



Rubrique Historique de GUERRELEC N°4

*« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »*

Jean-Paul SIFFRE

Une mission très spéciale

Dans la nuit qui a précédé le Débarquement du 6 juin 1944 sur les côtes normandes, plusieurs missions de soutien de guerre électronique et de leurrage ont été effectuées par l'aviation alliée. Ainsi les opérations « Taxable » et « Glimmer » mettaient en œuvre des avions de la RAF appartenant au 100^{ème} Groupe ; ceux-ci ont effectué un largage de paillettes suivant un schéma très précis au large des ports de Boulogne et du Havre afin de brouiller les radars allemands « Freya » installés à proximité de ces points sensibles. Cette mission devait faire croire aux allemands qu'une flotte d'invasion progressait à la vitesse de 7 à 7,5 nœuds en vue d'un débarquement dans la région du Pas-de-Calais. Il s'agissait de l'ultime aboutissement de l'opération « Fortitude » qui avait pour but de confirmer à l'ennemi qu'il ne s'était pas trompé sur le lieu présumé de l'attaque.

Cependant, au petit matin du 6 juin un autre type de mission a été effectué au large des plages de « Omaha » et « Utah ». Il s'agissait de l'épandage d'un rideau de fumée. Ont pris part à cette mission des avions Douglas « Boston » du Squadron 88 de la RAF et de l'escadron « Lorraine » des FAFL. Peu connues, ces missions, que l'on peut assimiler à des

missions de support de guerre électronique ont eu un impact primordial sur la réussite de la mise à terre des éléments US sur les plages situés à l'est du Cotentin.

J'ai eu récemment la possibilité d'avoir entre les mains le « Cahier de Marche » de l'escadron de chasse 3/33 « Lorraine », escadron équipé de Mirage F1 CT et B sur la base de Reims. Chaque unité de l'armée de l'air tient à jour un Cahier de Marche où les équipages, souvent d'une manière humoristique et imagée, rendent compte de la petite histoire de leur unité. Ces cahiers sont la propriété des unités qui les conservent. Les cahiers sont remis au service historique de l'armée de l'air en cas de dissolution de l'unité, mais redonnés à la garde en cas de re-création.

Voici donc le récit de ces heures exaltantes fait par les équipages dès le 5 juin :

« 5 juin, 12 heures : L'équipage ALLEGRET-SOMMER-SOULAT part en permission : il prépare ses bagages sous la tente.

14 heures : Réunion en leur absence des équipages dans la « Crew-Room » : déclaration importante du colonel : ordre formel de ne plus quitter le camp sous aucun prétexte. Celui est militairement gardé, les équipages doivent être, en permanence, soit dans la « Crew-Room » soit au mess ou dans leurs chambres.

14h30 : Le colonel fait appeler ALLEGRET-SOMMER-SOULAT : leurs permissions sont supprimées : ils auraient été furieux du contraire.

15 heures : Excitation générale.

16 heures : Les mécaniciens reçoivent l'ordre de peindre des bandes blanches sur les avions, ce qui signifie qu'une coopération avec la marine et l'armée de terre est proche.

20 heures : Appel des commandants d'escadrilles (Allégret-Garot) auprès du colonel afin de constituer un « battle-order »(1).

21 heures : Ordre est donné aux armuriers de retirer les bombes des avions et d'y placer des pots de fumées.

21 h 30 : Affichage du « battle-order » : 12 équipages de première urgence, 12 équipages en réserve. Les équipages et avions sont constitués par paires, soit six paires de première urgence. Le colonel conduit la première, Allégret, la 2^{ème}.

21 h 45 : Fermeture du bar au mess. Le briefing est annoncé pour 2 heures du matin. Réveil : 1 heure.

6 juin : Le breakfast a lieu à 1 heure 30 dans le domaine de la fantaisie la plus pure. Une WAAF (2) endormie se trouve là, apathique et molle, pour servir les officiers surexcités. Tout le monde cherche, l'un, une fourchette, l'autre, une table, le troisième, plus heureux, a découvert et attrapé au passage une assiette avec un œuf au bacon. Il y a aussi les amateurs de thé, mais doivent être patients.

Les Français sont actuellement les plus bruyants. Ceux du Squadron 88 de la RAF attendent patiemment 30 minutes à l'extrémité d'une file de 60 garçons. C'est beau, le flegme de nos amis (ndlr : britanniques).

2 heures : Briefing. Un « Squadron leader » (Commandant) 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 « Bostons », est d'étendre, toutes les dix minutes, à partir de six heures, un rideau de fumée entre la flotte de débarquement et la côte.

