



PAR C-J. EHRENGARDT

LES « BABY CARRIERS »



LES « PORTE-MOUCHARDS » DE LA NAVY

LORS DE CHAQUE DÉBARQUEMENT, LE RÉGLAGE DE L'ARTILLERIE DE MARINE DÈS LES PREMIÈRES MINUTES A REVÊTU UNE IMPORTANCE CRUCIALE, À LA FOIS POUR TOUCHER LES BONNES CIBLES ET POUR ÉVITER QUE LES OBUS NE TOMBENT SUR LES TROUPES AMIES PROGRESSANT SUR LES PLAGES. CE RÔLE NE POUVAIT ÊTRE TENU QUE PAR DES AVIONS D'OBSERVATION « COURTS SUR PATTE », MAIS DONT LA FAIBLE VITESSE CONSTITUAIT UN ATOUT MAJEUR. LE PROBLÈME ÉTAIT DE LES TRANSPORTER SUR PLACE.

Si, en juillet 1943, les armées américaines ont effectué de nombreux débarquements sur des plages tenues par l'ennemi, ils ont tous été réalisés par les *Marines* dans le Pacifique. L'Armée, qui se bat alors en Méditerranée, n'a guère comme expérience que l'opération « Torch » au Maroc et en Algérie, où l'opposition a été faible et courte. Elle se doute que face au débarquement qu'elle s'apprête à mener en Sicile (opération « Husky »), celle-ci sera d'un tout autre calibre.

■ SICILE ET ITALIE

L'*US Army* disposera au moins d'un atout : la protection aérienne contre la réaction de la *Luftwaffe* et de la *Regia Aeronautica* pourra être assurée depuis la Tunisie, et « Husky », prévue pour le 10 juillet, peut donc se dispenser de la présence des porte-avions, absolument nécessaires aux *Marines* pour couvrir leurs actions sur les plages des îles du Pacifique. Toutefois, il est un type d'avion qui ne pourra pas intervenir depuis la Tunisie en raison de sa trop faible allonge : le Piper L-4B Grasshopper (sauterelle), petit avion d'observation dérivé du célèbre Piper Cub civil. Or, la présence d'un tel appareil au-dessus des positions ennemies est indispensable dès le premier obus tiré pour couvrir le débarquement des troupes. Il aura la charge de diriger le tir de l'artillerie de marine sur les points les plus sensibles, de repérer les cibles trop soigneusement camouflées pour avoir pu

▲ Un Piper OY-1A, version de l'US Navy du Piper Cub, reçoit le signal de décollage depuis le pont de l'*USS Sargent Bay* (CVE-83) à destination d'Okinawa, le 2 avril 1945. Pour débarquer au sol les avions d'observation, la Navy avait surtout recours à ses porte-avions d'escorte.

Toutes photos : US Nara



être découvertes par les avions de reconnaissance photo, mais aussi de faire en sorte que les salves cessent dès que les forces amies ont enlevé les positions. Comme on le voit, ce sont des tâches obscures mais essentielles pour éviter un bain de sang dans les rangs alliés. La Navy et l'*Air Force* disposent bien de leurs propres avions de patrouille et de reconnaissance, qui, eux, peuvent décoller depuis les bases terrestres et aéronavales de Tunisie et demeurer plusieurs heures au-dessus des zones de combat, mais leur vitesse est trop élevée pour débusquer les nids de mitrailleuses et les positions enterrées. En outre, les avions terrestres ont besoin de terrains aménagés pour opérer depuis la Sicile, et il faudra attendre que l'infanterie les ait capturés.

▲ Un Piper L-4B de la 3rd Army Division se pose sur le quai du port de Naples avant d'être hissé à bord du LST 906. Son code (BE) l'identifie comme étant rattaché à la 45th Field Artillery Brigade.

[1] Acronyme phonétique formé sur les initiales C.B. pour Construction Battalions ou bataillons du génie.

▲ Grosse agitation devant le LST 906 qui doit accueillir les Grasshopper encore à quai pour l'heure. On note qu'une grue est en train de hisser l'un des Piper à bord.

