



Les pilotes de planeur qui ont pris part au jour J, en 1944, dans les forces aéroportées britanniques, se devaient d'être des « soldats complets », rompus aux techniques de vol et de combat.

Après plusieurs semaines d'un entraînement intensif, les hommes étaient à la fois surexcités et soulagés à l'idée que l'opération Deadstick était sur le point de s'engager. Sur le terrain d'aviation de Tarrant Rushton, les camions qui transportaient les douze pilotes et leurs passagers s'étaient immobilisés aux côtés des planeurs Horsa qui devaient les emmener en France. Les soldats, en file indienne, plaisantaient et se serraient la main, puis se hissaient avec leur équipement à l'intérieur des Horsa. Le sergent Peter Boyle, appartenant à l'unité des pilotes de planeur, faisait le tour de son appareil, effectuant les dernières vérifications.

Plus tard dans la soirée, le jour déclinant, s'illumina des flammes jaillissant des échappements des remorqueurs Halifax et s'emplit des vrombissements des moteurs. Satisfaits de voir que tout était en place et prêt pour le départ, les pilotes des planeurs bouclèrent leur ceinture et achevèrent les vérifications. Le premier Halifax vint se ranger en face du Horsa du sergent Wallwork ; le câble de remorquage et la ligne de communication furent arrimés, et Wallwork donna au pilote de l'avion remorqueur le « go » du départ. Le câble se tendit, l'attelage avion-planeur prit la piste dans le rugissement des moteurs puis décolla. En tout, six planeurs furent ainsi tirés à une minute d'intervalle les uns des autres. Les trois premiers, pilotés par les sergents-chefs Wallwork et Ainsworth, Boland et Hobbs, Barkway et Boyle, mirent le cap sur le pont franchissant le canal de l'Orne. Les autres, pilotés par les sergents-chefs Lawrence et Shorter, Pearson et Guthrie, Howard et Baacke, se dirigèrent vers le pont sur le fleuve lui-même. Il était alors 23 h 03 ce 5 juin 1944, veille du jour J.

Ce vol était le point de départ d'une opération interarmes qui, pour réussir, exigeait une étroite collaboration entre les nombreuses équipes mises en œuvre. La traversée de la Manche et le convoyage des planeurs à leur point de largage précis, à 1 800 m au-dessus de la côte française, incombaient à l'aviation britannique. Une fois largués, les pilotes des planeurs devaient se diriger à vue vers les objectifs et poser leurs Horsa sur deux zones d'atterrissage. Celles-ci, dénommées « X » et « Y », mesuraient approximativement 200 m sur 500 m. Au-dessus de la France, trois Horsa se détacheraient du groupe et aborderaient la zone d'atterrissage Y du côté de la mer, pendant que les trois autres décriraient un large demi-cercle vers la droite pour aborder la zone d'atterrissage X depuis la direction opposée, tous les six atterrissant en même temps. Une fois au sol, la compagnie D, du 2^e bataillon du régiment d'infanterie légère de l'Oxfordshire et du Buckinghamshire, dit *Oxf and Bucks*, sous les ordres du major John Howard, avait pour mission de prendre intacts les ponts sur l'Orne et le canal.

Pour que la mission des planeurs soit un succès, leurs pilotes avaient reçu toute l'aide et l'assistance possibles. L'entraînement des pilotes de planeur avait été rigoureux et approfondi. Le commandant de l'unité, le colonel George Chatterton, avait voulu former ce qu'il appelait des « soldats complets ». Ce terme désignait des combattants capables de maîtriser toutes les armes d'infanterie, de conduire des chars, des Jeep et des camions, de servir des canons, d'utiliser des émetteurs radio, bref de se montrer aussi efficaces à terre que dans les airs. Mais la pénurie d'avions remorqueurs pour l'entraînement ne permettait pas aux pilotes d'acquiescer

l'expérience souhaitée par Chatterton.