Deux points de débarquement sont prévus : le premier, situé en Normandie, entre l'Orne et le nord de Bayeux, est réservé à la flotte et aux troupes britanniques. C'est le Squadron 88 qui opérera dans cette zone à partir de 5 h 30.

De gros cuirassiers britanniques participeront aux combats, notamment les vétérans « Warspite » et « Ramillies ». Le rideau de fumée sera étendu juste devant ces gros cuirassés comprenant également le « Duke of York » et le « Rodney », qui tireront sur les batteries attaquées en même temps de l'air par des bombardiers lourds et moyens.

Le deuxième dépôt de fumée incombe aux Français : il aura lieu devant la flotte de débarquement américaine qui attaquera la côte est du Cotentin depuis le sud de la Pointe de Barfleur jusqu'à la Vire.

La route prévue pour les six paires de « Bostons » est la suivante : arrivée à 3 miles au large de la Pointe de Barfleur (N.E du Cotentin, route au S.O le long de la côte jusqu'à la hauteur de l'île Saint-Marcouf – demi-tour par la gauche jusqu'à 3 miles au nord de l'île et commencement du rideau de fumée suivant une ronde NNE. Cap 033).

Déclenchement toutes les dix secondes des 4 pots à fumée pour le 1^{er} avion, puis pour le 2^{ème}. Altitude : 50 pieds ou 15 mètres. Vitesse : 260 mph (500 km/h) et même plus vite si possible, ensuite retour par la même route.

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 alliés dans le ciel... Vous ne verrez probablement pas la côte tellement elle sera pilonnée. »

3 h 30 : Réunion des équipages français. Il n'y aura que trois membres d'équipage par avion, le « Bottom Gunner » (3) ne pouvant

être utile au ras de l'eau et risquant d'être incommodé par les vapeurs de fumée. Il est recommandé aux équipages de bien voler à la hauteur de 50 pieds de façon à ce que le rideau de fumée soit efficace.

4 h 15 : Les premiers décollages ont lieu pour le SqN 88.

5 h 10 : Le premier équipage français décolle à son tour (LCL GORRI, HENNECART, DELFAU) suivi de près par son ailier : équipage MARTIN, MARCASSUS, LENEINDRE, puis dix minutes plus tard de l'équipage ALLEGRET, SOMMER, SOULAT suivi de leur ailier : équipage LE MOALIGOU, TROUPEL, MAUGER.

Il fait encore très sombre, mais le jour pointe rapidement. Visibilité moyenne surtout au-dessus de l'Angleterre et de la mer. Un premier convoi de gros cargos est survolé, puis un deuxième, environ à mi-chemin et qui comprend des centaines de barges de débarquement, des cargos protégés par des ballons. Il faut les éviter et surtout lancer des fusées de reconnaissance. Encore un autre convoi, plus important, avec ses ballons, petites bulles argentées dans le matin blafard.

La côte française aperçue au ras de l'eau, n'a plus la forme habituelle, vue de très haut ; le cap de Barfleur est évité et les paires passent le long de la côte entre les gros bateaux de guerre tirant à toute volée et les batteries côtières qui se défendent un peu au début, puis mal à la fin.

Pendant ce temps, les vagues successives de bombardiers à moyenne altitude pilonnent les batteries côtières qui sont couvertes de fumée, avec de grosses explosions rouges, visibles de temps en temps. Certaines paires sont tirées par la DCA, d'autres ne le sont pas. Le virage est fait en vue de l'île Surcouf, mais plus serré que prévu, car les bateaux semblent être en avance sur l'horaire et plus près de la côte que prévu : c'est bon signe. La fumée est étendue dans de bonnes conditions par toutes les paires devant les destroyers précédant les gros bateaux de guerre ayant des pièces de 400 mm, dont le Texas précédant eux-mêmes les barges de débarquement. Quelquefois, les avions passent près des gerbes causées par le tir des batteries allemandes ou sont secoués par la déflagration des pièces des destroyers tirant à toute volée.

La deuxième paire passe en même temps qu'une grosse vague de « Marauders » tirés par la Flak lourde et légère. L'un d'eux prend feu, reste en formation pour finalement exploser dans une grande flamme rouge. Une autre paire voit une batterie côtière exploser littéralement sous les coups d'un gros cuirassé. Un autre avion aperçoit une grosse flamme en mer près des bateaux américains. C'est malheureusement l'un des nôtres qui, probablement touché, heurte l'eau et disparaît dans une nappe de flammes.

L'équipage se composait de : BOISSIEUX, CANUT, HENSON.

BOISSIEUX et sa petite moustache, cherchant toujours à bien faire et luttant contre la malchance.

CANUT, grand fou, gai et bon vivant, truant à ses heures et franc-buveur aimé des Britanniques pour son « French type » accentué.

