

Musée Carpetbagger à Harrington, Northamptonshire (GB)

OPERATION CARPETBAGGER

801st / 492nd Groupe de Bombardement de l'USAAF



Le but de l'opération Carpetbagger était, lors de missions spéciales, d'approvisionner en armes et munitions les groupes de résistance en territoire occupé, de parachuter des agents appelés JOEs (BCRA, Jedburghs, OSS, Prout, SOE, Sussex) et de rapatrier vers l'Angleterre certaines personnes.

Les avions volaient de nuit, à basse altitude, pour éviter tout contact avec l'ennemi. Ainsi l'altitude de croisière a rarement dépassé les 7 000 pieds (environ 2 000 mètres). Le vol à basse altitude rendait la détection radar ou acoustique plus difficile. Les réflexions des ondes sonores sur les obstacles au sol distordaient le bruit des moteurs d'un avion à basse altitude. Les dispositifs de détection radar et phonique ainsi disposaient de peu de temps pour localiser l'avion qui volait à basse altitude

Tout contact avec l'aviation ennemie était évité pour ne pas mettre en danger le succès de la mission. Les installations de lutte anti-aérienne et de surveillance étaient contournées pour ne pas indiquer la présence ou la destination d'un avion des Carpetbaggers. Quand un avion devait survoler des secteurs équipés de défenses anti-aériennes, l'itinéraire était choisi de façon qu'il ne soit exposé qu'aux tirs d'armes légères. Dès qu'un secteur dangereux été dépassé, l'avion redescendait à 2 000 pieds (environ 600 mètres).

Les opérations des CARPETBAGGERS, menées depuis l'Angleterre, ont connues deux périodes.

Les parachutages destinés aux groupes de résistance en France, en Belgique et en Hollande ont commencé en janvier 1944. La plupart des sorties de l'USAAF ont été destinées à assister les patriotes situés dans le nord de la France.

La première période des missions des CARPETBAGGERS s'est terminée en septembre 1944, suivie d'une accalmie de trois mois, puis d'une activité réduite jusqu'aux deux derniers mois de la guerre en Europe.

La deuxième période a été caractérisée par une recrudescence des sorties vers le Danemark et la Norvège, deux pays qui avaient été approvisionnés en petite quantité comparativement à la France.

Le Maquis de Haute Savoie et d'autres secteurs montagneux ont été approvisionnés à partir de l'Afrique du Nord jusqu'au débarquement de Normandie; ensuite un grand nombre de bombardiers de la 8^{ième} Air Force a été détourné des missions stratégiques pour effectuer des bombardements massifs sur l'Allemagne. Les bombardiers ont aussi assuré des navettes vers les bases russes et ont également approvisionné les défenseurs de Varsovie, toutefois la plupart des missions vers la Pologne ont été effectués par la RAF et des avions polonais.

OPERATION CARPETBAGGER

<http://www.harringtonmuseum.org.uk/OpCarpetbagger.htm>

Entre janvier et septembre 1944, le groupe de bombardement 801st/492th de l'USAAF a effectué 2 263 missions dont, pour des raisons diverses, 1 577 (soit 69%) ont été couronnées de succès.

Ainsi en Europe occupé, ont été:

- parachutés 662 "Joes" (agents)
- parachutés 18 535 conteneurs
- lâchés 8 050 paquets de 4.000 pamphlets de propagande "Nickles"
- largués 10 725 colis d'approvisionnements
- parachutés 26 pigeons destinés au transport des messages et non à être mangés
- transportés 437 passagers

EXEMPLE DE DEROULEMENT D'UNE MISSION

La description du déroulement d'une mission pendant trente six heures donne une bonne image du processus opérationnel des Carpetbaggers de la base d'Harrington.

Objectifs reçus et repérés

Ce processus commence à 17.00 heures à J-1, lorsque la salle de conférence de l'état-major des opérations aériennes de l'OSS à Londres, par l'intermédiaire d'une communication téléphonique cryptée transmet à l'officier du S-2 la liste des objectifs approuvés pour la nuit suivante. Les objectifs sont indiqués par des noms et des nombres (par exemple Wheelwright 11, Cord 1, Mixer 7) qui se rapportent à des objectifs décrits en détail dans les dossiers appelés Air Transport Forms n°6.

Pendant la soirée, l'officier de renseignement du S-2 reporte chaque cible sur une grande carte opérationnelle couvrant un mur de l'adjoint du Commandant de la base. La carte à l'échelle 1/ 500.000 donne l'ensemble des renseignements topographiques (Fleuves, forêts, montagnes). Tous les secteurs interdits de survol par les vols spéciaux sont clairement indiqués sur la carte.



Colonel Heflin (Cdt de la base d'Harrington) étudie la carte opérationnelle

Chaque cible est indiquée par une étiquette épinglée sur la carte. Les différentes priorités des missions sont repérées par des papiers de couleur.