Le major Howard avait reçu ses ordres le 2 mai ; aussitôt il avait dressé un plan et commencé l'entraînement. Il était le seul à connaître l'objectif. Malgré la totale confiance qu'il avait en l'habileté des pilotes, il devait prévoir le cas où au moins la moitié de ses hommes n'atteindraient pas les ponts. Aussi décida-t-il d'embarquer une section et cinq sapeurs du génie appartenant à sa compagnie renforcée à bord de chacun des six planeurs, et exerça-t-il chaque équipe aux tâches des autres sections.

Les réunions d'information tactique des équipages avant l'opération furent elles aussi préparées dans le plus grand secret. Cette tâche avait été confiée au lieutenant aviateur Lawrence Wright de l'unité des pilotes de planeur. Artiste de talent et photographe passionné, il prépara une série de réunions qui firent une forte impression sur tous les pilotes. Wright obtint l'autorisation de tourner un film en utilisant les maquettes de sable édifiées spécialement pour la préparation du jour I. Il conçut un dispositif utilisant des leviers, des poulies et des manivelles lestées avec de la ferraille, qui assurait un « vol » stable à une caméra de 16 mm au-dessus des maquettes.

Le 28 mai, leur entraînement de vol presque achevé, les pilotes se rendirent dans des baraquements où ils retrouvèrent le 2e bataillon du régiment *Oxf and Bucks*. Les réunions commencèrent. Le major Howard avait utilisé un baraquement Nissen, avec, au centre de la pièce, une maquette des ponts et, aux murs, des photographies. Les pilotes se rendaient maintenant compte à quel point les zones d'atterrissage étaient réduites, mais leur confiance n'en fut pas entamée ; ils comprirent aussi l'importance d'un atterrissage aussi près que possible des ponts pour créer la surprise. Howard était impressionné.

A la fin du mois de mai, les vols d'entraînement étant terminés, le chargement et la transformation des planeurs purent commencer. Une ouverture panoramique supplémentaire fut pratiquée dans le cockpit pour donner aux pilotes une meilleure visibilité, un gyrocompas fut posé et un parachute décélérateur installé pour freiner les planeurs à l'atterrissage. Chaque planeur transportait un canot d'assaut, un grand nombre de fusées PIAT antichars, des caisses de munitions et trente fantassins. Les pilotes eux-mêmes avaient reçu un équipement spécialisé, comprenant de petites lampes de poche et des cartes spéciales pour la navigation de nuit.

Tout est prêt désormais, et l'attente commence. Le 4 juin à midi, des vents violents et de fortes pluies annulent l'opération ; encore l'attente. Mais 24 heures plus tard, survient l'accalmie. C'est parti !

 Après avoir quitté la piste, les pilotes des avions remorqueurs mettent le cap à 62° sur Worthy Down et les attelages Halifax-Horsa grimpent à 1 800 m. Des nuages épars assombrissent le ciel du soir. Lorsqu'ils survolent la côte au-dessus de Worthing, Boyle jette un coup d'œil en contrebas, essayant d'apercevoir, la flotte de débarquement. Mais à ce moment-là, il fait trop sombre et tous les feux de la Royal Navy sont éteints. Pour chacun, la traversée de la Manche prouve qu'il ne s'agit pas d'un ordinaire vol d'entraînement. Dans les planeurs,

les soldats chantent, échangent des plaisanteries et fument. Environ quarante minutes après le décollage, Wallwork aperçoit le trait blanc que dessine l'écume des vagues sur la côte française ; il est à deux minutes du point de largage. Le pilote qui le remorque lui donne alors la vitesse du vent, l'altitude et le cap et, après que tous deux se furent mutuellement souhaité bonne chance, Wallwork largue le Horsa. Il ordonne l'ouverture des portes. Dans la nuit qui les environne, les autres planeurs commencent aussi à se séparer des Halifax.

