



Bonjour

Votre revue « Batailles Aériennes » m'a beaucoup intéressé par son n° 74 « 1915 La Grande Guerre ». Je suppose que vous publierez ensuite 1916.

C'est pourquoi je vous transmets ces documents au sujet de mon grand oncle Edouard Leroy qui faisait partie de la MF 29 et a été tué le 18 mars 1916 alors qu'il participait à un bombardement avec son unité.

Vous trouverez un article de « Le Journal » ainsi que des photos qu'il a prises lui-même ou fait prendre avec son propre appareil photo.

Je vous donne les légendes écrites au crayon au dos de ces photos.

- « Départ pour Habstein (orthographe difficile à déchiffrer), 21 février 1916 Edouard Leroy »

- Dans le M. Farman : « Souvenir de la campagne 1915 ».

Cette photo le représente puisqu'il s'agit d'une carte envoyée à sa mère (mon arrière-grand-mère).

-Alignement de Farman et hangar : »MF 29, départ pour le bombardement de Dornach juillet 1915 Alsace ».

-Farman accidenté « MF 29, Posnanski janvier 1916 ».

J'espère que ces documents vous seront utiles.

J'aimerais, si possible, connaître les circonstances de la mort de mon grand oncle.

Recevez mes meilleures salutations

André Genel
71 Bd de la Marne
59429 Mouvaux

Cher Monsieur,
Michel Ledet, rédacteur en chef de la revue «Batailles aériennes», m'a fait part de votre courriel.

Je vous remercie de vos photos. Voici ce que je peux vous dire sur votre ancêtre Édouard Leroy.

Il est né le 20 mai 1890 à St-Omer (62) où son père était fabricant de lingerie. À 20 ans, c'est

un grand gaillard (1.75 m, pas mal pour l'époque) blond aux yeux bleus qui travaille dans l'affaire de son père. Il effectue son service militaire en 1910 au 8^e Régiment d'infanterie de St-Omer, en tant que simple soldat, mais est nommé soldat de 1^{ere} classe puis caporal. A cette époque, le service dure deux ans, et est prolongé à 3 ans par l'assemblée nationale alors qu'Édouard est sous les drapeaux... Il doit donc rester une année de plus et n'est libéré qu'en novembre 1913, avec un certificat de bonne conduite.

Quand arrive la guerre il est remobilisé dans son régiment mais va en sortir le 7 novembre : on lui découvre une affection cardiaque, ce qui lui fait d'être envoyé en seconde ligne au service auxiliaire. Il passe alors dans une unité du train où il sert comme conducteur de d'auto, servant même de chauffeur à l'état-major du nord. Cela n'a pas l'air de lui convenir, puisqu'il se porte volontaire pour passer dans l'aviation. Cela lui est accordé au mois de juillet 1915 ; il part en école de pilotage à Ambérieu et Étampes et reçoit son brevet militaire (n°1487) le 3 septembre 1915.

Le 23 octobre, il part à l'escadrille MF 29 de l'implacable capitaine Happe. À la fin de l'année, il laisse le commandement de son escadrille pour diriger le Groupe de Bombardement de Belfort (GB 4) qui inclut son ancienne escadrille. En 1916, Happe continue d'organiser ses raids de bombardements sur des objectifs loin derrière la ligne de front. Mais encore plus que durant la fin 1915, en 1916 les Allemands ont organisé des unités de chasse pour les contrer. Les Farman MF XIbis, que pilotait le sergent Leroy, sont dépassés face à eux.

Le 18 mars 1916, a lieu un de ces raids, avec pour objectif les hangars d'aviation d'Habsheim



LE DÉBARQUEMENT

2^E PARTIE : DRAGOON

Par Guy Julien

Avant-Propos :



Comme vous pourrez le constater au fil des pages, j'ai conservé cette vision large de la Provence qui avait caractérisé le précédent numéro consacré aux batailles aériennes dont cette région a été le théâtre entre août 1943 et mai 1944. Je me suis en outre efforcé, comme précédemment, de restituer dans la mesure du possible les noms, les prénoms, ainsi que les grades (en version originale) des protagonistes au moment des faits quand bien même cela ne relèverait pas de la coutume militaire française qui, généralement, accole le seul nom de famille au grade.

