

LES AVIONS DE LA BATAILLE DE NORMANDIE

Texte

CHRISTOPHE PRIME

sommaire

2	Les Alliés maîtres du ciel
6	La <i>Luftwaffe</i> aux abois
8	Les opérations aéroportées du Jour J
12	Les planeurs
14	Les bombardements
16	La défense des têtes de pont
20	L'aviation FAFL
22	La réaction allemande
24	Des aérodromes sortent de terre
30	Missions d'interdiction
32	Achtung <i>Jabos</i>
36	Une <i>Luftwaffe</i> combattive
42	Échapper à l'aviation
44	Le <i>Carpet Bombing</i>
46	Le bilan

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES DU JOUR J

Une intense activité aérienne se déroule dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. L'acheminement des troupes aéroportées américaines et britanniques va mobiliser d'importants moyens aériens pour larguer les parachutistes des 82nd et 101st US Airborne dans le secteur de Sainte-Mère-Église et de la 6th British Airborne au nord de Caen.

À vingt-deux heures quinze, 338 C.47 décollent dans un vacarme assourdissant. 6 600 paras de la 101st AB se trouvent à bord (opération *Albany*). Les 443 appareils transportant 6 400 paras de la 82nd AB les suivent



← Des C-47 survolent une des *Landing Zone* après avoir largué leurs planeurs. Les nombreux talus et les pieux en bois installés par les Allemands sur les aires dégagées vont engendrer de la casse.



← Des paras de la 101st US Airborne lourdement chargés sont prêts pour l'invasion.



↑ Les paras de la 101st US Airborne Division s'apprêtent à embarquer dans un C-47 Skytrain du IX Troop Carrier Command.

à une demi-heure d'intervalle (opération *Boston*). Les décollages se succèdent toutes les 6 minutes.

- No.38 Group et No.46 Group de la RAF : 522 avions de transport *Albemarle*, *Stirling* et *Halifax*, 146 *Dakota* et 327 planeurs *Horsa* et *Hamilcar*.
- IX Troop Carrier Command : 813 avions de transport *Douglas C-47* et 511 planeurs *Waco* et *Horsa*.

Des trains de planeurs acheminent les renforts en hommes, le matériel, mais également les véhicules et l'artillerie légère. À quatre heures du matin, 50 planeurs acheminent les unités antiaériennes, antichars, du ravitaillement pour les 82nd et 101st Airborne (missions *Chicago* et *Detroit*). Les unités d'artillerie, les renforts et les moyens médicaux arrivent le soir du 6 juin à bord de 68 planeurs *Waco* et 130 *Horsa* (missions *Keokuk* et *Elmira*). Les frêles structures de bois et

↓ Un planeur *Horsa* s'est retourné à l'aterrissage, causant la mort d'une partie de ses occupants.



DES AÉRODROMES SORTENT DE TERRE

Conserver la supériorité aérienne est une condition du succès allié. Les premiers jours de l'invasion, les escadrilles alliées sont contraintes de faire la navette entre leurs bases du Sud-Est de l'Angleterre et les têtes de pont. Compte tenu du faible nombre d'aérodromes présents en Normandie (Carpiqueu, Lessay, Querqueville...) et de leur occupation par les troupes allemandes, le commandement allié a prévu de construire des terrains d'aviation *ex nihilo*. Les travaux commencent dès le 7 juin. Trois types d'installations au sol vont ainsi être mis en place.

→ Insigne imprimé de l'*Airfield Construction Service*.



← Insigne du IX^e Engineer Command.



↓ Un chasseur P-38 Lightning du 367th Fighter Group sur l'aérodrome A-21 de Saint-Laurent-sur-Mer.





↑ Une équipe du Génie de l'Air met en place du grillage SMT sur la piste de l'ALG A-6 de Beuzeville.



→ Les mécaniques des appareils sont mises à rude épreuve. Des mécaniciens s'affairent sur le moteur d'un P-47D du 358th Fighter Squadron basé à Saint-Pierre-du-Mont.