Après avoir été largués, Barkway et Boyle prennent en main l'appareil et manœuvrent sans moteur. Boyle, à l'aide de sa lampe de poche, engage le processus d'atterrissage. Se remémorant le film, il cherche la masse noire du bois de Bavent, un bois étendu qui devrait apparaître sur leur gauche. Il l'aperçoit, et indique à Barkway d'amorcer un virage à tribord ; Barkway pousse un soupir de soulagement — tout va bien. Regardant vers le sol, Boyle voit le pont et s'écrie, tout excité :

— *Le voilà !*

— *Je l'ai*, répond calmement Barkway.

Dans le planeur de Wallwork, le copilote, Ainsworth, ne peut pas distinguer le bois, mais tous deux maintiennent le cap fixé.

Derrière eux, se dirigeant sur l'autre pont, le sergent Roy Howard a des difficultés. Immédiatement après le largage, il se rend compte que son planeur est surchargé. Malgré l'équilibrage tout à l'arrière et le gouvernail de profondeur redressé au maximum, il ne peut réduire son allure au-dessous de 90 nœuds, vitesse trop rapide pour un planeur se préparant à atterrir. Il se tourne vers le lieutenant Fox, qui commande la section, et hurle :

— *Deux hommes à l'arrière, et en vitesse !*

Deux soldats se glissent le long du fuselage, et Howard reprend le contrôle de l'appareil. Baacke, son copilote, lui donne un cap de 268° à suivre pendant 90 secondes suivi d'un virage à bâbord sur 212° pour la dernière ligne droite, sur une distance de 1 100 m seulement. A 300 m d'altitude, à leur grand soulagement, ils aperçoivent, à la lueur de la lune, le fleuve, le pont et le contrepoids reconnaissable en son milieu, ainsi que le petit champ rectangulaire faisant office de zone d'atterrissage.

Malgré l'obscurité, Wallwork et Ainsworth reconnaissent, sans aucun doute possible, les tracés linéaires du fleuve et du canal, scintillant sous la lune comme deux fils d'argent. Le film de Wright leur a rendu le paysage si familier qu'ils savent exactement où regarder. Ils éprouvent la même euphorie que leurs camarades à la découverte de leur objectif : le pont, qui se détache avec précision au-dessus du canal. A l'arrière, les soldats se tiennent par les bras et replient leurs jambes pour parer au choc de l'atterrissage. Maintenant son planeur au-dessus de la zone d'atterrissage, Wallwork amorce la descente. Ainsworth déclenche l'ouverture du parachute de freinage au moment précis où les roues touchent l'herbe. Le planeur atterrit brutalement, rebondissant violemment par trois fois. Le commandant Howard aperçoit des étincelles qui jaillissent par la porte ouverte alors que le planeur dérape sur l'aile, son train d'atterrissage ayant été arraché lors du premier choc. Wallwork lutte pour maintenir la

trajectoire du Horsa. Mais le cockpit vole en éclats lorsque le nez du planeur se prend dans le réseau de barbelés qui entoure le pont. Après quelques secondes de silence dû à la stupeur, les soldats se regroupent à l'extérieur de l'appareil et passent à l'action.

Alors que le major Howard se dégage de l'épave, le lieutenant Den Brotheridge et la section de tête marchent déjà tranquillement vers le pont. Aucun coup de feu n'est encore venu rompre le silence. Dans l'obscurité, l'officier discerne le pont situé seulement à 50 m de lui et se rend compte que les assaillants ont totalement réussi leur effet de surprise. Ils ont même atterri si près du pont que le nez du planeur a ouvert une brèche dans les barbelés. Le seul bruit en cet instant provient des gémissements des deux pilotes, gisant blessés et à moitié inconscients dans ce qui reste de leur cockpit. Cette courte période de calme prend fin avec l'explosion d'une grenade au phosphore qui illumine la scène, quand la première section entre en action et attaque un nid de mitrailleuses à côté du pont.

