pour celui qui doit exercer le commandement territorial Air des zones métropolitaines libérées. Néanmoins la récente intervention en mai du général Koenig, auprès de Eisenhower, permet de faire connaître tardivement au SHAEF l'existence de la Mission Air<sup>16</sup>. Pourtant le but essentiel est atteint sept groupes français vont coopérer à l'opération Overlord, même si cette centaine d'avions peut paraître dérisoire au regard des 11 000 rassemblés par les alliés en Grande-Bretagne. L'armée de l'Air n'en est pas moins là, le 6 juin, mais aussi dans les semaines préliminaires où s'est effectué l'encagement du champ de bataille.

### **Le "Transportation plan"**

Si, pour le général Eisenhower : *"Le plan aérien, déjà en voie d'exécution, prévoyait l'affaiblissement progressif de la Luftwaffe et la destruction des points stratégiques du réseau ferroviaire et routier français afin d'isoler la région où devait se porter notre attaque"*, la réalisation de cet objectif a donné lieu à nombreuses controverses au printemps 1944. Le Britannique Zuckerman est à l'origine de ce projet, connu sous le nom de "transportation

plan", qui nécessite la collaboration des aviations stratégique et tactique. Or, les responsables anglais du Bomber Command et des Strategic Air Forces américaines, les généraux Harris et Spaatz, sont engagés, depuis 1943, dans l'opération "Point Blank". Les bombardements qu'ils organisent, de nuit comme de jour, sur des zones industrielles allemandes d'importance, visent à anéantir le potentiel de l'ennemi, plus particulièrement les usines aéronautiques sans oublier les centres producteurs de pétrole synthétique et les puits roumains.<sup>17</sup> Harris et Spaatz agissent sous l'autorité du Combined Chief of Staff (CCS) installé à Washington et de ce fait, échappent à la tutelle d'Eisenhower. Ils espèrent provoquer, par leurs seules actions, l'effondrement de l'Allemagne ce qui rendrait caduc le plan Overlord. Leur réticence au débarquement en France et à son corollaire le "Transportation Plan", dont ils mettent en doute l'efficacité sur des sites aussi précis, est manifeste<sup>18</sup>.

Ces querelles doctrinales vont perturber les premiers temps des préparatifs de l'invasion. Eisenhower pour faire prédominer ses analyses et mener son dessein à exécution va même proposer sa démission à plusieurs reprises. Finalement, en avril 1944, il obtient du CCS que les forces aériennes stratégiques alliées passent sous son contrôle opérationnel, pour toute la durée d'Overlord disposant d'un remarquable potentiel aérien, stratégique et tactique. Il charge le maréchal de l'air britannique Tedder, son adjoint, de coordonner les actions de Spaatz, Harris et Leigh-Mallory ce qui lui permet de ménager bien des susceptibilités. Toutefois la décision de bombarder des zones aussi vastes, en France et en Belgique, soulève de multiples protestations dans les milieux politiques dont Churchill choisit d'être le porte-parole redoutant de terribles pertes civiles, évaluées par les statisticiens à 80 000 personnes. Ses craintes le conduisent à demander l'arbitrage de Roosevelt, après avoir vainement tenté d'infléchir les volontés Eisenhower. Le président tranche la question en s'en remettant aux décisions du commandant en chef car, dit-il, *"je ne suis pas disposé à imposer de si loin, aux chefs responsables, la moindre restriction dans leur action qu'ils jugeraient préjudiciable à la réussite d'Overlord ou capables d'accroître ultérieurement les pertes dans les unités débarquées"*<sup>19</sup>. Churchill conclut cette douloureuse affaire en indiquant dans ses mémoires que : *"le nombre des victimes de la population française continua de rester inférieur à ce que l'on avait redouté. L'impossibilité où se trouvèrent les Allemands d'amener par voies ferrée des renforts en Normandie fut sans doute la plus efficace contribution directe que l'aviation de bombardement pouvait apporter à Overlord. Le prix en était élevé, il fut payé"*<sup>20</sup>. Quant à Eisenhower, il tente d'atténuer de si pénibles conséquences, en ordonnant : *"avant chaque raid d'avertir par radio et par tracts, la population menacée, afin qu'elle évacue temporairement les objectifs visés"*<sup>21</sup>

Au début du mois de mars, chasseurs et bombardiers commencent leurs attaques sur les axes de communication et les moyens de transports ferroviaire : gares, dépôts, aiguillages, viaducs

sont les premiers objectifs désignés. Les résultats sont probants : 1500 locomotives détruites, une vingtaine de ponts inutilisables sur la Seine entre Le Havre et Paris. Viennent se greffer dans les ultimes semaines, à jour j -46 des offensives contre les infrastructures aériennes : trente-six terrains, une quarantaine de radars et batteries de DCA sont réduits à néant, ceci dans un rayon atteignant 200 km à l'intérieur des côtes. L'encagement méthodique de la zone se réalise, sans que les Allemands discernent les prémices de l'invasion, car la Normandie et le Pas-de-Calais sont également frappés par les attaques alliées. Il s'agit là de poursuivre l'égarément de l'armée adverse, en appliquant systématiquement le plan d'intoxication "*Fortitude*", encore appelé "*deception*"<sup>22</sup>. Près de 22 000 avions déversent 80 000 tonnes de bombes, au cours des trois mois précédant l'assaut, créant d'irrémediables dégâts. Dans cette phase préliminaire, quelles sont les interventions des groupes français, constitués de pilotes issus des Forces aériennes françaises libres (FAFL) ou de personnel en provenance d'Afrique du Nord, intégrés au sein de la RAF et du Bomber Command?