Les objectifs des missions SOE (GB) et OSS (US) programmées pour la même nuit sont également identifiées par des étiquettes distinctives.

Validation des objectifs pour la nuit

Vers 09.00 heures le matin suivant, l'officier météo informe le Commandant, ou son adjoint, des conditions météorologiques prévues dans les secteurs de parachutage, et c'est à ce moment-là qu'il est décidé de la faisabilité des missions des Carpetbaggers.

Puis le Commandant, ou son adjoint, choisit la liste des objectifs pour la nuit à venir, en tenant compte des priorités de demandes de matériel, des précédents parachutages, des forces ennemies en présence, de la disponibilité des avions et des équipages.

La liste des missions sélectionnées est alors téléphonée à la salle de conférence de Londres par l'officier de renseignement du S-2, et si Londres n'a aucun changement pratique à suggérer, la liste des objectifs devient effective pour les missions de la nuit.

Les escadrilles sont informées de leurs objectifs

Vers 11.00 heures, les commandants d'escadrille se rassemblent dans la salle des opérations du groupe devant la carte avec les étiquettes indiquant exactement les cibles pour la nuit.

Ensemble, les chefs d'escadrille choisissent leurs objectifs, équilibrant les missions difficiles avec les faciles, les missions éloignées avec les proches, faisant en sorte que chaque escadrille finalement ait une charge de travail à peu près identique.

Tout désaccord surgissant parmi les commandants d'escadrille est réglé soit, à pile ou face, ou par le Commandant qui peut être invité à prendre la décision.

Les navigateurs reçoivent leurs objectifs

À environ 12.00 heures, les navigateurs reçoivent leurs objectifs du navigateur de l'escadrille qui les a reçus du navigateur du groupe.

Pendant ce temps, les officiers du S-2 ont recueilli les données pour le briefing, et préparent les cartes et les instructions spéciales.

À 15.00 heures, chaque navigateur transmet son plan de vol au navigateur de l'escadrille. Les plans de vol sont vérifiés par les navigateurs de l'escadrille et du groupe, et si nécessaire, des changements sont apportés. Les horaires de décollage sont validés par le navigateur de groupe.

Les horaires de décollage sont alors affichés et distribués à l'escadrille.

Briefing des équipages par le S-2

Vers 15.00 heures, les officiers de renseignement du S-2 commencent à rencontrer les officiers de chaque équipage.

La localisation de l'objectif est vérifiée sur les cartes de l'équipage (Latitude, longitude et caractéristiques du terrain de réception). Les officiers du S-2 utilisent des cartes à grande échelle, 1/500.000 ou 1/80.000, pour assurer l'exactitude.

Chaque équipage est briefé séparément par un officier du S-2 et a l'occasion d'étudier la carte du S-2 et de la comparer à sa propre carte.

Briefing final

À 16.30 heures, tous les officiers des équipages assistent à un briefing final tenu dans la salle des briefings Nissen.

L'officier météo montre la carte des prévisions météorologiques et donne une explication complète des conditions météo attendues sur les zones de chaque objectif, soulignant les points importants susceptibles d'être rencontrés lors de la mission à l'aller et au retour : direction et vitesse des vents, nuages, givre, pluie ou neige.

Puis, l'officier de renseignement transmet ses informations spéciales pouvant intéresser les équipages.

Ensuite l'adjoint au commandant donne les instructions générales relatives aux vols et aux parachutages.

Enfin, le navigateur de groupe donne ses instructions sur l'itinéraire à suivre lors du survol de l'Angleterre, ainsi que l'altitude et le lieu de passage des côtes anglaises. Il finit en donnant l'heure exacte pour que les équipages synchronisent leurs montres.

Dans l'après-midi, les membres de chaque équipage sont briefés si nécessaire. Le navigateur les informe du parcours, du type de signal de réception, les lettres d'identification de la cible, et des caractéristiques du terrain de réception.

Calcul de l'itinéraire

Les navigateurs choisissent leurs itinéraires en vérifiant la présence de batteries anti-aériennes à partir des cartes fournies par le S-2 et les points de contrôle sur leur route vers leur objectif. Ils tracent leur parcours sur les cartes qu'ils utiliseront lors de leur mission.

Le travail de préparation du navigateur est effectué sous la direction du navigateur d'escadrille, en utilisant la bibliothèque de renseignements si nécessaire.



Navigateurs préparant leurs itinéraires

OPERATION CARPETBAGGER

<http://www.harringtonmuseum.org.uk/OpCarpetbagger.htm>

Les dispatchers, lorsque leur avion va transporter des colis spéciaux et des agents (Joes) à parachuter, reçoivent des instructions par l'officier chargé de l'armement, qui est le dispatcher en chef.