Boland et Hobbs ont vu le pont eux aussi et se mettent en position pour l'approche finale. Tout à coup, Boland aperçoit, légèrement derrière lui, sur la droite, l'énorme silhouette d'un autre planeur fonçant sur lui. Ce sont Barkway et Boyle ! Boland allume son feu d'atterrissage et vire à tribord pour éviter la collision. Les deux équipages voient devant eux les étincelles provoquées par les rebonds du planeur de Wallwork à travers la zone d'atterrissage. Boland le contourne, heurte le sol et perd lui aussi son train d'atterrissage. Le planeur finit sa course au bout du champ et s'immobilise presque intact. Les pilotes comme leurs passagers sont quelque peu commotionnés, mais tout à fait conscients, et la section commandée par le lieutenant David Wood entre presque aussitôt en action.

Pendant ce temps, le troisième planeur se prépare à atterrir entre les deux planeurs immobilisés. Peut-être déséquilibré sur le côté au moment de l'approche, le planeur de Barkway heurte de biais durement le sol. Très vite, il commence à se disloquer, laissant derrière lui une traînée de débris au fur et à mesure qu'il se désagrège dans le champ. Il s'arrête enfin, l'arrière brisé, au bord d'une mare. Les deux pilotes sont éjectés de leur cockpit et atterrissent dans l'eau. Barkway, assommé par le choc, se rappellera plus tard s'être débattu pour trouver de l'air, cherchant à remonter à la surface pour nager jusqu'à la berge. Trempés jusqu'aux os et en état de choc, tous deux cherchent à tâtons leur chemin jusqu'aux restes de leur planeur pour commencer à décharger les indispensables munitions. Il faut encore que la section, qui compte un mort et plusieurs blessés, se regroupe ; elle est la dernière à arriver au pont.

La double déflagration de deux grenades Mills indique la destruction du nid de mitrailleuses. Immédiatement, le lieutenant Brotheridge conduit sa section de tête sur le pont. La section de Wood, qui est arrivée au pont, reçoit l'ordre de Howard de nettoyer les tranchées alentour. Les défenseurs résistent maintenant avec acharnement. Des coups de feu partent de l'autre côté du pont, blessant mortellement Brotheridge au cou. A ce moment-là, le lieutenant Sandy Smith, un bras cassé, lutte aux côtés de ceux de sa section rescapés du planeur accidenté de Barkway. Howard lui enjoint d'emmener ses hommes sur le pont, pour prêter main-forte à la section de Brotheridge et prendre la rive opposée. Avec le renfort de la section de Smith, le pont est pris. L'opération a pris environ 15 minutes.

Pendant ce temps, le sergent-chef Howard, amorçant sa descente vers le pont de la rivière, se

rapproche dangereusement des arbres. Il redresse le gouvernail de profondeur pour allonger le vol et se maintient à une altitude plus élevée pour approcher au mieux la zone d'atterrissage. Au-dessus des arbres, Baacke déploie le parachute, ce qui freine brutalement le planeur, et pose le Horsa dans le champ. Un troupeau de vaches s'enfuit devant lui. La roue avant est arrachée par une vache ou un cahot, mais le planeur glisse sur l'aile et s'arrête à 6 m de l'endroit fixé. Les pilotes sont horrifiés de constater que leur appareil est isolé. Deux autres planeurs ont atterri deux champs plus loin et le troisième, piloté par Lawrence et Shorter, s'est posé à côté d'un pont sur la Dives, quelque 16 km à l'ouest.

Les pilotes des planeurs ont accompli au mieux leur mission. Cinq des six sections sont arrivées au but et la compagnie du major Howard a pris les deux ponts sans les endommager. Après s'être emparés de leurs objectifs, les pilotes déchargent leurs planeurs et viennent prêter main-forte pour la défense des ponts.

Durant toute la nuit et jusqu'au jour suivant, pilotes et fantassins doivent repousser les nombreuses contre-attaques des chars ennemis, de l'infanterie, et même d'une vedette envoyée de Caen en patrouille. Cependant, le 6 juin à midi, les commandos de lord Lovat ont frayé leur chemin jusqu'au pont depuis les plages du débarquement et viennent relever Howard et sa compagnie.

