



# istomag '44

La Seconde Guerre Mondiale par des passionnés pour des passionnés !



**N° 78**  
Juillet 2012

**Dossier spécial**

# Face à l'expansion japonaise

**Les opérations  
navales et amphibies dans  
le Pacifique et l'océan Indien**



*Avec la participation de :  
Tom Womack, Fabrice Théry, Paul-Yanic Laquerre...*

## Ligne éditoriale :

Histomag'44 est produit par une équipe de bénévoles passionnés d'histoire. À ce titre, ce magazine est le premier bimestriel historique imprimable et entièrement gratuit. Nos colonnes sont ouvertes à toute personne qui souhaite y publier un article, nous faire part d'informations, annoncer une manifestation.

Si vous êtes intéressé à devenir partenaire de l'Histomag'44, veuillez contacter notre rédacteur en chef.

Contact : [histomag@39-45.org](mailto:histomag@39-45.org)

## Rédaction :

### Responsable d'Édition :

Prosper Vandembroucke

### Rédacteur en Chef :

Vincent Dupont

### Conseillers de rédaction :

Henri Rogister, Patrick Babelaere (Dynamo),  
Eric Giguere (Audie Murphy)

### Responsable communication et partenariats :

Jean Cotrez (Jumbo)

### Secrétaire de rédaction :

Danielle Lelard (nanou)

### Correction :

Laurent Liégeois (litjiboy), Yvonnick Bobe (brehon),  
Danielle Lelard (nanou), Nathalie Mousnier  
(petit\_pas)

### Relecture et correction définitive :

Vincent Dupont, Laurent Liégeois (Litjiboy)  
(Lecture partielle), Etienne Wilmet (Tienno)

### Infographie et Mise en pages :

Etienne Wilmet - WeM Infographie

### Responsables rubriques :

Jean Cotrez (jumbo),

### Informatique et publication :

Pierre Chaput (histoquiz) et Frédéric Bonnus  
(fbonus)

## Sommaire du n° 78

Éditorial ( <i>Vincent Dupont</i> ) :	p3
Le déploiement de la Force Z ( <i>Tom Womack</i> ) :	p4
Les Aléoutiennes (6 juin 1942 - 15 août 1943) :	
la campagne oubliée ( <i>Fabrice Thery</i> ) :	p16
Darwin 1942 :	
le Pearl Harbor australien ( <i>Tom Womack</i> ) :	p32
La bataille de Midway ( <i>Pierre Chaput</i> ) :	p39
L'USS South Dakota : de Guadalcanal à Okinawa, en passant par l'Atlantique ( <i>Jeremy Delawarde</i> ) :	p44
Opération Ironclad, 1942 ( <i>Fabrice Thery</i> ) :	p50
Le cuirassé Yamoto, un titan sacrifié ( <i>Paul-Yanic Laquerre</i> ) :	p69
DKW NZ - Une moto de légende en 2 temps... ( <i>Frédéric Bonnus</i> ) :	p73
La défense passive belge ( <i>Prosper Vandembroucke</i> ) :	p81
Résumé de travaux préparatoires à une soutenance d'habilitation - (Juin 2012) ( <i>François Delpla</i> ) :	p85
Militaria ( <i>Mahfoud Prestifilippo</i> ) :	p89
Poste de direction de tir type R636a ( <i>Jean Cotrez</i> ) :	p93
Ceux qui restaurent les fortifications :	
le Kahl-burg de Rodolphe Bric ( <i>Jean Cotrez</i> ) :	p96
Le coin lecteur ( <i>Vincent Dupont</i> ) :	p99

Chers amis lectrices et lecteurs,

Alors que l'été arrive (et qui commence déjà bien pluvieux par endroits), la rédaction de l'Histomag'44 a décidé de vous faire découvrir (ou redécouvrir) certaines opérations plus ou moins connues du Pacifique et de l'Océan Indien. En effet, dans le but de compléter le champ d'étude sur la Marine que nous avons commencé à évoquer dans notre précédent numéro, nous nous pencherons maintenant vers ces théâtres d'opérations. Aussi les marins plus passionnés par le Pacifique que par l'Atlantique trouveront bon compte dans ce numéro, nous le leur avons promis dans notre précédent éditorial.

La marine fut en effet un élément capital dans la guerre dans le Pacifique et l'Océan Indien. Dès 1941, la marine devient primordiale pour les opérations navales et amphibies : pour le Japon, tout d'abord, afin d'étendre son empire à l'Extrême-Orient et d'assurer la protection de ses conquêtes ainsi que leurs lignes de ravitaillement. Les plus marquantes de ces opérations furent Pearl Harbour ou encore la bataille de Midway mais il y en eut bien d'autres, et moins connues. Les États-Unis également accordèrent une place importante à la marine, qui fut la pierre angulaire de la reconquête du Pacifique. Seulement voilà quand on dit « guerre dans le Pacifique » on pense d'emblée au Japon et aux États-Unis, et pour la conception de ce numéro nous avons voulu aller au-delà de cette conception, et parler de nations qui elles-aussi participèrent, avec plus ou moins de réussite, à la guerre dans le Pacifique et l'Océan Indien. Pour ce numéro donc, nous avons cherché à vous montrer des points de vue japonais et américains certes, mais aussi australiens, canadiens, britanniques et vichystes. Nous aurions voulu parfaire ce paysage en vous proposant un angle néerlandais et un autre français libre, mais les vicissitudes de la recherche d'articles et d'auteurs nous en ont empêchés. J'espère que vous ne nous en tiendrez pas rigueur ! Et si vous souhaitez approfondir plus particulièrement le sujet méconnu de la France Libre dans le Pacifique, nous vous invitons chaudement à consulter l'article réalisé par Thomas Vaisset dans le n° 257 de la Revue Historique des Armées, consacré à la défense sous influence américaine des territoires français du Pacifique durant la guerre.

Mais revenons à notre sommaire. C'est tout d'abord l'angle britannique qui manquait à notre précédent numéro qui ouvrira les hostilités avec un article de Tom Womack sur le déploiement de la Force Z, gracieusement traduit par notre camarade Yvonnick. Ensuite c'est la campagne des Aléoutiennes, à travers un article de Fabrice Théry, qui retiendra notre attention. En effet on en parle peu mais en 1942-1943 une manœuvre de diversion destinée à neutraliser les Aléoutiennes avait été lancée sur ces îles par le Japon. Nous voguerons ensuite vers l'Australie grâce à un autre article de Tom Womack, qu'Eric

Giguere nous a traduit (nous l'en remercions) pour nous trouver à Darwin en 1942 au moment du raid japonais. On le voit, cette année 1942 représente un tournant dans la guerre du Pacifique, aussi nous nous devons d'aborder la fameuse bataille de Midway, dont le déroulement sera relaté par notre ami Pierre Chapat. Le chapitre américain sera clos avec une présentation de l'USS South Dakota par Jeremy Delawarde. Ensuite nous changerons d'océan pour rejoindre les côtes de Madagascar où Fabrice Théry nous racontera comment, en 1942, pour faire face à la menace nippone sur l'île, les britanniques lancent l'opération Ironclad. Enfin pour terminer, et pour parler d'un bâtiment devenu célèbre à la fin de la guerre pour la marine impériale japonaise, Paul-Yanic Laquerre nous parlera du cuirassé Yamato, de sa genèse à sa fin.

Bien évidemment, outre notre dossier spécial, vous pourrez trouver en deuxième partie, comme à l'accoutumée, nos rubriques « hors-dossier », aussi diverses et variées qu'intéressantes, pour continuer de vous présenter la guerre autrement que par l'histoire bataille. Vous retrouvez ainsi un article de notre webmaster/érudit Frédéric Bonnus sur la DKW NZ350 (pour les ignorants qui comme moi ne savent rien de ce nom barbare, c'est une moto allemande !). Nous découvrirons ensuite une présentation de la défense passive belge par Prosper Vandenbroucke. Nos rubriques seront une fois de plus très riches, avec pour commencer une présentation du corps des US Marines durant la guerre par Mahfoud Prestifilippo. Ensuite notre ami Jean Cotrez vous présentera, non pas une, mais deux rubriques avec tout d'abord sa traditionnelle présentation d'un élément de fortification, le R636. Puis, nouvelle rubrique dans le Mag, il vous présentera ceux qui sont trop peu connus, ceux qui prennent de leur temps pour restaurer et rénover les ouvrages bétonnés que ce conflit nous a laissés en héritage. À travers une présentation et une interview, il vous fera désormais découvrir ce patrimoine bien souvent ignoré et qu'il nous faut préserver. Enfin nos lecteurs retrouveront, comme d'habitude, la présentation de quelques ouvrages que la rédaction a jugé bon de mentionner, voire de recommander.

Toute la rédaction de l'Histomag'44 vous souhaite une bonne lecture, un agréable été (n'embêtez pas trop vos moitiés avec des visites de blockhaus), et vous donne rendez-vous à la rentrée pour un nouveau numéro. Je rappelle que l'Histomag'44, fier de compter dans ses contributeurs des historiens professionnels et des passionnés avertis, ouvre ses colonnes à tous, y compris et surtout aux historiens de demain. Donc si vous avez une idée, un projet, n'hésitez pas ! Contactez la rédaction !

Vincent Dupont

## Le déploiement de la Force Z

La rédaction de l'*Histomag'44* remercie l'auteur d'avoir accepté de contribuer à ce numéro. Tous les droits d'auteurs de cet article sont réservés par Tom Womack de Arlington, Texas.

Le 4 décembre 1941, les forces armées du Japon étaient en mouvement alors que les nuages de la guerre assombrissaient l'ensemble de l'Océan Pacifique. Au large d'Hawaii, six porte-avions lourds et leur escorte, sous le commandement du vice-amiral Chuichi Nagumo, viraient au sud de façon à être en position pour lancer une attaque sur Pearl Harbor le 7 au matin. Cette attaque devait être le signal d'une poussée massive contre les puissances coloniales occidentales en Extrême-Orient.

Simultanément, un gros convoi de troupes commença à faire route au Sud pour envahir la Malaisie. Vingt-huit transports de troupes quittèrent Hainan en Chine, transportant 26 640 hommes de la 5<sup>ème</sup> Division d'Infanterie et du 56<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie de la 18<sup>ème</sup> Division. Tous étaient destinés à débarquer à Kota Bharoe, Patani et Singora en Malaisie et au Siam neutre. L'escorte rapprochée était constituée du croiseur lourd *Chokai*, d'un croiseur léger et de treize destroyers. En arrière se trouvaient quatre autres croiseurs légers et trois destroyers.

Les Japonais s'attendaient à un combat après que leurs services de renseignements aient signalé l'arrivée de la Force Z, une escadre de la Royal Navy composée du cuirassé *Prince of Wales* et du croiseur de bataille *Repulse*, à Singapour le 2 décembre. Déjà célèbre pour son rôle dans l'action pour couler le cuirassé allemand *Bismarck* en mai 1941, le *Prince of Wales* était le plus moderne des cuirassés de la Royal Navy. Ayant rejoint la Home Fleet seulement quelques semaines avant son engagement contre le *Bismarck*, il était considéré comme l'un des plus puissants navires de combat au monde.

Bien que lancé en 1916, le *Repulse* avait été profondément modernisé durant l'entre-deux guerres et était considéré comme un bâtiment de valeur. Cependant, ces mises à niveau ne pouvaient cacher le fait qu'il était un croiseur de bataille relativement peu protégé, sa conception sacrifiant le blindage à la vitesse. Le porte-avions Indomitable devait accompagner ces deux capital-ships en Extrême-Orient, mais il s'échoua au large de la Jamaïque et dut entrer en cale sèche. Le seul autre porte-avions de la Royal Navy présent dans la région était le HMS *Hermès* à Ceylan, un vieux porte-avions léger inapte au service en première ligne.

Pour contrer cette menace potentielle, les Japonais pourvurent le convoi de troupes à destination de la Malaisie d'une force de couverture à distance composée des cuirassés *Kongo*, *Haruna*, de deux croiseurs lourds et d'une

escorte de dix destroyers. Toutefois, ils considéraient les *Kongo* et *Haruna* largement inférieurs aux bâtiments britanniques et déployèrent de nombreux bombardiers dans le sud de l'Indochine pour protéger leur convoi. Ils déployèrent également des sous-marins le long des routes probables que prendraient les *Prince of Wales* et *Repulse* pour intercepter le convoi.

Le 2 décembre, des avions de reconnaissance américains venus des Philippines signalèrent 12 sous-marins japonais faisant route au sud à pleine vitesse au large de l'Indochine. Il fut supposé avec raison qu'ils se précipitaient pour patrouiller autour de Singapour dans le but d'interdire une sortie des forces navales britanniques. Une fois sur zone, ils minèrent des passages entre Singapour et des points clés de la côte malaise. D'autres rapports estimèrent les forces aériennes japonaises dans le sud de l'Indochine à 180 appareils, dont 90 bombardiers.

Le 4 décembre, le commandant en chef de la marine britannique à Singapour, l'amiral Sir Tom Phillips s'envola pour Manille avec deux membres de l'état-major pour une série de rencontres secrètes avec l'amiral Thomas C. Hart de l'US Navy et le général Douglas MacArthur. Ils discutèrent de la façon dont la flotte britannique en Extrême-Orient pourrait rejoindre l'Asiatic Fleet à Manille. En raison de leur position au nord, les Philippines étaient considérées comme idéales pour lancer des opérations sur les arrières des japonais. Cependant, aucun navire ne pouvait quitter Singapour tant qu'il n'y avait pas suffisamment d'avions pour assurer la protection aérienne de la Malaisie.

En fin de compte, la seule proposition utile fut la promesse de Hart d'envoyer la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers (*Whipple*, *John D. Ford*, *Edsall* et *Alden*) à Singapour pour participer à l'escorte des *Prince of Wales* et *Repulse*. Mais il ne le ferait qu'à la condition que les vieux destroyers de la Royal Navy *Scout*, *Thanet* et *Thracian* fussent réaffectés à la flotte principale de Singapour depuis Hong Kong où ils assuraient la défense locale. Phillips accepta et des ordres furent donnés des deux côtés. Les événements montrèrent que ce fut le seul accord utile obtenu pendant ces rencontres. Alors que les discussions avaient lieu, la force d'invasion japonaise se dirigeait vers le sud, protégée par le mauvais temps. C'était une chance pour les japonais qui avaient misé sur l'effet de surprise. Toutefois, le 5 décembre, ils repèrent le cargo norvégien *Halldor* à 75 milles au sud de Saïgon. Il était parti de Bangkok à destination de Hong Kong lorsqu'il fut abordé par des marins du destroyer *Uranami* qui détruisirent

promptement son équipement radio avant de l'autoriser à poursuivre sa route. Le *Haldor* atteignit Hong Kong où il fut capturé à la fin décembre.

En dépit du mauvais temps, la chance des Japonais tourna le 6 décembre lorsqu'un Hudson de la RAAF repéra le convoi. Mais, après le rapport initial, il fut de nouveau perdu dans la tempête. Un PBY du Squadron 207 de la Royal Navy à Singapour retrouva le convoi à midi le jour suivant. Cette fois, la couverture aérienne japonaise était prête et le PBY n'eut que le temps d'émettre un bref message de position avant que cinq Ki-27 "Nate" l'abattirent. C'était la première action de la guerre du Pacifique.

Un officier de l'US Navy apporta à Hart et à Phillips le rapport du contact initial. Il confirmait que le convoi japonais – d'abord estimé à trois navires – faisait route au sud. Cette configuration fut plus tard corrigée à vingt-sept transports escortés par un cuirassé (en réalité le *Chokai*), cinq croiseurs et sept destroyers. La position était plein sud de Saïgon avec une route à l'ouest. La destination ne pouvait être que le Siam ou la Malaisie.

Phillips prit des dispositions pour partir immédiatement. Au moment d'embarquer dans son avion, les derniers mots de Hart furent : « Je viens d'ordonner aux destroyers à Balikpapan de gagner Batavia en prétextant du repos et des permissions, ils vont rejoindre nos forces ». Sur ce, Phillips décolla et s'éloigna de Manille. Son avion était parti si rapidement qu'un membre d'équipage fut laissé derrière et dut suivre plus tard.

Il reçut d'autres rapports en cours de vol annonçant trois convois supplémentaires totalisant vingt-neuf transports et de nombreux escorteurs. Toutefois, Phillips attendait désespérément d'autres informations, le mauvais temps au-dessus du sud de la Mer de Chine empêcha des patrouilles supplémentaires parties de Singapour et de Malaisie d'obtenir d'autres renseignements. Bien que le convoi semblât se diriger vers Bangkok, Singapour déduisit correctement que sa destination réelle était la Malaisie.

Cependant il n'y avait toujours pas de déclaration de guerre et les Britanniques et les Hollandais n'étaient pas disposés à ouvrir les hostilités. La Grande-Bretagne se battait à mort contre l'Allemagne nazie. L'étalement de ses forces ne lui permettait pas de déclencher une guerre contre le Japon, aussi forts qu'aient été les indices d'une attaque imminente. De leur côté, les Hollandais étaient trop faibles pour se défendre sans un fort soutien britannique et américain. Ils étaient également réticents à engager un combat qu'ils ne pouvaient gagner seuls.

Les Britanniques comme les Hollandais considéraient leurs forces sous-marines comme des forces de première frappe, mais ils savaient qu'une détection précoce gênerait sérieusement les opérations futures. Ainsi, pas moins de

huit bâtiments hollandais furent déployés au large du Siam et de la Malaisie. Les points d'invasion les plus probables étaient supposés être Singapour, Patani et Kota Bharoe. En conséquence, les *K-XII* et *O-16* prirent position au large de la côte est de la Malaisie pendant que les *K-XI*, *K-XIII* et *O-19* patrouillaient dans le détroit de Karimata. Pour s'opposer à des débarquements à l'ouest de Bornéo, les *K-XIV*, *K-XV* et *K-XII* se postèrent au large de Kuching.

Ainsi, ce furent les Japonais qui ouvrirent les hostilités en coulant un certain nombre de canonnières alliées à Shanghai le matin du 8 décembre. Le croiseur léger *Izumo*, escorté par les destroyers *Ikazuchi* et *Inazuma*, pénétra dans le port avant l'aube. Bien qu'ancien, le *Izumo* était plus que suffisant pour surclasser et couler en un bref combat les canonnières britanniques *Cicada* et *Robin*. Ensuite, un détachement de troupes japonaises aborda la canonnière *Peterel* ; son commandant leur ordonna de quitter le bord, arme au poing. Le *Izumo* fit alors mouvement et la coula à bout portant.

La canonnière américaine *Wake* était amarrée non loin de là. Son équipage avait déjà été évacué vers les Philippines ; il ne restait à bord qu'un petit nombre de réservistes qui servaient l'équipement radio. Ils dormaient et ne surent que la guerre avait commencé que lorsque des troupes japonaises abordèrent. En infériorité numérique et désarmés, les matelots n'eurent d'autre choix que de se rendre.

Pendant ce temps, alors que les Japonais approchaient de la côte, ils repèrent un deuxième navire marchand norvégien 120 milles au nord de Khota Bharu. Le *Uranami* stoppa et aborda le navire qui s'avéra être le *Hafthor* de 1 350 tonnes. Cette fois, les Japonais estimèrent apparemment que le navire se trouvait trop près des territoires alliés pour le laisser partir. Ainsi, son équipage de quatre officiers norvégiens et quarante-sept matelots chinois fut embarqué dans les canots de sauvetage et laissé à lui-même. Un équipage de prise réduit convoya le *Hafthor* à Hainan quelques jours plus tard.

Deux autres cargos norvégiens rencontrèrent également les Japonais au large de Khota Bharu ce jour-là. Le *Hai Tung* est présumé avoir été coulé avec tout son équipage par un sous-marin alors qu'il faisait route de Bangkok vers Singapour avec un chargement de riz. Le *Ngow Hock* fut intercepté en mer et saisi comme prise. Son équipage fut relâché par la suite.

À Singapour, l'amiral Phillips ordonna au *Prince of Wales* et au *Repulse* d'être prêts à prendre la mer sous bref délai. Si les destroyers américains n'arrivaient pas à temps, il sortirait sans eux. À ce moment, presque toutes les unités de l'Asiatic Fleet faisaient route au sud à travers les Indes orientales néerlandaises. Le croiseur léger *Marblehead* et la 58<sup>ème</sup> Division de Destroyers (*Paul Jones*, *Steward*, *Bulmer*, *Barker* et *Parrot*) ravitaillaient à Tarakan. Le 9, ils quittèrent



Le HMS Prince of Wales quittant Singapour  
le 8 décembre 1941

Balikpapan où tous, sauf deux destroyers, avaient fait escale.

Ravitillant à Balikpapan, se trouvaient le destroyer-tender *Blackhawk* et la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers avec les *Whipple*, *John D. Edwards*, *Alden*, et *Edsall*. Le *Blackhawk* appareilla seul pour Soerabaja le 7. Les destroyers appareillèrent peu de temps après pour Singapour mais arrivèrent après que l'amiral Phillips soit sorti sans eux.



