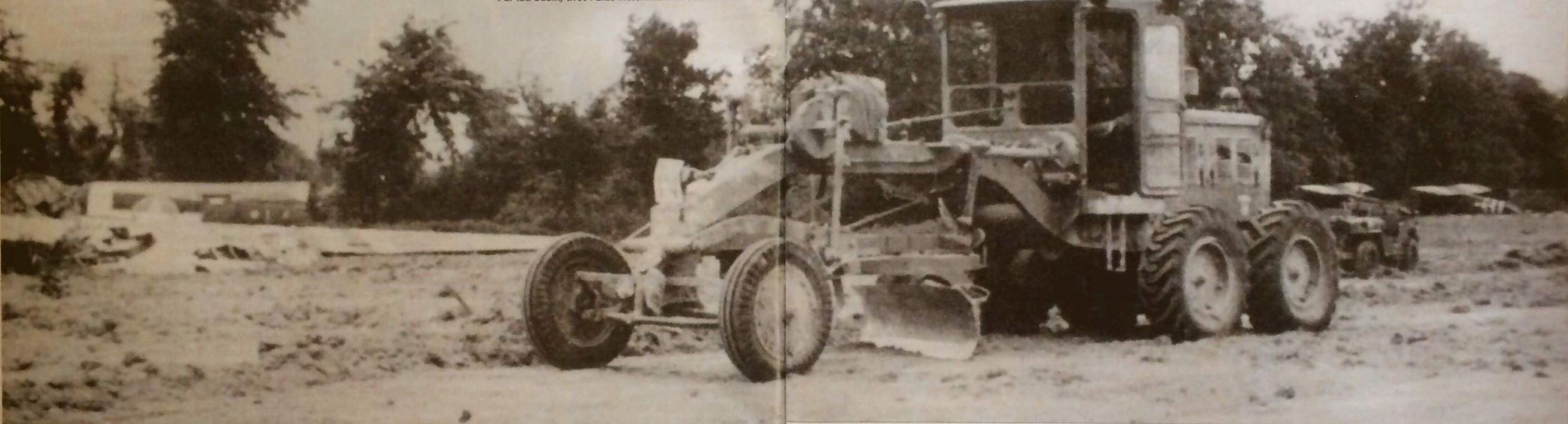


Aux avant-postes...

L-Birds, les "anges de la mort"

Si le premier appareil allié à se poser en Normandie fut un planeur, le premier avion motorisé à le faire fut un L-Bird, désignation anglo-saxonne des avions légers d'observation et de liaison qui jouèrent un rôle essentiel dans la libération de la France.

Par Iza Bazin, avec l'aide inestimable de Ken Wakefield



Dès le 26 mai 1944, les unités de la 1st Army américaine désignées pour être les premières à débarquer commencèrent à se diriger vers les ports d'embarcation de la côte sud anglaise, et vers le chenal de Bristol. Et les L-Birds des unités d'artillerie se posèrent sur des bases aériennes ou des pistes sommaires côtières.

Le major Bristol de la 1st Army était en charge du planning post-opérationnel des opérations d'observation aérienne. Il avait envisagé, puis rejeté, l'utilisation de bateaux LST (Landing Ship, Tank - bâtiment de débarquement de chars) recouverts d'un pont plat en guise de pont d'envol, comme il en avait été employé en Méditerranée. Ce système permettait le décollage des avions, mais leur re-

tour à bord était impossible. Bristol voulait avoir la capacité de maintenir la continuité des opérations, et fort logiquement demanda un porte-avions; le maj. Lefever fut envoyé négocier avec l'US Navy... en vain. Bristol et Wilson s'attelèrent alors à trouver un système pour faire traverser la Manche en vol aux petits avions d'observations, indispensables à l'efficacité des tirs d'artillerie.