Les avions d'observation et de réglage d'artillerie sont la seule concession que l'*Air Force* ait bien voulu consentir en faveur de l'*Army*, sans doute parce que, quelque part, cela l'arrangeait bien de confier ces missions à d'autres qu'à elle, alors que la coopération terrestre n'était pas sa tasse de thé. Il est clair que l'*Army* devra se débrouiller toute seule pour trouver une solution lui permettant de débarquer d'une manière ou d'une autre les L-4B à proximité des côtes siciliennes. Eux seuls peuvent se contenter d'une vague prairie ou même d'un bout de plage pour décoller et atterrir.

C'est alors que les *Seabees* [1] proposent de fabriquer des ponts d'envol en bois pour les installer sur des LST (*Landing Ships, Tank*), ces gigantesques barges de débarquement à fond plat, longues comme un terrain de football, déplaçant 3 800 tonnes en pleine charge et capables de transporter 1 000 tonnes de matériel, dont 20 chars M4 Sherman. Deux LST (les LST 16 et 906) sont ainsi transformés dans le port de Bizerte pour accueillir chacun quatre Piper. En tout, six LST seront ainsi modifiés, sans pour autant recevoir une dénomination particulière : LST 16, 158, 337, 386, 525 et 906. Toutefois, il semble que seuls les LST 16 et 906 aient été utilisés.

Les LST ne servent qu'au lancement. Il n'est pas question que les L-4 viennent s'y poser après avoir achevé leur mission. Cela contraindrait ces immenses péniches vulnérables à séjourner trop longtemps près des plages de débarquement, s'exposant ainsi aux attaques aériennes et à l'artillerie ennemie.



Le chef du dispositif, qui décollera le premier, aura la charge de trouver un endroit où rassembler sa petite unité, de préférence pas trop loin d'un quartier général.

Pour le débarquement en Sicile, seulement quatre des huit Piper s'élancent depuis le pont, dont celui du *2nd Lieutenant William Cumming*, appartenant à la *3rd Army Division (DIVARTY [2])*, premier pilote à expérimenter un décollage depuis un « Baby Carrier » – sans entraînement préalable. Les autres Piper, emballés dans des caisses, seront remontés à terre.

Ces deux LST sont à nouveau utilisés à Salerne, en septembre 1943, et à Anzio, en janvier 1944.

LES DÉBARQUEMENTS DE PROVENCE

La prochaine utilisation sera lors des débarquements de Provence, le 15 août 1944, mais seul le LST 906 y participera.

Ce dernier est chargé dans le port de Naples, sous les yeux de milliers de badauds agglutinés sur les quais. Le *1st Lieutenant Alfred W. Schultz*, alias « Schultzie », appartenant au quartier général de la *3rd Army Division (DIVARTY)*, rapporte la scène :

« Pour Anzio, nos trois avions avaient été transportés par camions sur le port, assemblés et chargés en une seule après-midi. Mais pour cette invasion-ci, nous étions un spectacle de cirque pour les Italiens habitant autour du port de Naples. Nous devions poser nos dix avions deux fois sur le quai encombré de curieux – une fois pour l'entraînement, la seconde pour de bon. On pouvait difficilement qualifier cette opération de secrète.

« Notre lancement d'entraînement a connu 90 % de réussite. Un avion a été perdu quand un marin un peu trop zélé a relevé par inadvertance son affût de 40 mm juste au moment où l'avion passait au-dessus de la proue. Le pilote n'a pas été blessé, mais il a bu la tasse et pu tester son gilet de sauvetage. L'avion a coulé. »

Les marins ne sont pas très enchantés par ce qui les attend au large des côtes provençales.

