

4 heures du matin. Les planeurs. «Mission Chicago»

Ceux des planeurs suivaient le départ des parachutistes. Ils étaient alignés à côté des avions de chaque côté de la piste d' Aldermaston sur une longueur de deux kilomètres. La première mission baptisée «Chicago» renforçait la 101^e Airborne dès l'aube. La seconde baptisée « Keokuk » devait arriver le soir du 6 à 21 heures. L'artillerie et l'infanterie des planeurs avec le 327^e et le 401^e devaient arriver par mer et débarquer à Utah.

Le premier convoi comprenait 52 Wacos remorqués par des C 47. Il prit l'air avec 158 hommes, 16 canons de 57 mm de 81^e antitank, un baby-bulldozer, une antenne chirurgicale répartie dans trois planeurs, une jeep radio et une remorque avec un poste de radio SCR 199 pour les liaisons à grande distance entre la Normandie et la base arrière du Berkshire. Le premier planeur était piloté par un véritable as dans l'art du pilotage des planeurs, le Lt-colonel Michael Murphy. .

Derrière lui était assis sur le siège d'une jeep, le brigadier-général Don Pratt, adjoint du général Taylor et son aide de camp le Lt John LeMay. Le général Pratt était l'officier le plus âgé de toute la division. Les hommes des planeurs se noircirent les mains et le visage comme les parachutistes. Ils reçurent des tablettes de Dramamine, un criquet et un petit disque phosphorescent à fixer au revers de leur tenue de combat. Au moment du départ, la nuit était sombre. Le ciel tourmenté annonçait une tempête. La pluie s'était mise à tomber, elle les accompagna une bonne partie de la traversée.

Les planeurs prirent l'air à 1 h 19, suivirent la même route, que les parachutistes à une altitude de 600 m et la côte du Cotentin franchie, ils captèrent les signaux des radars de la LZ de Hiesville. A mi-route au-dessus du Cotentin, la Flak vers St-Sauveur-le-Vicomte ouvrit le feu. Un avion et son planeur s'écrasèrent près de Pont-l'Abbé.. Un autre planeur ira se perdre dans les marais de Graignes au sud de Carentan.

Enfin 49 planeurs sur 52 atterrirent sur la LZ de Hiesville lâchés par les avions à 150 m d'altitude. Il était 3 h 54 du matin. Il faisait encore bien sombre. Les C 47 poursuivaient leur route et rentraient à leur base à 5 h 30.

La LZ de Hiesville (PC de la 101^e Airborne) était formée par un ovale de champs séparés par des haies avec des arbres de 12 m de hauteur. Le second planeur en glissant au sol écrasa tous les feux de balisage. Les autres planeurs ne pouvaient compter ensuite que sur le clair de lune. « Dans le ciel, cette file interminable d'avions et de planeurs était impressionnante surtout dans les courbes car en se retournant, on pouvait apercevoir aux ailes des avions de petites lucioles bleues qui faisaient dans le ciel comme un gracieux ruban.

En arrivant au-dessus du Cotentin la Flak ouvrit le feu. Un obus explosa tout près de notre planeur qui bondit et se cabra mais le câble de remorque le rappela dans sa ligne de vol. Notre planeur continuait à faire des bonds de cabri tantôt à droite, tantôt à gauche. Nous étions rudement secoués et dans l'impossibilité de parler à cause du bruit. Ces explosions dans le ciel nous rappelaient les feux d'artifice de l'Indépendance Day. Un C 47 touché juste devant nous piqua au sol où il alla s'écraser.

En réalité, c'était toujours l'avion de tête qui était visé. Pour les hommes bien abrités sous leur casque, il semblait qu'il n'y avait rien à craindre. Fusées et balles éclairantes dessinaient toujours de gracieuses courbes autour de nous, comme pour une fête.

A l'arrivée au-dessus de Hiesville, la LZ était difficile à identifier, un planeur ayant écrasé tous les feux. Six planeurs tombèrent au voisinage, 15 à moins de 800 m, une dizaine près des Forges, et 18 seront éparpillés. On dénombra 5 tués, 17 blessés et 7 manquants. Si la plupart des planeurs étaient démolis, le matériel était intact. Le planeur du colonel Murphy s'écrasa sur la haie bordant la route départementale 329. Le colonel était blessé, mais le général Pratt était mort, le cou fracturé. »

Le général Pratt trouvé mort à l'atterrissage

Faute de balisage, le Lt William Patrick du 81^e antitank dit que son planeur manqua la LZ de plusieurs kilomètres. Il alla s'écraser dans un verger. « Lorsque mon planeur lâcha la remorque, il descendit très vite. Je pouvais voir la cime des arbres se précipiter sur mon planeur à toute vitesse. Je compris que nous allions nous fracasser parmi eux. Je me tenais au volant de la jeep juste avant de nous écraser. » D'autres planeurs tombèrent dans les champs au milieu des Asperges de Rommel. « Un énorme pieu transperça l'une de nos ailes.» D'autres se posèrent dans les marais de Vierville. Les hommes pataugèrent afin de rejoindre la berge.

Sitôt au sol, les hommes devaient être sur leurs gardes. Ainsi le Lt LeMay garda le planeur de son général et son premier geste fut de saisir sa mitrailleuse.

Pendant ce temps, le pilote, le colonel Murphy coincé à l'avant sous les débris du planeur qui venait de percuter la haie, tentait d'en sortir lui-même.

Juste à ce moment arriva le Capt Charles Van Gorder de la 326^e Cie médicale dont le planeur s'était écrasé contre un arbre. Il avait fort à faire au milieu de tous ces débris. Tout en s'approchant, il regarda au-dessus de la haie. « Il y avait trois petits tanks allemands arrêtés sur la petite route. Les Allemands étaient assis sur le côté des chars, leur fusil sur les genoux. A travers la haie, ils essayaient de voir ce que nous pouvions bien faire. J'étais si près d'eux qu'ils pouvaient me voir et me lancer une grenade. Je me suis dirigé vers le planeur voisin. Comme le nôtre, il avait heurté un arbre et une haie. Je parlai au pilote qui était le colonel Murphy. Il m'expliqua que d'ordinaire à l'atterrissage le planeur s'arrêtait sur 100 à 200 m mais qu'ici, il avait été surchargé avec la jeep et l'équipement radio. Il ne répondait plus à aucun contrôle. C'est pourquoi il s'écrasa sur la haie. Son corps fut projeté à travers le côté gauche du planeur dans les arbres de la haie au moment du choc. Le colonel Murphy avait le fémur fracturé. Il me fit signe de regarder ensuite à l'intérieur du planeur. J'y suis entré. Là, j'ai trouvé le général Don Pratt assis à l'avant de la jeep, la tête reposant sur la poitrine. Je pris son pouls. Rien. Il était mort, les vertèbres cervicales brisées. Le copilote était mort lui aussi. Et pourtant le plancher du planeur était renforcé de plaques d'acier. Au moment de l'accident, le général était assis dans la jeep sur un parachute, ce qui le suréleva de 30 à 40 centimètres. Lorsque le planeur s'écrasa sur la haie à l'extrémité du champ, la tête du général heurta l'armature tubulaire juste au-dessus de lui ce qui lui rompit la nuque.

Comme je sortais du planeur, à ce moment arriva le major Albert Grandal avec quelques hommes et une jeep. Il partit en direction du château de Colombières où il, avait la mission d'organiser un hôpital. Il revint ensuite pour faire enlever les blessés.