Les Stinson L-5 "Sentinel" avaient la capacité de faire la traversée et, si besoin, effectuer un demi-tour pour revenir se poser en Angleterre - en cas d'impossibilité de se poser à destination. Si les Piper L-4 étaient capables du même temps de vol, leur vitesse était en revanche inférieure d'un tiers à celle des Stinson, et ils n'avaient pas l'autonomie nécessaire pour mener à bien un

Le Lt Condon, de la 4th Inf. Div., atterrit avec son L-5 "Sentinel" matricule 42-98593 sur la piste de Deux-Jumeaux (ALG A-4) en cours de construction. En arrière-plan, deux Piper L-4 et les restes d'un planeur "Horsa", derrière un engin de nivellement du 9th Air Force Engineering Bataillon.

retour éventuel en Angleterre. Bristol fit en conséquence fabriquer de réservoirs supplémentaires, à partir de bonbonnes d'oxygènes de 8 gallons (30 l), qui étaient montées dans la cellule des L-4, au-dessus du pilote. Il donna ensuite aux officiers en charge de l'aérien dans les unités d'artillerie le choix soit de voler jusqu'aux têtes de ponts sur les plages, soit de faire transporter les avions jusqu'au rivage sur le plateau de camions de 2,5 t en même temps que d'autres véhicules et approvisionnement de leur unité, dans les chalands de débarquement.

Au dernier moment, l'US Navy proposa d'utiliser un de ses porte-avions à quai en Irlande pour les opérations d'observation aériennes post-débarquement. Bristol consulta le general Hart, grand chef ▶



DR/Col. J. J. McGov

La Section aérienne du 195th Field Artillery Battalion (VII Corps) à Henstridge, une base aérienne de la Royal Navy dans le Dorset, le 4 juin 1944. Bien que démontés et chargés dans leurs camions, ces deux Piper L-4 n'ont pas encore reçu leurs bandes de débarquement ni leurs codes d'unité.

« Nous avons été pris pour cible et assisté à la destruction du L-4 en quelques secondes »

de l'artillerie de la 1st Army, et conclut que le risque de confusion était supérieur aux bénéfices qu'apportait la continuité des opérations d'observation durant le Débarquement, et, en conséquence, déclina l'offre.

Les officiers aériens du V Corps, confrontés aux fortes défenses d'Omaha Beach, choisirent d'utiliser les camions pour avoir leurs avions immédiatement disponibles dès les pistes établies sur le rivage. Leurs L-4 étaient parfois au préalable chargés sur des camions GMC, ou attachés par la roulotte de queue à des Jeeps qui les chargeaient à bord des bateaux. Certains furent démontés avant d'être chargés dans des barges de débarquement. Avant d'être chargés sur les barges, ils reçurent les bandes de débarquement et des codes d'unité sur leurs fuselages.

Les officiers en charge de l'aérien du VII Corps, programmé pour attaquer Utah Beach qui n'était que légèrement défendue, optèrent pour un déploiement aérien de la majorité de leurs L-4. Leurs Piper furent donc équipés de réservoirs supplémentaires.

Sur Omaha Beach, la défense allemande se révéla très pugnace et la situation devint rapidement des

Le Piper L-4H
matricule
44-79549, en
escale à Grove
pour l'ajout
d'un réservoir
supplémentaire,
clairement
visible sous
l'aile,
dans le poste
de pilotage.



Alignement de Piper L-4, quelque part en France, durant le mois de juillet 1944.

plus confuses, avec des péniches de débarquement mises à l'eau trop loin du rivage. Beaucoup de matériel et d'hommes furent perdus avant de toucher terre.

À Omaha, les L-Birds sous les bombes

Thomas K. Turner, un pilote qui débarqua à Omaha, décrit ainsi la situation : "Le plan était de débarquer sur la plage, décharger nos L-4 des camions, les remonter, et décoller aussitôt pour faire du réglage de tir

pour notre bataillon, qui débarquait en support du 116th Infantry Regiment. Ceci devait être réalisé sous les tirs ennemis, sur une plage recouverte de barbelés, d'épaves de véhicules en feu, d'explosions, avec des centaines de mourants et de morts gisants dans le sable. Nous savions tous, avant même de quitter l'Angleterre, que notre mission était condamnée. La seule solution aurait été d'opérer depuis un petit porte-avions. En réglant les tirs pour l'US Navy en plus de ceux de l'artillerie, nous aurions pu infliger de

lourdes pertes à l'ennemi. [...] Nous étions arrivés avec notre barge à une centaine de mètres du rivage, et, pensant avoir atteint des eaux peu profondes, le pilote a baissé la rampe et nous avons commencé le déchargement... Nous étions en fait sur un rocher et avons perdu plusieurs Jeep. Cinq essais similaires envoyèrent dix Jeeps et un L-4, le 43-29687 du lieutenant Snyder, au fond de l'eau. Le mien, le 43-29618, est arrivé jusqu'à la plage. Nos Jeeps avaient été équipées pour pouvoir rouler sous l'eau. Mon L-4 flottait derrière; les ailes

avaient été fixées le long du fuselage. À peine avions nous commencé à remonter que nous avons été pris pour cible. Abrités sous la rampe d'une barge détruite, nous avons assisté à sa destruction totale en quelques secondes."