L'aviation allemande présente dans ce secteur peut être tenue pour quantité négligeable !

Sir John Slessor ,Commandant en second des MAAF



Décollage en août 1944 depuis le terrain d'Aghione (Corse) de P-38J appartenant au 14th FG. Chargés des missions d'interdiction à longue distance, on remarque une configuration adaptée à ce type d'opération composée un réservoir largable de grande capacité sous l'aile droite et une bombe de 1000 livres sous l'aile gauche.

Tous les jours, l'un d'entre nous était tué. Nous étions vingt-deux au début et nous nous sommes retrouvés cinq dans les derniers temps. On buvait beaucoup, beaucoup trop, mais c'était la seule façon que nous avions trouvée pour tenir le coup et célébrer cette joie terrible d'être encore en vie !

Walter Lang, JGr 200

Sommaire

Avant-propos

Dragoon

- Les forces aériennes en présence
- Un plan longement mûri...
- ...et une superbe base d'opérations

Les opérations aériennes

Phase I (29 avril-10 août1944)

- 15 juin 1944: «SNAFU»
- 12 juillet 1944: L'exécution du 766th BS
- 26 juillet 1944: objectif Valence

Phase II : Nutmeg (10-14 août)

- « Special Targets »
- Trois victoires en 24 heures
- Veillées d'armes
- Des Allemands bien renseignés mais impuissants

Phase III : Yokum (15 août)

- Fers de lance
- La riposte des Torpedofliegern

Phase IV : Ducrot (15-21 août)

- Une campagne coûteuse
- L'exploitation phase finale
- Quand les «Maraudeurs» attaquent
- Bilans

Épilogue

Témoignages

ANNEXES

- Principaux ordres de batailles alliés
- Capacités de riposte et organisation de la Luftwaffe
- la 5. Flak-Brigade
- Disponibilités du JGr 200
- Pertes du JGr 200
- Opérations clandestines
- Statistiques de l'aviation tactique alliée
- Les Forces tactiques à l'assaut du Südwall
- L'opération aéroportée en chiffres

Bibliographie et remerciements

EN PROVENCE



*Nous avions 18 ans et guère de temps pour prendre des photos, tenir un journal...
ou même faire notre toilette !*

Jim Hartley, N° 242 Squadron

DRAGOON

Comme quelques centaines d'autres ce matin-là, William A. Strech, Pilot Officier du N° 242 Squadron de la RAF s'installe dans l'habitacle étroit de son chasseur Spitfire Mk IX pour une sortie historique, bien que finalement sans histoire :

« Notre mission consistait à couvrir les plages sur lesquelles s'effectuait le débarquement. Positionné comme N° 2 de notre Wing Commander, j'étais très concentré sur ma mission mais pas au point d'ignorer le spectacle offert par l'immense flotte que nous survolons. Il y avait là une demi-douzaine de cuirassés, des croiseurs lourds et peut être une centaine de destroyers. À terre, notre effort principal semblait porter sur le secteur de Fréjus ; cependant, la moindre zone dégagée de l'arrière-pays était également jonchée de planeurs ».

Parfois négligé par les historiens et souvent méconnu du grand public, le débarquement de Provence a pourtant constitué l'une des opérations combinées les plus réussies de la 2^{ème} Guerre mondiale. En fait d'importance, il ne cède guère (du moins en Europe) qu'à celui de Normandie qui l'a précédé de deux mois. Fruit de l'expérience chèrement acquise sur les côtes d'Afrique du