### **Pilotes français dans la RAF et le Bomber Command**

Squadrons : 329, 340, 341, 342, 345, cette énumération apparemment anodine est celle d'unités françaises, intégrées à la 2e Tactical Air Force, créée par les britanniques en novembre 1943, en vue du soutien aérien tactique à l'opération Overlord ; sans oublier les Squadrons 346 et 347 du Bomber Command<sup>23</sup>. Diversité des origines, du passé, néanmoins c'est en Grande-Bretagne que toutes viennent s'entraîner et apprendre les techniques de vol spécifiques aux Anglo-saxons. Alternance entre des périodes de formation et des engagements opérationnels voici le parcours commun à ces unités françaises. Ainsi le Squadron 340, baptisé *Ile-de-France* groupe de chasse (GC) IV/2, créé à Londres en octobre 1941 et réunissant les premiers FAFL, apprend au mois de mars 1944, alors que les pilotes suivent des cours de bombardement en piqué et d'attaques au sol que "*Le groupe ne dépend plus de l'Air Defence of Great Britain mais est rattaché à l'Allied Expeditionary Air Force : ce dernier organisme est destiné à opérer sur le continent après le débarquement et à participer plus spécialement aux actions du 2e TAF qui est l'une de ses subdivisions*"<sup>24</sup>. Le mois d'avril est occupé à "*des exercices d'entraînement en liaison avec les 329 "Cigognes" et 341e squadron "Alsace" occupent la dernière semaine du séjour à Peramporth...Le Wing 145 est né ; chacun prend désormais conscience du rôle qu'il sera appelé à jouer dans les mois à venir*". Désormais trois groupes de chasse forment le Wing 145, du 84e groupe de la 2e TAF, où les Français sont très largement majoritaires. Le groupe I/2, *Cigognes*, devenu Squadron 329 en décembre 1943 et le groupe III/2, *Alsace*, Squadron 341, créé à Rayak en 1941, formé de pilotes issus des FAFL, clot cette brève présentation du *145e Wing*.

Celui-ci est requis pour le plan de destruction ferroviaire où il s'engage pleinement, assurant la protection de nombreux bombardiers, au cours du mois de mai. Il faut adjoindre à ces opérations, des bombardements en piqué de rampes de lancement de V1, accomplis par les trois squadrons dans le Nord de la France et en Belgique. Ces toutes nouvelles armes, lancées pour la première fois le 12 juin 1944, font peser de lourdes menaces sur les civils et les centaines de milliers de combattants regroupés dans les grands ports britanniques, en vue du débarquement. Leur destruction devient pour les alliés un point crucial pour la pleine réussite de l'invasion, aussi les squadrons français contribuent-ils, comme tous les autres groupes de la 2e TAF, à l'anéantissement des bombes volantes pendant de nombreuses semaines.

Seul le Squadron 345, le GC II/2 *Berry*, organisé à Alger en janvier 1944, dans l'optique du jour J, reste dépendant de l'Air Defence of Great Britain auquel il est incorporé, à la fin du mois d'avril<sup>25</sup>. De ce jour, il se consacre à des patrouilles au large de l'île de Wight et sur la Manche avant d'assurer, huit jours plus tard, sa première *"close escort (protection rapprochée) d'un groupe de bombardiers Boston qui doit aller bombarder un objectif militaire en France, c'était le groupe Lorraine qui faisait la mission"*<sup>26</sup>. De ces missions sur la France, les hommes reviennent avec de terribles images en mémoire, car il est pénible de contribuer aux bombardements de son propre pays : *"La mission consiste à effectuer une protection sur zone au sud de Berck-sur Mer, pendant que dix-huit bombardiers Mitchell bombardent un objectif militaire en bordure de la côte...Nos pilotes ont pu voir de loin sur les côtes françaises, des fumées, des explosions ; celles-ci confirment le martèlement des côtes de France qui n'arrête pas depuis la veille. Chacun descend de son avion en transpiration et se dirige lentement vers la salle pilote pour se débarrasser de sa Maëwest et de son casque ; chacun a encore la vision de cette France malheureuse et pilonnée sans arrêt ; et pourtant, ici, c'est la Pentecôte, il fait beau"*<sup>27</sup>.