Quelques jours plus tard, Thomas Turner repartit en Angleterre chercher un L-4H de remplacement (matricule 43-30101) à Grove. Le 17 juin, il traversa la Manche depuis Southampton jusqu'à une piste sommaire qui avait été mise en place sur les hauteurs de

Omaha Beach, et de là rejoignit celle de son bataillon à Isigny.

Pour sa part, le maj. J. Elmore Swenson, officier Air d'artillerie de la 29th Infantry Division, reçut une balle dans le casque dès ses premiers pas sur le sable normand, mais réussit néanmoins à traverser la plage sans être blessé. Le 7 juin, la 29th Infantry Division "nettoyait" toujours les défenses côtières allemandes dans sa zone. Le jour suivant, le Lt Clarence F. Lange prit à bord de son avion le commandant de la division, le gen. Charles H.



Capables de se poser dans quasiment n'importe quel pré, les L-Birds constituèrent fréquemment un spectacle de choix pour les Normands.

Gerhardt, pour ce qui fut la première mission aérienne par un avion de cette division. Le gen. Gerhardt voulait inspecter personnellement les environs avant que la division n'attaque le cours inférieur de la rivière Aure. Le 8 juin, le maj. Swenson décolla pour sa première mission depuis la Normandie, une courte reconnaissance sur la ligne de front, de nouveau avec le gen. Gerhardt à bord. Ce dernier acquit vite la réputation d'être l'homme de la 29th ID qui avait le plus d'heures de vol en dehors des pilotes.

Un obus de mortier frappe la barge

L'officier assistant Air d'artillerie de la 1st Infantry Division, le lt Oscar Rich, était dans la quatrième vague qui débarqua sur Omaha Beach, avec la moitié du personnel du quartier général, un L-5 et trois Jeeps. La quatrième vague ne put prendre pied sur le sable qu'à partir de midi le 6 juin, à cause des tirs allemands. Mais même alors, la barge de débarquement de blindés LCT dans lequel se trouvait Oscar Rich fut frappée par un obus de mortier au moment où elle toucha la plage. Rich fut blessé à la main, son mécanicien fut frappé au visage par un fragment et dut être évacué, et les trois Jeeps furent mises hors d'état de fonctionner. Le Stinson L-5 n'eut en revanche à souffrir que de quelques accrocs à l'entoilage. Rich fit signe à un bulldozer qui tracta les Jeeps immobilisées puis le L-5 hors de la barge. Pour pouvoir l'embarquer sur la LCT, les ailes et l'empennage horizontal du Stinson avaient été démontés, et étaient attachés le long du fuselage. Le train d'atterrissage étant fixé directement sur le fuselage, l'avion pouvait ainsi rouler. Rich mit ensuite la main sur une Jeep, y attacha une corde et remorqua son avion jusqu'à l'aire de remontage qui lui avait été assignée. Au crépuscule, quand l'officier Air d'artillerie de la division, le capitaine Kenneth Bryan, arriva avec le Piper L-4 du quartier général de la division et le reste du personnel, Rich avait déjà à moitié assemblé son L-5. Aux petites heures du matin suivant, l'avion était complètement remonté et ses accrocs réparés. Entre-temps, les hommes du génie avaient construit une piste sommaire à coups de bulldozer. Dès ce matin-là, le lt Oscar Rich procéda depuis les airs aux réglages des tirs des canons du 5th Field Artillery Battalion.

À Utah, les L-Birds furent les premiers avions alliés à se poser en

Après avoir débarqué le Piper L-4 des barges, il fallait encore les acheminer jusqu'au sommet des falaises, puis jusqu'aux pistes sommaires les plus proches.