Le HMS Repulse quittant Singapour  
le 8 décembre 1941

Les débarquements japonais l'avaient contraint à appareiller avec une force réduite. Un surprenant défaut d'anticipation avait pris de court la Royal Navy lorsque vint le moment pour la Force Z, telle que l'escadre était appelée,

d'effectuer sa sortie. Alors que le croiseur lourd *Exeter* avait reçu l'ordre de gagner Singapour depuis le Golfe du Bengale, il n'arriverait pas avant trente-six heures à pleine vitesse. Les croiseurs légers *Durban*, *Danae* et *Dragon* étaient déjà à Singapour. Quoique chacun d'entre eux soit assez rapide pour accompagner la Force Z, ils étaient anciens et conçus pour patrouiller, pas pour livrer un combat d'escadre. Sur les trois, seul le *Durban* était près à appareiller immédiatement, mais Phillips le laissa en arrière en raison de son âge.

Un quatrième croiseur était plus moderne, mais le *Mauritius* était en radoub avec ses machines démontées. En vertu des accords pré-guerre, le *Java* quittait ses patrouilles dans l'Océan Indien pour rejoindre la Royal Navy à Singapour. Mais son arrivée demanderait également un certain temps. La situation des destroyers n'était guère meilleure.

L'*Encounter* souffrait d'avaries mineures et serait prêt à prendre la mer sous trois jours alors que le *Jupiter* nécessitait trois semaines de réparation. Cela laissait à Phillips seulement deux destroyers modernes, les *Electra* et *Express*. Il disposait également des vieux destroyers *Tenedos*, *Stronghold* et *HMAS Vampire*, bien qu'ils soient incapables de soutenir des opérations de combat. Sous deux jours, il aurait disposé de la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers et deux ou trois destroyers de Hong Kong. Le *Scout* et le *Thanet* étaient en route, mais le *Thracian* retenu à Hong Kong par des problèmes de machines suivrait plus tard. Or, le temps était précieux et l'amiral Phillips n'en avait pas à perdre.

Plus d'une heure avant l'attaque aérienne de l'amiral Nagumo sur Pearl Harbor, les troupes japonaises commencèrent à débarquer en force en cinq points de la Malaisie et du Siam neutre. Au Siam, un transport débarqua des troupes à Prachaub pendant que deux autres le faisaient à Jumbhorn. Trois autres se tenaient au large respectivement de Nakhorn et Kota Bharoe. Dix-huit transports débarquèrent le corps principal à Singora et Patani.

À Kota Bharoe, la mer houleuse gêna les débarquements, de même que la forte résistance des troupes indiennes de la 8<sup>ème</sup> Brigade bien soutenue par l'artillerie. Au large, le croiseur léger , escorté par la 19<sup>ème</sup> Division de Destroyers (*Isonami*, *Uranami*, *Shikinami* et *Ayanami*), les dragueurs de mines *Sokaitei*, *W.2* et *W.3* ainsi que plusieurs sous-marins assuraient la couverture.

Au large de Singora, le destroyer *Sagiri* (navire de commandement pour tous les points d'invasion) et la 20<sup>ème</sup> Division de Destroyers (*Amagiri*, *Asagiri* et *Yugiri*) couvraient le débarquement. La première vague de troupes japonaise atteint le rivage à 24 h 00, ne rencontrant qu'une faible résistance de la police Thai et d'unités de l'armée. Alors que les troupes s'enfonçaient à l'intérieur des terres, les transports se retirèrent vers le nord et les destroyers rejoignirent l'escorte au large de Kota Bharoe.

Soixante-cinq milles au sud, à Patani et à Tepoh, la 12<sup>ème</sup> Division de Destroyers (*Shirakumo*, *Shinonome* et *Murakumo*) couvrait les troupes débarquant à Patani où le 42<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie rencontra une forte résistance initiale sur la plage de la part de troupes de l'Armée Royale Thai. Elles furent rapidement vaincues et les destroyers se retirèrent vers Kota Bharoe une fois les débarquements terminés.

À Nakhorn, trois transports débarquèrent des troupes, escortés par le patrouilleur *Shimushu*, et le croiseur léger *Kashii* en couvrit un autre au large de Bandon. Un transport débarqua des troupes à Prachuab et deux autres à Jumbhorn, sans escorte. Aucun ne rencontra de résistance, les transports se retirèrent vers le nord et les bâtiments de combat à Kota Bharoe, jusqu'à l'achèvement des débarquements.

Pendant que les japonais progressaient en Thaïlande, neuf bombardiers légers Ki-30 "Ann" de la 31<sup>ème</sup> Sentai escortés par onze Ki-27 de la 77<sup>ème</sup> Sentai effectuèrent un vol de démonstration au-dessus de Bangkok. Alors que la formation approchait de la ville, trois biplans Curtiss Hawk III du Squadron 43 de la Royal Thai Air Force décollèrent de l'aérodrome de Watana Nahorn. Les thais n'étaient pas à la hauteur de la tâche et les japonais supérieurement entraînés abattirent les trois Hawks en quelques minutes.

Avec les Japonais débarqués en force, l'amiral Phillips ne pouvait attendre plus longtemps des renforts, pour autant qu'il en avait l'intention. Il était forcé d'agir, non seulement par l'ennemi, mais aussi par tradition. Laisser les Japonais débarquer sans opposition pendant que la Royal Navy restait complaisamment au port avec deux puissants bâtiments de combat était inacceptable. Aussi, il appareilla avec les *Prince of Wales*, *Repulse*, *Express*, *Electra*, *Tenedos* et *Vampire*. Son plan était d'entrer dans le golfe de Siam avec la Force Z dans l'après-midi du 10 et de le nettoyer des bateaux japonais. Les Japonais ne pouvaient permettre à la Force Z d'interférer avec leurs opérations et avaient pris des mesures pour la contrer. Au dernier moment, ils avaient apporté trois modifications à leurs plans. La première consistait à miner le détroit entre l'île Tioman et l'archipel des Anambas, route directe entre Singapour et les zones de débarquement. Quarante-huit heures avant le déclenchement de la guerre, les mouilleurs de mines *Tatsumiya Maru* et *Nagasa* y avait largué 1 000 mines dans la nuit du 6 au 7 décembre.

La seconde modification était les sous-marins signalés par les avions de reconnaissance américains au large de l'Indochine. Tous les sous-marins disponibles reçurent l'ordre de quitter le Japon pour le sud. Fin novembre, dix appareillèrent d'Hiroshima et de Sasebo. Depuis le 2 décembre,

ils étaient répartis sur trois lignes de patrouille au nord du champ de mines mouillé par les *Tatsumiya Maru* et *Nagasa*. Deux autres étaient postés près des approches de Singapour et quatre supplémentaires arrivèrent le 8.

Finalement, comme la Marine Impériale Japonaise avait une confiance limitée en l'Armée Impériale Japonaise pour assurer la protection aérienne des convois, elle déplaça la 22<sup>ème</sup> Flotte Aéronavale du contre-amiral Sadaichi Matsunaga depuis Formose vers le sud de l'Indochine. Le corps aérien Genzan rejoignit Saigon avec trente-six bombardiers type 96 «Nell» pendant que le corps aérien Mihoro alignait trente-six «Nell» à Tu Duam, au nord de Saigon. À Soc Tran, au sud de Saigon, la Marine Impériale Japonaise déployait trente-six chasseurs et six appareils de reconnaissance.

L'arrivée des *Prince of Wales* et *Repulse* le 2 décembre fit peser une sérieuse menace sur l'invasion de la Malaisie. Aussi, les Japonais décidèrent de renforcer davantage leurs unités aériennes en Indochine. Ils déplacèrent rapidement le corps aérien Kanoya de la 21<sup>ème</sup> Flotte Aéronavale depuis Formose à Sagon. Les vingt-sept bombardiers G4M1 «Betty» de cette unité étaient les plus modernes de l'arsenal de la Marine Impériale Japonaise et leur arrivée donnait à l'amiral Matsunaga une formidable force de quatre-vingt-dix-neuf bombardiers et trente-six chasseurs.



L'amiral Tom Phillips

Leurs convois sécurisés, les débarquements s'effectuèrent. Leur premier objectif était l'aérodrome de Kota Bharoe le 8. C'était la base du Squadron 36 (RAF) avec douze bombardiers-torpilleurs obsolètes *Vildebeeste* et du Squadron 1 (RAAF) avec treize bombardiers *Hudson*. Tous les deux répliquèrent par des attaques vigoureuses au lever du jour. Ils lancèrent des attaques répétées toute la journée, touchant les trois

transports et coulant plusieurs péniches de débarquement. Mais les peu expérimentés *Indian Dogras* ne purent contenir les japonais sur la plage et Kota Bharoe fut prise en vingt-quatre heures.

Les Japonais débarqués, l'amiral Phillips et la Force Z sortirent arborant le pavillon à croix rouge de Saint George signalant un amiral en mer. Redoutant les mines avec raison, il choisit une route contournant le champ de mines entre l'île Tioman et les Anambas. Il effectua ensuite un brusque changement de direction vers le nord pour éviter d'être détecté par des avions japonais décollant des aérodromes capturés de Malaisie.

Mais, à son insu, ce changement de route le mena à travers les lignes de patrouille encore incomplètes des sous-marins japonais. Le I-65, de la 30<sup>ème</sup> Flottille, fut le premier à établir le contact. Son commandant signala la force et fit

un rapport mais ne put se mettre en position d'attaque. Le capitaine de corvette Hakue Harada s'efforça de maintenir le contact visuel, mais la Force Z disparut dans un grain. Le I-65 la repéra de nouveau au loin une heure plus tard mais il fut contraint à plonger par un avion approchant, qui s'avéra être ami. Lorsqu'il refit surface, les navires britanniques avaient disparu.



*Captain Leach, Commandant  
du HMS Prince of Wales*

La réaction japonaise fut rapide. Suite au signalement du sous-marin, le *Chokai*, les croiseurs lourds de la 7<sup>ème</sup> Escadre de Croiseurs (*Mogami*, *Mikuma*, *Kumano* et *Suzuya*) et le croiseur léger *Kinu* lancèrent leurs hydravions pour retrouver la Force Z. Tous les navires de guerre dans le secteur furent prévenus et reçurent l'ordre d'intercepter, cependant le *Kondo* et le *Haruna* ne pourraient arriver avant le matin suivant. Les transports reçurent l'ordre d'arrêter les déchargements et de se disperser vers le nord. En un vain effort d'attirer la force britannique dans une bataille, les japonais utilisaient intensément leurs radios en clair.

À ce moment, le niveau en carburant des destroyers de la Force Z commençait à être préoccupant. Phillips pouvait soit perdre trois heures précieuses en un ravi-

taillement en mer, soit les renvoyer à Singapour. Il choisit la deuxième option et le *Tenedos* fut le premier à faire demi-tour le 9 après le coucher du soleil. Son commandant rapportait des ordres pour que le plus de destroyers possible, y compris la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers américaine, sortissent et rejoignissent la Force Z au nord des Îles Anambas à l'aube du 11.

Tout le reste de la nuit, les deux côtés se cherchèrent dans l'obscurité. Les Japonais se basant sur une observation de l'hydravion d'un croiseur vieille de plusieurs heures, la Force Z à l'aide incertaine de ses radars. Les Japonais frôlèrent le désastre en lançant cinquante-trois bombardiers-torpilleurs dans les recherches. Dans le noir, ils découvrirent un grand bâtiment et lancèrent une bombe éclairante en se préparant

à attaquer. Au-dessous, sur le pont du *Chokai*, la bombe éclairante se consumait avec éclats pendant que l'opérateur radio transmettait frénétiquement à Saigon : « Il y a trois avions d'attaque au-dessus du *Chokai*. C'est le *Chokai* au-dessous de la bombe éclairante. » À la lecture de ce message, le contre-amiral Matsunaga rappela prudemment ses bombardiers jusqu'au lever du jour.

Cinq milles au sud, l'*Electra* repéra la bombe éclairante et informa le *Prince of Wales*. Phillips hésita avant d'ordonner à sa force de faire demi-tour. Bien que ses deux gros bâtiments soient équipés de radars, aucun n'avait repéré l'escadre ennemie de six croiseurs et leur escorte de destroyers. Puisqu'il ne connaissait pas la force son adversaire, il était réticent à risquer une bataille pour plusieurs raisons.

L'objectif de Phillips était de remporter une victoire stratégique ; il savait que les débarquements étaient achevés et la Force Z était en retard pour les contrecarrer. Il avait également compris qu'il y avait peu de chance de trouver des transports dans cette zone, puisqu'il pensait que sa présence était déjà connue. Alors qu'une victoire sur des bâtiments de combat n'aurait été qu'un succès tactique, une victoire stratégique n'aurait consisté qu'en la destruction de transports chargés. Et cela, il ne pouvait plus le faire. Ainsi, Phillips fit demi-tour en pensant préserver ses navires pour une autre chance un autre jour. Au nord, les Japonais étaient sérieusement remués par leur quasi attaque contre le *Chokai*. Ils décidèrent de se retirer plus au nord jusqu'à l'aube. Cela donnerait au *Kongo* et au *Haruna* le temps de rejoindre et permettrait aux destroyers de ravitailler en vue d'une action de jour prolongée. Les deux côtés se retirant, les chances d'une action en surface étaient perdues.

S'ils s'étaient rencontrés cette nuit-là, la bataille aurait été intéressante. Avec des canons de 356 mm et de 381 mm, la Force Z possédait une puissance de feu supérieure aux Japonais avec leurs cinq croiseurs lourds armés de 203 mm et un croiseur léger de 152 mm. Plus important, les Britanniques bénéficiaient du radar par une nuit sombre parcourue de grains et de nuages bas. Cependant on peut se questionner sur leur efficacité après qu'ils eurent raté la détection de l'escadre japonaise à une distance de seulement cinq milles. Bien qu'ils fussent d'un modèle ancien, leur portée était de 25 milles ; le matin suivant ils fonctionnèrent parfaitement.

La Marine Impériale Japonaise était la meilleure au monde en opérations de nuit. Un armement supérieur et l'entraî-



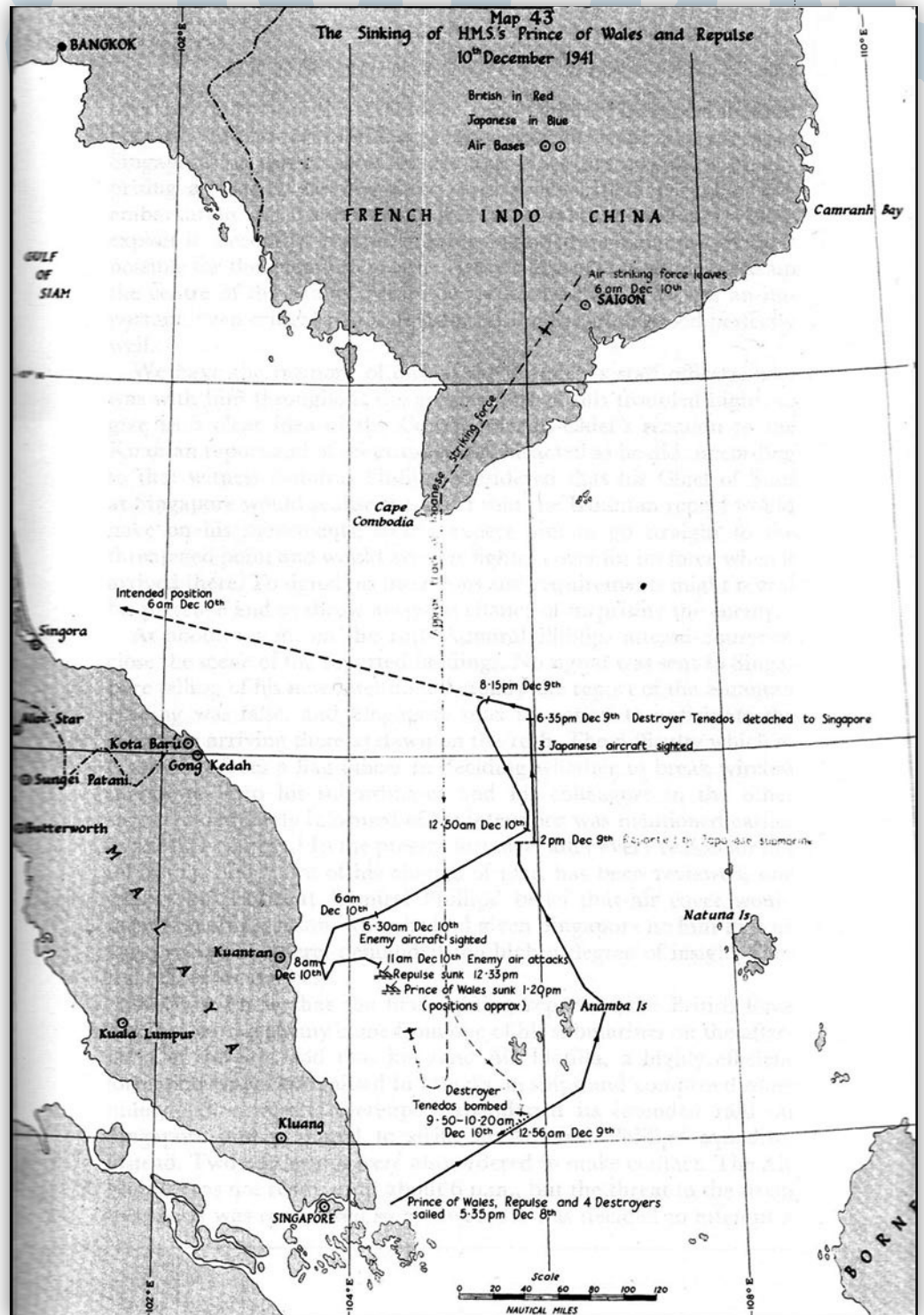
*Captain Tennant,  
Commandant  
du HMS Repulse*



nement lui maintiendront sa compétitivité de nuit longtemps après la généralisation du radar. Avec leurs torpilles «Long Lance» de 610 mm, une grande partie des destroyers japonais avaient le potentiel pour causer de sérieux dommages à la force britannique. En plus, les destroyers britanniques n'avaient jamais opéré ensemble auparavant. Toutefois, la Royal Navy était une force compétente, bien entraînée, avec d'excellents officiers et hommes d'équipage ayant une expérience du combat de presque trois ans.

En fin de compte, aucun de ces facteurs n'entra en jeu alors que les deux adversaires faisaient demi-tour. L'amiral Phillips veillait à parcourir la plus grande distance possible pendant la nuit de façon à être hors de portée d'une attaque aérienne à l'aube. Les Japonais étaient tout aussi déterminés à frapper par les airs si on leur refusait un combat en surface. Mais ils devaient encore trouver la Force Z.

Le *I-58* fut le suivant à prendre contact alors qu'il était presque à l'arrêt en surface juste avant minuit le 9. La Force Z ne vit jamais le sous-marin plonger à tout juste 1 600 mètres de distance. Une fois encore, les radars firent défaut aux Britanniques, de même que les ASDIC à bord des trois destroyers restants. Ils ignorèrent aussi les cinq torpilles lancées par le *I-58* contre le *Repulse*. Elles lui passèrent toutes sur l'arrière et le *I-58* fut distancé alors que la Force Z fendait la nuit, totalement ignorante de ce à quoi elle avait échappé de justesse. Le capitaine de corvette Sohichi Kitamura ne put que transmettre un nouveau rapport d'observation. L'amiral Phillips aurait pu être hors de portée des bombardiers japonais à l'aube du 10 décembre. Cependant, il reçut une information l'avisant d'un débarquement à Kuantan et envoya un hydravion pour l'examiner. Celui-ci signala seulement un chalutier japonais remorquant quatre petits bateaux de pêche. Aussi, au lieu de s'éloigner des bombardiers japonais rôdant, la Force Z était encore au large de Kuantan lorsqu'un avion de reconnaissance japonais la retrouva à 10 h 15. À peu près au même moment, un rapport surprenant parvint du *Tenedos*, bien plus au sud, annonçant qu'il subissait une attaque aérienne.



Carte des opérations de la Force Z

N'attendant pas que l'escadre britannique puisse s'échapper, les Japonais lancèrent rapidement leurs premières frappes aériennes. Quelques heures plus tard, la première vague apparut au-dessus de la Force Z, qui faisait route au sud sans couverture aérienne. Huit «Nell» du corps aérien Mihoro se regroupèrent à 11 h 13 et se dirigèrent vers le *Repulse* dont ils connaissaient le faible blindage.

C'était une journée claire et les radars installés à bord des *Prince of Wales* et *Repulse* fonctionnaient parfaitement

et avaient suivi les Japonais depuis un certain temps. Quelques salves anti-aériennes désordonnées retentirent avant qu'un feu coordonné ne s'établisse. Les modernes canons AA de 133 mm du *Prince of Wales* ouvrirent le feu à longue distance à 11 h 00 et furent rejoints par les plus anciens 101 mm AA du *Repulse* lorsque la distance diminua. L'amiral Phillips combattait pour la première fois depuis 1915.