C'est aux groupes de bombardements moyens et lourds qu'appartient la difficile tâche d'exécuter les bombardements sur les centres ferroviaires français. Ainsi le I/20 *Lorraine*, Squadron 342, est le seul groupe de bombardement moyen (GB) français qui appartient au 137e Wing de la 2e TAF. Après plusieurs mois de formation sur Boston, les équipages effectuent des attaques sur des dépôts de locomotives et sur des aiguillages le 24 mars à Creil, le 10 avril à Charleroi puis le 1er mai à Hirson, sans oublier des sites de V1. C'est un dur entraînement que subissent, au même moment, les groupes de bombardement lourd II/23 *Guyenne* et I/25 *Tunisie*, Squadrons 346 et 347, du Bomber Command, arrivés en Grande Bretagne au mois de septembre 1943. La formation de ces équipages sur Halifax ainsi que la familiarisation aux vols et bombardements de nuit, pratiqués par les anglais, occupent les hommes jusqu'à la fin du mois de mai. Cinq jours avant débarquement, le *Guyenne* est engagé pour sa première mission de guerre sur *"une station de T.S.F. dans le Fort d'Urville, près de*

*Cherbourg* ", le lendemain 2 juin c'est "*une batterie de 155, près du cap Gris-Nez*" et le 5 "*une autre batterie de la région d'Isigny*"<sup>28</sup>. Le *Tunisie*, achevant son entraînement plus tardivement, accomplit sa première mission à la fin du mois de juin, alors que la bataille de la Normandie a débuté depuis trois semaines<sup>29</sup>.

Même si les actions des squadrons français peuvent paraître minimes, ils n'en ont pas moins contribué au maximum de leurs possibilités à l'engagement du champ de bataille, où les forces aériennes alliées ont réalisé l'isolement de la Normandie au prix de la perte de 2 000 avions et 12 000 hommes. Au début du mois de juin, tout est prêt pour le plan *Neptune*, c'est-à-dire l'assaut amphibie, où les Français de la 2e TAF sont en bonne place dans le plan aérien allié : "*Protection aérienne de jour et nuit avant, pendant et après le débarquement des convois maritimes, zones d'embarquement, dans la Manche, dans la zone d'approche... Protection des plages de débarquement et de la zone d'assaut. Couverture de la zone d'assaut : de jour de 30 minutes avant l'aube à 30 minutes après l'aube, permanence de missions de 50 minutes de 6 Squadrons Spitfires couverture basse 900 m à 1500 m, moyens 12 wings anglais dont le...145e wing (squadrons 329, 340,341)...nuages de fumée : wing 137 (squadron 342 Boston)... Marques spéciales sur les avions (bandes blanches et noires)*"<sup>30</sup>. Lorsque le 5 juin, à 4 h 15 mn, Eisenhower fixe le jour J pour le lendemain, après avoir retardé l'assaut en raison du mauvais temps, le Squadron 345 *Berry*, est le premier groupe de chasse français envoyé exécuter une mission de protection de la côte Est du Cotentin. Au lever du soleil, les Boston du *Lorraine* interviennent à leur tour, sur la côte normande, mais dans un autre but

### **It's the day**

"6 juin : 2 heures : un Squadron leader au visage inconnu est là : il annonce lentement et simplement : *It's the day, c'est le débarquement...Silence de mort dans la salle encombrée. La mission confiée aux 24 Boston est d'étendre toutes les 10 minutes, à partir de 6 heures un rideau de fumée entre la flotte de débarquement et la côte... Le deuxième dépôt de fumée qui incombe aux français aura lieu devant la flotte américaine qui attaquera la côte Est du Cotentin depuis le Sud de la Pointe de Barfleur jusqu'à la Vire...Déclenchement toutes les dix secondes des quatre pots de fumée pour le premier avion, puis pour le second, altitude quinze mètres. Aucun renseignement n'est donné sur la flotte américaine : on sait seulement qu'elle se trouvera à l'Est de la ligne prévue pour le dépôt de fumée. Quant à l'aviation et à son action, le squadron leader de l'Intelligence la définit dans une seule phrase : Il y aura des milliers d'avions dans le ciel. Vous ne verrez probablement pas la côte tellement elle sera pilonnée*"<sup>31</sup>. En déposant cet écran de fumée au ras des vagues, les hommes du *Lorraine* dissimulent la flotte américaine et protègent les centaines de péniches de débarquement, d'où



vont s'élancer, dans quelques dizaines de minutes, les divisions du général Bradley, à la conquête des plages d'Omaha et d'Utah. L'équipage, composé des sergents Boissieux, Henson et du sous-lieutenant Canut, paye de sa vie cette opération démontrant combien cette action, bien que de courte durée, est loin d'être insignifiante