ACHTUNG JABOS

En Normandie, les chasseurs-bombardiers alliés sont la hantise des Allemands. Sitôt l'ennemi repéré, les essaims d'avions plongent vers le sol, tirent au canon, à la roquette, et larguent leurs bombes sur les cibles se risquant sur les routes et les trains. Ils clouent littéralement sur place les forces adverses. Les *Thunderbolt P-47* et les *Hawker Typhoon* de la 9th USAF et de la 2nd TAF sont de redoutables plateformes de tir. En sus de leurs mitrailleuses lourdes et de leurs canons, ils peuvent transporter une tonne de bombes ou des roquettes air-sol. Les *panzers* évoluant à découvert sont des proies faciles, et les équipages redoutent de voir apparaître



↑ Le *P-47 Thunderbolt* peut transporter deux bombes de 453 kg sous les ailes.

← L'imposant moteur en étoile *Pratt & Whitney R-2800* permet au *Thunderbolt* d'atteindre les 680 km/h.



↑ La version dite Razorback possédant une canopée classique cotoie celle dotée d'une verrière en goutte d'eau.

CHASSEUR-BOMBARDIER P - 47 REPUBLIC THUNDERBOLT (USA)

Entré en service en 1942, le *P-47 Thunderbolt* est un avion de chasse massif et compact propulsé par un moteur *Pratt & Whitney R-2800* de 2 000 Cv suralimenté. Son fuselage ventru et ses ailes implantées assez haut lui donnent une allure pataude, mais c'est en réalité une excellente machine d'appui tactique capable d'encaisser les coups. Bien que peu maniable à basse altitude, le *Thunderbolt* est doté d'une grande vitesse ascensionnelle, et nul autre avion ne peut rivaliser avec lui en piqué. En Normandie, il est surtout employé comme chasseur-bombardier. Il peut emporter 1 tonne de bombes ou 10 roquettes, ainsi que des réservoirs supplémentaires.



Spécifications techniques (*P-47 D*)

Longueur : 11,02 m
 Envergure : 12,42 m
 Hauteur : 4,47 m
 Poids en charge : 7 940 kg
 Vitesse maximale : 690 km/h à 9 150 m
 Plafond : 12 500 m
 Autonomie : 3 000 km
 Armement : 8 mitrailleuses (12,7 mm),
 2 bombes de 454 kg ou 10 roquettes
 (122 mm)



UNE LUFTWAFFE COMBATIVE



← Des bombardiers *Dornier Do 217* sont utilisés pour lancer des bombes planantes radioguidées *Henschel Hs 293 A*.

Les jours suivant le débarquement, 300 chasseurs, 135 bombardiers et avions antinavires sont dépêchés d'Allemagne et d'Italie. Le 13 juin, 1 000 appareils sont à pied d'œuvre, mais la supériorité aérienne alliée est trop importante pour qu'ils puissent peser véritablement sur l'issue de la bataille. Lors des grandes

offensives alliées, le rapport de force est de 40 contre 1. Des bombardiers *Junkers 88*, *Dornier 217* et *Heinkel 177* opèrent la nuit pour échapper aux chasseurs et à la DCA. Les dépôts terrestres sont des cibles de choix, leur densité est telle que la chance pour un pilote de faire un coup au but est grande. Les Allemands larguent des

UNE LUFTWAFFE DÉPASSÉE, MAIS BIEN PRÉSENTE

Bien que dépassées par le nombre, les escadrilles font leur maximum. La nuit du 8 juin, 392 appareils de la Luftwaffe interviennent. Le lendemain, 49 appareils mouillent 122 mines de fond. Le 10, des *Ju.88* et *He.177* s'en prennent à un

convoi maritime parti de Falmouth. Trois jours plus tard, 91 *Ju.88* attaquent un autre convoi dans le secteur de Portland. Ce même jour, les chasseurs allemands effectuent 476 sorties : un record sans lendemain.

→ Quelques bombardiers *Heinkel He 177* appartenant au *KG 40* participent sans grand résultat à une attaque sur l'armada alliée le 6 juin 1944. Leur consommation pharaonique en carburant contraint la *Luftwaffe* à ne plus utiliser ces quadrimoteurs.