Les bombardiers se rapprochaient sans précautions apparentes. Ils ignorèrent le *Prince of Wales* et frôlèrent son pont dans un rugissement de tonnerre. Le *Repulse* ne put éviter cette attaque soudaine et abandonna son sort à l'habileté du bombardier de tête. Une bombe tomba à tribord et six autres à bâbord, soulevant d'énormes gerbes d'eau. Une seule fit mouche, traversant le hangar aviation non blindé et le pont du mess des fusiliers marins avant d'exploser contre le pont blindé au-dessus de la chaufferie. Si elle avait été anti-blindage, la bombe aurait probablement pénétré plus loin et provoqué des dégâts plus importants.

Chaque avion transportait deux bombes de 250 kg et prévoyait d'effectuer deux attaques distinctes. Mais le feu défensif de la Force Z était intense et endommagea cinq des huit avions lors de leur première passe. Deux étaient touchés si sévèrement qu'ils rentrèrent à grand-peine. Les six autres décrivirent des cercles pour attendre d'autres «Nell» du corps aérien Genzan qui arrivaient à la hâte. À 11 h 40, deux formations supplémentaires se joignaient au combat. Chacune transportait des torpilles et manœuvra pour attaquer depuis différentes directions et disperser la défense anti-aérienne. La première section formait un large arc de cercle et perça en direction du *Prince of Wales*, lançant ses torpilles à environ 30 mètres.

À 11 h 44, une forte explosion retentit à bâbord arrière et une colonne d'eau de 60 mètres trempa les canoniers. La vitesse chuta rapidement de 25 à 15 nœuds et le *Prince of Wales* commença à vibrer à cause d'un arbre d'hélice endommagé. Il prit immédiatement une gîte de 11½ degrés et l'arrière était seulement 60 cm au-dessus de l'eau au lieu des 7,20 mètres normaux. La puissance et l'éclairage des canons arrière AA de 133 mm firent également défaut.

En un instant, une simple torpille avait désarmé le navire le plus moderne du monde. Mais le souffle et la colonne d'eau avaient en fait causé peu de dommages en frappant la ceinture blindée. En réalité, il encaissa un second coup qui entraîna de sérieuses avaries. Ce ne sera qu'après la guerre

que des plongeurs découvriront une brèche de 3,60 mètres à l'arrière, provoquée par une torpille qui l'atteignit simultanément créant un petit choc et pas de colonne d'eau. En réponse, le cuirassé abattit un bombardier et en endommagea trois autres.

La deuxième vague de sept bombardiers-torpilleurs attaqua plus tard et furent troublés par l'apparence du *Repulse*. Ils pensèrent qu'ils étaient en réalité sur le point d'attaquer leur propre cuirassé *Kongo*. Le commandant de la section



Les HMS *Prince of Wales* et *Repulse* sous l'attaque japonaise

était parfaitement au courant de l'incident du *Chokai* la nuit précédente et se réfugia dans les nuages pendant douze minutes, le temps d'obtenir confirmation. La formation ne passa à l'attaque que lorsqu'elle fut sûre de l'identité des bâtiments.

Cette fois leur cible était le *Repulse* qui vira brusquement sur tribord pour éviter les torpilles alors que les «Nell» approchaient. L'âge du croiseur de bataille se révéla alors. Son armement anti-aérien était dépassé et insuffisant ; certains

canons n'avaient pas suffisamment d'élévation, alors que d'autres ne pointaient pas assez bas pour atteindre les bombardiers-torpilleurs pendant leur approche finale.

La distance diminuant, les deux montages «Pom-Pom» du croiseur de bataille ouvrirent le feu. Mais comme sur le *Prince Of Wales*, six des huit tubes d'un des montages s'enrayèrent immédiatement à cause des munitions qui s'échappaient des bandes-chargeurs à l'entrée des canons. Le moteur électrique du second montage avait été endommagé par l'impact de la bombe et on essayait toujours de le manœuvrer en local. Le *Repulse* était pratiquement sans défense à courte portée, ses 20 mm Oerlikon étant trop légers pour endommager sérieusement les bombardiers.

Alors que ceux-ci se rapprochaient, huit «Nell» armés de torpilles, que le *Repulse* n'avait pas remarqués dans la confusion, se joignirent à eux. Le capitaine de vaisseau W. G. Tennant manœuvrait brillamment et évita douze sillages de torpilles. Il esquiva également six bombes des bombardiers restant de la première vague, qui avaient coordonné leur attaque avec les bombardiers-torpilleurs.

Ainsi se termina la première vague d'attaques contre la Force Z. Pour un impact de bombe mineur sur le *Repulse* et deux coups au but sur le *Prince of Wales*, les Japonais avaient perdu un bombardier, deux étaient gravement endommagés et dix plus légèrement sur un total de vingt-cinq bombardiers-torpilleurs et huit bombardiers en altitude. Ils prétendirent que sept torpilles avaient atteint le *Repulse*.

Une accalmie suivit lorsque les Japonais se retirèrent vers le nord. Les deux bâtiments étaient maintenant séparés de trois milles. Alors que le *Repulse* était presque intact, le *Prince of Wales* était en sérieuses difficultés en se traînant à quinze nœuds. Dans les quatre minutes suivant l(es) impact(s) de torpille, il embarqua 2 400 tonnes d'eau et chaque minute il en entraînait d'autres à l'intérieur de la coque percée. Avec la moitié des dynamos noyées, les pompes manquaient, ne laissant pas d'espoir de sauver le navire si elles ne pouvaient être redémarrées.

La salle des machines B fut aussitôt inondée, ainsi que le local diesel-dynamo et le local des auxiliaires des tourelles arrière. La soute à munition de 133 mm arrière se remplissait, de même que la chaufferie Y, ce qui entraîna une chute de puissance des machines. Au local des appareils de mouillage, une seule dynamo fonctionnait encore au milieu d'un feu électrique, les autres étaient noyées et hors d'usage.



Mitsubishi G4M du Kanoya Air Group



Mitsubishi G3M du Mihoro Air Group

L'explosion avait également tordu un arbre d'hélice, entraînant de sévères vibrations sous la rotation de cet arbre de soixante-douze mètres, faisant prendre du jeu à l'hélice qui risquait de ce fait de se détacher. Bien que le gouvernail soit intact, les deux moteurs électriques de commande n'avaient plus d'alimentation et étaient inutiles. Des efforts furent entrepris en urgence pour connecter des moteurs à vapeur auxiliaires, mais ils n'aboutirent pas avant les attaques suivantes.

Le capitaine de vaisseau J. C. Leach essayait maintenant de redresser le *Prince of Wales* de sorte que ses canons de 133 mm puissent pointer. Il parvint à ramener la gîte à 10 degrés mais ce fut tout. Les quatre affûts arrière n'avaient plus de puissance, pendant que deux des affûts avant subissaient des pertes de puissance intermittentes, de même que certains pom-poms. Ces derniers avaient encore des tubes enrayés et les canonnières ne purent y remédier à temps.

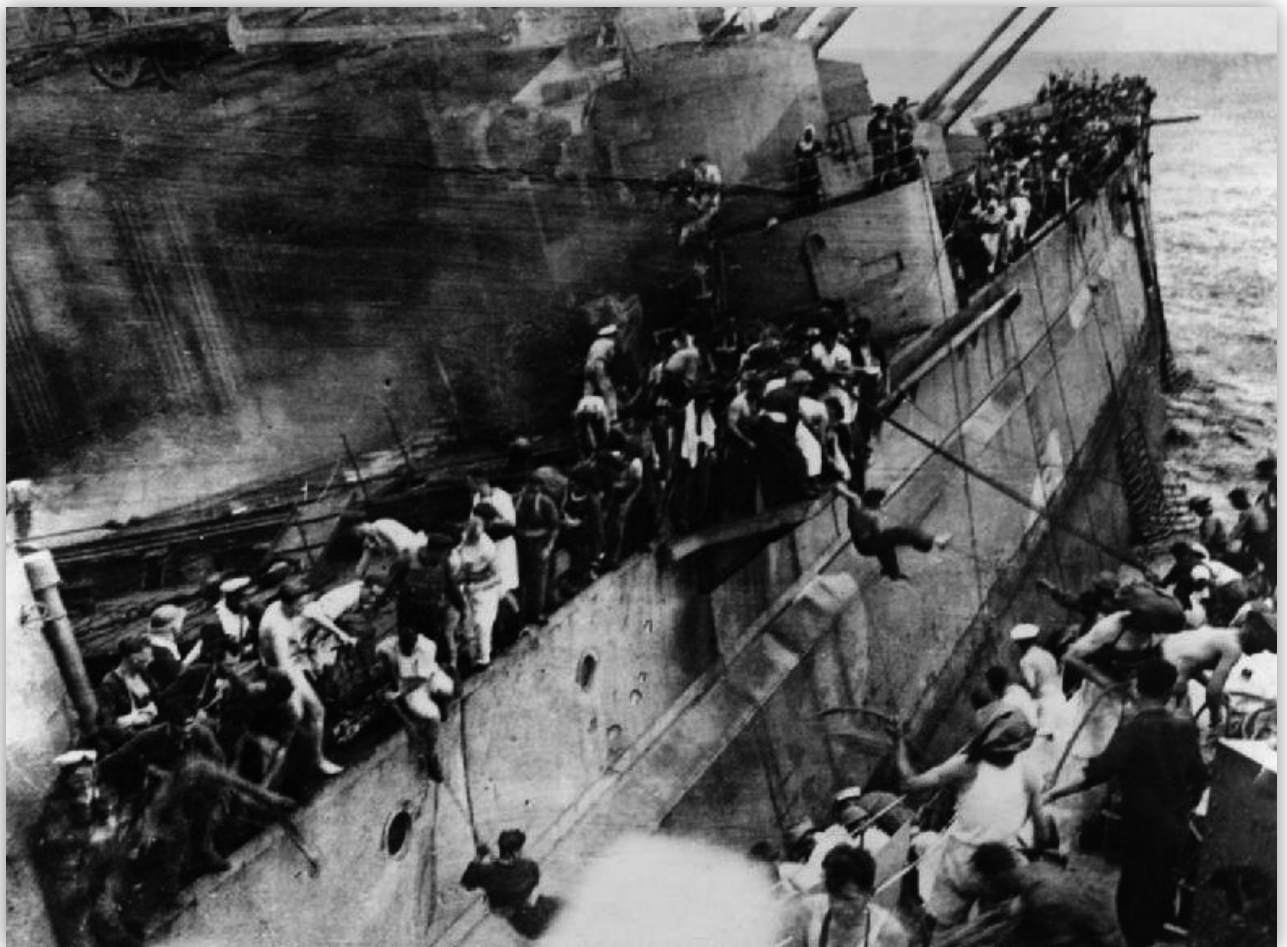
Les communications vers l'arrière du bâtiment étaient hors d'usage et le commandant avait de grandes difficultés pour obtenir des rapports sur les avaries. La ventilation s'arrêta dans les salles des machines et des hommes d'équipage commencèrent à s'évanouir en raison de la chaleur ex-

trême. À 12 h 10, le capitaine de vaisseau Leach fut contraint d'envoyer deux boules noires signalant que le *Prince of Wales* était « Non maître de ses manœuvres ». Tout ceci avait été causé par la torpille que personne n'avait remarquée. La torpille ayant provoqué la grosse explosion et la colonne d'eau avait seulement tordu quelques tôles et entraîné une inondation limitée du bulge bâbord.

À bord du *Repulse*, le capitaine de vaisseau Tennant fut étonné d'apprendre que l'amiral Phillips n'avait envoyé aucun message à Singapour pour réclamer une couverture aérienne. Aussi, à 11 h 58, il prit la liberté de transmettre : « Du *Repulse* à tout militaire britannique, bombardement aérien ennemi. Ma position 134NYTW22X09. » C'était le premier message radio envoyé par la Force Z depuis son départ de

L'accalmie dura vingt minutes avant que la vague suivante trouva la Force Z. À 12 h 20, le corps aérien Kanoya avec vingt-six bombardiers «Betty» surgit des nuages. Ils portaient des torpilles de 225 kg mais étaient bas en carburant après une recherche prolongée et ne pouvaient passer beaucoup de temps pour développer leur attaque.

Ils se divisèrent en deux groupes et passèrent immédiatement à l'attaque. Dix-sept foncèrent sur le *Prince of Wales* qui ne pouvait pas faire grand-chose pour se défendre et aucun bombardier ne fut abattu pendant cette attaque. Les deux seuls affûts de 133 mm alimentés ne pouvaient pointer suffisamment bas pour interdire le vol à basse altitude des bombardiers. Les pom-poms ouvrirent le feu lorsque la distance diminua mais ils commencèrent de nouveau



*L'équipage du HMS Prince of Wales évacuant le navire*

Singapour deux jours plus tôt. C'était aussi le premier signe qu'avaient les autorités maritimes sur le fait que la Force Z était en difficulté.

Une couverture aérienne de vingt-deux minutes était en route alors que le Squadron 453 (RAAF), basé à Sembawang Airfield, se précipitait. L'escadrille avait été désignée pour assurer la couverture de la Force Z depuis qu'elle avait quitté Singapour. Cependant, bien qu'étant seulement à une heure de vol des deux bâtiments, les pilotes australiens du Squadron 453 ne pouvaient rien faire pour les aider.

à s'enrayer presque immédiatement, ne laissant que les 20 mm Oerlikon qui démontrèrent de nouveau leur trop faible calibre.

Face à cette faible défense anti-aérienne, les six premiers bombardiers s'approchèrent à 500 mètres avant de larguer leurs torpilles. Quatre allèrent au but et explosèrent contre le côté tribord de la coque du cuirassé désarmé. La première ouvrit une énorme brèche à l'arrière faisant s'engouff-

frer encore plus d'eau et la seconde frappa juste en avant de la passerelle, rompant une soute à mazout. Les deux dernières causèrent le plus de dommages car elles frappèrent là où les dégâts étaient déjà les plus importants. La troisième explosa au niveau de la tourelle Y. La quatrième tordit l'arbre d'hélice restant, stoppant les turbines dans la salle des machines A. À ce moment, le cuirassé de 42 000 tonnes avait embarqué environ 18 000 tonnes d'eau. D'un autre côté, les frappes avaient redressé sa gîte sur bâbord, mais la vitesse était réduite à 8 nœuds.

Le *Prince of Wales* était quasiment achevé, aussi les vingt "Betty" restants se tournèrent vers le *Repulse*. Leur attaque était désordonnée à cause de leur niveau en carburant. À deux milles de là, le croiseur de bataille était intact à part l'unique impact de bombe. Comme les bombardiers se rapprochaient, le capitaine de vaisseau Tennant poussa le *Repulse* à 27 ½ nœuds et amorça un virage sur tribord pour parer l'attaque.

Dix-sept avions entamèrent l'attaque initiale suivant des directions différentes pour essayer d'encercler le *Repulse*. Ils ne menèrent pas leur approche jusqu'au bout et lâchèrent leurs torpilles à 2 300 mètres, la plupart à tribord. Alors que le *Repulse* s'employait à éviter ces torpilles, trois avions qui semblaient se diriger vers le *Prince of Wales* virèrent soudainement et se rapprochèrent sur le côté bâbord. Le *Repulse* ne pouvait éviter toutes les torpilles. La brusque manœuvre de Tennant permit d'éviter les huit premières, mais la feinte fonctionna à perfection. Des hommes observèrent un sillage de torpille pendant 90 secondes avant qu'elle frappe le bulge bâbord. Une deuxième frappa sous un faible angle et n'explosa pas. Le *Repulse* encaissa très bien l'impact initial et ne souffrit que de légers dégâts qui ne réduisirent pas sa vitesse. Neuf avions torpilleurs se rapprochaient maintenant menant l'attaque la plus habile de la journée. Six arrivaient sur tribord pendant que les trois autres venaient du côté bâbord. Une fois de plus le *Repulse* était en danger d'encercllement.

Les six premiers avions ne s'approchèrent pas de près et lâchèrent leurs torpilles à assez longue distance. Mais les trois du deuxième groupe se rapprochèrent à 550 mètres avant de larguer leurs armes. Deux ne purent virer suffisamment tôt et durent survoler le *Repulse* à basse altitude. Les tirs anti-aériens étaient redoutables à si courte distance et les deux furent immédiatement abattus.

Mais, malgré la DCA efficace, les trois torpilles firent mouche. La première explosa près de la salle des machines AR et la seconde à l'aplomb de la tourelle Y. La troisième toucha la poupe et sonna le glas du *Repulse*. Elle bloqua son gouvernail sur tribord et il ne put que continuer en une large boucle. Une autre torpille frappa également à tribord au niveau de la salle des machines E.

L'attaque n'avait duré que quatre minutes mais avait suf-

fit pour couler le *Repulse*. Le capitaine de vaisseau Tennant savait que son compartimentage était ancien et pas conçu pour résister à de multiples impacts de torpilles. La gîte augmenta rapidement de sept à neuf degrés ; lorsqu'elle atteignit les douze, l'ordre d'abandonner le navire fut donné. Alors que l'équipage sautait par dessus bord, le *Vampire* et l'*Express* vinrent lui porter secours. À 12 h 35, onze minutes après avoir été atteint par la première torpille, la coque rouge du *Repulse* se retourna et il disparu à la vue.

Il restait encore deux escadrilles japonaises parées à attaquer. La première se lança à 12 h 33 en formation serrée, mais le bombardier de tête largua accidentellement sa bombe de 500 kg loin des navires et les huit autres avions l'imitèrent. Les bombes tombaient à l'horizon et les équipages britanniques pensaient qu'un bombardier endommagé se débarrassait de son chargement. À 12 h 20, l'amiral Phillips rompit finalement le silence radio, vingt-deux minutes après que le capitaine de vaisseau Tennant ait informé Singapour en premier et quatre-vingts bonnes minutes après le début de la première attaque. Il signala : « Urgent... avons été touché par une torpille sur bâbord. NYTWO22RO6. 4 torpilles. *Repulse* frappé par 1 torpille. Envoyez destroyers. » Il ne demanda toujours pas de protection aérienne, bien que l'aérodrome de Sembawang se situât seulement à 75 milles de là.

À 12 h 41, les huit derniers bombardiers japonais arrivaient à 2 700 mètres au-dessus du *Prince of Wales*. À ce moment, seules trois tourelles de 133 mm pouvaient faire feu et l'une dû bientôt cesser à cause d'une fuite d'huile. Les deux autres étaient sérieusement handicapées par un télépoteur blessé. Bien que hors de portée et toujours sujet à enrayement les pom-poms et les autres armes de courte portée se joignirent à elles.

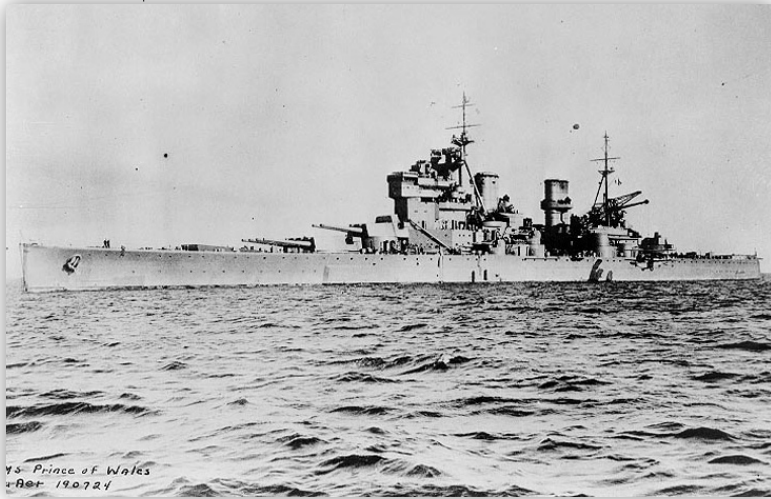
Le mécanisme de largage d'un bombardier tomba en panne, aussi seulement sept bombes de 500 kg tombèrent lors de l'attaque finale. Une traversa le pont des catapultes et explosa près de la chaufferie X. Elle comprenait la seule chaudière encore opérationnelle que le souffle mis hors service. Le *Prince of Wales* n'avait plus aucune source d'énergie. Deux autres le manquèrent de peu, occasionnant des dommages à la coque et aggravant l'inondation à l'arrière.

Les machines du cuirassé s'arrêtèrent alors que les bombardiers s'éloignaient. En dépit de sa faiblesse, la DCA avait endommagé cinq avions. Ils signalèrent à Saïgon que les deux bâtiments coulaient et qu'il n'était pas nécessaire de prévoir d'autres attaques. C'était une chance, car les attaques avaient consommé toutes les torpilles aériennes disponibles dans le sud de l'Indochine. Alors que le *Prince of Wales* s'enfonçait, l'amiral appela plusieurs fois Singapour. Un message demandait que tous les remorqueurs disponibles soient envoyés et un autre était si haché que Singapour ne le comprit pas. Aucun de ses messages ne révélait que le *Repulse* avait déjà coulé. Il était encore plus révélateur

qu'aucun des neufs messages qu'il avait envoyés ce jour-là ne demandait de couverture aérienne.