En réalité, l'opération *Neptune* a commencé six heures plus tôt. Aux alentours de minuit les troupes aéroportées américaines et britanniques déclenchent leurs premières interventions, sur les flancs de la zone opérationnelle, pour s'emparer d'un certain nombre de points-clefs : routes et ponts<sup>32</sup>. Une heure plus tard, quatre équipes de neuf parachutistes français se posent sur le sol de Bretagne. Ces hommes, qui appartiennent au 2<sup>e</sup> régiment Special Air Service (SAS) britannique, regroupent des chasseurs parachutistes de la France libre, aux ordres du colonel Bourgoïn<sup>33</sup>. Ils doivent préparer l'arrivée, le lendemain, de dix-huit équipes de sabotage et plus tard, du reste du régiment. Leur mission comprend "*La coupure des communications entre la Bretagne et le reste de la France afin d'empêcher les renforts localisés dans cette province de venir en aide aux troupes ennemies engagées dans la région de la tête de pont. Recruter, armer, et organiser les éléments de résistance en Bretagne*"<sup>34</sup>.

Toute la nuit, 1135 équipages du Bomber Command et 1083 bombardiers de la 8<sup>e</sup> Air Force, peu avant l'aube, déversent au total 7 600 tonnes de bombes sur les défenses côtières. Au lever du soleil, les bombardiers moyens et les chasseurs de l'aviation tactique de Leigh-Mallory prennent le relais, attaquant les positions d'artillerie et les obstacles de défense installés par Rommel le long du rivage<sup>35</sup>. La protection aérienne, pendant l'assaut, est conjointement dévolue aux *P 47* la 9<sup>e</sup> US Air force qui assurent la couverture haute (4500 à 2500 m), et aux *Spitfires IX* de la 2<sup>e</sup> TAF évoluant en couverture basse (1500 à 900 m). Les Squadrons français 329, 340 et 341 vont donc surveiller les plages britanniques de Gold, Juno et Sword pendant cette journée mémorable. Le *Wing 145* accomplit trois sorties d'environ deux heures, dès 9 h 40 mn, dont il revient avec cette image : "*la mer grouille de bateaux ; ceux-ci forment un pont ininterrompu entre l'Angleterre et la France*"<sup>36</sup>. Plus d'un pilote est surpris par l'absence de la Luftwaffe, celle-ci ne manifeste sa présence qu'en milieu d'après-midi, par l'intervention de quelques *Fw-190*, et *Ju-88*<sup>37</sup>. Ce jour là, le ciel appartient aux Alliés. Ils réalisent 10 536 sorties d'avions de combat alors que la riposte allemande paraît dérisoire avec seulement 319 vols. En effet le commandement aérien allemand dispose seulement de 119 chasseurs et n'en comptabilise que 33 en réserve. C'est un des résultats les plus flagrants de l'opération "Point Blank" dont les destructions, opérées sur les usines aéronautiques, ont terriblement ralenti la production d'appareils qui ont fait défaut à la Luftwaffe au moment crucial du débarquement.

Le Wing 145, accompagné du GC Berry accomplit, à 20 heures, sa dernière mission, en zone anglaise, au soir du 6 juin où *"Il s'agit d'escorter un train de planeurs qui vont renforcer en plein ligne de feu les troupes aéroportées déposées la nuit dernière. Chaque avion remorqueur largue son planeur qui va se poser d'un côté ou de l'autre du Canal de l'Orne... A peine les planeurs sont-ils posés que les hommes bondissent et commencent le coup de feu... cette fois ça y est la grosse bagarre est commencée et bien commencée"*<sup>38</sup>. Les Alliés ont gagné leur pari, prendre pied sur la terre de France, malgré les redoutables défenses du mur de l'Atlantique. Ils n'ont pas atteint tous leurs objectifs, en effet Caen et son aérodrome de Carpiquet, plate-forme essentielle pour les armées de l'Air, restent aux mains des Allemands. L'aviation alliée, quant à elle, a démontré son rôle prépondérant dans la réussite de l'invasion, tâche qu'elle poursuit dans l'avenir immédiat où les squadrons français ne manquent pas de prendre part.

### **Les squadrons français dans la bataille de Normandie**

*"Il est à noter, que pendant les combats menés sur la tête de pont, nous réalisâmes des progrès continus dans l'utilisation des forces aériennes pour le soutien direct de la bataille terrestre. La perfection est difficile, sinon impossible à atteindre, dans le domaine de la coordination des forces terrestres et aériennes"*<sup>39</sup>. Cette remarque d'Eisenhower permet de mieux appréhender les fonctions qu'il assigne aux forces aériennes stratégiques et tactiques, pendant les onze semaines d'offensives de la bataille de Normandie, tout en indiquant dans son ouvrage que le *"plan d'ensemble, établi avec soin au cours des réunions d'état-major avant le jour J, ne fut jamais abandonné ni modifié, même temporairement, tout au long de la campagne"*<sup>40</sup>. Les activités menées par les groupes français de la 2<sup>e</sup> TAF et du Bomber Command, s'inscrivent dans cette optique. Au cours de la première semaine des combats, le Wing 145 *"inlassablement, survole la tête de pont : Beach head Patrol (patrouille de couverture). Ces mots reviennent trois ou quatre fois par jour. La monotonie même de ces missions ne laisse pas : chacun conserve l'espoir de voir enfin un avion boche et de l'abattre... A chacune de ces missions, les pilotes peuvent constater que les plages de débarquement s'étendent et qu'elles se peuplent de troupes et de matériel. Le port d'Arromanches prend forme peu à peu"*<sup>41</sup>. Ainsi durant le mois de juin, première phase de la difficile bataille de Normandie, les squadrons français du Wing 145 prennent part à la surveillance et à la protection des plages, cordon ombilical, de la tête de pont alliée en France occupée.