nord, de Sicile et d'Italie, l'opération Dragoon mobilise donc au coeur de l'été 1944 des forces considérables, navales, terrestres et aériennes. Dans ce dernier domaine tout particulièrement, les Alliés avec leurs MAAF (Mediterranean Allied Air Forces) se sont assurés face à un adversaire dont ils connaissent la faiblesse, une totale supériorité aussi bien technique que numérique. Celle-ci va être mise à profit pour hâter significativement la déroute de la Wehrmacht et permettre la réalisation rapide de tous les objectifs de campagne assignés au 6th US Army Group du General Jacob L. Devers. En moins d'une semaine, l'action de ce puissant groupe d'armées franco-américain provoque l'effondrement de la résistance allemande, créant ainsi une rupture à la fois vers le Nord en direction de Grenoble et de Lyon ainsi que vers l'Ouest aux marches du Languedoc. Dans les derniers jours d'août, les divisions du General Patch pourchassent la 19. Armée dans la vallée du Rhône tandis que celles du général de Lattre de Tassigny libèrent les ports stratégiques de Toulon et Marseille avec plus de deux mois d'avance sur les projections les plus optimistes. Cette réussite garantit définitivement l'acheminement d'un flux constant de ravitaillement pour l'ensemble des armées alliées débarquées en France. Aidé par les FFI, le 6th Army Group dans son ensemble peut dès lors foncer vers le nord. C'est

Le B-25J « Knock-out » du 489th BS (340th BG). Le squadron est identifiable grâce au « 9 » peint (en jaune) sur la dérive. L'appareil est vu en vol au-dessus de l'Italie quelques mois après avoir activement participé au débarquement de Provence en mitraquant les défenses côtières et les voies de communication.

North American B-25J (serial 43-4080) du 489th BS, 340th BG. Italie, été 1944.



La violence de cette ressource lui fait brièvement perdre connaissance. Quand les effets du voile noir s'estompent, il se retourne à temps pour apercevoir les deux Messerschmitt qui l'avaient suivi percuter la surface de l'étang de Berre. Il ramène alors son avion en palier et vient photographier les points d'impacts marqués par des tâches d'huile et une série de ronds dans l'eau. «Wally» Goehausen regagne alors la Corse sans demander son reste.

Si la mission du 31st FG n'a donc pas été de tout repos, elle a réellement viré au désastre pour une partie du « Checker Tail Clan » engagé au-dessus d'Avignon.

Le 319th FS paye ainsi le tribut le plus lourd. L'unité aborde en effet la côte varoise vers 11h 45 à l'est du point prévu. Dès lors, son leader le Captain Raymond E. Hartley Jr n'a de cesse de revenir sur le bon cap. Évoluant toujours au ras des arbres à une vitesse de près de 600 km/h, il éprouve néanmoins de grandes difficultés à faire le point. Ayant atteint la vallée du Rhône, le dispositif dépasse Caumont qui constitue en principe son objectif et poursuit sa course vers le nord. En vue de Pont-Saint-Esprit, Hartley comprenant son erreur fait effectuer un 180° à son unité pour revenir sur Avignon selon

un axe plein Sud. À ce moment-là, un convoi de chemin de fer est repéré. Le Flight de tête prend immédiatement la formation d'attaque et plonge sur les wagons. Le 2nd Lieutenant Robert A. Rausch et le Captain Hartley évitent miraculeusement une ligne à haute tension. Les 2nd Lieutenants Rosar et Reed n'ont pas cette chance. Rosar heurte le premier un pylône sectionnant l'aile de son avion qui, désarmé, s'écrase aussitôt en périphérie de la petite ville d'Orsan. Reed touche aussi la ligne mais parvient à gagner un peu d'altitude avant de se parachuter. Son P-51 n° 82 hors de contrôle vient ensuite percuter une crête où il allume un incendie. Raush et Hartley de leur côté mitraillent le train et virent pour reprendre leur cap, salués tardivement par la Flak légère. La formation, complètement désorganisée, atteint finalement Caumont où s'activent déjà les deux autres squadrons du groupe. Le leader décide alors de se reporter sur des objectifs d'opportunité pour ne pas ajouter encore à la confusion ambiante. Un Ju 88 aperçu sur le terrain de desserrement de Saint-Gilles près d'Arles est dans ces conditions mitraillé par le Lieutenant Rausch. Cependant, la Flak de petit calibre entre une nouvelle fois en action touchant mortellement un quatrième Mustang.

Le 2nd Lieutenant Hiawatha Mohawk aux commandes de son P-47 « The Blonde Squaw » avec lequel il remporte une première victoire le 24 mai 1944. Il reprendra ce nom sur les Mustang avec lesquels il volera ensuite.