Le capitaine de vaisseau Leach refusait d'abandonner le *Prince of Wales* et des officiers parcouraient l'équipage en demandant des volontaires pour rester à bord et essayer de le sauver. Les hommes d'équipage sautaient par dessus bord alors que le capitaine de corvette F.J. Cartwright amenait l'*Express* le long du bord pour les recueillir. Alors qu'il agissait ainsi, un message plutôt aigre fut transmis depuis la passerelle du cuirassé : « Pourquoi êtes-vous venu le long du bord ? » Cartwright répondit : « Il semble que vous ayez besoin d'aide. » Il recueillit le plus possible d'hommes avant d'être obligé de reculer par la quille du cuirassé qui chavirait.

En dépit des efforts désespérés pour le sauver, la situation du *Prince of Wales* empira à 13 h 15. La gête augmentait rapidement et le cuirassé condamné commençait clairement à



couler. Tout juste quatre-vingt-dix minutes après le premier impact de torpille, le capitaine de vaisseau Leach donna l'ordre d'abandonner le navire. À 13 h 23, le *Prince of Wales* avait totalement disparu, laissant plus de 1 000 marins britanniques se débattre dans l'eau.

L'*Electra* avait transmis les messages pour le navire-amiral après que son émetteur se soit tût à 13 h 00. À 13 h 18, le capitaine de frégate C. W. May envoya un message qui ébranla Singapour et le 10 Downing Street : « Très urgent... HMS *Prince of Wales* coulé ». Exactement deux minutes plus tard les chasseurs du Squadron 453 arrivaient suite au message envoyé par le capitaine de vaisseau Tennant une heure auparavant. Ils ne purent que regarder le *Prince of Wales* couler et chasser quelques avions de reconnaissance japonais observant la situation à distance.

En comparaison à la fin rapide du *Repulse*, le *Prince of Wales* coula lentement, bien que les pertes en vies humaines furent pourtant élevées. Sur 1 612 hommes à bord du *Prince of Wales*, 327 furent perdus ; le nombre fut plus élevé à

bord du *Repulse* où 513 hommes sur 1 309 périrent. L'amiral Phillips et le capitaine de vaisseau Leach avaient disparu tous les deux, mais le *Vampire* avait recueilli le capitaine de vaisseau Tennant. Il y a un débat pour savoir si les deux premiers ont choisi de couler avec le *Prince of Wales* ou ont essayé de se sauver au dernier moment.

Les pertes japonaises furent négligeables. Sur cinquante-et-un bombardiers-torpilleurs et trente-quatre bombardiers d'altitude, onze torpilles furent mises au but et deux bombes firent mouche pour la perte de seulement trois bombardiers-torpilleurs. Dix-sept bombardiers-torpilleurs et onze bombardiers d'altitude furent légèrement endommagés. Un avion s'écrasa au retour à la base, portant le total des pertes japonaises à quatre appareils. Tous les avions endommagés sauf trois furent réparés sur place. Les pertes en personnel totalisaient dix-huit hommes d'équipage à bord des appareils perdus.

Tout ce qui restait à faire était de ramener les survivants à Singapour. Alors que l'*Electra*, l'*Express* et le *Vampire* rentraient, ils rencontrèrent les destroyers que l'amiral Phillips avait demandés en renforts. Ils comprenaient la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers, qui avait atteint Singapour après l'appareillage de la Force Z, et le *Stronghold*.

Le *Stronghold* se joignit aux destroyers qui rentraient pendant que les Américains continuèrent leur route.

Ils balayèrent la zone de l'action tout l'après-midi à la recherche de survivants, mais ils ne trouvèrent que des nappes d'huile, des débris et des cadavres. Comme ils rentraient, l'*Edsall* arraisonna le chalutier japonais *Shofu Fu Maru* remorquant ses quatre petites embarcations au large de Kuantan et le ramena à Singapour. Trois jours plus tard, l'amiral Hart rappela la 57<sup>ème</sup> Division de Destroyers, mettant fin officiellement à la première tentative d'opération navale combinée anglo-américaine de la guerre.

La perte du *Prince of Wales* et du *Repulse* fut un choc. Les plus puissants bâtiments alliés restant étaient maintenant les croiseurs lourds HMS *Exeter* et USS *Houston*. Bien que renforcés par de nombreux croiseurs légers et destroyers, ils n'étaient pas de taille contre les unités japonaises leur faisant face. La situation empira le 12 décembre lorsque l'Amirauté britannique interdit toute action offensive. Les navires restant de la Royal Navy seraient employés prioritairement pour escorter les convois entre Singapour et l'Océan Indien.

Les principaux bâtiments survivant de la Royal Navy à Singapour étaient les croiseurs *Dragon*, *Durban*, *Danae* et *Java* avec les destroyers *Encounter*, *Electra*, *Express*, *Jupiter*, *Stronghold*, *Tenedos*, *Vampire*, *Scout*, *Thanet* et *Evertsen*. Les corvettes de la Royal Australian Navy *Burnie*, *Goulburn*, *Bendigo* et *Maryborough* ainsi que le croiseur auxiliaire *Manoora* étaient également présents dans le port ; le croiseur

auxiliaire *Kanimbla* était en route depuis Penang. Le destroyer *Isis*, de la Flotte de la Méditerranée, était en radoub, de même que le destroyer australien *Vendetta*. Le 23 décembre, la Royal Navy annonça ses plans suite à la perte de la Force Z. Les vieux cuirassés de la classe «R» *Revenge* et *Royal Sovereign* – alors basés à Ceylan – formeraient avec les *Dragon*, *Durban*, *Danae*, *Jupiter*, *Encounter*, *Electra*, *Express* et *Vampire* la partie de la Flotte d'Extrême Orient basée à Singapour. Les mêmes croiseurs que l'amiral Phillips avait refusés de prendre à la mer en raison de leur âge avancé remplaceraient désormais le *Prince of Wales* et le *Repulse*. Mais malgré leur affectation le *Revenge* et le *Royal Sovereign* ne se rendirent jamais à Singapour et restèrent avec la flotte principale à Ceylan.

Il était clair que, pour le moment du moins, aucun renfort ne viendrait d'Europe ou d'ailleurs, ce qui créa des tensions dans le commandement britannique. Dans les années 30, l'Amirauté avait promis de remplacer tous les navires des Dominions envoyés en renfort à Singapour par ceux de la Royal Navy. Maintenant, en dépit de ces assurances, la Nouvelle-Zélande et l'Australie refusaient de céder le contrôle stratégique de leurs navires aux Britanniques.

Cela était dû au fait que depuis le début de la guerre, la Royal Navy avait subi de lourdes pertes : pas moins de trois cuirassés, trois porte-avions, neuf croiseurs, cinquante-six destroyers, vingt-trois petits bâtiments de combat et quatorze navires auxiliaires. Le total était encore plus élevé en comptant les centaines de petits navires auxiliaires également perdus. Accablée par ces lourdes pertes, la Royal Navy pouvait à peine couvrir ses propres besoins et encore moins défendre les Dominions.

Dans cette situation navale tendue, et avec la perte du *Prince of Wales* et du *Repulse*, les Australiens doutaient avec raison de la capacité des Britanniques à remplacer leurs navires envoyés renforcer Singapour. Répugnant à laisser leur territoire sans protection pour défendre la lointaine Singapour, le Gouvernement australien décida de garder ses navires dans ses eaux territoriales. Bien que pas identifiée sur le moment, cela indiquait le début d'une fracture permanente dans les relations Anglo-Australiennes qui devait durer pendant toute la guerre du Pacifique.

L'Amirauté avait fait une promesse similaire à la Nouvelle-Zélande. Mais, comme l'Australie, le gouvernement de ce pays était également réservé au sujet de la mise à disposition de navires. Cependant, en signe de soutien, il ordonna le transfert du croiseur léger HMNZS *Achilles* du nord de la Nouvelle-Zélande à Singapour. Mais ce ne fut pas avant la mi-février 1942, lorsque l'US Navy fut d'accord pour former une force conjointe pour remplacer les navires des Dominions, que les Australiens libérèrent des unités de surface importantes pour renforcer Singapour.

Par la suite, la Malaisie et Singapour furent perdus. Les Philippines et les Indes Orientales Néerlandaises suivirent rapidement, amenant les Japonais aux portes de l'Australie. Il se passera encore trois mois avant qu'une task-force de porte-avions américaine n'arrête l'avance japonaise vers le sud dans la Mer de Corail et supprime réellement la menace d'invasion de l'Australie. Et plus important, cette bataille renforcera le fait que la suprématie des cuirassés – dont le *Prince of Wales* et le *Repulse* – avait été éclipsée pour toujours par l'émergence de la puissance aéronavale.



Par  
Fabrice  
They

## Les Aléoutiennes (6 juin 1942-15 août 1943) : la campagne oubliée

Cet article est issu d'un précédent travail réalisé par Fabrice They pour le site Histoquiz. Pour les besoins de ce numéro il a été remanié et recentré sur ses aspects navals et amphibies.

**A**rchipel d'environ 1 900 à 2 000 km de long, situé entre le détroit de Behring et l'océan Pacifique, les Aléoutiennes furent l'enjeu d'un combat important entre forces alliées et japonaises de juin 1942 à août 1943. Cette campagne, qui mobilisa d'importants moyens côté américain, portera le nom de « bataille oubliée » car elle restera dans l'ombre de celles de Midway et de Guadalcanal qui se déroulaient simultanément.

### Les Japonais frappent à Dutch Harbor

Le 5 mai 1942, les services de renseignements américains captent des transmissions radio qui révèlent l'avancée imminente de la flotte japonaise vers Midway et la planification d'une attaque simultanée dans le Pacifique Nord, sur les îles Aléoutiennes, en Alaska. Afin d'attirer la flotte américaine vers le nord, l'assaut est confié au vice-amiral Hosogaya qui dispose de deux porte-avions légers, de six croiseurs et treize destroyers. Le 3 juin 1942, l'aéronavale japonaise attaque par surprise

Dutch Harbor sur l'île Unalaska, en utilisant des bombardiers Nakajima B5N (Kate), escortés de chasseurs Zéro, depuis ses porte-avions *Junyo* et *Ryujo*. Mais le temps est très mauvais et seule la moitié des bombardiers trouvent leur cible. 52 Américains sont tués mais peu de dégâts sont faits aux infrastructures.

Pris par surprise, les Américains envoient leurs chasseurs P-40 Warhawk de la base de Cold Bay pour s'interposer. Ceux-ci n'arrivent que dix minutes après la fin du raid. Sur Umnak, l'alerte est donnée tardivement également, suite à des problèmes de transmission radio. Neuf P-40 et six bombardiers B-26 partent en patrouille mais un épais brouillard ne leur permet pas de localiser les navires nippons situés à 290 kilomètres au sud de Dutch Harbor. Malgré cela deux chasseurs P-40 engagent quatre des avions japonais. Ils abattent un chasseur et en endommagent un second. Le chasseur A6M2 Zero abattu tombe sur une petite île des Aléoutiennes, Akutan. Il y sera découvert intact avec son pilote mort cinq semaines plus tard par un hydravion PBY en patrouille. Embarqué sur un navire, il sera alors expédié aux USA pour y subir une série de test et d'évaluation.

### L'invasion d'Attu et de Kiska

Malgré la défaite japonaise à Midway, le 4 juin, l'at-

taque contre les Aléoutiennes est maintenue. Le vice-amiral Boshiro Hosogaya a comme objectif de s'emparer de toutes les îles situées à l'extrémité ouest de l'archipel, avec environ 8 500 soldats japonais, soutenus par les forces navales. Cette invasion est en fait une manœuvre de diversion

réussie pour inciter les Alliés à retirer des ressources d'endroits plus importants dans le centre du Pacifique. Selon le Général Hideichiro Higura, commandant de la Force du Nord japonaise, l'occupation des îles permettrait d'atteindre trois objectifs : empêcher toute offensive contre le Japon en provenance des

Aléoutiennes ; mettre en place une barrière entre les USA et l'URSS, au cas où les Russes décideraient de se joindre à la guerre contre l'Empire japonais et, enfin, permettre de construire des terrains d'aviation proches des États-Unis afin de planifier de futures opérations aériennes.

### L'invasion japonaise sur Kiska

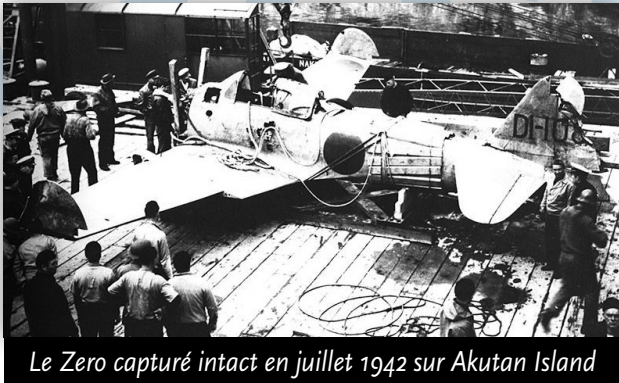
5 juin 1942, l'opération « AL », l'invasion des Aléoutiennes,

*La station radio en feu à Dutch Harbor  
après l'attaque japonaise du 3 juin 1942*



Carte des îles Aléoutiennes





Le Zero capturé intact en juillet 1942 sur Akutan Island

commence. Vingt navires japonais de la 5<sup>ème</sup> flotte, sous le commandement du vice-amiral Boshiro Hosogayase, se dirigent vers les Aléoutiennes. En chemin, Hosogaya reçoit l'ordre d'abandonner le projet d'invasion d'une troisième île, celle d'Adack, erreur stratégique dont profiteront les Américains. La flotte, puissante, se compose notamment des croiseurs légers *Kiso* et *Tama*, de trois destroyers et quatre transports de troupes. L'invasion japonaise de Kiska est menée par le Capitaine Takeji Ono et 500 fusiliers marins. Elle débute le 6 juin 1942, à 15 heures, par un débarquement à Reynard Cove. Vers 1 heure du matin, le 7 juin, la totalité de Kiska et Little Kiska passe sous contrôle japonais. L'île a été évacuée de sa population civile et la seule présence militaire américaine réside en une station météorologique.

Les Japonais l'attaquent aussitôt, tuant deux officiers de l'US Navy et en capturant huit autres. Dans les jours qui suivent, 2 000 soldats supplémentaires débarquent et le contre-Amiral Monzo Akiyama prend le commandement de l'ensemble des troupes sur l'île. Les prisonniers américains sont embarqués par voie maritime et expédiés au Japon où ils resteront détenus jusqu'à la fin de la guerre. Dès le 11 juin, les Américains tentent une riposte aérienne au-dessus de Kiska. La 11<sup>ème</sup> Air Force envoie cinq bombardiers B-24 Libérateur et cinq B-17 Flying Fortress qui décollent de Cold Bay et frappent l'île, pour la première fois, dans le secteur des installations portuaires où sont amarrés les bateaux japonais. La défense anti-aérienne ennemie parvient à abattre un Liberator. Le 12, un second raid est lancé avec six B-17 et un seul B-24. Ceux-ci parviennent à incendier un navire dans le port mais la mission est vite interrompue car le temps se dégrade.

### Réaction tardive de l'Amirauté américaine

Afin de ralentir l'arrivée de renforts sur les Aléoutiennes, l'US Navy prend la décision d'envoyer des sous-marins rôder autour de celles-ci. Mais ils ne peuvent travailler qu'en submersion du fait de conditions météo exécrables et d'une visibilité presque nulle qui augmente le risque d'accident. Ainsi, le 18 juin 1942, le sous-marin S27 (SS-132) alors en surface, heurte des récifs et commence à faire naufrage. Pendant deux jours, il est secouru par l'USAAF et des navires détournés vers le secteur. L'équipage est sauf, mais le sous-marin, trop endommagé, est sabordé et son armement neutralisé.

### Création d'une base de sous-marins de poche sur Kiska

Le 28 juin 1942, un convoi, commandé par le capitaine Harada Haku, quitte Yokosuka, à bord du *Chiyoda*, transporteur d'hydravions et de sous-marins de poche. Il est accompagné par les transports *Argentina Maru*, (futur *Kaiyo*) et protégé par la 18<sup>ème</sup> division de destroyers (*Arare*, *Kasumi* et *Shiranuhi*). Le *Chiyoda* emporte à son bord six sous-marins de Type A (HA-28, HA-29, HA-31, HA-32, HA-33 et HA-34), avec leurs 150 membres d'équipage, six chasseurs-hydravions Nakajima A6M2 "Rufe" et quelques biplaces de reconnaissance 95 Kawanishi E8N "Dave". Il emporte également à destination de Kiska, le 12<sup>ème</sup> bataillon de construction du génie et 200 tonnes de ciment. Ces troupes, avec leur matériel, sont à pied d'œuvre sur Kiska dès le 5 juillet 1942. Les sous-marins de poche for-



Troupes Japonaises sur Kiska

ment l'unité spéciale de la 5<sup>ème</sup> unité de Garde. Le commandement de ce détachement n°1 de sous-marins de poche de Kiska est confié au lieutenant Otozaka Shoichi qui a déjà combattu avec ce type de sous-marin autour de l'île Kure (Midway). Le détachement du 12<sup>ème</sup> bataillon du génie reçoit pour mission d'ériger un atelier de maintenance pour les submersibles et quatre ensembles des rails de lancement, dans la partie ouest du port de Kiska. Mais l'arrivée du convoi est détectée par un sous-marin américain : l'*USS Growler* (SS-215). Son commandant, le lieutenant commander Howard W. Gilmore, profite de l'effet de surprise et passe à l'attaque. Il engage les trois destroyers japonais à l'ancre, endommage le *Kasumi* et le *Shirabuhi* et coule le *Arare*. Le SS-215 alerte alors la 11<sup>ème</sup> Air Force. Bientôt un raid de B-24 prend pour cible le *Chiyoda* mais

Vue d'un village sur Attu





Bâtiments de l'U.S. Navy à l'ancre dans la baie d'Adak dans l'attente d'être déployés sur Kiska

ne l'atteint pas. Profitant de plusieurs jours de mauvais temps, le *Chiyoda* quitte Kiska le 12 juillet pour rejoindre Hashirajima.

### Les sous-marins de la Navy veillent dans le Pacifique Nord

Le 15 juillet, le sous-marin *USS Grunion* (SS-216), repère à l'ouest de Srebni Point, au large de Kiska, trois navires qu'il identifie comme des destroyers. Ce sont en fait des navires de lutte anti sous-marine japonais. Le commandant de bord, le lieutenant commander Marnert L. Abele, les attaque à la torpille, endommage le CH-26 et coule le CH-25 et le CH-27. L'Amirauté américaine prend très au sérieux la menace navale japonaise. Le 7 août 1942, elle envoie le Task Group 8.6 du contre-amiral William W. Smith bombarder les installations portuaires sur Kiska. Les infrastructures prévues pour accueillir les sous-marins de poche, encore incomplètes, sont sérieusement endommagées notamment par les salves du croiseur léger *USS Nashville* (CL-43) et un hydravion A6M2-N est détruit. Mais quatre sous-marins ancrés dans le port (RO-61, RO-64, RO-68 et le I-6) plongent afin d'échapper au raid. Ils tentent ensuite d'intercepter le Task Group mais n'y parviennent pas. Après cette attaque, les Japonais prennent la décision d'amarrer en permanence trois sous-marins de poche à une bouée portuaire, paré à riposter.

### Des fusils contre un destroyer

Le 17 août, le sous-marin RO-61 revient à Kiska. Commandé par le lieutenant commander Tokutomi Toshisada, il a maintenant pour mission d'alimenter les sous-marins en électricité et permettre ainsi de continuer les exercices de plongée. Mais il continue aussi de patrouiller afin d'intercepter les raids navals américains sur les Aléoutiennes. Le

28 août, il effectue une sortie d'urgence, accompagné par le RO-64 et le RO-62. Un hydravion de Kiska a repéré une force US à Nazan Bay sur l'île Atka. Le pilote annonce avoir localisé un destroyer et un croiseur léger. En fait, il s'agit du porte-hydravions de la classe *Barnegat*, *Casco* (AVP-12). Les sous-marins japonais arrivent dans le secteur de la baie le 29 et attendent l'ordre d'attaquer les navires à l'ancre. Le 30, le RO-61 torpille par trois fois le *Casco*, pensant avoir affaire à un croiseur lourd de la classe *Northampton*. Une seule torpille atteint son but mais l'explosion tue cinq marins américains et en blesse vingt autres. Le *Casco* parvient pourtant à s'échouer sur la plage et, après de sérieuses réparations, pourra reprendre la mer le 12 septembre. Il est le premier navire US touché par un sous-marin de la classe moyenne RO.

Cette attaque surprise des Japonais provoque une réaction immédiate américaine. Des PBV-5A Catalina patrouillent aussitôt sur toute la zone. Le 31 août, un de ces appareils, piloté par le lieutenant S. E. Coleman, repère, malgré le brouillard, un sous-marin nippon en surface qui semble recharger ses batteries. Il le mitraille et largue deux charges de profondeurs qui endommagent sérieusement le sous-marin. Un second Catalina, celui du lieutenant Carl



Débarquement US sur Attu

H. Amme, l'engage également et une de ses charges touche le RO. Une tâche d'huile importante apparaît immédiatement à la surface. Alerté, l'*USS Reid* (DD-369) se rend sur les lieux et lance treize charges de profondeur sur le secteur. C'est alors, que le RO-61, touché mortellement parvient à faire surface. Mais au lieu de se rendre, les Japonais sur le pont font feu sur le *Reid* avec leur canon de pont et des fusils Arisaka. Ils sont aussitôt fauchés par les canons de 20 mm du destroyer. Le lieutenant commander Mc Illeny achève alors le RO-61 avec ses canons de 5 pouces. Le sous-marin sombre emportant avec lui le lieutenant commander

Tokutomi Toshisada et 59 hommes. Seuls cinq matelots japonais sont récupérés par le *Reid*.