Date mémorable pour les squadrons *Alsace* et *Ile-de-France* : le 13 juin ceux-ci se posent sur une des premières pistes d'atterrissage d'urgence *Emergency Landing Strips* (ELS). Ces équipements aménagés, au lendemain du débarquement, par deux escadres de la RAF,

auxquelles viennent s'ajouter des pistes de réarmement et de ravitaillement *Refuelling and Rearming* (RR), sont complétés en dernier lieu par des terrains d'atterrissage avancés *Advanced Landing Ground* (ALG). La rapidité avec laquelle travaillent les escadres est manifeste, le 16 juin, douze pistes sont utilisables dans la zone britannique, permettant de compenser l'échec de la récupération de l'aérodrome de Carpiquet<sup>42</sup>. Cette retrouvaille des pilotes français avec la terre natale est *"infiniment émouvante... Nous sommes vraiment en France ! L'Angleterre n'est plus qu'un souvenir lointain. Les pilotes se promènent, rêveurs, à peine troublés par les soldats anglais qui leur disent au passage en souriant : So you are back ? Oui on est de retour, mais on n'a pas beaucoup le temps de rêver"*<sup>43</sup>. Les GC Cigognes et Berry sont en outre appelés, à plusieurs reprises, à la couverture des convois qui sillonnent la Manche, ceci jusqu'au mois d'août. Mais, ainsi que le mentionne le rédacteur du Journal de marche de l'Ile-de-France *"en plus de ces missions, offensives théoriquement, puisqu'on survole des territoires encore occupés par l'ennemi, d'autres missions de chasse pure, uniquement défensives celles-là, sont confiées au groupe. De quoi s'agit-il? De nettoyer le ciel de tout appareil ennemi."* Ces *"sweeps"*, auxquels concourent tous les squadrons de la 2<sup>e</sup> TAF, se renouvellent fréquemment alternés avec des missions désormais classiques de surveillance des plages et des convois maritimes également d'attaques de rampes de lancement de V1 dans le Nord de la France.

Pourtant attendu, le débarquement n'est pas moins une surprise pour les Allemands en raison des incertitudes sur le lieu, savamment entretenues grâce au plan *"Fortitude"*. Les premières heures sont marquées par un flottement dans les décisions d'intervention du Haut commandement, mais les soldats du Reich opposent une résistance farouche en dépit de la violence des bombardements alliés et de l'absence de la Luftwaffe. Néanmoins, sur les demandes pressantes du maréchal von Runstedt, commandant en chef à l'ouest et du maréchal Rommel à la tête de la 15<sup>e</sup> et de la 7<sup>e</sup> armée, qui supporte l'invasion de plein fouet, Hitler accepte d'organiser une défense<sup>44</sup>. Mais il attend un autre débarquement dans le Pas-de-Calais, ceci jusqu'à la fin du mois de juillet, et dirige les offensives en voulant ignorer la suprématie aérienne acquise par les alliés. Il reste confiant dans les armes nouvelles V1 et bientôt V2, pourtant il accorde à ses généraux l'engagement de troupes de plus en plus nombreuses. Celles-ci atteignent, au début du mois d'août, un total 42 divisions dont onze blindées<sup>45</sup>. L'acheminement des renforts allemands est terriblement ralenti grâce aux actions des résistants qui montent des embuscades, causant des pertes et des retards particulièrement dommageables. C'est dans ce contexte qu'il faut analyser l'action des parachutistes français du 2<sup>e</sup> SAS qui, en regroupant les bataillons de FFI et FTP de Bretagne, réussissent à créer une telle zone d'insécurité, que plus aucune unité allemande ne quitte la région après le 18 juin.

La destruction des Panzerdivisions équipées des redoutables chars Tigre et Panther, plus performants que ceux des alliés, est alors confiée aux chasseurs-bombardiers comme les Typhoons, équipés de roquettes, mais aussi aux bombardiers lourds, et aux bombardiers légers tactiques. Le 14 juin, le GB *Guyenne*, du Bomber Command, a pour objectif des blindés à Evrecy et le lendemain le GB *Lorraine*, de la 2e TAF, s'attaque à la 1ère Panzer puis le 4 août à une autre concentration de chars dans la zone britannique. Les chasseurs eux-même accompagnent les bombardiers. Ainsi l'*Ile-de-France*, le 30 juin, protège 250 Marauder et Halifax, agissant sur des concentrations de chars, à Villers-Bocage. Les patrouilles, le long des secteurs routiers, à la recherche des blindés et des camions, deviennent de plus en plus fréquentes et le GB *Lorraine* en effectue plusieurs au mois de juillet. Les résultats obtenus sont indéniables, les colonnes de blindés ennemis redoutent les "Jabos" qui les contraignent à se déplacer de nuit et les déciment, privant Rommel d'une masse qui lui permettrait d'attaquer en force. L'engagement des squadrons français s'inscrit parfaitement dans le cadre élaboré par Eisenhower et ses collaborateurs, reposant sur une étroite coordination entre les armées terrestres et aériennes alliées.