HENSON, ayant toujours l'air d'avaler la moitié de ses phrases avec son chewing-gum, sympathique cocktail franco-britannique.

L'émotion est grande au retour : tous les équipages n'ayant pas eu la chance de participer à cette mission désormais historique, et aussi tous les hommes au sol, mécaniciens, armuriers, photographes sont là. Ils entourent aussitôt les premiers avions qui arrivent, pour voir de près ceux qui ont assisté au débarquement des troupes alliées sur le sol de France.

Tous sont excités, exaltés, voulant tout avoir, posant des questions tous à la fois, ils concluent inévitablement de la même façon : « Ah ! les salauds, ils ne l'ont pas volé ».

8 h 00 : Les détails arrivent : le Squadron 88 a effectué aussi du bon travail. Il a également perdu un appareil.

Un 2^{ème} touché par la Flak, se pose sur la base dans de mauvaises conditions et percute le sol. L'observateur est tué ainsi que trois soldats se trouvant près de la piste.

Les équipages de réserve sont libérés : ils ne voleront pas. Une profonde et amère déception se lit sur leurs visages. Certains d'entre eux ont attendu quatre ans pour vivre cette mission-là. La vie est ainsi faite, mais ils vont avoir d'autres occasions de se rattraper.

Dans toute la grande attaque, 24 avions seulement ont défilé au ras de l'eau devant les immenses armadas de débarquement et, parmi eux, 12 équipages du Squadron 342 « Lorraine » ont eu la chance et l'honneur de participer à cette mission. Des félicitations sur le travail accompli parviennent de la Marine et de l'Armée de terre. Des films ont été pris... La fin de matinée et l'après-midi se passent sans

incident : RAS si ce n'est la proclamation du Général Eisenhower.

A 17 h 30, le Général de Gaulle parle au Peuple de France et invite au calme et à la discipline. Les équipages ayant pris part à l'opération de débarquement sont les suivants :

1ère paire	LCL GORRI SGT MARTIN	SLT HENNECART LTT MARCASSUS	SGT MINGAM SLT LENEINDRE
2 ^{ème} paire	LTT ALLEGRET SLT LE MOALIGOU	SLT SOMMER SLT TROUPEL	ADJ SOULAT SGT MAUGER
3 ^{ème} paire	SGT D'OLIVEIHA SGT BOISSIEUX	SGT NEY SLT CANUT	FSGT BRUNETEAU SGT HENSON
4 ^{ème} paire	CNE FEUVRIER SGT ARNAUD	LTT de la BRIERE SLT ROCQUEMONT	SGT JAMARD SGT MOREAU
5 ^{ème} paire	LTT ROUSSELOT ASP BERNARD	LTT ANDLAUER LTT BALLAIRE	SGT EHRMAN SGT JUHANT
6 ^{ème} paire	ADJ KERBRAT SLT CLEMENT	SGT RIBEIRO LTT LAMBERMONT	SGT VEUILLET SGT DORIN »

J'ai voulu vous faire vivre « dans le texte » cette mission. C'est la première fois que ce document est divulgué. Je suis reconnaissant au commandant l'escadron

de m'avoir permis de reproduire ces pages. Qu'il en soit remercié ainsi que tous les membres de sa prestigieuse équipe.

Article reproduit du Cahier de Marche de l'Escadron 3 / 33 « Lorraine »

Notes :

1. Ordre de vol
2. WAAF : Woman Auxiliary Air Force
3. Mitrailleur de queue
4. L'escadron est pourvu, depuis cette année d'un drapeau et porte la fourragère de la Légion d'Honneur et celle des Compagnons de la Libération.

Pierre-Alain ANTOINE
Membre du Comité Historique de
GUERRELEC

Appel à témoignages : La GE sur Mirage IV

Au mois de juin 2005, le Mirage IV entrera définitivement dans l'histoire en effectuant son dernier vol, mettant ainsi un point final à quarante et un ans d'emploi opérationnel dans les Forces Aériennes Stratégiques. Dans ce contexte, le Comité Historique de Guerrelec publiera une série d'articles consacrés à "La guerre électronique sur Mirage IV" et lance un appel à témoignage auprès de tous ceux qui ont participé à ce programme comme acteurs

ou témoins. A cette fin, nous souhaitons réunir vos écrits avant le **1^{er} juin 2005**.

Ce projet vous intéresse ? Alors contactez Bernard Agnard.

Bernard AGNARD

*Président du Comité Historique de
GUERRELEC*

**Comité Historique de Guerrelec : B. Agnard – P.A. Antoine – G. Moulard – Ph. Wodka-Gallien
Rubrique Historique N°4 – mars 2005**

© Guerrelec