### Reprise des raids aériens contre le port de Kiska

Le 14 septembre, la 11<sup>ème</sup> Air Force prend une nouvelle fois pour cible le port de Kiska. Des B-17 et B-24, escorté par des P-38 Lightning et des P-39 Airacobra s'attaquent aux infrastructures et aux trois sous-marins miniatures ancrés à la bouée. Les dégâts sont mineurs et aucun sous-marin « *Midget* » n'est touché. Malgré les moyens déployés par les américains, la base de sous-marins devient tout de même opérationnelle en octobre 1942 avec trois sous-marins de poche à l'ancre et trois autres parés à être lancés. Un autre raid de B-24, le 4 novembre, obtient plus de résultats. L'explosion d'une bombe tue neuf soldats du 12<sup>ème</sup> bataillon du génie. Lors de l'attaque, le RO-65 se met en plongée rapide. Mais dans la panique toutes les vannes et écoutilles n'ont pas été fermées et il semble au pilote US que le sous-marin a été touché. Le RO-65 prend l'eau rapidement et coule, emportant avec lui 17 marins et 2 machinistes. Son capitaine, le lieutenant commander Egi, et 45 matelots sont secourus.

### Des problèmes d'approvisionnement et de maintenance

En décembre 1942, une violente tempête souffle sur les Aléoutiennes et provoque de sérieux dégâts. Amarré à la bouée, le sous-marin de poche HA-28 prend l'eau par son kiosque et fini par couler. Le ravitaillement devient plus difficile pour les Japonais en cette fin 1942. L'US Navy est partout présente. Le manque de pièces commence à se faire sentir et la maintenance devient délicate. Le HA-31 et le HA-33 ont un grave problème d'étanchéité de leur coque. Ils sont déclarés non-opérationnels jusqu'à la fin de l'année et ne pourront être réparés qu'en début 1943.

À partir du mois de décembre 1942, l'ennemi se renforce encore sur Kiska. De nombreuses pièces d'artillerie anti-aérienne sont mises en place et des unités du génie, chargées de construire des défenses et fortifications, arrivent sur l'île. Les préparatifs pour

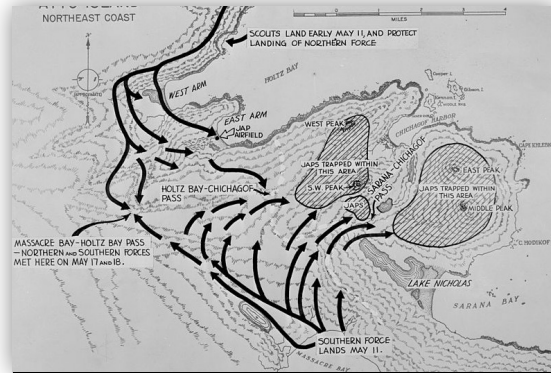
rendre la base de sous-marins de Kiska opérationnelle se poursuivent. Le 15 février 1943, le sous-marin I-169 quitte le port de Kure. Il emporte un chargement de torpilles spéciales pour les sous-marins de poche et des personnels de relève prévus pour l'unité de sous-marinière. Ceux-ci sont commandés par l'enseigne Majima. Le sous-marin est bientôt suivi par le I-171 qui transporte le reste du détachement. Ils atteignent Kiska, le 25 et le 26 février 1943. Le 1<sup>er</sup> avril, le I-169, embarque les pilotes du premier détachement destination Yokosuka alors que le commandement de l'île est confié au lieutenant général Kiichiro Higuchi.

### Bilan des opérations aériennes

Malgré un nombre impressionnant de sorties, la 11<sup>ème</sup> Air Force, fréquemment gênée par une mauvaise météo, n'arrive pas à détruire ou endommager suffisamment les solides défenses japonaises sur l'île. Les chiffres sont pourtant parlants : elle effectue 297 sorties (y compris contre les bases japonaises des Kouriles), largue 3 662 tonnes de bombes sur les défenses d'Attu et de Kiska durant les opérations. 114 aviateurs sont morts au combat, 42 portés disparus et 46 sont tués accidentellement. Le communiqué de l'USAAF du 21 août 1943 fait état des pertes approximatives suivantes pour la 11<sup>ème</sup> Air Force : 29 appareils perdus pour 69 ennemis abattus. Mais en fait, c'est un total de 35 appareils qui est perdu au combat et il y a eu aussi quelques 150 accidents opérationnels. La proportion des pertes consécutives aux accidents comparée aux pertes subies au combat est la plus élevée que connaît l'USAAF pendant toute la Seconde Guerre mondiale. La cause principale de cet important taux de perte est bien sûr due aux conditions climatiques très difficiles sur la zone d'action. Pendant cette période, la 11<sup>ème</sup> Air Force a été créditée exactement de 60 appareils japonais abattus ainsi qu'un sous-marin, un destroyer et sept navires de transport détruits.

### L'US Navy pilonne Kiska

Le commandement s'inquiète rapidement de l'efficacité insuffisante des frappes aériennes. Il autorise, à compter du 7 juillet, de petites formations navales à bombarder l'île. Pendant plusieurs heures, des bâtiments de surface pilonnent Gertrude Cove,



Carte des opérations sur Attu, mai 1943



Colonel Yasuyo Yamasaki (1891-1943) qui commande les forces japonaises durant la bataille d'Attu en mai 1943

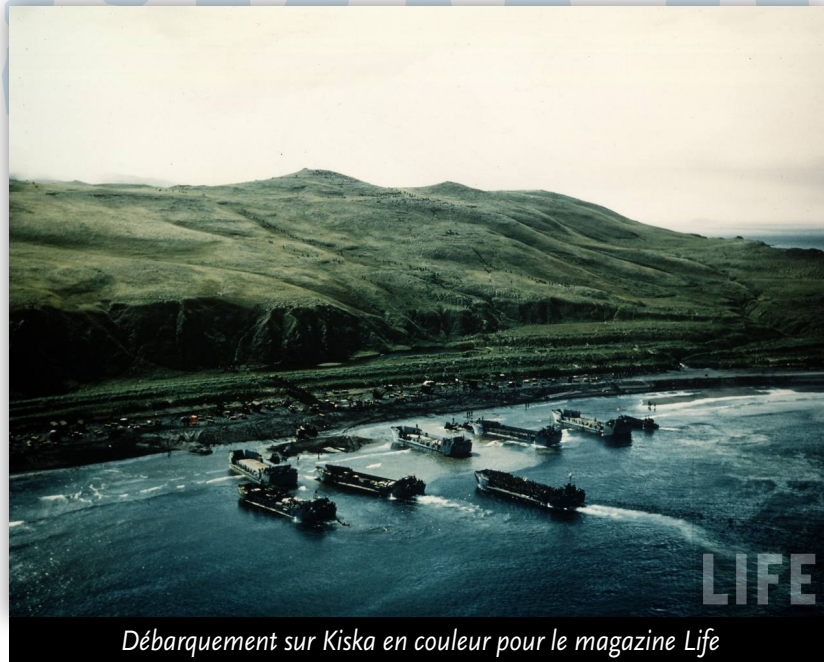
le 9 juillet et ils essuient une riposte de l'artillerie côtière japonaise sans toutefois subir de pertes ou de dégâts. Le 11 juillet, le bombardement est renouvelé sans réplique japonaise, cette fois. Un autre raid aérien, le 12, s'avère inefficace. Aussi, dès le 14, les attaques navales reprennent sur Gertrude Cove, sans subir de tirs de contre-batterie ennemis.

Les attaques aériennes et navales se succèdent sur Kiska jusqu'à l'attaque amphibie. Mais Les batteries japonaises ne répondent pratiquement plus aux raids américains.

Le 10 juillet 1943, six B-25 de la 11<sup>ème</sup> Air Force mènent un raid éloigné contre l'île japonaise de Paramushiru, dans l'archipel des Kouriles, d'où partent les renforts japonais. Il s'agit de la première attaque directe contre le territoire japonais depuis le fameux raid de Doolittle en avril 1942. Pendant toute la campagne des Aléoutiennes, les sous-marins US continuent également de rôder dans le secteur avec des résultats plus ou moins positifs. Ils subissent quelques pertes. Ainsi après l'accident du SS-132, le *Grunion* (SS-216), qui a coulé deux navires japonais le 15 juillet 1942, est lui même coulé en renouvelant une attaque le 31 juillet contre un transport de troupes. Pensant l'avoir touché, il fait surface pour l'achever au canon, mais le *Kano Maru* riposte et un obus détruit le sous-marin en le touchant en plein kiosque.

#### L'abandon de la base de sous-marins japonaise

À partir du printemps 1943, l'avenir de la base de sous-marins de poche semble compromis sur l'île de Kiska. Après la bataille navale des Komandorski, la marine japonaise renonce à risquer des convois pour ravitailler les Aléoutiennes. Le matériel de maintenance n'arrive donc plus sur l'île. Le 3 avril, une violente tempête arrache les amarres des sous-marins attachés à la bouée du port et fait échouer le HA-31 et le HA-33 sur les plages. Les deux «*Midgets*», ensablés, sont très endommagés. Les pièces manquent pour les



Débarquement sur Kiska en couleur pour le magazine Life

remettre en état. Le HA-33 est déclaré irréparable et cannibalisé pour tenter de réparer le HA-31. Le 14 avril, des P-40 de la 11<sup>ème</sup> Air Force décollent d'Amchitka et attaquent la base. Les HA-29 et HA-34 reçoivent de sérieux dommages. Ils sont «*cannibalisés*» les jours suivants pour la maintenance du HA-32. Mais les réparations de celui-ci ne peuvent être

achevées. Finalement, le 7 mai 1943, Le nouveau commandant de la 5<sup>ème</sup> Flotte Japonaise, le vice-amiral Kawase Shiro, donne ordre d'évacuer de Kiska les derniers sous-marins de poche en état, afin de les protéger des raids aériens. Grâce



Poursuite des débarquements sur Kiska le 15 août 1943

aux actions de l'USAAF, les sous-marins de poche n'ont jamais été en mesure d'inquiéter les Américains.

#### Préparatifs terrestres

L'opération amphibie contre Kiska se prépare. L'île ne présente pas d'intérêt stratégique particulier avec sa surface enneigée et glacée qui s'étend sur 35 kilomètres pour à peine 8 kilomètres de largeur. Constamment enveloppée de brume, elle est dominée par une montagne volcanique d'une altitude de 1 200 mètres. Il y règne en permanence un climat exécrable (à peine 8 jours d'ensoleillement contre

250 jours de pluie, neige, brouillard et vent, en 1943). Le terrain volcanique n'est recouvert que d'une végétation rattachée (toundra), il n'y a quasiment pas d'arbres. Pour autant, il est nécessaire d'ôter cette « épine » japonaise des reins des USA. Il faut absolument dégager les routes maritimes vers le Japon et l'URSS et mettre le pays à l'abri de toute possibilité d'attaque japonaise afin de rassurer la population américaine.

### Le rôle du Canada dans la reconquête des Aléoutiennes

Les aviateurs canadiens de l'effectif de guerre territorial ne s'attendent pas à devoir combattre en dehors des frontières canadiennes. Jusqu'à cette date, seuls quelques bombardiers de l'Aviation Royale Canadienne patrouillent dans la région à partir de bases situées en Alaska. À partir de l'affaire des Aléoutiennes, des escadrons de chasse font route vers le nord-ouest et se joignent aux Américains au cours d'opérations au-dessus des îles occupées. Les Américains ont, quant à eux, besoin de bases avancées pour frapper les Japonais aux Aléoutiennes. Dans ce but, le 30 août 1942, ils débarquent une force sur l'île d'Adak non occupée par les Japonais. Ils procèdent de la même façon le 12 janvier 1943, en s'emparant d'Amchitka en ne perdant qu'un destroyer, le *Worden* (DD-352). Celui-ci s'échoue sur un récif puis coule, entraînant 14 hommes. D'autres bases sont établies sur Umnac et bientôt la 11<sup>ème</sup> Air force est en mesure d'effectuer des sorties au-dessus des îles occupées. Le 25 septembre 1942, Américains et Canadiens mènent une attaque aérienne combinée contre Kiska. Ils bombardent les installations japonaises et mitraillent leurs bateaux dans le port. Les Japonais n'ont plus que deux chasseurs en état de marche, des Rufe (chasseurs Zero convertis en hydravions) et ils les engagent dans la riposte. Dès lors les opérations se succèdent avec plus ou moins de réussite et sont fréquemment ajournées à cause de conditions climatiques extrêmes.

Au cours d'un bref combat, Boomer (qui est également un vétéran de la bataille d'Angleterre), abat un des deux Rufe. C'est la seule victoire aérienne attribuable à un membre de l'Effectif de guerre territorial pendant toute la guerre. Lors de cette même mission engageant plusieurs squadrons américains et canadiens, deux sous-marins japonais sont endommagés dans le port de Kiska. L'un des sous-marins est attaqué par un groupe de chasse dirigé par le lieutenant-colonel Jack Chennault, fils du général de brigade Claire L. Chennault, le fondateur de l'escadron mythique des Tigres Volants. Au 6 octobre 1942, les Alliés sont crédités de 22 avions japonais abattus pour un seul des leurs. Malgré ces raids audacieux, les Japonais tiennent toujours Kiska et Attu. À cause du mauvais temps et du froid qui approche, les opérations terrestres pour les déloger ne reprennent que l'année suivante. Des

escadrons canadiens doivent donc demeurer en poste dans les régions éloignées de l'Alaska pendant tout l'hiver pour participer aux patrouilles et aux opérations défensives.

### La reconquête des Aléoutiennes

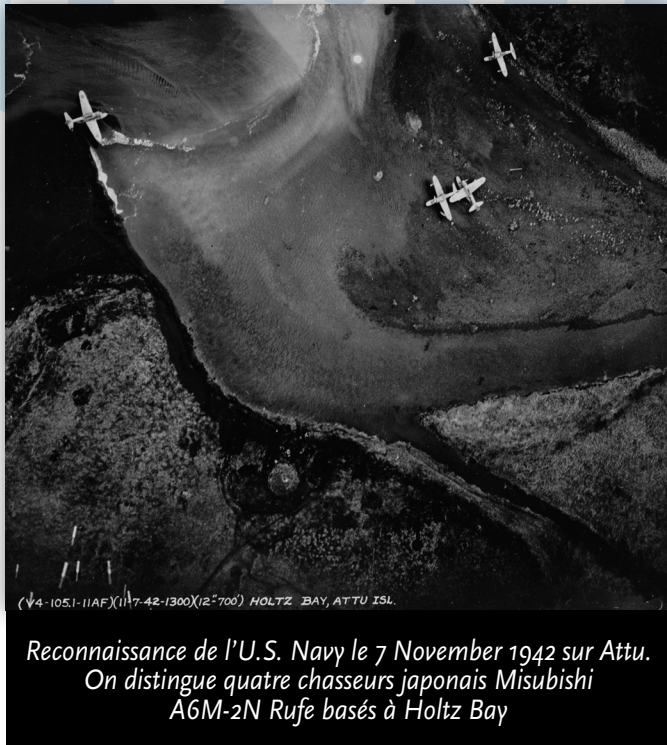
Profitant d'une légère accalmie climatique au printemps, les forces américaines, appuyées par un porte-avions d'escorte, trois cuirassés, trois croiseurs lourds, trois croiseurs légers, vingt-deux destroyers, huit destroyers de chasse anti sous-marine et treize sous-marins se lancent à la reconquête de l'île d'Attu, le 11 mai 1943. La couverture aérienne est assurée par 267 appareils.

L'opération porte le nom de code de *Lancrab*. Les Canadiens ne participent pas à la reprise d'Attu mais se préparent à un débarquement sur Kiska. La marine canadienne participe pourtant à l'appui anti-sous-marin avec deux corvettes, le *NCSM Dawson* et le *NCSM Vancouver*. Les 2 650 défenseurs japonais préfèrent ne pas défendre directement les plages mais se retrancher sur les hauteurs qui les dominent. Les combats sont acharnés et se déroulent par une météo épouvantable. Finalement, les Japonais sont définitivement repoussés d'Attu par la 7<sup>ème</sup> Division américaine. Il faut vingt jours de combat pour se rendre maître de l'île qui n'est finalement entièrement nettoyée que le 4 juillet, soit 36 jours plus tard. La reprise d'Attu coûte 3 859 hommes aux Américains (579 tués au combat, 614 par maladie, 318 tués par causes diverses dont de nombreux par tirs fratricides ou pièges japonais, 1 148 blessés et 1 200 évacués pour gelures graves).

C'est le colonel Yasuyo Yamasaki qui prend le commandement sur Attu. Débarqué par sous-marin, en avril 1943, il reçoit la mission de tenir l'île coûte que coûte sans espoir de renfort. Sous ses ordres, les troupes japonaises, pourtant largement



Officiers japonais sur Attu durant l'hiver 1942-1943



Reconnaissance de l'U.S. Navy le 7 November 1942 sur Attu.  
On distingue quatre chasseurs japonais Mitsubishi  
A6M-2N Rufe basés à Holtz Bay

inférieures en nombre, sont fidèles au code de *Bushido* et combattent jusqu'à la mort. L'assaut désespéré du 29 mai en est un triste exemple. Les dernières forces japonaises (évaluées à 1 000 hommes), repliées dans une poche côtière, lancent une attaque soudaine dans un lieu qui porte le sinistre nom prédestiné de Massacre Bay. C'est l'une des plus importantes attaques suicides de la campagne du Pacifique. La charge, fanatique, perce les lignes américaines assez profondément pour engager le combat contre les troupes de la ligne arrière, sous le choc. Après de furieux combats rapprochés, souvent au corps à corps, les Japonais sont presque tous tués ou préfèrent se suicider, seuls 28 sont faits prisonniers et, parmi eux, on ne compte aucun officier. Yamasaki lui-même est tué le sabre à la main, lors d'une ultime charge sur Engineers Hill. Les équipes américaines chargées d'enterrer les corps comptabilisent 2 351 Japonais tués, mais on pense que plusieurs centaines furent ensevelis par les bombardements au cours de la bataille.

### La reprise d'Attu par les Américains

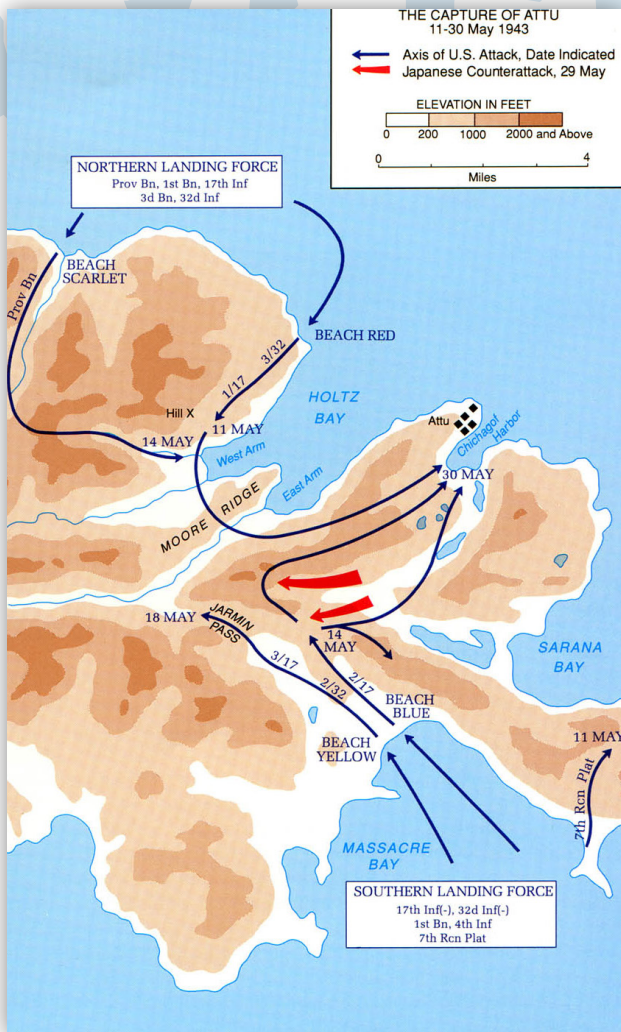
(Établi sur la base d'« *After actions reports* » de la 7th US Infantry Division et les communiqués du Navy department traitant de la coûteuse reprise de l'île d'Attu du 11 au 29 mai 1943).

Suite à la prise d'Attu et de Kiska par le 303rd Independent Infantry Battalion japonais, les Américains projettent une opération visant à reprendre le contrôle des Aléoutiennes mais sont bloqués par une météo exécrable. Les plans originaux de l'état-major américain sont de reprendre d'abord l'île de Kiska, au début de 1943. Kiska est choisie car elle offre un port plus approprié pour les navires et des sites pouvant accueillir l'aviation après transformation.