Le 1st Lieutenant Jack Houghton a rapporté la scène : « Nous avons repéré un aéroport ennemi. Le Flight s'est aussitôt mis en ligne de front. J'occupais la position de N° 4 à l'extrême droite du dispositif. Nous volions à moins de 40 pieds quand l'avion du Lieutenant Stark qui volait à côté de moi a perdu le contact. En me retournant, je l'ai vu prendre un virage en montée par la gauche. Je ne l'ai plus aperçu par la suite. Nous étions alors juste au-dessus du terrain que nous avons mitraillé ».

Ayant réussi à abandonner son avion avant qu'il ne s'abîme, le 1st Lieutenant Wilbur Stark atterrit sans encombre. Se débarrassant rapidement de



Le 1st lieutenant Doyle Lott, ici aux commandes d'un P-47 dont était doté le 325th FG jusqu'au début du mois de mai 1944, réchappe par miracle au crash de son P-51 dans la Méditerranée mais pas à la captivité.

À gauche : le 1st Lieutenant Charles Bruce Ring, abattu le 15 juin 1944, est aussitôt recueilli par des Français qui le cachent jusqu'à la libération. (Coll. Ring)

son parachute, il tente de gagner un couvert mais est immédiatement appréhendé par les troupes d'occupation. Il est ensuite conduit sur le champ à Nîmes, première étape de sa captivité.

Poursuivant son repli, le 319th FS se trouve alors complètement dispersé. Volant de concert, le Major Woods et les lieutenants Welsh Strauss et Smaltz mitraillent une locomotive et une usine électrique juste avant d'aborder le littoral. La DCA ne réagit que mollement mais elle parvient néanmoins à toucher le P-51 de Clinton Woods.

Quelques minutes plus tard, alors que tout danger semble écarté, le Mustang s'enflamme d'un seul coup, laissant juste le temps à son pilote de larguer sa verrière avant de se parachuter. Tombé

Les B-24 du 766th BS en vol. Quelques jours après l'hécatombe du 12 juillet, les « battle numbers » 50, 53 et 58 n'ont pas encore été réattribués ! Le « 51 » porté à l'origine par le B-24G du 2nd Lieutenant Fréderik L. Dunn, a en revanche été repris par le modèle B-24J qui vole en tête.



Si le B-24 a indubitablement été la vedette de la première phase de l'offensive aérienne alliée, les « Medium » tiennent le haut de l'affiche lors de cette seconde étape. Sur cette photographie, un B-26G du 320th BG (441st BG) basé à Decimomannu.



Phase II : Nutmeg (10 -14 août)

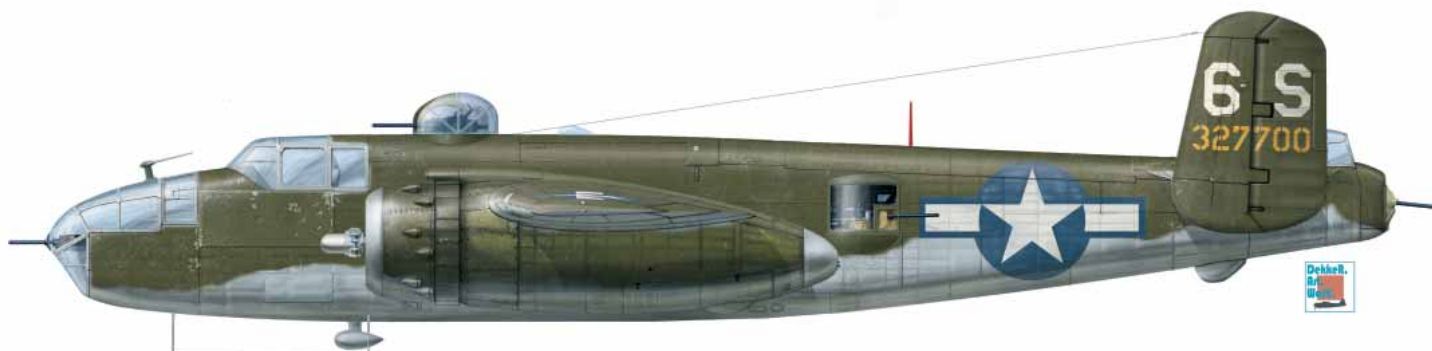
Connue sous le nom de code de « Nutmeg » (muscade), la seconde étape de l'offensive aérienne doit permettre de préparer définitivement le terrain pour l'opération amphibie, en entretenant autant que possible le doute quant au lieu et à la date de son déclenchement.