↓ Deux *Junkers Ju 88* s'apprêtent à attaquer un cargo allié dans la Manche. Bien que se sachant dominée, la *Luftwaffe* fait ce qu'elle peut pour contrarier les desseins alliés.

bombes sur le secteur des plages et les navires à l'ancre, réussissant parfois des coups au but. Des appareils attaquent les navires à la torpille et à la bombe, tandis que d'autres larguent des centaines de mines acoustiques et magnétiques très difficiles à détecter en

baie de Seine. Les avions allemands sont détectés très tôt par les radars alliés. Ils doivent opérer à haute altitude, à cause des centaines de *VLA Balloon (Very Low Altitude)* et de la DCA alliée protégeant les plages et les ports.



Les *Me 109* et les *FW 190* sont le plus souvent utilisés comme chasseur-bombardier, toute mission de chasse pure devenant suicidaire. L'aviation de reconnaissance est quant à elle réduite à l'inaction. Les aérodromes les plus proches subissent des attaques à répétition, obligeant les escadrilles à se replier en région parisienne et dans l'Est. Les dépôts sont quant à eux rapatriés en Allemagne. Les pertes en hommes et en matériels ne cessent de s'accroître, et le carburant manque cruellement. Les pilotes expérimentés disparaissent les uns après les autres. Les nouveaux pilotes qui n'ont que quelques heures de vol d'entraînement à leur actif tombent comme des mouches.

Début juillet, le mauvais temps permet à la *Luftwaffe* de refaire ses forces et d'accroître sensiblement son action sur les têtes de pont, mais elle ne peut contrer l'opération *Goodwood* ni l'opération *Cobra*. Les missions de minage en baie de Seine se poursuivent en dépit du manque de résultat tangible.



↑ Casquette d'officier de la *Luftwaffe* dite en selle de cheval

La pénurie d'essence va contraindre Speer à réduire les opérations de la *Luftflotte 3*. Seuls les chasseurs monomoteurs continuent tant bien que mal à sortir. La fermeture de la poche de Falaise marque la fin des opérations sur la Normandie pour la *Luftwaffe*. Quarante appareils se replient vers l'est.

Néanmoins, en dépit de ses efforts et de ses sacrifices, la *Luftwaffe* n'a pas été en mesure d'entraver la montée en puissance des armées alliées.

↓ Chaque pilote et homme d'équipage de la *Luftwaffe* étaient dotés d'un couteau à gravité comme celui-ci, pour pouvoir couper les suspentes de son parachute une fois au sol.



↑ Trousse d'outillage utilisée par les *Junkers 88*.

→ *Fliegerbluse* et bonnet de vol d'un sous-officier de la *Luftwaffe*



BOMBARDIER MOYEN *JUNKERS 88* (ALLEMAGNE)

L'avion *Junkers 88* fait montre d'une grande polyvalence opérationnelle. Propulsé par deux moteurs *Jumo 211B-1*, le *Ju-88* est reconnaissable à son nez entièrement vitré. Une multitude de variantes est employée. Le *JU-88 A*, qui est la version bombardier, est la plus courante. La version *A-13* est destinée à l'attaque au sol. Il est également employé pour la chasse lourde (*Ju-88 B/E*), la chasse de nuit (*JU-88 C/G*), la reconnaissance (*Ju-88 D/H*), la lutte antinavires (*Ju-88 H*) et antichar (*Ju-88 P*). Cet avion solide et maniable peut opérer face à une forte opposition ennemie.

Spécifications techniques

Longueur : 14,40 m
 Envergure : 20 m
 Hauteur : 4,85 m
 Poids en charge : 14 000 kg
 Vitesse maximale : 450 km/h à 6 000 m
 Plafond : 8 200 m
 Autonomie : 3 000 km
 Armement : 7 mitrailleuses (7,92 mm), 3 600 kg de bombes

Le bombardier rapide *Junkers 88* fait montre d'une grande polyvalence : reconnaissance, lutte antinavire, tueur de chars et chasse de nuit.