Chargement de l'avion

Dès qu'elle est prête, la liste des cibles est transmise à l'officier de liaison OSS, de sorte qu'il puisse dresser un inventaire des conteneurs et des colis à préparer.

Les conteneurs et les colis sont alors pris en charge par l'Officier d'ordonnance dont les hommes, après avoir vérifié les parachutes, en assurent la livraison à l'avion, là les hommes de section d'armement se tiennent prêts à charger les conteneurs dans l'avion.



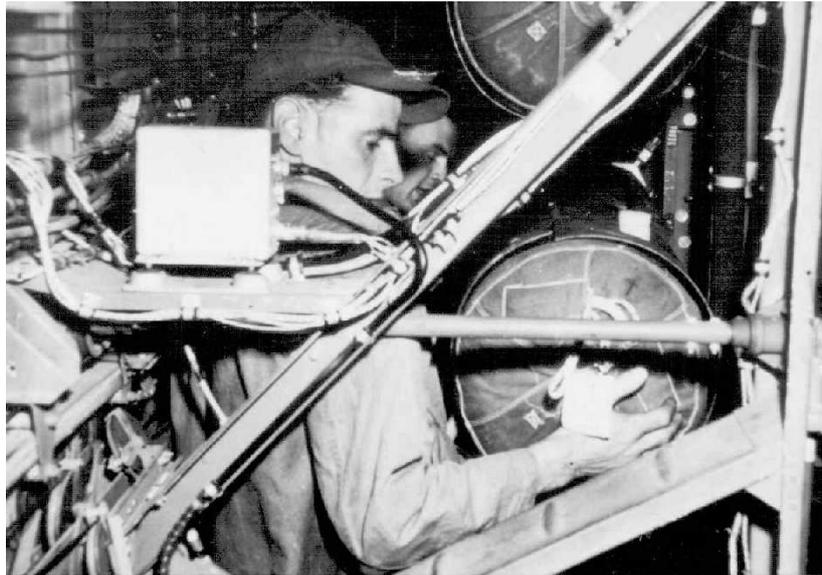
Manutention des conteneurs dans l'aire de stockage près du magasin à bombes



Les conteneurs sont amenés devant la soute à bombes du B-24

OPERATION CARPETBAGGER

<http://www.harringtonmuseum.org.uk/OpCarpetbagger.htm>



Les containers, avec leurs parachutes, sont chargés dans les racks à bombes du B-24

Les colis transmis à l'Officier responsable de l'armement sont ensuite acheminés à l'avion pour chargement. L'officier de liaison OSS et ses hommes vérifient chaque avion pour s'assurer que le chargement approprié est bien en place.



Les colis sont chargés à bord du B-24 à travers les baies des mitrailleuses de côté (Armement non installé)

Les pamphlets de propagande ou 'Nickels', en provenance de l'entrepôt OWI/PWE de Cheddington géré par le SHAEF, sont préparés par la Section Armement et livrés à l'avion par paquets de 4.000.

Habituellement six à dix paquets de pamphlets sont embarqués en fonction du stock disponible, de la durée du vol et du temps de survol du territoire ennemi. (Aucun pamphlet n'est lâché près des zones de parachutage d'agents, pour des raisons de sécurité.

Vérification du B-24

Pendant le jour, quand ils en ont l'occasion, les équipages procèdent à la vérification de leur avion: Un vol d'essai d'une demi-heure est effectué pour chaque avion programmé pour une mission, afin de tester tout l'équipement.



Dernières vérifications des moteurs

Préparation pour le décollage

Environ trois heures avant le premier décollage prévue, le responsable des opérations communique par téléphone les plans de vol de tous les avions à l'officier de liaison des mouvements aériens du Commandement de la Défense Aérienne de Grande-Bretagne. Ceci inclut les lettres de reconnaissance de l'escadrille et d'identification des avions, le temps de passage au dessus des cotes anglaises et des cotes ennemies ainsi que l'heure prévue pour le retour.

Les équipages reçoivent un repas approximativement deux heures et demies avant de décoller, et regagnent ensuite les bureaux des équipages situés dans le bâtiment des opérations.

Le navigateur consulte la carte des prévisions météorologiques et révisé éventuellement son plan de vol.

Le pilote reçoit et distribue à son équipage les kits fournis par le S-2 et contenant des rations de bonbons et de chewing-gum, des fusées, de l'argent et des pansements d'urgence.

Les opérateurs radio reçoivent leur 'flimsy'. Le 'flimsy' détaille l'ensemble des informations relatives aux signaux : les lettres codées à utiliser, le message codé de vérification en provenance du sol et la lettre codée de réponse, les couleurs des fusées qui seront utilisées ce jour en Angleterre, les balises de radionavigation, les stations radars en Angleterre, une liste des codes des aérodromes anglais et toute autre information de navigation, y compris le code de nuit utilisé dans les communications entre les bombardiers et leurs bases d'origine. Le cas échéant, l'officier de communication du groupe briefe les opérateurs radio des équipages au sujet d'information spéciale.