Des estimations basées sur les photographies aériennes de février laissent à penser que la garnison japonaise d'Attu ne serait composée que d'environ 500 hommes, avec au moins trois compagnies d'infanterie, une compagnie de travaux et de l'artillerie antiaérienne. Des informations transmises à la Navy mettent en évidence l'existence d'un aéroport japonais à Attu et soulignent l'urgence de mettre le plan d'invasion à exécution. À partir du 22 mars, le plan d'action est revu. Il prévoit plus de moyens maritimes et terrestres. En avril des rapports apportent la preuve au général Brown que la garnison ennemie serait de 1 600 à 1 800 hommes et non 500 comme avancé initialement. Les photographies aériennes montrent aussi des positions japonaises existantes dans les parties basses de Massacre Valley, pouvant tenir sous le feu la baie et ses plages. Mais l'état-major, n'ayant pas la preuve qu'elles sont occupées, considère qu'elles ont été construites en 1942 et probablement abandonnées depuis. Le général Brown, inquiet, obtient cependant le renfort d'un bataillon d'infanterie supplémentaire. Pour l'attaque initiale il est donc prévu un regimental combat team composé du 17th régiment d'infanterie avec un field artillery

bataillon, d'un bataillon du 32nd infantry regiment, avec une batterie de field artillery, les scouts de la 7th division reconnaissance troop, un bataillon d'antiaircraft artillery et un bataillon de combat engineers. Le reste du 32nd infantry regiment, complété par des unités du 117th infantry combat team, est placé en renfort sur Adak et doit être en mesure d'intervenir sur Attu à J+1. Une seconde vague de renfort composée du 4th infantry regiment et d'un engineer regiment doit occuper l'île Shemya, dès la reprise d'Attu pour y construire un aéroport.

L'assaut initial est prévu pour le 7 mai 1943. Cinq plans d'attaque différents ont été étudiés. La Task Force avec ses 11 000 hommes, enfin prête, quitte San Francisco le 24 avril. Les forces américaines sont placées sous le commandement du contre-amiral Thomas C. Kinkaid, Force du Nord-Pacifique. Le contre-amiral Francis W. Rockwell est responsable de la phase amphibie de l'opération, et le major general Albert E. Brown, commandant de la 7th infantry division, assume le commandement des troupes débarquées sur les plages. Les cuirassés *Pennsylvania* (BB-38), *Idaho* (BB-42) et *Nevada* (BB-36) sont chargés de l'appui. Mais le débarquement est repoussé au 11 mai à cause du mauvais temps. L'île est continuellement entourée de brouillard et son relief très difficile (montagnes, glaciers, failles et crevasses) ne permet d'envisager un débarquement et une opération terrestre dans de bonnes conditions qu'à partir de la plage située à l'est. La zone de débarquement est donc fixée dans le secteur où la côte est entrecoupée par quatre baies. Au vu des derniers rapports, c'est finalement le cinquième plan d'attaque, le plan « E » qui est adopté. Il prévoit un débarquement principal à Massacre Bay, une remontée rapide de Massacre Valley puis la prise des hauteurs commandant Holtz et Sarana Bays.



Les deux axes de progression US sur Attu lors de sa reconquête en mai 1943

de construire un aérodrome dans le bras est de Holtz Bay. Débarqué par sous-marin début mars, le colonel Yasuyo Yamazaki a pris le commandement sur l'île avec consigne de combattre jusqu'à la mort sans espoir de renfort. Il installe son quartier général à Chicago Harbor, une toute petite baie coincée entre Holtz Bay et Sarana Bay. L'essentiel de la garnison japonaise est concentré dans le secteur de Holtz Bay et autour de Chicago Harbor, où les défenses les plus puissantes ont été installées. Une batterie de quatre canons antiaériens interdit l'accès au bras ouest de Holtz Bay, une autre est placée afin d'interdire l'accès au bras est et la dernière est incluse dans les défenses de Chicago Harbor. L'artillerie de montagne a été placée sur les hauteurs entre Holtz et Massacre Bays. Chacun des deux pelotons peut prendre en enfilade sous ses feux le secteur de Massacre Valley, point de sortie des plages sud. Toutes les collines dominant Massacre Valley et Sarana Bay sont truffées de positions de mortiers et de mitrailleuses Nambu. Les plans américains, échafaudés en Californie, tiennent compte du fait que Chicago Harbor et Holtz Bay seraient les secteurs les plus défendus, car les plus propices à un débarquement, mais pensent que rien de sérieux ne les attend à Massacre Bay. Des reconnaissances aériennes ont pourtant bien décelé une présence ennemie dans Massacre Valley et dans le secteur de Temnac Cove, à Sarana Bay. Mais il leur a été impossible de dénombrer avec précision le nombre de positions de défenses installées sur les collines.

### L'opération amphibie

Le premier acte de cette opération a lieu le 11, quand vers 2 h 00, les appareils du porte-avions *Nassau* (CVE-16) attaquent Chicago Harbor. Ils mènent une action combinée

Enfin il prévoit une jonction avec l'autre force débarquée au nord sur Holtz Bay. Ceci permettrait à la force principale, flanc-gardée par les troupes sur Holtz, de prendre à revers les unités sur Chicago Harbor, d'encercler puis d'anéantir les Japonais. Les prévisions sont optimistes, le commandement parie sur trois jours de combat au plus. Pendant les dix derniers jours qui vont précéder le débarquement, les chasseurs bombardiers basés sur Amchitka vont encore larguer 95 tonnes de bombes sur Attu.

Mais les Japonais ont eu le temps d'être renforcés sur Attu par plusieurs convois avant de subir leur revers naval aux îles Komandorski. Ils ont eu de nombreuses semaines pour se préparer. Leur effectif est maintenant d'environ 2 400 hommes, incluant un bataillon et demi d'infanterie, trois batteries antiaériennes de 75 mm, divers mortiers, canons légers et deux pelotons d'une batterie d'artillerie de montagne, armés de 75 mm Pack Howitzer. Ils ont également reçu une unité médicale, divers détachements de service et plusieurs unités de génie, dont la mission essentielle est



Débarquement US à Massacre Bay le 12 mai 1943

de bombardement, de mitraillage et de lâché de tracts, invitant les Japonais à se rendre. Le commando du 7th Scout company est le premier à atteindre Attu. Il fait partie d'un bataillon provisoire, commandé par le capitaine William H. Willoughby, avec le 7th division reconnaissance troop (moins un peloton). Précédant l'assaut amphibie, il est

déposé dans la nuit par sous-marin, sur une petite plage baptisée Beach Scarlet. Il doit être suivi immédiatement par le débarquement du reconnaissance troop, en attente sur le destroyer *Kane* (DD-235). Ensembles, ils doivent remonter une étroite vallée menant plein sud et contrôler une passe qui domine les sorties de Holtz Bay. À partir de là, ils peuvent empêcher un repli japonais ou les prendre à revers. Mais un banc de brouillard retarde le débarquement du reconnaissance troop qui n'a lieu qu'aux premières heures de l'aube.

Sur la plage de Holtz Bay (Beach Red), exactement à Golt-

Navy et le colonel Frank L. Cullin, commandant le 32nd infantry regiment ont accompagné les éclaireurs. Ils rendent compte que, malgré quelques difficultés dues au relief, le débarquement peut avoir lieu. Côté japonais, à 10 h 00, le colonel Yamazaki est informé que des troupes américaines ont débarqué sur Attu et il ordonne au 303<sup>ème</sup> bataillon de rejoindre ses positions de combat. Peu après les cuirassés Pennsylvania et Idaho engagent un bombardement guidé par radar sur la zone de Chicago. L'ennemi répond en renforçant ses positions défensives qui gardent les passes contrôlant Massacre Valley.



*Débarquement d'équipement et de munitions à Massacre Bay le 13 mai 1943*

sov Point, ce sont les Alaskan Scouts et la company A du 17th infantry regiment qui débarquent en premier. Ils peinent à trouver leur route dans le brouillard. Leur mission est de vérifier la faisabilité du débarquement de la totalité de la Force du nord sur la plage (le BCT 17-1, créé autour du 1st bataillon du 17th infantry). Le Beachmaster de la

À 12 h 30, le lieutenant-colonel Albert E. Hartl, commandant le BCT 17-1, demande l'autorisation au général Brown de débarquer le reste de ses troupes. Celles-ci, masquées par les nappes de brouillard, sont embarquées sur les barges depuis 8 h 00. Brown décide alors que le débarquement au sud sur Massacre Bay commencera à 15 h 30, et autorise Hartl à débarquer dès qu'il sera prêt. À 16 h 15, la company B du 17th infantry regiment prend pied sur Beach Red. Quelques minutes plus tard, des élé-



ments du 2nd et 3rd bataillons du 17th infantry regiment débarquent sur Beach Blue et Beach Yellow, à Massacre Bay. Aucune opposition ennemie n'est rencontrée sur les plages.

Vers 21 h 30, cinq heures après que le débarquement principal ait commencé, un total de 3 500 hommes a pris pied sur Attu : 400 à Beach Scarlet, 1 100 à Beach Red, et 2 000 sur les deux plages de Massacre Bay. Au nord, le premier contact avec l'ennemi se fait vers 18 h 00, 1 600 mètres au sud-ouest de Goltsov Point. Deux Japonais sont tués, les autres s'enfuient. Mais la patrouille venue de la plage est tout de suite prise sous le feu de canons doubles antiaérien et sa progression est sérieusement ralentie. Le BCT 17-1 pense être devant son objectif principal : Hill X, une position haute de 240 m et située à 3 500 m de Beach Red. Les hommes stoppent leur progression durant la nuit et creusent des fox holes. La 7th scout company, après avoir progressé toute la journée, atteint une élévation d'une altitude de 750 m au sommet de la passe. Mais la nuit est tombée et il est difficile de faire un point topographique avec précision. Le capitaine Willoughby ordonne alors à ses hommes de bivouaquer pour la nuit.

La force de débarquement sud prend contact avec l'ennemi après 18 h 00. Le BCT 17-2, après avoir progressé de

2 500 m, est ralenti fortement par des tirs violents provenant d'une position japonaise sur les hauteurs à l'est de Massacre Valley. Celle-ci va prendre le nom de Gilbert Ridge. Totalement bloqué 500 m plus loin par des tirs de mitrailleuses et de mortier, et incapable de se redéployer, le BCT 17-2 doit s'enterrer sur place vers 21 h 00. Sur le flanc gauche, le BCT 17-3, venant de Beach Yellow, a réalisé sensiblement la même progression. Les deux bataillons sont maintenant bloqués par les tirs venant des positions ennemies, qui gardent les passes de Holtz Bay et Sarana Bay, et des collines de chaque côté de la vallée. À la demande du BCT 17-3, les howitzer de 105 mm débarqués sur la plage délivrent un feu concentré sur les hauteurs surplombant la vallée. Mais dès la fin du tir d'artillerie, le harcèlement japonais reprend, rendant toute progression impossible. Le bataillon se trouve juste devant le BCT 17-2, de l'autre côté du versant.

Deux petits détachements ont été envoyés sur chaque flanc pour sécuriser les collines Gilbert Ridge, à droite et Henderson Ridge, à gauche. Un de ces détachements, un peloton du 7th reconnaissance troop, a été débarqué à Alexai Point, 6 kilomètres à l'est de Massacre Bay et se trouve à mi-chemin de Chirikof Point. Il a reçu comme mis-

*La logistique continue d'être acheminée sur Attu Island*



sion d'établir une ligne d'avant-postes sur la péninsule entre Alexai Point et Sarana Bay et de lancer des reconnaissances à l'ouest pour surveiller la zone entre Lake Nikolas et Massacre Bay ainsi qu'à l'est en direction de Chirikof Point. Il doit prendre contact et coordonner son action avec un peloton du 17th infantry posté dans la passe entre Sarana Bay et Massacre Bay. Mais après son débarquement à Alexai Point, le peloton du 7th reconnaissance troop se trouve coupé de tout contact avec la force principale pendant deux jours. Pendant ce laps de temps, il ne rencontre pas d'ennemi et ne prend pas part à la bataille. Cette section aurait pu tenir un rôle plus actif si les Japonais avaient essayé de s'infiltrer à travers Gilbert Ridge, même si sa position se situait loin à l'est de tout point probable de contre-attaque ennemie. L'autre peloton est la F company du 17th infantry. Renforcée d'un groupe de mortier de 60 mm et d'une section de mitrailleuses légères, cette section fait mouvement à l'est, le long de la plage de Massacre Bay et doit emprunter un rai-dillon qui mène au sommet de Gilbert Ridge, puis redescend sur Sarana Beach. Il doit s'emparer de Gilbert Ridge et la nettoyer de l'ennemi puis établir une position défensive, au bout de la passe de Sarana. Le peloton a grimpé toute la nuit et la matinée du 12 pour atteindre son objectif, mais sur les hauteurs, il est découvert par les Japonais. Pendant deux jours, ses hommes combattent contre de fortes patrouilles ennemies le long de Gilbert Ridge. Ils arrivent finalement à rejoindre le secteur où s'est retranché le BCT 17-2 dans la nuit du D-Day.

### L'infanterie ne progresse pas

Pendant ce temps, les détachements qui ont été envoyés sur le flanc gauche de la Force du Sud, pour protéger l'arête Henderson et son secteur, se sont également heurtés à des difficultés. Une section de la I company, 17th infantry, dépêchée de Massacre Beach pour protéger le côté de la vallée, a dû gravir des pentes abruptes. Le brouillard et l'obscurité arrêtent finalement la section qui a atteint un point environ 700 mètres un peu avant la position où le BCT 17-3 s'est établi dans la vallée. Une semaine plus tard, le 18 mai, la section se trouve seulement environ 500 mètres au-delà de ses positions originales.

Sur le flanc gauche, derrière l'arête Henderson, la F company, 32nd infantry, se heurte à plusieurs impasses

infranchissables après avoir atteint son premier objectif : Temnac Cove. Bien que retardée pour avoir débarqué plus loin à l'est que prévu, la F company atteint Temnac Cove au crépuscule du D-Day. Elle y découvre et détruit par surprise un poste avancé ennemi. Elle entame sa seconde

mission le lendemain matin et se déplace au nord-est vers Holtz Bay, conformément aux ordres reçus de nettoyer toutes les installations ennemies situées sur le flanc de la force principale, progressant vers la sortie de Massacre. Mais le relief est infranchissable et la compagnie ne fait aucun progrès. Partout où elle se dirige, elle se retrouve comme dans un cul-de-sac et, finalement, le général Brown lui ordonne de revenir sur ses pas et de retourner à Massacre Beach. Le BCT 32-2, mis à part sa F company, n'est pas encore engagé et les deux autres bataillons du 32nd infantry ne doivent arriver d'Adak qu'au cours des vingt-quatre prochaines heures. Des renforts supplémentaires sont nécessaires. Le général Buckner est disposé à détourner le 4th infantry regiment prévu

pour occuper l'île de Shemya, le 31 mai. Les choses ne se déroulent pas comme le plan l'avait prévu. Les combats se durcissent toute la journée du 12 mai. Henderson et Gibert Ridge ne sont toujours pas nettoyées et les bataillons sont pris sous les feux croisés venant de chaque flanc.

### La mort du colonel Earle

Le BCT 17-2, qui a pour ordre de consolider et de tenir sa position en bloquant les accès de la passe Sarana-Massacre, se trouve obligé d'avancer sur le terrain très difficile sous un feu nourri. Le colonel Edward P. Earle, chef de corps du 17th infantry, est tué par une rafale de mitrailleuse alors qu'il rejoint une position avancée. Sa mort est un coup sévère pour l'unité. Il est remplacé par le colonel Wayne L. Zimmermann, précieux chef d'état-major du général Brown. Le 12 au soir, le régiment a réussi à verrouiller l'accès à la passe mais les défenses japonaises sont quasiment intactes. Le BCT 17-3 réussit à se hisser jusqu'à Jarmin Pass, mais il est durement accroché. Pendant deux jours, toutes ses attaques frontales contre la passe vont échouer, bien qu'il soit épaulé maintenant par le BCT 32-2. Le 14 mai, l'attaque contre Massacre Valley semble enfin terminée. Au nord, le BCT 17-1 progresse maintenant correctement depuis Holtz Bay. Les hauteurs atteintes par le bataillon, la nuit du D-Day, se trouvent en fait 900 mètres avant Hill



*Mortier U.S. de 81 mm en action à Holtz Bay le 4 June 1943*

X et les Japonais ont profité de la nuit pour s'emparer du sommet. Après d'âpres combats qui durent toute la journée du 12, le BCT 17-1 s'empare enfin de son objectif initial, dans la soirée. Mais pendant les deux jours qui suivent, les Japonais opposent une farouche résistance et s'accrochent désespérément au versant opposé de la colline. Le 14, le bataillon est rejoint par le BCT 32-3. Le bataillon temporaire, parti de Beach Scarlet, se trouve toujours dans le ravin sur l'arrière des positions Holtz Bay. Il est fixé depuis trois jours sur la même position et se situe encore à environ 1 500 m de son objectif.

Le général Brown dira de ces combats : « *L'expérience de ces quatre jours de lutte montre que la tactique japonaise est au point. Elle utilise des barrages de mitrailleuses, des tireurs embusqués dissimulés qui se terrent dans les trous ou les tranchées de chaque côté des hauteurs, le long des passes étroites menant aux montagnes. Leurs positions sont difficiles à repérer et presque impossibles à neutraliser avec l'artillerie. Ils créent de nombreuses pertes dans nos rangs. Le nombre de positions de mitrailleuses est très important en regard de l'effectif de la force ennemie. De plus, de petits groupes d'infanterie sont enterrés au sommet des hauteurs parallèles à l'axe d'approche des passes. Étant donné les caractéristiques du terrain, il est presque impossible de s'approcher de ses positions, en raison des pentes escarpées plus ou moins couvertes de neige et extrêmement glissantes. À moins que nous n'ayons beaucoup de chance, les progrès dans les passes, seront lents et coûteux et exigeront des effectifs supérieurs à ceux actuellement disponibles sous mon commandement* ».



Drapeau japonais du soldat Tadashi Kikuchi (DR)

### Le général Brown est relevé

Suite aux demandes répétées du général Brown, les deux bataillons du 32nd infantry (BCT 32-3 et BCT 32-1), qui constituent la force de réserve, arrivent enfin sur Attu le 13 mai. Mais ceux-ci s'avèrent insuffisants. Brown réclame toutes les unités disponibles (même celles allouées aux services et à la défense antiaérienne) pour combattre. Le 15 mai, l'amiral Rockwell accorde les renforts demandés. Ses cuirassés ont tiré la majorité de leurs projectiles et le *Pennsylvania* a fait l'objet d'une attaque à la torpille man-

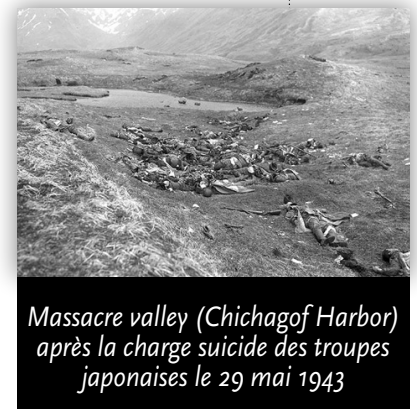
quée d'un sous-marin japonais. Les navires sont restés trop longtemps dans ces eaux dangereuses et doivent se retirer des côtes. Les maigres progrès de l'assaut et les demandes incessantes en hommes et en matériels du général Brown, finissent par irriter l'amiral Kinkaid. Il décide de le relever et confie le commandement des opérations sur Attu au général Landrum. Celui-ci prend ses fonctions le 16 mai à 17 h 00, juste au moment où les combats pour Holtz Bay entament leur dernière phase. La relève du général Brown coïncide avec l'avance de la force du nord qui parvient enfin à briser le « verrou de la mort ». Les intenses bombardements, tant navals qu'aériens, ont eu raison de la résistance acharnée des Japonais qui se replient enfin du bras ouest de Holtz Bay, le 14 mai. Les deux jours suivants, la force du nord, après avoir fait sa jonction avec le bataillon provisoire, se rend maître du bras ouest et, après de sévères combats, des hauteurs qui séparent les deux bras de la baie. Ils s'emparent de la crête elle-même dans la nuit du 16 mai. Cela permet à la force du nord (BCT 17-1 et BCT 32-3) de se retourner sur les arrières des forces japonaises défendant la passe de Massacre Valley. Le 17 mai, les Japonais sont forcés de se retirer vers Chicago Harbor.

### Le sacrifice des Japonais sur Attu

Dans les premières heures du 18 mai, les forces du nord et les forces du sud opèrent enfin leur jonction. La K company du BCT 17-3 rencontre la 7th reconnaissance company sur le versant ouest de la passe Holtz Bay-Massacre. C'est le tournant de la bataille. Les combats sont encore durs et coûteux en vies humaines et durent presque deux semaines encore pour atteindre tous les objectifs assignés. Il faut réduire au silence, un à un, les nids de mitrailleuses et les mortiers juchés sur les hauteurs. Mais finalement la force combinée américaine, renforcée par un bataillon du 4th infantry, réussit à encercler Chicago Harbor. L'organisation défensive japonaise est finalement brisée, la nuit du 29. Dans une charge suicide fanatique, menée par le colonel Yasuyo Yamazaki, sabre à la main, les quelques mille japonais survivants, attaquent les lignes américaines, après avoir achevé leurs blessés. Tous trouvent la mort exceptés quatre d'entre-eux, qui sont faits prisonniers. Le 30 mai, L'État-major Impérial annonce la perte d'Attu.