En dépit d'une incontestable supériorité matérielle et de la maîtrise totale du ciel, les forces alliées progressent lentement. Si la 1ère armée du général Bradley réussit à entrer dans Cherbourg, le 27 juin, le bocage normand se révèle peu propice aux déplacements des blindés alliés et offre une remarquable défense aux troupes allemandes qui freinent le mouvement enveloppant que doivent opérer les Américains. Pour transformer cette guerre de bocage, où les troupes piétinent, en guerre de mouvement, Montgomery et Dempsey proposent de fixer les forces allemandes en plaine de Caen par l'opération "Goodwood". Son exécution commence le 15 juillet à l'est de l'Orne, précédée par un intense bombardement effectué par plus de 1500 bombardiers. Dans la nuit du 17 au 18 juillet les GB *Guyenne* et *Tunisie* interviennent à Sannerville près de Caen pour préparer le terrain aux blindés alliés qui vont attaquer le lendemain. "Goodwood" en attirant les divisions blindées allemandes vers Caen doit permettre aux troupes américaines de lancer plus à l'Ouest une attaque puissante sur un front étroit, précédée par un bombardement massif : c'est le plan Cobra.

Dans le même laps de temps, le *Wing 145* est affecté à d'autres tâches : escortes de bombardiers attaquant des parcs de munitions comme à Saint-Cyr le 15 juillet, des dépôts de carburant et des rampes de V1 ; mais aussi à des "sweeps" le conduisant sur divers secteurs comme Rambouillet, Chartres et Paris. L'élimination des dépôts de carburant, de munitions auxquels se livre, au même moment, le GB *Lorraine* à Alençon, Saint-Malo et Livarot, au mois de juillet, complète les destructions systématiques des centres d'approvisionnement des divisions allemandes. La réussite des opérations terrestres comme "Goodwood" et surtout "Cobra" permet au général Patton, au début du mois d'août, de lancer ses divisions le long du

goulet d'Avranches. Les Allemands décident d'isoler ces troupes américaines trop avancées et donc fragiles en lançant, le 7 août, une contre-attaque dans leur direction. Les responsables alliés choisissent alors d'enfermer les divisions allemandes, dans la poche de Falaise, entre les armées américaines et anglo-canadiennes, objectif réalisé le 19 août. Les GB *Guyenne* et *Tunisie* collaborent, le 14 août, à cette phase décisive, en soutien des troupes au sol, dans la région de Caen et "*malgré les quelques bombes trop courtes, le petit bois plein de blindés allemands est retourné de fond en comble. Les canadiens pourront progresser d'un Kilomètre*"<sup>46</sup>. De la poche de Falaise les pilotes du squadron *Alsace* ont ramené "*le souvenir à la fois pénible et réconfortant de milliers de cadavres allemands commençant à pourrir à travers les champs, vision d'une défaite dont ils ne devraient pas pouvoir se relever*"<sup>47</sup>

La bataille de Normandie est désormais gagnée pour les alliés et les nouvelles activités du *Wing 145* en apportent une preuve manifeste "*une nouvelle phase de la guerre s'ouvre pour les pilotes ; ils vont opérer en qualité de chasseurs bombardiers en appui direct des troupes au sol...Cette phase est caractérisée par le repli général des armées allemandes hors de Normandie, après la bataille de Falaise...La mission du groupe consiste à harceler l'ennemi en retraite, à lui rendre impossible, du moins très dangereuse, l'utilisation des voies ferrées et des routes ; à détruire le plus grand nombre possible de ses véhicules et de ses blindés. Il ne s'agit plus de prospecter le ciel pour y découvrir l'ennemi, pour rechercher des occasions de victoires, mais de tourner ses regards vers le sol*"<sup>48</sup>. Les volontés du général Bouscat et du général Valin de faire participer l'armée de l'Air à la libération du territoire national sont donc largement récompensées par des missions d'importance où les pilotes français ont pu démontrer leur efficacité. Dorénavant, il s'agit pour les autorités de l'Air de fortifier leur position auprès des alliés et de rétablir immédiatement la souveraineté de l'armée de l'Air sur la métropole.