« Schultzie » explique pourquoi :

« Il n'y avait eu que trois avions à lancer à Anzio, en janvier dernier, et, après avoir accompli sa mission en trois heures, le LST 906 était reparti à la tombée de la nuit. Cette nouvelle mission impliquait qu'il constituerait pendant douze heures ou plus une cible

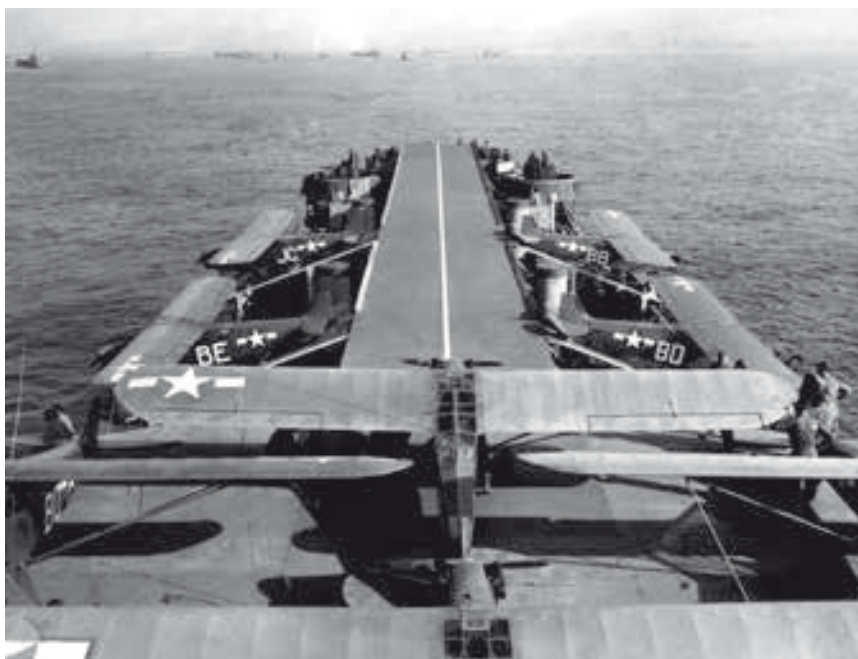


▲ Trois marins servant un canon Oerlikon de 20 mm dans l'un des emplacements de DCA du LST 906. La présence d'appareils "parqués" si proches de la pièce ne va pas sans poser quelques problèmes lors de la visée ...



▼ Ci-contre et page de droite :

Un L-4B est en train de décoller depuis le LST 906 à destination des côtes de Provence, au petit matin du 15 août 1944. Il s'agit, selon toute vraisemblance, de l'avion du *1st Lieutenant Alfred W. Schultz*. Un second se prépare à le suivre. On note que, pour éviter toute collision, les gouvernails des avions rangés sur les berceaux latéraux ont été démontés. Le « JC » à gauche, avec sa longue antenne fouet, était rattaché à la *69th Armoured Field Artillery Brigade*.



particulièrement visible au large des côtes fortifiées du sud de la France. [...] Le LST 906 avait été forcé de passer dix nuits de plus que prévu amarré au quai à Naples. Les Allemands bombardaient encore régulièrement le port, et ces nuits supplémentaires avaient été une véritable épreuve pour l'équipage, consigné à l'intérieur du navire. La crainte de sabotages ou de vols avait exigé le doublement des gardes de nuit. [...] Cependant, la pilule qu'ils n'arrivaient pas à avaler, c'était le fait que, pendant les opérations de lancement, le bâtiment serait sous mon commandement à moi, un officier de l'Army ! »

Le LST 906, comme toute l'armada qui participe à l'opération « Anvil/Dragoon », quitte le port de Naples le 14 août 1944. Au petit matin du 15, il est temps d'y aller, comme le raconte « Schultzie » : « Depuis sa passerelle, le commandant a crié : "24 nœuds sur le pont". Bien assez de vent pour faire décoller un Cub. [...] J'ai laissé chauffer le moteur pendant que des marins retenaient l'avion en agrippant les mâts. J'ai poussé jusqu'à 1 800 tr/min et vérifié les deux magnétos. Parfait ! J'ai appuyé sur le bouton du micro et j'ai dit : "07.35 am". C'était le nom de code du jour. La réponse ne s'est pas fait attendre : "Roger !" Doucement, j'ai poussé la manette au-delà des 1 800 tr/min. Les marins ont lâché le taxi et me voilà lancé sur le pont. Les roues ont quitté le contreplaqué avec une marge de 6 mètres avant la fin. »

Au terme de sa mission, « Schultzie », en panne d'essence et n'ayant trouvé aucun autre endroit où se poser, finit par atterrir dans des vignes nouvellement plantées devant une grande maison bourgeoise à Saint-Tropez, proche de la plage. Ce qu'il ignore, c'est que les Allemands ont miné les vignes ! Mais tout se terminera bien, rassurez-vous, sinon il n'aurait pas pu raconter l'histoire [3].