Il reste maintenant quarante cinq minutes avant le décollage, et l'équipage est alors transporté à l'endroit où leur B24 est parqué.

Arrivée des Joes

Lors de son arrivée à la base d'Harrington, le personnel à parachuter est pris en charge jusqu'à son embarquement par l'Officier chargé de l'armement et sa section. Des représentants du SOE Londres, escortent tous les agents jusqu'à ce qu'ils soient montés à bord de leurs avions respectifs, supervisent leur habillage et les briefent pour le saut.



Arrivée des « Joes » à la base d'Harrington



Les « Joes » s'habillent avant de monter à bord de leur avion

Le décollage

Les B 24 sont maintenant prêts pour effectuer leurs missions nocturnes. Les équipages font préchauffer les moteurs et décollent suivant leurs plans de vol, en direction de leurs objectifs. La confirmation des décollages est transmise par téléphone aux officiers de liaison des défenses aériennes à Stanmore.



Un B-24 décolle de la piste ouest-est

Le vol

La majorité des vols des Carpetbaggers s'effectue pendant la période de la pleine lune ou lors des nuits sans lune, permettant au bombardier et au navigateur de mieux identifier le terrain de parachutage.

Les équipages lors des vols effectués de nuit sans lune utilisent un équipement spécial de navigation appelé "Rebecca/Eureka", qui consiste en une balise « Eureka » située sur le terrain de parachutage qui est activée par un signal en provenance de « Rebecca » installée dans l'avion. « Eureka » envoie alors automatiquement des signaux qui sont réceptionnés par un récepteur calibré, celui-ci indique alors la position de l'avion (hauteur et dérive) par rapport à l'axe de la zone de largage. À l'aide de cet équipement, la précision était la même, sinon supérieure, à celle d'un pilotage en visuel, mais pour cela l'équipe de réception au sol devait savoir utiliser « Eureka », chose parfois difficile en territoire occupé par l'ennemi.

L'instrument de vol le plus important était le radioaltimètre affichant la hauteur précise de l'avion lors des vols à basse altitude. Ainsi, lors de nuit sans lune, l'avion pouvait voler à basse altitude avec seulement une légère augmentation du risque.

Cependant les opérations par nuit noire étaient possibles sans S-Phone et Rebecca, à condition d'avoir un excellent balisage du terrain de réception et des repères topographiques pouvant être facilement identifiés dans l'obscurité, telle que de grands fleuves et lacs.

Au-dessus de l'objectif

Lorsque l'avion était à quelques kilomètres de la zone de largage, le S-Phone était utilisé pour entrer en communication avec le comité de réception. Le S-Phone, radio à deux voies, a été inventé par la section par radio du SOE. Il s'est avéré remarquablement efficace car émettant une onde dans un cône ascendant pratiquement indétectable par l'ennemie.

Pour un parachutage plus précis, les pilotes descendaient entre 400 (environ 120 mètres) et 600 pieds (environ 190 mètres) et réduisaient leur vitesse à 130 milles par heure (environ 210 km/h) ou moins. Ainsi cette vitesse réduite évitait d'abimer les conteneurs et les colis lors de l'ouverture des parachutes.

Les JOEs étaient parachutés vers 600 pieds (environ 190 mètres).

Après avoir dépassé la cible de quarante à soixante kilomètres, le dispatcher lâche les paquets de pamphlets au-dessus des villages et des villes survolés lors du vol du retour).

Interrogation des équipages au retour de mission

A son retour de mission, l'équipage est conduit directement au bureau du renseignement situé à l'arrière du bâtiment des Opérations, pour être interrogé par les officiers du S-2.

L'interrogation trouve l'équipage portant des traces des efforts fournis lors leur mission dangereuse qui a duré de cinq à huit heures. Un échange d'information libre et franc est encouragé. Les officiers du S-2 font preuve de beaucoup de tact et d'adaptation....



Le Capitaine Sullivan du S2 débriefe les équipages à Harrington

Fin de la mission

Après le débriefing, les équipages se dirigent vers le Mess, où sous la surveillance d'un officier médecin, chaque homme reçoit une ration médicinale de 6 cl de whisky. L'homme signe un reçu pour son whisky, qui sert à détendre les nerfs tendus.



Le hall du Mess

Ensuite un bon petit déjeuner leur est servi, y compris des œufs frais, et puis les équipages vont se coucher. Si quelqu'un a des difficultés pour dormir, il est censé demander à l'officier médecin un sédatif.

Le cycle opérationnel se termine lorsque les équipages regagnent leur cantonnement pour un repos bien mérité.