### **La souveraineté retrouvée**

Dès le 5 juillet, le général Valin se rend en France pour trois jours, afin d'étudier la mise en place du premier élément territorial dans la zone libérée. Il ne manque pas de visiter l'usine de matériel aéronautique *Amiot* à Cherbourg, où les Allemands ont capitulé le 26 juin, manifestant sa détermination à provoquer le dénouement du second volet des négociations qu'il a entamées avec les alliés, à Londres, l'année précédente<sup>49</sup>. Cette résolution est confirmée, quelques jours plus tard, par l'Instruction provisoire de Bayeux qui stipule que "*des représentants de l'armée de l'air seront mis en place dans les localités importantes dès le départ de l'ennemi. La mission générale de ces officiers est d'assurer dans toute la mesure du possible la sauvegarde du domaine de l'air...tous moyens matériels récupérés devant être,*

*après organisation même sommaire, mis à la disposition des alliés...En résumé leur tâche sera de : reprendre en charge tout le matériel, bâtiments ou installations ressortissants du domaine de l'Air ; d'en faire assurer la gestion et si possible le fonctionnement ; de renseigner le commandement*<sup>50</sup>. Le général Valin poursuit cet objectif avec autorité et nomme, le 1er août, le lieutenant-colonel Gaujour, commandant de l'échelon territorial Air avancé zone Nord, qu'il charge d'étudier toutes les questions ayant trait au personnel, matériel et au domaine de l'Air. Le même jour, il attribue au lieutenant-colonel Rousseau Dumarcet la fonction de représentant du département de l'Air<sup>51</sup>.

Le général Koenig, qui assure depuis le mois de mai la liaison entre le Général Valin et le SHAEF, adresse à cet organisme le 16 août une lettre où il explique que "*l'échelon avancé de l'état-major du délégué du commissaire à l'Air pour la zone Nord de la France libérée (état-major du général Valin) qui doit jouer en France le rôle d'un embryon du ministère de l'Air et régler avec les alliés toutes les questions intéressant les forces aériennes et le domaine aérien, notamment industrie aéronautique et infrastructure*"<sup>52</sup>. Deux jours plus tard, le général Valin annonce sa décision de se "*rendre à Paris dès la libération de la capitale afin d'assurer la reprise de possession immédiate, au nom du Gouvernement provisoire de la République Française, du ministère de l'Air et des divers services dépendant de ce département, dans la région parisienne*"<sup>53</sup>.

Les problèmes d'ordre administratifs sont en passe d'être résolus par le général Valin, il reste au général Bouscat de parfaire cette action en obtenant la mise sur pied d'un commandement tactique de l'aviation française. C'est lors de la réunion de Caserte, le 11 août 1944, qu'il a connaissance du fait que les alliés ont décidé de faciliter ce projet qui voit finalement le jour, le 15 octobre suivant, avec la création du 1er corps aérien français (CAF)<sup>54</sup>. Ainsi la participation française à la bataille de Normandie marque une étape importante de la reconstitution l'armée de l'Air, au cours de la seconde guerre, histoire qui est loin d'être achevée à l'été de la libération.

---

<sup>1</sup>Maréchal E. Rommel, *La guerre sans haine*, Paris, 1953, Amiot-Dumont, T2, Les années de défaite, p.236-237.

<sup>2</sup>D. Eisenhower, *Croisade en Europe*, Paris, 1949, Laffont, p.264-301.

<sup>3</sup>M. Carver, "La stratégie anglo-américaine", dans *Normandie 44 du débarquement à la libération*, I.H.T.P., 1987, Paris, Albin-Michel, p.17-25.

<sup>4</sup>O. Bradley, *Histoire d'un soldat*, Paris, 1952, Gallimard, p.180-194.

<sup>5</sup>D. Eisenhower, *Op. cit.*, p.267.

<sup>6</sup>D Eisenhower, *Op. cit.*, p.266-267.

<sup>7</sup>Général J. Compagnon, *6 juin 1944 débarquement en Normandie victoire stratégique de la guerre*, Rennes, 1984, Ouest-France, 234 p.

<sup>8</sup>J. B. Duroselle, "La stratégie du général de Gaulle", dans *Normandie 44 du débarquement à la libération*, I.H.T.P., Paris, 1987, Albin-Michel, p.47-55.

<sup>9</sup>P. Facon, "Le plan VII (1943-1944)", dans la *Revue Historique des Armées*, n°3, 1979, P.185-204.

<sup>10</sup>Le général Valin commandait les Forces aériennes françaises libres en Grande-Bretagne depuis 1941.