Les « Baby Carriers » ne seront pas utilisés lors du débarquement en Normandie, ni plus jamais d'ailleurs.

LE SYSTÈME BRODIE

En mars 1942, le *Captain* James H. Brodie du *Coast Artillery Corps* de l'Army imagine faire décoller et « atterrir » des avions légers sur un câble fixe d'acier tendu entre trois potences disposées en triangle et distantes de quelques dizaines de mètres les unes des autres. Il s'agit en fait d'une sorte de copie terrestre du système d'arrimage en plein ciel qui a fait ses preuves en d'autres temps avec les chasseurs parasites des dirigeables *Akron* et *Macon* [4] et qui sera repris dans les années cinquante avec les projets *Goblin* et *Ficon*. Dans le système inventé par Brodie, l'avion accroche un trapèze avec le crochet fixé sur le dessus de sa carlingue et se laisse glisser le long du câble fixe, freiné par un second câble enroulé sur un tambour à inertie fonctionnant à la manière d'un brin d'appontage sur un porte-avions. Suspendu à quatre mètres du sol, le pilote descend le long d'une corde... Le décollage se fait d'une manière presque identique, mais inversée.

[2] DIVARTY : *Division Artillery*

[3] Schultz (A. W.) et Neff (K.), *Janey, A little plane in a big war*, Southfarm Press, Middleton (CT), 1998.

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 25 (octobre 2011).



▲ Un groupe de pilotes de la 3rd Army Division, sous le commandement du *Captain* Brenton Devol (second en partant de la droite), sur le pont du LST 906, qui fait route vers le sud de la France, le 14 août 1945. Leur particularité était d'être les seuls pilotes dépendant de l'*US Army*.



L'idée est de disposer d'un « aérodrome » compact, portable et quasi invisible, pouvant être installé dans les endroits les moins praticables pour un avion.

Inutile de préciser que le projet se heurte à l'incrédulité générale. Néanmoins, son corps d'origine accepte de financer un prototype. Le système est testé avec un Stinson L-5 Sentinel à la Nouvelle-Orléans fin août 1943, bien que Brodie ait eu beaucoup de difficultés à recruter un pilote volontaire ! Le 3 septembre, le *Captain* James D. Kemp, un pilote de B-26 en attente d'affectation, réussit à décoller puis à « atterrir ». En décembre, le

▼ Le LST 776 équipé du « système Brodie », lors des essais effectués en octobre 1944. On aperçoit un OY-1 suspendu à l'extrémité du câble tendu entre la poupe et la proue. Toutefois, on note un pont oblique permettant un décollage plus conventionnel.

système est monté sur l'*USS City of Dalhart* (IX-156), dans le golfe du Mexique.