### Le nettoyage des dernières poches de résistance

Bien que les Américains annoncent la prise de l'île d'Attu le 29 mai 1943 et que l'État-major Impérial japonais reconnaisse la perte de l'île dès le 30, ce serait une erreur de croire que les combats sur l'île sont terminés à cette date.



Massacre valley (Chichagof Harbor) après la charge suicide des troupes japonaises le 29 mai 1943



*B-25 Mitchell du 77th Bomb Squadron  
en mission sur Attu en 1943*

L'étude des communiqués du Navy Department montre qu'il n'en est rien et que des poches de résistances japonaises posent encore des problèmes durant de nombreux jours aux forces américaines. En effet les conditions climatiques extrêmes sur Attu, le relief très accidenté et l'opiniâtreté des Japonais à défendre leurs positions surprennent les soldats américains qui souffrent beaucoup durant cette campagne. Les combats sont coûteux et toutes les unités (y compris celles de soutien) sont requises pour nettoyer l'île de toute présence ennemie. Un jeune marin, Clair McLeod, est surnommé le «Kid d'Attu». Alors qu'il ne doit pas participer aux combats sur l'île, il désobéit aux ordres et montre une conduite héroïque en détruisant un nid de mitrailleuse japonais mais est abattu par un sniper japonais. Il est hautement décoré à titre posthume.

### La reprise de Kiska

Une force combinée alliée encore plus importante est rassemblée pour reprendre Kiska. Elle compte près de 30 000 soldats américains dont la 7<sup>ème</sup> division américaine et 5 300 soldats canadiens appartenant à la 13<sup>ème</sup> brigade d'infanterie canadienne et à la 1<sup>ère</sup> force d'opérations spéciales. Les Canadiens comptent dans leurs rangs de nombreux conscrits, qui sont à l'époque tenus de servir n'importe où en Amérique du Nord en vertu de la loi sur la mobilisation des ressources nationales de 1940. Après l'expérience éprouvante des combats sur Attu, la tension nerveuse chez les Alliés est à son paroxysme. L'État-major sait Kiska très défendu et s'attend à des pertes pouvant atteindre 90 % de l'effectif terrestre engagé. Les Américains débarquent sur la côte est de l'île le 15 août, suivis par les Canadiens, le 16. Lorsque les débarquements commencent, après trois semaines de bombardements navals et aériens, les troupes découvrent que les Japonais, profitant du couvert du brouillard, se sont retirés. Le seul être vivant que les Alliés découvriront sur l'île est un chien.

La reconquête de Kiska, pour autant, ne se déroule pas sans pertes pour les Alliés. Elle dure deux jours pendant lesquels vingt soldats américains sont tués et cinquante autres blessés par des tirs amis dans la brume ou en sautant sur des mines ou des pièges laissés par les Japonais.



Parmi les unités canadiennes de la 13<sup>ème</sup> brigade ayant pris part à la reconquête de Kiska, il est à noter la présence d'une unité québécoise : le régiment de Hull, parti de l'île de Vancouver et qui reste en occupation aux Aléoutiennes jusqu'en janvier 1944. Jusqu'à la fin de la guerre, les deux îles resteront occupées par les Alliés et serviront de bases aériennes avancées.

### Côté canadien

Les Canadiens, cette fois-ci, participent donc également à l'assaut. Depuis mai 1942, des escadrilles du RCAF et quelques unités navales opèrent avec les forces américaines. L'intégrité du territoire canadien ne semble alors pas menacée. Mais le 20 juin 1942, un sous-marin japonais, errant dans les eaux territoriales des îles Vancouver,



*Trois sous-marins de poche japonais de Type A et leurs installations sur Kiska Island, le 7 Sep 1943*

engage au canon des habitations et une station météo à Estevan Point. C'est la seule attaque dont est victime le Canada durant toute la guerre mais elle provoque une certaine panique dans l'opinion publique. De ce fait, 34 000 soldats canadiens sont détachés en Colombie Britannique afin d'assurer la défense des côtes. De nombreuses batteries anti-aériennes sont installées à Prince Rupert et un train blindé est même chargé de patrouiller sur la ligne ferroviaire entre Prince Rupert et Terrace.

Après les durs combats pour la reprise d'Attu, les Américains sollicitent donc l'aide canadienne dans le cadre des accords de défense liant les deux pays. Le gouvernement canadien accepte de fournir un effectif d'environ 5 000 hommes. La majorité sont des conscrits qui ne peuvent en principe servir en dehors du territoire national que sur la base du volontariat.

Ils suivent un entraînement pendant un mois sur l'île d'Adak conjointement avec les troupes américaines. Le 12 juillet 1943, quatre transports maritimes embarquent les troupes canadiennes dans les ports de Nanaimo et de Chemainus. Leur destination est encore secrète. Dans les rangs de la 13<sup>ème</sup> brigade d'infanterie canadienne, la rumeur court bientôt que la destination probable des transports est l'île de Kiska où au moins 10 000 soldats japonais d'élite, assoiffés de sang, attendent l'invasion alliée ! Un certain nombre des soldats canadiens, appelés malgré eux et absolument pas volontaires pour un service extérieur, se retrouvent pris par les textes de lois régissant le Canadian Home défense, entre-temps révisé afin de pouvoir engager des appelés outre-mer. Ils vont donc, contre toute attente, se trouver bientôt au cœur de l'action dans un environnement des plus hostiles. Les plans sont bientôt dévoilés, les Canadiens qui doivent débarquer à J+1 sur Kiska

apprennent que les pertes prévisibles sont de 1 800 hommes. Quand les navires quittent leurs ports avec pour destination les Aléoutiennes, 165 soldats canadiens manquent à l'appel...

### Côté américain

Parallèlement, aux États-Unis, 30 000 hommes sont embarqués par une puissante flotte dans les ports de Californie. Le commandement veut garder l'effet de surprise. Pour les Gi's également, la destination demeure un temps secrète. Ils s'attendent à être dirigés plutôt sur la Birmanie ou l'île d'Hokkaido mais ils n'excluent pas non plus une participation dans la reprise des Aléoutiennes. Ils n'ont la certitude de leur destination que lorsque les navires obliquent brusquement plein nord. C'est une nouvelle fois la 7ème division d'infanterie américaine qui est désignée pour mener l'assaut. Bien qu'éprouvée sur Attu, elle s'est bien comportée au feu et dispose maintenant de l'expérience du terrain et du climat. Ayant laissé son 159th infantry regiment en occupation sur Attu, elle se voit renforcée du 184th US infantry regiment (40th Inf. Div.) et du 87th mountain infantry regiment avec lesquels elle forme l'amphibious force 9. Les troupes, cette fois-ci, reçoivent les équipements les meilleurs et les plus adaptés au climat spécifique régnant sur l'Alaska.

### La bataille navale des « Pips »

Le 22 juillet, un raid massif aérien est lancé contre Kiska, relayé par un important bombardement naval. Il en résulte beaucoup de dégât mais l'attaque alerte aussi les Japonais sur l'imminence d'une action alliée contre l'île. La Navy sillonne toujours le secteur à la recherche de convois japonais. Le 27 juillet 1943 a lieu une surprenante bataille ou plutôt un incident singulier. Le Task Group 16.22, commandé par le contre-amiral Griffin, patrouille à 80 milles nautiques de Kiska. Cette force navale est composée des cuirassés *USS Mississippi* (BB-41) et *USS Idaho* (BB-42). Soudain, les radars détectent une série d'échos inconnus. Croyant avoir contact avec un convoi japonais, Griffin donne l'alerte et ordonne l'ouverture du feu. Les cuirassés vont tirer sans discontinuer un total de 518 obus, mais aucun n'atteint son but. En fait, les navires ont engagé des cibles fantômes qui n'ont jamais existé. Aucun navire japonais n'est présent dans la zone à moins de 200 milles. En 1943, les radars sont encore de conception récente. Les conditions atmosphériques autour des Aléoutiennes sont particulièrement mauvaises et la visibilité sur mer est très faible. Les « pips » émis par les radars sont trompeurs car, à cette époque de l'année, avec la fonte des neiges, beaucoup de masses flottent à la surface de l'océan (troncs d'arbres, glaces, bran-

chages) et de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs parcourent le secteur et s'y posent fréquemment en juillet, chaque année. La combinaison de tous ces facteurs fausse l'identification des opérateurs radars de l'US Navy.

### L'opération Cottage

Les débarquements initiaux doivent avoir lieu dans le nord de la partie centrale de l'île. Ils sont précédés par un raid nocturne mené par les commandos américano-canadiens de la 1st special service force qui doivent s'emparer directement des hauteurs situées au sud des plages. Pour J+1, les nouvelles têtes de pont doivent être sécurisées dans les parties nord et ouest de Kiska. Ensuite, un second débarquement aura lieu plus au sud de l'île pour prendre à revers les défenses japonaises.



Carte du débarquement sur Kiska

Tôt dans la matinée du 15 août, les démineurs dégagent le chenal au nord-ouest de l'île afin que les transports puissent s'approcher des côtes. Les croiseurs et les destroyers entament leur couverture et bombardent les cibles de Gertrude Cove, Little Kiska, North Head, du camp principal et de la base sous-marine. Cinq transports se mettent en place, précédés, à 7 h 50, par une reconnaissance menée par cinq vedettes lance-torpilles. Les commandos, débarqués à 6 h 21, rendent compte qu'ils ne rencontrent aucune opposi-

tion. L'ordre est donné alors de foncer et de s'emparer de l'île. À midi, 3 000 hommes ont débarqué et à 16 h 00, ce sont 6 500 hommes qui sont à pied d'œuvre sur Kiska. Ils ne trouvent, pour tout ennemi, qu'un chien abandonné et découvrent, en guise d'accueil, des insultes peintes sur les murs des habitations. Mais le commandement allié se méfie. Il craint que comme sur Attu, les Japonais ne se soient repliés à l'intérieur des terres sur des positions défensives préparées à l'avance.

Le 16 août, le second débarquement a lieu au sud de Kiska, toujours précédé par les commandos du 1st SSF. À 9 heures, toutes les vagues d'assaut sont débarquées soit environ 3 100 hommes. Ranger Hill est occupée et les Américains y trouvent des éléments attestant d'un retrait de l'île des Japonais.

### Opération Ke-Go, le retrait japonais des Aléoutiennes

Bien que peu nombreux, il y avait des indices réels d'un possible retrait des Japonais sur Kiska. Par exemple, dans les jours précédant l'invasion, plus aucune batterie anti-aérienne ne répond aux attaques de l'aviation alliée. Des hydravions Catalina ont aussi rendu compte de contacts avec des convois ennemis se dirigeant vers Kiska. Mais le commandement américain

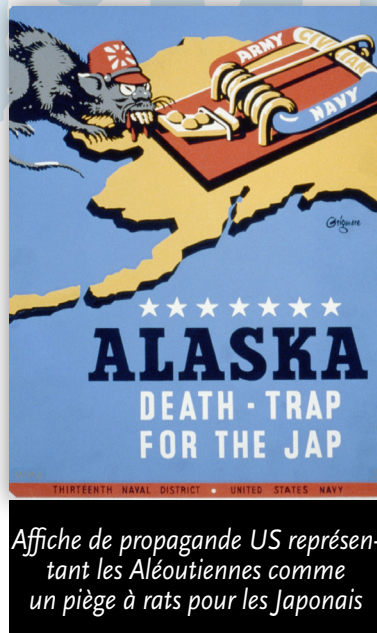
reste des plus prudents. Des documents saisis sur l'île, après le débarquement, indiquent que les opérations d'évacuation de Kiska étaient planifiées pour le 8 juin, sous le nom d'Opération *Ke-Go*. Après la chute de l'île d'Attu, il semble que le commandement japonais ait compris qu'il était vain et inutile de s'acharner à défendre les Aléoutiennes. Il ordonna alors secrètement le retrait de son dispositif et l'abandon de Kiska. Mais le temps trop clément et une bonne visibilité font craindre le pire au commandement nippon qui reporte l'opération au mois de juillet. Les navires de la 5<sup>ème</sup> flotte japonaise, basés à Paramushiru, effectuent de nombreuses sorties de reconnaissance avant d'entamer le rapatriement de la force d'invasion. Finalement, le 28 juillet, profitant du couvert protecteur d'épais bancs de brouillard, des destroyers entrent dans le port de Kiska et réembarquent en deux heures les 5 000 hommes de troupe présents sur l'île. Le 31 août, la force saine et sauve est débarquée à Paramushiru.

### Poursuite des opérations

Le 16 août à 9 h 00, les troupes canadiennes de la 13<sup>ème</sup> brigade d'infanterie débarquent sur les plages sécurisées au nord de Kiska. L'artillerie se met aussi en batterie. Le mauvais temps empêche les reconnaissances aériennes et l'incertitude demeure. Le lendemain, d'autres comptes-rendus attestent de l'abandon de l'île depuis au moins dix jours. Little Kiska semble également avoir été abandonnée. Le commandant de la force d'attaque, l'amiral Rockwell, prend alors la décision de décongestionner les têtes de pont, jugées étroites. Il fait réembarquer le matériel lourd sur les transports et les fait se mettre à l'ancre au niveau de Gertrude Cove et de Kiska Harbor. Il renvoie également l'*USS Idaho* et l'*USS Tennessee* sur Adak.

### Des pertes sur Kiska

Dans la nuit du 17 août, le destroyer *Abner Read* (DD-526) patrouille au large de Kiska lorsqu'il est secoué par une forte explosion à 1 h 50. Sa coque est éventrée par un énorme trou et l'onde de choc a fait éclater ses conduites de fumée. Très vite, il s'ensuit un mouvement de panique. Les hommes dormant dans les compartiments arrière sont intoxiqués par l'inhalation de fumée. D'autres tombent dans les trous provoqués sur le pont et se noient dans les réserves de carburant. À 3 h 55, le *USS Hute* (ATF-76) se porte à sa hauteur et prend le *Abner Read* en remorque jusqu'à l'île d'Adak, afin qu'il reçoive au plus vite des réparations de fortune. L'*Abner Read* a en fait heurté une mine de fond japonaise qui l'a gravement endommagé. Le bilan est lourd : 70 marins sont tués et portés disparus et 47 sont blessés. Le 18 au matin, 27 000 hommes ont pris pied sur Kiska. Les progressions se poursuivent dans l'île sans rencontrer d'opposition. Mais dans



Affiche de propagande US représentant les Aléoutiennes comme un piège à rats pour les Japonais

le brouillard épais, des erreurs d'identification entre les unités ont lieu et des tirs fratricides s'ensuivent, causant 26 pertes. Des navires reçoivent l'ordre de retourner à leur port d'attache. Le 22 août à 11 h 50, le commandant de la force du nord Pacifique, l'amiral Kinkaid, annonce que les opérations amphibies sont terminées. Il rembarque à 14 h 00 sur l'*USS Pennsylvania* et retourne sur Adak. Dans les jours qui suivent, les mines et pièges laissés par les Japonais font encore un certain nombre de victimes dans les rangs alliés. Au total, la force du sud subit les pertes suivantes : 17 tués et 45 blessés. La force du nord perd 4 hommes (tous Canadiens) et déplore 76 blessés. Il y a également, pour les deux forces, un total de 133 évacuations pour pieds gelés. Le 87<sup>th</sup> d'infanterie de montagne, indépendant, perd à

lui seul 23 hommes et a 55 blessés.

### Conclusion

La reprise de Kiska signe la fin de toute présence japonaise en Alaska. Les Américains et les Canadiens maintiendront une présence militaire (environ 144 000 hommes) dans le Pacifique Nord jusqu'à la capitulation japonaise en août 1945. Surpris par l'initiative japonaise, les Américains auront su réagir malgré leur engagement dans le Pacifique Sud et assurer en permanence la défense de l'Alaska, futur 49<sup>ème</sup> État américain. Cependant l'aviation japonaise tentera encore des raids contre les aérodromes d'Attu et sur Massacre Bay, à partir de ses bases sur les îles Kouriles, le 9 et le 13 octobre, mais sans aucun succès.

### Sources

#### Livres :

Bruce Gardner, Barbara Stahura, Seventh Infantry Division: 1917-1992 World War I, World War II, Korea and Panamanian Invasion: Serving America for 75 Years.  
Randy W. Baumgardner, 10th Mountain Division.

#### Sites :

<http://www.combinedfleet.com/Kiska.htm>  
<http://www.junobeach.org/f/4/can-tac-air-hwe-kis-f.htm>  
<http://www.militarymuseum.org/184th.html>  
<http://www.ibiblio.org/pha/comms/1943-05.html>  
<http://ww2db.com>  
<http://www.eubank-web.com/Donald/Aleutian/kiska.htm>  
<http://www.olive-drab.com/images/aleutians>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Operation\\_Cottage](http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Cottage)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Eleventh\\_Air\\_Force](http://en.wikipedia.org/wiki/Eleventh_Air_Force)  
<http://vilda.alaska.edu>  
<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/USN-CN-Aleutians>  
<http://www.mpierrela.files.wordpress.com>

Par  
Tom  
Womack

# Darwin 1942 : Le Pearl Harbor australien

**A**près l'attaque sur Pearl Harbor en décembre 1941, l'objectif prioritaire du Japon était de s'emparer de l'île de Java et de forcer les forces hollandaises à capituler dans leurs colonies des Indes orientales. L'armée japonaise avait désespérément besoin des vastes réserves de combustible et des ressources naturelles de la région afin de soutenir le front chinois. Dès le mois de février 1942, les forces nippones s'étaient déjà emparées des îles de Tarakan, Bornéo, Célèbes, Ambon, Bali, et de la partie sud de Sumatra.

## THE BOMBING OF DARWIN

### 19TH FEBRUARY 1942

On 19 February 1942, a military force attacked mainland Australia for the first time when Darwin was the target of two devastating air raids. Shortly before 0.00 a.m. that day, a strike force of 88 Japanese aircraft was launched from four aircraft carriers located mid way between Timor and Darwin. The same force had attacked Pearl Harbor, Hawaii, ten weeks before—but it would drop more than twice as many bombs on Darwin.

Darwin was caught unprepared, when the first bombs fell at 9.58 a.m., destroying a section of the main wharf at Stokes Hill and killing 21 waterside workers. In the next twenty minutes, the attackers sank or disabled 21 ships, destroyed most of the waterfront facilities, and wrecked much of the town area. Two hours later, a second force of 84 bombers attacked and severely damaged the Darwin RAAF base.

At least 202 people were killed, and hundreds more were wounded during the two raids. Military and civilian administration were badly disrupted by the action. Fearing possible invasion some people left Darwin.

The Darwin region sustained at least 62 more air raids, up until 12 November 1943, but none was as destructive as the first two.

**CIVILIANS IN DARWIN**

During the war the civilian population of Darwin suffered great hardship and dislocation. The Government ordered an evacuation of around 3,500 women and children before the first Japanese air raid. Most Aborigines were relocated to distant settlements or to Delissaville (between) near Darwin Harbour. Some civilians remained to maintain essential services and Darwin effectively became a military base. By April 1942, there were over 14,000 military personnel in the Territory, peaking at 84,000 in 1944.

Numerous aerial attacks on Darwin and subsequent military appropriation caused irreparable damage to many buildings. Most of Darwin's houses were lost and Chinatown burnt down in 1943. Some buildings survived including the two bank buildings on the corner of Smith Street and Bennet Street.

The war ended in August 1945, however not until February 1946 were civilians officially permitted to return. The military ran Darwin for several more months and civilians lived in abandoned military camps with commodities in short supply. The war had changed Darwin forever. A new Darwin was planned, but the people preferred the design of the old town. The people rallied, rebuilding their town upon the strong, cross-cultural foundations that make the Darwin of today.

**CONSEQUENCES**

The first raids on Darwin shocked Australia. The true magnitude of the destruction was, however, concealed. In the immediate aftermath military headquarters moved to Adelaide River and the civilian administration was withdrawn to Alice Springs.

For the next few months, north Australian skies were defended by a small group of Americans flying Kittyhawk fighters. Gradually, they reduced the Japanese aerial attacks. A dramatic buildup of defence personnel saw more than 60,000 based in the Territory by late 1942. Major infrastructure development accompanied this influx and some can still be seen today on the Barkly and Stuart Highways.

The threat of invasion receded and the Allies progressively launched offensive air attacks from Top End bases, taking the war back to the Japanese held areas in the islands to the north.

In Darwin, on 19th February each year, a ceremony is held in commemoration of the sacrifices of those men and women who came here to defend Australia in its darkest hour.