La réussite de cette manœuvre implique une destruction aussi complète que possible des défenses côtières et des obstacles divers essaimés par l'occupant sur les plages. La volonté de maintenir une surprise tactique déjà largement éventée par les missions de reconnaissance quotidiennes conduites presque impunément par la Luftwaffe sur la Corse et l'Italie, entraîne toutefois les MAAF à organiser autant de frappes sur les côtes du Languedoc et de la Riviera Italienne que directement sur le littoral varois.

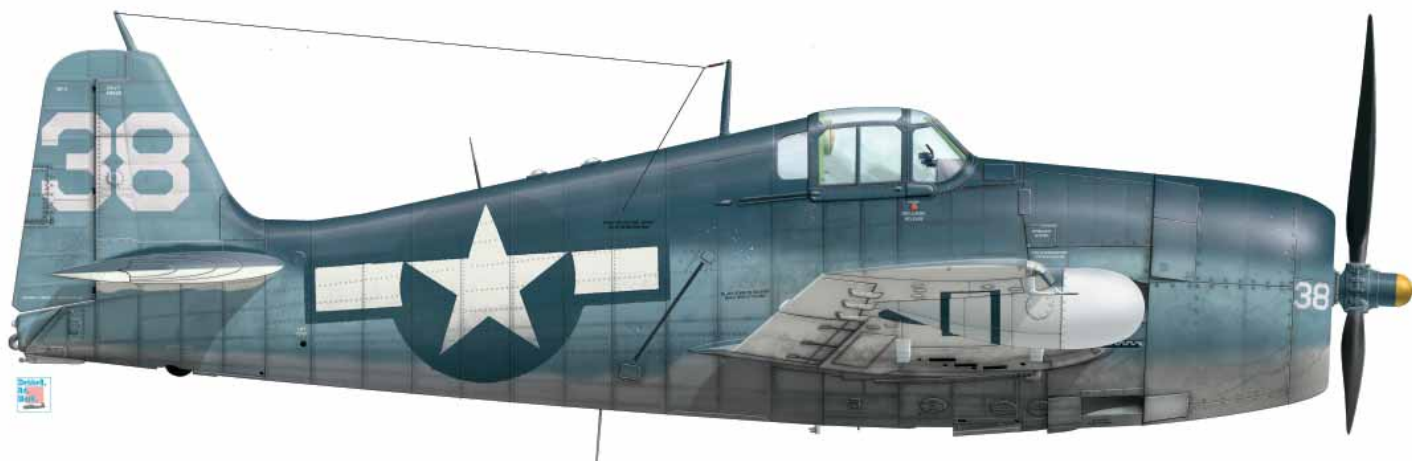
Dans la pratique, l'ouest du Rhône est réservé aux appareils du MASAF, l'est de Cannes aux chasseurs du XII TAC, le front central subissant les assauts massifs et répétés de ses bombardiers moyens.

L'offensive dans ce secteur, prioritaire, se développe trois jours durant sans connaître d'accalmie. Les Thunderbolt sont en revanche assez systématiquement détournés de leurs objectifs Italiens dès qu'apparaît une nécessité tactique. C'est ainsi qu'ils prennent à leur charge une part substantielle des missions de suppression des radars. Ils sont en outre intensivement engagés le 13 août dans ultime opération préalable de nettoyage visant la Luftwaffe. Les résultats en sont finalement assez limités puisque sur les terrains

Surpris au décollage, un B-25J du 340th BG (486th BS) basé à Alesan.



North American B-25J (serial 43-27700) du 486th Bomber Squadron, 340th BG. Alesan, 1944.



Grumman F6F-3N Hellcat de la VF-74 (N) stationné en Corse en août 1944.