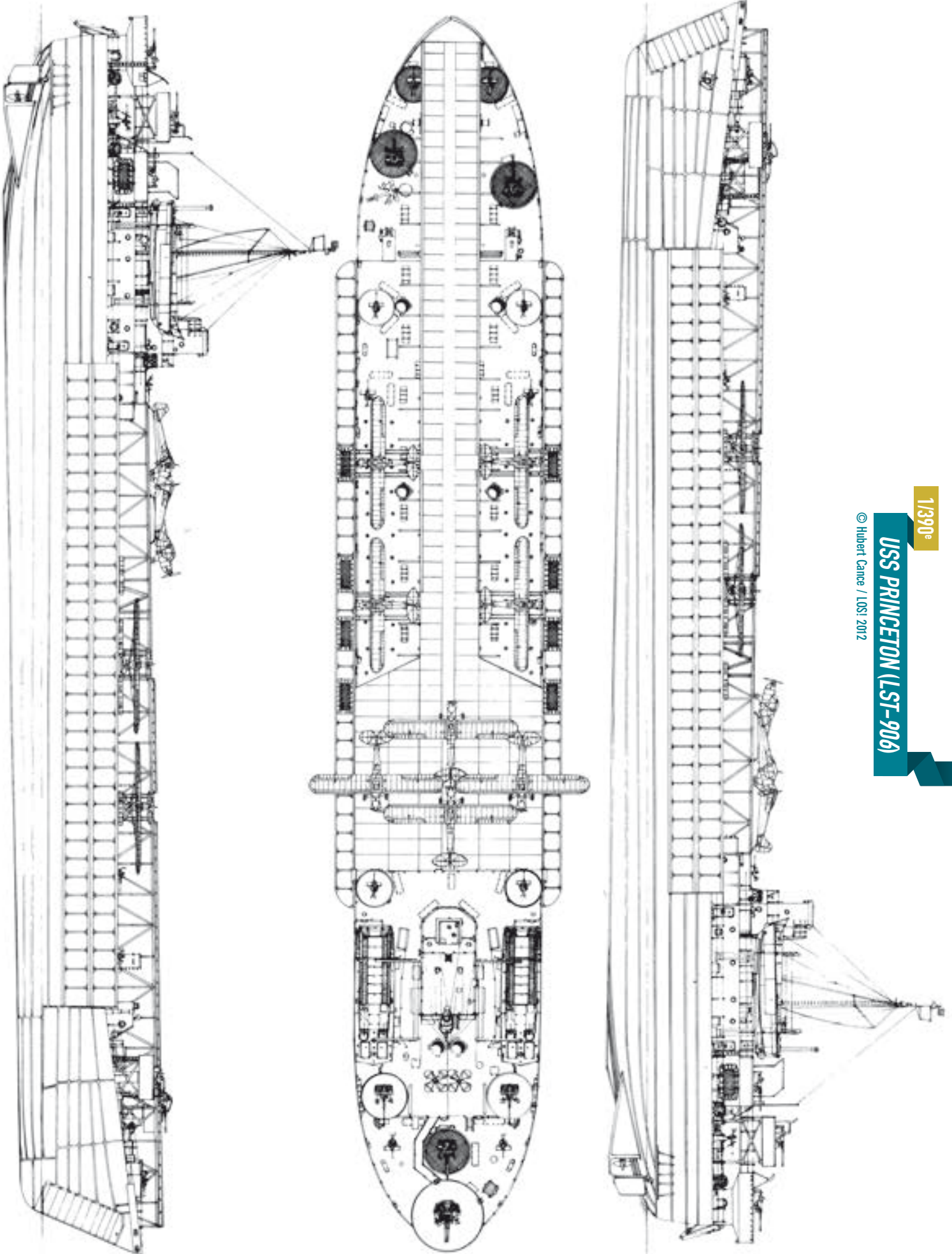
Intéressée par cette approche originale, la *Navy* demande que 25 LST soient équipés du « système Brodie », afin de permettre de libérer de la place sur les porte-avions d'escorte, habituellement chargés de lancer les OY-1 (version navale du L-5) jusqu'à la terre ferme. Il semble qu'un seul ait été utilisé opérationnellement : le LST 766, qui a participé aux débarquements sur Iwo Jima, en mars 1945, et sur Okinawa, peu de temps plus tard.

Brodie peaufinera son invention après la cessation des hostilités pour l'adapter à des avions beaucoup plus lourds, mais elle terminera au fond des grandes oubliettes de l'Histoire.

Ces deux expériences sans lendemain sont à classer dans le dossier des « bricolages de génie », qui ne sont pas sans rappeler la mise en œuvre des chasseurs « à jeter » britanniques, catapultés depuis le pont de cargos à une époque où les Alliés ne disposaient pas de porte-avions d'escorte pour protéger les convois dans l'Atlantique [5]. Malgré leur côté artisanal, elles furent couronnées de succès. On ne peut pas en dire autant pour nombre d'autres qui ont appartenu à la catégorie des fausses bonnes idées. ■



[5] Cf. *Aéro-Journal* n° 4 (juin 2008).



1/390^e

USS PRINCETON (LST-906)

© Hubert Cance / LOSI 2012