Dans les deux jours qui suivirent, tous les pilotes des planeurs furent retirés du front et envoyés au camp Fargo dans le Wiltshire, Lawrence et Shorter ayant réussi à traverser les lignes ennemies depuis la Dives, avec leur section. Au camp Fargo, ils vont retrouver le colonel Chatterton, qui avait déjà étudié les photographies aériennes montrant le brillant succès de l'opération. Ce succès a dépassé toutes les espérances et le chef d'état-major de l'armée de l'air, le général Leigh Mallory, devait plus tard le définir comme « l'exploit de vol le plus remarquable de la Seconde Guerre mondiale ». Une permission fut accordée à tous les pilotes. Le lendemain, le sergent- chef Boyle prend le train pour rentrer chez lui. A la gare, il est accosté par une dame furieuse qui lui demande pourquoi il ne se trouve pas en France avec les autres. « J'en reviens », répond-il. Elle lui lance un regard incrédule et tourne les talons !



LES PILOTES DE PLANEUR

En réponse à la demande de Churchill relative aux forces aéroportées, en 1940, un major du génie royal, John Rock, fut envoyé au Central Landing Establishment à Ringway le 24 juin pour rassembler les hommes qui allaient constituer l'effectif de base des pilotes de planeur.

Malgré l'enthousiasme du Premier ministre, les choses n'avançaient qu'avec une lenteur désespérante ; les planeurs comme les hommes pour les piloter demeuraient rares, et il fallut attendre la création de la 1ère division aéroportée en 1942 pour que l'utilisation des planeurs soit vraiment prise au sérieux. C'est cette année-là que fut décidé le transfert à Tilshead, un champ de tir d'artillerie abandonné dans la plaine de Salisbury. Là, Rock fut rejoint par le major George Chatterton, et les deux officiers commencèrent à mettre sur pied une formidable

machine de guerre.

Chatterton prit le recrutement en charge et entreprit de faire de chaque homme un « soldat complet », capable de conduire un planeur à la bataille et de combattre l'ennemi avec le matériel qu'il aurait sous la main.

Après la mort prématurée de Rock dans un accident aérien, Chatterton prit la tête de l'unité et supervisa la première mission en novembre 1942. Durant la guerre, les pilotes de planeur combattirent dans la plupart des grandes opérations parachutées. Des 3 302 hommes qui servaient dans l'unité, 551 furent tués et 172 furent cités pour leur conduite au feu.

LE HORSA

En décembre 1940, le ministère britannique de la Production aéronautique fournit à la société Airspeed Ltd. de Portsmouth le cahier des charges pour un nouveau planeur. Bien que vagues, les caractéristiques exigeaient une structure légère, de la place et des sièges pour 26 hommes, des portes de sortie de chaque côté du fuselage arrière et une large porte pour le matériel à l'avant.

Moins d'un an plus tard, le 12 septembre 1941, le premier prototype, le Horsa A.A.51, s'élançait, remorqué par un bombardier Armstrong Whitworth Whitley. Le fuselage cylindrique et les ailes haut placées du Horsa étaient entièrement en bois et recouverts de contre-plaqué ; la queue était entoilée. Le train d'atterrissage se composait d'un dispositif tricycle et d'un patin sur toute la longueur du fuselage. A l'atterrissage, il était possible de détacher une partie du fuselage arrière et d'ouvrir la porte gauche de l'appareil pour faciliter la sortie. Dans la version Mark II, le nez, renfermant le cockpit pour les deux hommes d'équipage, pouvait s'ouvrir pour le déchargement du matériel lourd. Bien que la présence des deux pilotes fût souvent nécessaire au contrôle du planeur, celui-ci était très maniable et capable de voler dans les turbulences. Les grands ailerons mobiles fixés aux ailes du Horsa permettaient des descentes en piqué à des vitesses approchant les 290 km/h. La vitesse maximale de remorquage était de 250 km/h.

Fondamentalement, le Horsa était un bon modèle. Pendant la Seconde Guerre mondiale, un total de 3 655 Horsa furent construits et prirent part aux assauts de plus ou moins grande envergure. Le jour J plus de 250 d'entre eux se posèrent en Normandie.