Un F6F-3N du VF-74 (N) stationné sur un terrain en Corse. Ils ne réussiront aucune interception mais réaliseront néanmoins quelques sorties nocturnes au-dessus du continent afin de s'en prendre au trafic routier et ferroviaire. Contrairement aux F6F-5, ce Hellcat a conservé son camouflage trois tons. On remarque le radar aéroporté APS-6 ainsi qu'un assortiment de roquettes air-sol de divers modèles.

n'obtiendront pas de résultat probant contre les Me 410 qui continuent à opérer en toute impunité. Il s'agit en fait d'appareils spéciaux livrés dans le courant du mois de juin à la 1.(F)/33. Allégés de tout le superflu, y compris les peintures de camouflage, ils disposent en outre de moteurs gonflés. Deux de ces machines vont opérer régulièrement depuis Saint-Martin-de-Crau. Capables de voler à plus de 620 Km/h à une altitude 37.000 pieds, ces deux Me 410 sont pratiquement invulnérables, comme le constateront amèrement tous ceux qui, de jour comme de nuit, tenteront vainement de les intercepter.

Se jouant sans grande difficulté des défenses la Luftwaffe va donc poursuivre ses missions d'espionnage. C'est ainsi que, tôt dans la matinée du 13 août, une patrouille de Spitfire du N° 72 Squadron met en fuite un Ju 88 opérant sur le secteur de Calvi. Un groupe de quatre Do 217 est par ailleurs signalé au même moment, évoluant au large de Toulon.

Dans l'attente d'un assaut qu'ils pressentent imminent, les Allemands ne restent donc pas inactifs. Ils lancent le 13 août quatre missions de reconnaissance nocturnes sur la Corse. Pendant la journée du 14, à deux reprises, le Bf 109 « photographe » et son escorteur FW 190 de la 2./NAGr 13 partis de Cuers, se présentent au-dessus des principaux ports de l'île. Aucune tentative d'interception n'aboutit ! Des convois quittant leurs atterrages et semblant naviguer vers

le continent sont signalés. Dans un même temps, des patrouilles entreprises au-dessus du Golfe du Lion et du Golfe de Gênes en cours de matinée, ne font état d'aucune activité navale adverse. En revanche, les pilotes rencontrent de nombreuses formations aériennes ennemies, certaines très hostiles. C'est ainsi que deux hydravions Ar 196 de la 2./SAGr 128 sont détruits et plusieurs autres endommagés, coup sur coup, les 13 et 14 août sur leurs hydrobases de Leucate et Vias, victimes d'un Mosquito en maraude du N° 151 Squadron. Il s'agit en l'occurrence d'une maraude au long cours puisque conduite depuis l'Angleterre jusqu'en Algérie. Le 15, un autre Mosquito de la même unité regagnant sa base dans les Cornouailles, s'adjuge un Do 24 de la Seenotstaffel Berre, abattu aux confins du Jura ! Un premier Dornier avait déjà été revendiqué le 2 août, cette fois par des Spitfire du N° 72 Squadron, tandis que ceux du N° 111 également de la partie se prévalaient de la destruction de trois He 115 (en fait des Fiat RS 14). Ne pouvant, dans ces conditions, plus guère s'appuyer sur ses hydravions de patrouille, la Luftwaffe s'en remet donc complètement à ses avions basés à terre.

La mission du soir, diligentée ainsi par la 2./NAGr 13, repère à 19h15 un convoi de cinquante navires de débarquement s'étirant cap à l'ouest à 75 kilomètres de Ajaccio. Une heure plus tard, un autre convoi de même importance, navigant sous forte escorte tant navale qu'aérienne, est repéré à 150 kilomètres au sud de Menton.

Le Captain John E. Patterson (à gauche) du 414th NFS est chaleureusement félicité pour l'une des rares victoires remportées par son unité et l'une des deux seules attribuées au cours de l'été 1944 aux chasseurs de nuit basés en Corse ! Il s'agit en l'occurrence d'un Ju 88 abattu le 6 août 1944 au large du Cap Corse.





Le débarquement s'est finalement bien déroulé. Cependant cette image presque idyllique ne doit pas faire oublier que des combats violents opposent, entre autres, des éléments de la 36th US Army Division aux défenseurs de Saint-Raphaël. L'aviation tactique sera donc mobilisée pour dénouer la situation.