- <sup>11</sup>P. Facon, "L'armée de l'Air et le problème du retour en France", *Revue Historique des Armées*, n°156, 1984, p.63 à 70.
- <sup>12</sup>"*Etude sur l'organisation du commandement aérien en cas de débarquement en métropole*", Commissariat à la guerre et à l'air, état-major général Air, Alger, 15 janvier 1944, SHAA, Z 11620.
- <sup>13</sup>"*Emploi des Forces aériennes françaises*", Comité de défenses nationale, lettre du Commissaire à la guerre et à l'air, au général Valin, Alger, 31 janvier 1944, SHAA, Z 11620.
- <sup>14</sup>"*Note sur l'état d'avancement des conversations avec les alliés*", Etat-major, 2 juin 1944, SHAA, 4D 61
- <sup>15</sup>"*Note sur...avec les alliés*", Op. cit., SHAA, 4D 61.
- <sup>16</sup>Le général Koenig est alors Commandant supérieur des Forces françaises en Grande -Bretagne et assure de plus la direction des Forces françaises de l'intérieur
- <sup>17</sup>Général C. Christienne, "Overlord : la maîtrise de l'air", *Recueil d'articles et d'études 1984-85*, SHAA, p.9-20.
- <sup>18</sup>P. Facon, "Eisenhower, la Normandie et les aviateurs alliés", Armées d'aujourd'hui, n° hors-série Débarquements, juin 1994.
- <sup>19</sup>W.Churchill, *Mémoires sur la deuxième guerre mondiale*, Paris, 1952, T.5, L'état se referme de Téhéran à Rome, p. 208-211.
- <sup>20</sup>W. Churchill, Op. cit., p.211.
- <sup>21</sup>D. Eisenhower, Op. cit., p.279.
- <sup>22</sup>Général Christienne, Op. cit., p.19.
- <sup>23</sup>J.P. Benamou G. Murphy, *Normandie 44: La 2nd Tactical Air Force*, Heimdal, 90 p.
- <sup>24</sup>"*Journal de marche du groupe chasse Ile-de-France*", SHAA, G 8008.
- <sup>25</sup>C'est seulement le 9 août que le groupe passe officiellement dans la 2e TAF.
- <sup>26</sup>"*Journal de marche du groupe Berry*", SHAA, G 7998.
- <sup>27</sup>"*Journal...du Berry*", Op. cit., SHAA, G 7998.
- <sup>28</sup>"*Journal de marche du groupe Guyenne*", SHAA, G 8143.
- <sup>29</sup>"*Journal de marche du groupe Tunisie*", SHAA, G 8175.
- <sup>30</sup>"*Débarquement allié en France, opérations de l'aviation de chasse*", SHAA, 4 D 65.
- <sup>31</sup>"*Journal...du Lorraine*", Op. cit., SHAA, G 8116.
- <sup>32</sup>IL s'agit des 82e et 101e divisions aéroportées américaines largués à l'est de la Douve et de la 6e division britannique lâchée entre l'Orne et la Dives.
- <sup>33</sup>Ce régiment porte aussi la dénomination de 4e Bataillon d'infanterie de l'Air.
- <sup>34</sup>"*Opérations du 2e régiment de chasseurs parachutistes*", Londres 17 octobre 1944, SHAA, 4D 163.
- <sup>35</sup>Général Compagnon, Op. cit., p.111.
- <sup>36</sup>"*Journal ...Ile-de-France*", Op. cit., SHAA, G 8008.
- <sup>37</sup>J.P. Benamou G. Murphy, Op. cit., p.39.
- <sup>38</sup>"*Historique...les Cigognes*", Op. cit, p.229-230.
- <sup>39</sup>D. Eisenhower, Op. cit., p.319.
- <sup>40</sup>D. Eisenhower, Op. cit., p. 275.
- <sup>41</sup>"*Journal...Ile-de-France*", SHAA, Op. cit.
- <sup>42</sup>J.P. Benamou G. Murphy, Op. cit., p. 8 et 72 à 83.
- <sup>43</sup>"*Journal...Ile-de-France*", SHAA, Op. cit.
- <sup>44</sup>M. Dufresne, "Normandie Août 1944 heurs et malheurs d'une fin de campagne", *Revue Historique des Armées*, p.96 à 121.
- <sup>45</sup>Général Compagnon, Op. cit; p.221-222.
- <sup>46</sup>"*Journal...Guyenne*", SHAA, Op. cit.
- <sup>47</sup>"*Historique du groupe Alsace*", SHAA, G 8005.
- <sup>48</sup>"*Journal...Ile-de-France*", SHAA, Op. cit.
- <sup>49</sup>"*Télégramme du général Valin*", 1er bureau, au chef d'état-major général Air à Alger, Londres, 12 juillet 1944, SHAA, 4D 19452.
- <sup>50</sup>"*Instruction provisoire pour les représentants de l'armée de l'Air*", état-major, Bayeux 17 juillet 1944, SHAA, 4D 19452.
- <sup>51</sup>"*Note de service*", état-major, Londres le 1 août 1944, SHAA, 4D 19452.
- <sup>52</sup>"*Lettre du général Koenig, délégué militaire du GPRF au SHAEF*", Londres le 16 août 1944, 4D 19452.
- <sup>53</sup>"*Note de service*", du général Koenig, Londres le 18 août, à l'état-major Alger, SHAA, 4D 61.
- <sup>54</sup>P. Facon, "L'armée de l'Air de la libération à la victoire (juillet 1944-mai 1945)", *Revue Historique des Armées*, n°168, 1987, p. 46-53.