← Le 6 juin 1944, un B-26 Marauder de la IX^e USAAF survole la plage de Sword et se dirige vers l'Angleterre après un raid de bombardement.

CRÉDITS PHOTOS

Akg-images / Universal Images Group / SeM : page 2 (bas).

Akg-images / picture-alliance : page 46 (bas).

Akg-images : pages 3 (haut, bas droit), 4, 5, 9, 14, 17 (haut gauche et haut droit), 31, 33, 39 (bas gauche) et 46 (haut).

Akg-images / arkivi : pages 3 (bas gauche), 21 (bas droit), 22 (bas), 23 (haut) et 36.

Akg-images / WHA / World History Archive : pages 6, 14 (bas) et 44.

Akg-images / Sammlung Berliner Verlag / Archiv : pages 7 et 37 (haut).

Akg-images / US Air Force / Science Photo Library : page 8 (haut).

Akg-images / ullstein bild : pages 11 (bas), 17 (bas droit), 19 (haut et bas), 35 (haut) et 39 (bas droite).

Akg-images / ullstein bild / ullstein - Archiv Gerstenberg : page 18 (haut).

Akg-images / Album / Documenta : page 16 (haut).

Akg-images / De Agostini Picture Lib. / G. Dagli Orti : page 18 (bas droit).

Akg-images / Sammlung Berliner Verlag / Archiv : page 23 (bas).

Akg-images / Mondadori Portfolio : page 32 (haut).

Akg-images / UIG / IMechE : page 34 (haut).

Akg-images / Science Photo Library / Us Air Force : page 45 (haut droit).

Akg-images / ullstein bild / Sobotta : page 41.

Heritage-Images / The Print Collector / akg-images : pages 16 (bas),

21 (bas gauche), et 45 (haut gauche).

Florent Pey / akg-images : pages 37 (bas) et 41 (bas).

NARA / Éditions Ouest-France / Colorisation Graph & ti : page 8 (bas).

NARA : pages 2 (haut droite), 8 (haut), 9 (haut gauche et droit) 10 (haut gauche et bas), 11 (haut gauche et droit), 12 (bas), 13 (haut et bas), 15 (bas gauche), 25 (haut et bas), 26 (bas gauche), 28, 29 (haut), 30 (bas gauche), 35 (haut), 43, 46, et 47 (haut et bas droit).
Bundesarchiv : page 42.

Archive du Canada : page 26 (haut).

IWM : pages 27, 30 (haut et bas droit) et 34 (bas).

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA : pages 12 et 15 (bas gauche).

US Air Force : page 45 (haut gauche).

Science Photo Library : page 15 (haut).

Mémorial de Caen / photos de l'auteur : pages 18 (milieu), 26 (bas droit), 40 (haut).

Service historique de l'armée de l'air : pages 20 (haut et bas), 21 (haut gauche).

Coll. part. / photos de l'auteur : pages 4 (bas), 6 (centre et bas), 21 (haut droit), 22 (haut), 24 (haut centre et droit), 40 (droite) et 45 (bas).

Coll. part. : pages 12 haut, 39 (haut) et 47 (haut gauche).

Coll. P. Vassas. / photos de l'auteur : page 35 (bas), 40 (gauche) et 47 (bas gauche).

Droits réservés Life : page 35.

NARA : page 29 (bas).

<http://iloveww2warbirds.com> : page 38 (haut).

Droits réservés : page 12 (haut).

Éditeur Matthieu Biberon • Coordination éditoriale Caroline Brou • Collaboration éditoriale Lucas Guyau

Conception Studio des Éditions Ouest-France • Mise en page Graph&ti, Cesson-Sévigné (35)

Photogravure Graph&ti, Cesson-Sévigné (35) • Impression SEPEC à Péronnas (01)

© 2019, Éditions Ouest-France, Édilarge SA, Rennes • ISBN 978-2-7373-8074-7 • N° d'éditeur 10169.01.2,5.04.19

Dépôt légal : avril 2019 • Imprimé en France • www.editionsouestfrance.fr