Phase IV : « Ducrot » (15 -21 Août)

La première des missions assignées dans le cadre de Ducrot aux aviateurs consiste à isoler le champ de bataille.

Après des semaines d'une campagne d'interdiction à grande échelle, l'aviation alliée va essayer dès le 15 août de colmater les quelques brèches qui subsistent encore dans la nasse où son action a enserré une partie des forces allemandes.

Les B-17 du MASAF s'en prennent donc à certains objectifs secondaires, essentiellement des ponts sur l'Ardèche, la Drôme et sur la moyenne vallée du Rhône. Ces opérations, a priori sans risques, vont néanmoins coûter trois B-17 au 463rd BG !

Dans un même temps, les B-26 opèrent contre des cibles situées dans le delta du Rhône et sur la route des Alpes, jusque-là négligée. Si de bons résultats sont enregistrés à Arles et Aramon, revanche c'est en revanche l'échec à Sisteron. Le 319th BG parvient à mettre hors service le pont minuscule qui lui est assigné ; ses bombes rasant les quartiers alentour, causant un très lourd bilan de plus de 200 victimes, tués et blessés en égales proportions. La 31^{ème} Escadre, intervenant presque simultanément - ce qui n'était pas prévu - est sans doute gênée

dans sa visée et manque complètement les deux ponts situés à la sortie de la ville sans causer fort heureusement de nouvelles pertes civiles. Le 17, les Marauder Français viendront terminer le travail en mettant à bas ces deux ouvrages d'art.

Les B-25 du 57th BW vont de leur côté se relayer depuis le milieu de la matinée jusqu'à une heure avancée de l'après-midi au-dessus d'Avignon, dans l'espoir de faire s'effondrer le dernier pont de chemin de fer encore utilisable sur le cours inférieur du Rhône. Cet acharnement est chèrement payé puisque trois Mitchell sont victimes des tirs de la Flak, sans qu'aucun coup au but ne soit porté. D'autres raids, tout aussi infructueux, seront en conséquence entrepris sur Avignon jusqu'à la prise de la ville.

Les chasseurs-bombardiers du XII TAC quant à eux se déchaînent sur les ponts du Verdon, du Var et de l'Ubaye avec un manque de réussite notable. Les P-38 et les Hellcat américains interviennent dans un même temps sur des objectifs similaires au-dessus du cours de la Durance, avec aussi peu de résultat.

Glenn Martin B-26G-55-MA « Pancho and his Reeve Rats » (serial 43-34240) du 444th BS, 320th BG ; début août 1944.





La Matinée touche à sa fin. C'est l'heure des premiers bilans tirés ici par le General Nathan F. Twining et le pilote d'un B-17 du 5th Bomb Wing rentrant d'une mission au-dessus de la France. Dans l'après-midi, le 463th BG y perd trois de ses appareils victimes de la Flak.

C'est dans un autre domaine que s'illustrent les pilotes des VF 74 et VOF-1 ainsi que leurs collègues appartenant aux squadrons embarqués de la Fleet Air Arm. Pendant plusieurs heures, ils pilonnent en effet les renforts allemands progressant le long de la Nationale 7, entre Aix-en-Provence et Saint-Maximin. Le combat se déplace en fin de journée aux alentours du village de Tourves. À la tombée de la nuit, les carcasses fumantes de plus de soixante véhicules jonchent cette portion de la célèbre route. Deux jours plus tard, les mêmes protagonistes sont rappelés dans ce secteur pour harceler cette fois les troupes de la Wehrmacht en retraite.

Le General Saville, se rendant sur les lieux après la fin des combats, pourra personnellement attester de la destruction de 202 engins motorisés !

Sur toute l'étendue du théâtre des opérations, les trafics routier et ferroviaire subissent la pression constante des chasseur-bombardiers ; mais les plus spectaculaires destructions sont enregistrées dans le centre du Var.



Un B-26G du 319th BG quitte la zone de Sisteron après avoir touché le pont sur la Durance...et les quartiers alentours.