Normandie. Les unités du VII Corps débarquèrent le 6 juin à 06 h 30 sur Utah Beach et pénétrèrent rapidement dans les terres sur une petite distance, avec de très faibles pertes. L'officier Air d'artillerie de la 4th Infantry Division, le capt. James Gregorie, accompagna les troupes au sol jusque sur les plages. Il y découvrit que les tirs de l'artillerie allemande avaient rendu inutilisable comme piste le champ situé sur la commune de Saint-Martin-de-Varreville qu'il avait présélectionné d'après des photographies de reconnaissance aérienne. Il lui fallut jusqu'au matin suivant pour trouver une zone adéquate, à Sainte-Marie-du-Mont, au lieu-dit Poupeville. Vers 7 heures le 7 juin, il transmit un message à l'assistant officier Air d'artillerie de la division, le lt David E. Condon, lui indiquant qu'il pouvait décoller de Bournemouth et venir se poser avec les avions de la division d'artillerie restés en Angleterre. Condon

prit la tête de cinq L-4, équipés du réservoir supplémentaire improvisé pour la traversée, aux commandes d'un des rares Stinson L-5 de la 1st Army, le matricule 43-98593. Quand il atteignit la zone de tête de pont sur la plage, James Gregorie déclencha des grenades fumigènes pour délimiter la nouvelle piste et dirigea l'atterrissage de Condon par radio. Les cinq L-4 qui l'accompagnaient se posèrent à sa suite. Les quatre autres L-4 de la division, dont le L-4H 43-29782 *Juanita-B*, du lt Harry E. Brown, étaient déjà arrivés sur la piste, mais transportés par bateau.

La plus grande capacité d'emport en carburant du L-5 permit à David Condon de redécoller à 11 h 15 sans refaire les pleins et de recenser les batteries d'artillerie allemandes en action. Le commandant de la 4th Infantry Division, le gen. Harold W. Blakeley, écouta les indications qu'il transmit par radio. Condon interrompit sa première transmis-



Dans une barge de débarquement, un Piper L-4 en première ligne pour être déchargé sur la plage.

sion pour annoncer qu'il venait d'observer un tir d'une batterie allemande. Il commença à modifier les coordonnées de tir mais, au milieu de son deuxième réglage, annonça qu'il pouvait voir une autre batterie allemande tirer et donna sa localisation. Blakeley ordonna qu'une batterie de la division soit orientée sur la seconde position allemande. Dès que Condon dirigea un feu concentré sur la première batterie allemande, le gen. Blakeley se fit entendre à la radio, s'identifia, et dit à Condon qu'il avait une autre batterie prête à tirer. Quelques minutes plus tard, cette dernière déversa un feu concentré sur la seconde batterie allemande. 30 minutes après avoir décollé pour la première mission d'observation aérienne de la 4th Infantry Division, Condon avait ainsi permis de neutraliser deux batteries ennemies.

À la fin du mois de juin 1944, 13 divisions américaines avaient débarqué sur les plages normandes. De

moins en moins d'avions d'observation arrivèrent par bateau après le Jour J, certains L-4 entreprenant même de très longs voyages. Ainsi par exemple les dix L-4 de la 8th Infantry Division : équipés des réservoirs supplémentaires improvisés, ils quittèrent l'Irlande du Nord le 27 juin, volèrent en formation jusqu'en Écosse, puis descendirent la côte anglaise jusqu'à Ibsley, la base principale des avions de liaison près de Bournemouth. Sous le commandement du maj. Lawrence L. Burger, officier Air artillerie de la division, ils décollèrent pour rejoindre la piste sommaire d'Omaha Beach, où ils retrouvèrent leur division le 4 juillet.

"Nous maudissons ces petits avions vert foncé"

Au fur et à mesure que les troupes avancèrent dans les terres, il devint de plus en plus évident que les L-Birds étaient indispensables

pour permettre l'avancée à travers le bocage normand, composé de petits champs séparés par de hauts talus. Un rapport d'opérations de la 1st Army explique ainsi : *"L'absence de terrain surélevé limitait l'observation au sol à la distance entre deux haies."* Un commandant de corps affirma que le L-4 était un des trois plus importants développements de cette guerre. Ce qui concorde avec cette confession d'un officier allemand de la 10^e Panzerdivision SS *Fruntsberg*, après que cette dernière se fut extraite de justesse de la nasse de la poche de Falaise, avant qu'elle fût refermée le 19 août, en marchant de nuit sur Villedieu-lès-Bailleul : *"Nous maudissons ces petits avions vert foncé à ailes hautes. Nous savions que la présence d'un seul serait suivie d'un barrage d'artillerie et nous faisons tout notre possible pour les abattre. Nous redoutions ces petits appareils. Pour nous ils étaient les anges de la mort."* ■

Un Piper L-4 décolle de la plage de Grandcamp.