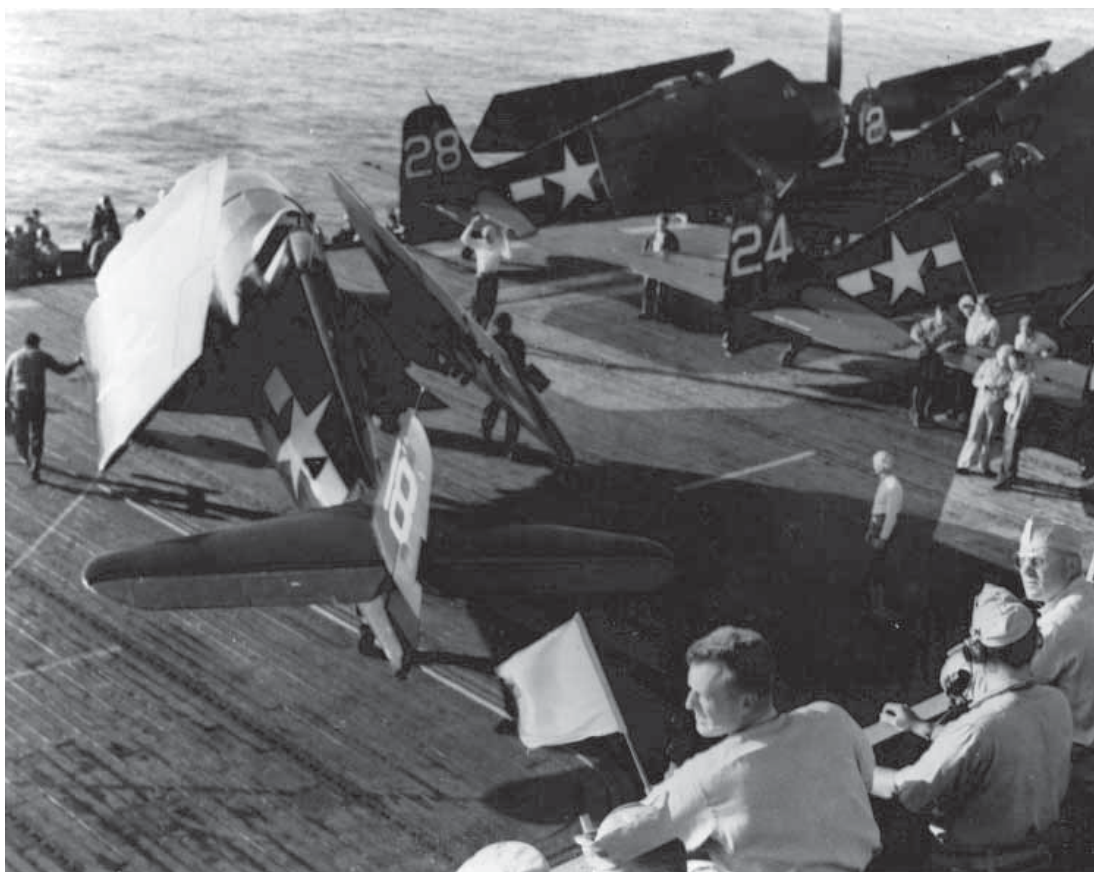
Boeing B-17G-35-DL (serial 42-106995) « Anthony J » du 348th BS, 99th BG.
Tortorella, Italie, printemps/été 1944.



Boeing B-17G-30-BO (serial 42-31861) du 773rd BS, 463rd BG, de l'équipage du 1st Lt. E.J. Kirby ;
Foggia (Italie), été 1944.



Ayant pris le relais des bombardiers, les Grumman F6F-5 embarqués du VF-74 reviennent d'une mission de harcèlement des défenses allemandes du Südwall le 15 août 1944. Leur voilure est immédiatement repliée et ils sont garés sur le pont peu spacieux du *Kasaan Bay*.



Grumman F6F-5 du VO-1 « 18 », embarqué sur l'*USS Tulagi* en août 1944.

Les Grumman Wildcat Mk. VI du N° 881 Squadron de la Fleet Air Arm se préparent à aller en découdre avec ce qui reste des défenses du Südwall.