**292 FATALITIES IN DARWIN—19 FEBRUARY 1942**

Killed on Darwin Wharf	22	Killed on ships sunk or damaged	177
Killed in the town area (not including one who dies later aboard the Marston)	17	MV Neptuna	45
Killed at Government House	1	USS Perry	11
Other civilians	3	SS Zealandia	91
		SS British Mornston	1
		SS Marnah Lee	5
		USS Merga	1
		SS Parit Mar	1
		USS William B. Preston	10
		Royal Australian Air Force (RAAF) personnel	7
		Australian Army personnel	1
		US Army personnel	3
		US Navy Air Force personnel	4
		Killed near Bathurst Island on the ships	1
		One killed (at sea) and 20 QJ and one (during boat)	18
		One of women on board the hospital ship drowned	1
		One on route to Fremantle & not counted above	39
		Various women and civilians—no names recorded	2

THE NUMBER OF FATALITIES SHOWN IS RECORDED AS A MINIMUM FIGURE & INCLUDES ONLY THOSE DEATHS THAT WERE RECORDED AT THE TIME AND CAN NOW BE VERIFIED.

**LET US NOT FORGET**

Les Japonais comprirent rapidement l'importance de Darwin quand ils gagnèrent la région des Indes néerlandaises. Leur but premier fut alors de s'emparer du Timor afin de couper le renforcement aérien de Java. Par le fait même, sa capture dès le 20 février leur aurait donné une base aérienne à moins de 965 km de la côte nord de l'Australie. Pour soutenir leur force d'invasion et perturber les efforts de ravitaillement des Alliés, un raid aérien sur Darwin fut prévu le 19 février.

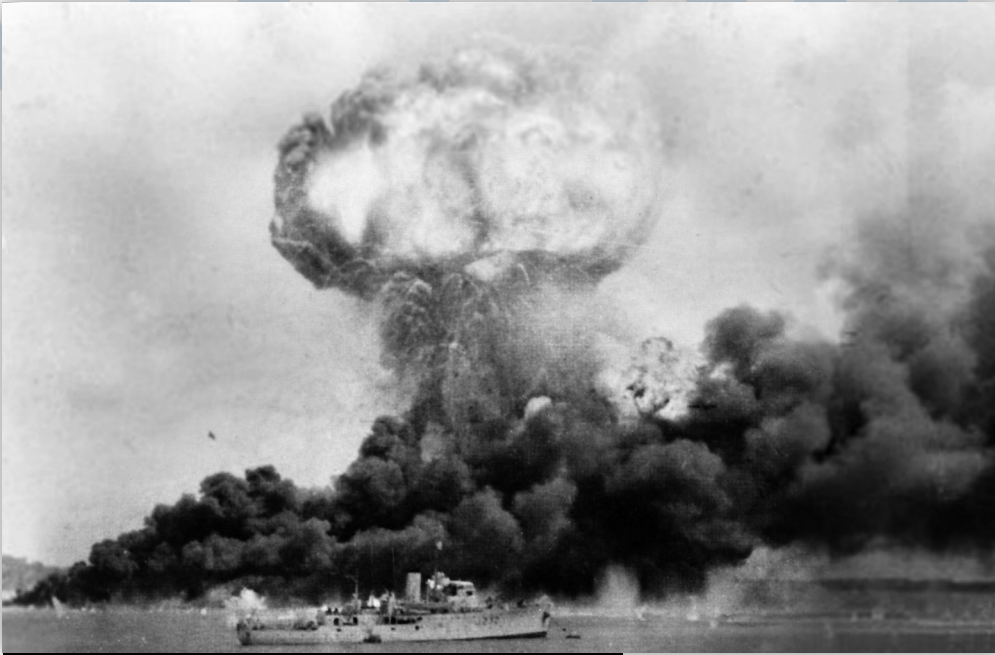
Le 15, à la tombée de la nuit, une importante force opérationnelle (Task force) composée de porte-avions sous le commandement du vice-amiral Nagumo Choichi quittait Palau. Cette armada comptait entre autres la première flotte de porte-avions composée du premier groupe (*Akagi* et *Kaga*) et du deuxième groupe (*Hiryu* et *Soryu*). Étant donné que le troisième groupe (*Shokaku* et *Zuikaku*) était retourné au Japon à la fin janvier, les forces de Nagumo étaient sensiblement les mêmes que celles qui avaient attaqué Pearl Harbor.

L'*Akagi* et le *Kaga* venaient tout juste de se réarmer à Truk alors que l'*Hiryu* et le *Soryu* avaient récemment supporté l'invasion d'Ambon. Le support était assuré par les 1<sup>er</sup> / 3<sup>ème</sup> groupes de cuirassés (*Kirishima* et *Hiei*) et le 8<sup>ème</sup> groupe de croiseurs (*Tone* et *Chikuma*). La 1<sup>ère</sup> flottille de destroyers avec le croiseur-léger *Abukuma* (vaisseau-amiral), la 17<sup>ème</sup> division de destroyers (*Tanikaze*, *Isokaze*, *Hamakaze*, *Urukaze*), la 18<sup>ème</sup> division de destroyers (*Kasumi*, *Arare*, *Kagero*, *Shiranuhi*) ainsi que le destroyer *Akigumo* serviraient de couverture à la Task force.

Conformément aux ordres reçus le 8 février, Nagumo mit le cap sur Kendari le 17. La nuit suivante, il traversa la mer de Banda à toute vitesse. À l'aube du 19, sa force de frappe était en position dans la mer du Timor afin d'attaquer Darwin. Les quatre porte-avions lâchèrent alors 188 appareils - 36 chasseurs, 71 bombardiers en piqué et 81 bombardiers en altitude. 54 bombardiers Ki-21 « Sally » de l'Armée de l'air japonaise, provenant des aérodromes hollandais récemment capturés à Ambon et Kendari, se préparaient à les rejoindre au-dessus du port pour agir en tant que 2<sup>ème</sup> vague d'assaut.

En route vers Darwin, la formation de porte-avions fut repérée par un Catalina de l'US Navy piloté par le Lieutenant Thomas Moorer. L'avion de reconnaissance appartenait à la





*L'explosion d'un réservoir de pétrole et les nuages de fumée des autres réservoirs touchés. (Au premier plan, le HMAS Deloraine)*

Patrol Wing 10 et patrouillait les environs de Darwin. L'un des Zéro du *Kaga*, piloté par le première classe Yoshikazu Nagahama, se détacha de sa formation et tira un coup au but sur le Catalina à la surprise de l'équipage qui ne s'y attendait pas du tout. Au premier assaut, Nagahama tira sur l'un des moteurs de l'appareil qui prit feu instantanément. Moorer coupa l'alimentation des deux moteurs pour mettre un terme au tangage de l'avion causé par la différence de puissance qui s'ensuivit et réussit tant bien que mal à amerrir.

Comme l'équipage se précipitait dans des radeaux, le Catalina disparut dans une colonne de fumée et de feu. Témoins de l'incident, un petit navire marchand philippin - le *Florence D* - vint à la rescousse et repêcha les malheureux un peu plus tard. Moorer apprit du capitaine que le bateau était sous contrat avec l'US Navy en tant que briseur d'embarco pour livrer de l'approvisionnement aux forces américaines basées aux Philippines. Malgré la présence de l'aviation japonaise, le capitaine avait été attaqué plusieurs fois sans succès et demeurait confiant en ses chances.

L'attaque sur l'avion de reconnaissance de Moorer s'était effectuée si subitement que son opérateur radio n'avait pas été en mesure d'alerter Darwin. Comme les Japonais contournaient l'île de Melville, un garde-côte australien envoya un message d'alerte par radio. Cependant, une dizaine de chasseurs P-40E Kittyhawk accompagnant un LB-30 Liberator venaient tout juste de quitter Darwin et on prit pour acquis qu'il s'agissait de cette formation aperçue par le garde-côte. Ils se dirigeaient vers Java en passant par le Timor. Si la communication avait été meilleure entre Américains et Australiens, l'officier australien aurait sûrement

réalisé que l'île de Melville se situait beaucoup plus au nord de leur trajet.

Un deuxième message suivit à 9 h 37 quand les Japonais dépassèrent l'île de Bathurst. Le Père John McGrath de la Mission Catholique insulaire la remarqua et envoya ce message radio : « Une formation aérienne d'une importance inhabituelle force sur nous en provenance du nord-ouest ». Une fois de plus, l'officier de service n'en tint pas compte. Comme à Pearl Harbor le 7 décembre 1941, l'ultime chance d'effectuer les préparatifs d'urgence de dernière minute afin de faire face au raid leur glissa des mains. Sans radar, le port ne fut jamais alerté et les Japonais s'approchèrent impunément des installations portuaires.

Port Darwin ne possédait que très peu de défenses de toutes sortes et les P-40, qui l'avaient récemment quitté pour une mission, représentaient la seule couverture efficace des lieux en terme de chasseurs. Un cyclone l'ayant paralysé entre le 2 et le 10 février, le port était encombré de navires marchands qui attendaient d'être déchargés. Le syndicat des débardeurs, d'allégeance communiste, tomba en grève au même moment, ce qui eut pour effet d'augmenter l'ampleur des tâches en souffrance. Quand le déchargement reprit enfin (à l'aide de troupes américaines armées de carabines avec baïonnettes au canon), l'unique quai, très étroit, ne pouvait accueillir que deux navires à la fois.

Il y avait près de 30 bateaux dans les installations portuaires. Parmi les navires australiens se trouvaient le vapeur d'inspection *Southern Cross* ; les gabares *Kookaburra*, *Koala*, *Kangaroo* et *Karangj* et le remorqueur de filet *Kara-Kara*. Étaient aussi présents les dragueurs de mines auxiliaires de la RAN (Royal Australian Navy) *Tolga*, *Terka* et *Gunbar*, le patrouilleur *Coongoola*, le navire-dépôt *Platypus*, les torpilleurs *Swan* et *Warrego*, et la 24<sup>ème</sup> Flotille de dragueurs de mines comprenant les corvettes *Deloraine*, *Katoomba* et *Lithgow*. Le navire-hôpital *Manunda* attendait lui aussi des ordres après avoir été maintenu au port suite à la chute de Singapour.

Le destroyer américain *Peary* et les transports de troupes de l'US Army (*Meigs*, *Mauna Loa*, *Portmar* et *Admiral Halstead*) étaient aussi présents dans le port. Le ravitailleur d'hydravions *William B. Preston* était en pleine préparation

pour appareiller en direction sud le long de la côte. Ils avaient rejoint le pétrolier britannique *British Motorist* qui transportait une pleine cargaison d'essence d'avion à haut indice d'octane. Les cargos australiens *Barossa*, *Tulagi*, *Zealandia* et *Nepetuna* (ce dernier ayant à son bord 200 tonnes de charges de profondeur) attendaient eux aussi qu'on procède à leur déchargement au modeste quai.



Autre vue des réservoirs de pétrole en train de brûler

Sur le tarmac de l'aérodrome militaire de Darwin, il y avait neuf bombardiers Hudson des Squadrons 2 et 13 de la RAAF. L'aéroport civil hébergeait quant à lui 5 chasseurs Wirraway hors-service du Squadron 12 de la RAAF. Neuf autres chasseurs appartenant à la même unité se trouvaient à Batchelor Field, tout juste hors des limites de Darwin. On retrouvait un peu plus loin Daly Waters, une piste sommaire où se trouvaient huit autres Hudson. Une panoplie d'aéronefs civils de toutes sortes entourait les avions militaires. Très peu de défenses anti-aériennes étaient déployées pour la protection de l'une ou l'autre de ces bases.

Pendant que la formation japonaise approchait de Darwin, elle tomba sur les dix P-40 qui avaient décollé à 9 h 15. En route vers le Timor, les avions américains appartenant au 33<sup>ème</sup> Groupe de Chasse rencontrèrent des conditions météorologiques exécrables à peine 20 minutes après avoir quitté le sol et décidèrent de retourner à Darwin. Cinq appareils atterrirent pour refaire le plein tandis que les autres patrouillaient au-dessus du port. Ceux-ci croisèrent le Zéro piloté par le 1<sup>ère</sup> classe Yoshikazu Nagahama de la NAP.

Son attaque contre le Catalina de Moorer lui avait fait perdre sa formation et il s'était élancé vers Darwin en solitaire. Ce faisant, il devint le premier pilote nippon à survoler l'objectif. Il aperçut aussitôt les cinq Kittyhawk américains et plongea pour attaquer. Les Américains remarquèrent la présence de Nagahama pour la première fois quand le lieutenant Robert Ostreicher jeta un coup d'oeil en hauteur par hasard, médusé de voir fondre un Zero droit sur lui.

Ostreicher largua immédiatement son réservoir de secours et piqua en plongé. Les autres P-40 essayèrent de l'imiter mais Nagahama était trop rapide. En quelques secondes, il abattit le lieutenant Jack Peres et le lieutenant Elton Perry avant qu'ils ne puissent réagir. Ils plongèrent tous deux en flammes dans l'océan. Nagahama s'occupa

ensuite du lieutenant Max Wiecks, touché si sévèrement qu'il fut forcé de s'éjecter. Pendant que Wiecks se maintenait à flots, le soldat du Soleil Levant endommagea sérieusement à son tour l'appareil du lieutenant William Walker. À peine sorti de l'école de pilotage et incapable d'ébranler le pilote japonais, Walker fut blessé gravement et réussit à grand peine à poser l'épave de son appareil en catastrophe sur la piste de Darwin.

Chez les Japonais, les premiers éléments de la formation principale se pointaient maintenant au-dessus du port et eurent tôt fait de se frotter au Kittyhawk du lieutenant Ostreicher. Celui-ci effectua une série d'attaques et revendiqua une victoire aux dépens d'un bombardier en plus d'en endommager un autre. Bien que son propre chasseur fût touché par des tirs de réplique, il fut en mesure d'atterrir en toute sécurité à Darwin. Il est possible qu'Ostreicher ait attaqué deux formations différentes en provenance du Sorryu. La première formée de 18 B5N «Kates» qui a rapporté avoir été attaquée par des chasseurs qui ont endommagé quatre de ses appareils sans subir de pertes ; la seconde équipée de 18 bombardiers en piqué D3A «Val» qui a aussi fait mention d'une attaque de chasseurs ennemis à ses dépens : un de ses appareils faiblement endommagé, un autre forcé d'amerrir en plein océan. Un destroyer japonais vint plus tard secourir son équipage.

Les chasseurs de pointe de la formation mitraillèrent ensuite les défenses anti-aériennes et d'autres objectifs d'importance. Une de leurs premières cibles était le dragueur de mines auxiliaires *Gunbar* qui venait de franchir les filets protecteurs du port. Le navire fut lourdement endommagé et de nombreux morts et blessés étaient à déplorer quand les Zero en eurent fini avec lui.

Les cinq P-40 affairés à refaire le plein sur l'aéroport mili-

taire de Darwin essayèrent de se joindre aux combats. L'officier commandant du Squadron de chasse 33, le major Floyd Pell, fut le premier à quitter le sol. Son appareil venait à peine d'atteindre la barre des 30 mètres quand un essaim de Zero en provenance du *Hiryu* lui tombèrent dessus. Pell s'éjecta de son chasseur en flammes à une altitude d'un peu plus de 20 mètres, son parachute s'ouvrant de justesse avant qu'il ne heurte la terre ferme. Il était toujours vivant et rampait lentement vers un abri quand un groupe d'avions ennemis le mitraillèrent mortellement.

Le lieutenant Charles Hughes n'avait toujours pas quitté la piste quand il fut tué dans l'habitacle de son Kittyhawk. Le lieutenant Robert McMahon réussit quant à lui à décoller et croisa trois Zero derrière lesquels il réussit à prendre position. Il revendiqua un coup au but sur l'un d'eux, mais son train d'atterrissage sortit au même moment, donnant la chance aux aviateurs nippons de reprendre le contrôle de la situation. Les chasseurs ennemis trouèrent son P-40, blessant McMahon à une jambe, mais ils ne purent l'abattre avant d'être dispersés par le feu d'une batterie anti-aérienne. McMahon arrosa du feu de ses armes un «Val» qui se trouvait sur son chemin alors qu'il tentait de ramener son zinc à l'abri sur la piste. McMahon eut tout juste le temps de voir le mitrailleur arrière du bombardier s'affaisser sur son arme avant d'être contraint de s'éjecter de son appareil. Il pouvait s'agir de l'un des bombardiers que le lieutenant Ostreicher avait attaqués auparavant.

L'attention portée par l'ennemi aux trois pilotes précédents aida sans l'ombre d'un doute les lieutenants Burt Rice et John Glover à prendre leur envol. Cependant, Rice fut attaqué immédiatement et son avion s'écrasa au sol en flammes. Le pilote eut le temps de s'éjecter et il descendait en parachute dans un état de semi-conscience. Glover tenta de couvrir son infortuné compatriote mais il fut atteint à son tour. Il dut se résoudre à revenir vers la piste, son appareil devenant de plus en plus incontrôlable. Il s'écrasa à l'atterrissage et fut extirpé de l'épave par les rampants.

À 9 h 57, les bombardiers en altitude commencèrent à survoler le port et la ville à une altitude de 4 250 mètres. Une minute plus tard, les sirènes de Darwin se mirent à hurler. Les bombes frappèrent le quai, projetant le train à l'eau. Les explosions détruisirent le réseau d'aqueduc, l'oléoduc et la majeure partie du port. Lentement et méthodiquement, les bombardements s'étendirent par la suite à l'hôpital, au bureau de poste, à la caserne de police, avant d'atteindre finalement le quartier administratif de la ville. Plusieurs travailleurs périrent et des douzaines d'autres furent blessés et/ou ensevelis. L'alimentation en eau étant coupée, il devint impossible de maîtriser les nombreux foyers d'incendie qui se déclarèrent partout dans Darwin.

Attaquant en solitaire, par paires et en vagues de trois, 27 «Val» concentrèrent alors leur feu sur les bateaux dans le port. Le *Swan*, le *Warrego*, le *Peary* et le *William B. Preston*

réussirent à appareiller, mais le *Peary* fut submergé sous une pluie de bombes. Deux bombes larguées sur l'arrière du navire démolirent le support de grenades sous-marines, arrachèrent les garde-hélices et inondèrent la salle des commandes du gouvernail. Une troisième bombe explosa dans les cuisines, suivie par une autre qui pénétra le pont principal avant de sauter dans le magasin avant. Une cinquième ravagea la salle des machines, ce qui eut pour effet d'éventrer le navire.



Le USS Peary en train de couler

Quatre-vingts officiers périrent au milieu de cette tempête de fer et de feu amplifiée par le combustible qui entourait le *Peary*. Parmi les morts, son commandant, le capitaine de corvette John Bermingham, avec tous ses officiers. Seulement 40 marins survécurent, la plupart d'entre eux blessés. Le seul officier qui s'en tira fut le lieutenant W.J. Catlett qui se trouvait sur la terre ferme à l'hôpital.

Au moment même où le *Manunda* envoyait des embarcations de secours, le *William B. Preston* forçait le passage à grande vitesse à travers le port. Poussant ses moteurs au maximum, il passa à un cheveu de télescoper l'étrave du navire-hôpital, quitta les limites portuaires, et s'engagea dans une course folle vers le sud en longeant les côtes australiennes à une vitesse vertigineuse. Après coup, le *Manunda* - bien que clairement identifié avec de la peinture blanche et des croix rouges - échappa de peu aux bombardiers en piqué à maintes occasions. Les registres japonais d'après-guerre classent ces attaques parmi les erreurs et affirment qu'elles n'étaient aucunement commandées.

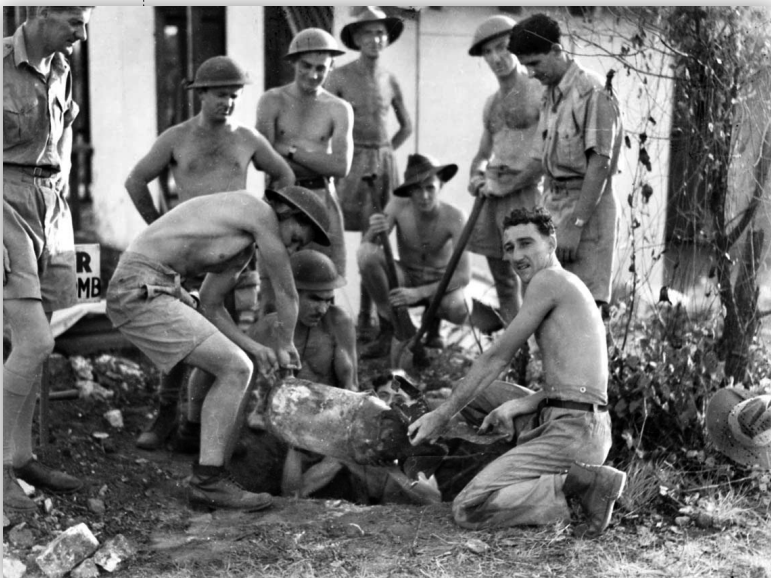
Néanmoins, le *Manunda* eut à déplorer la perte de quatre hommes, 76 trous d'obus et plus de 100 impacts dans la coque avec de lourds dommages à ses superstructures. Un coup direct pulvérisa ensuite la partie arrière du pont causant beaucoup de dégâts internes ainsi que sept incendies. Malgré la perte de 12 tués et 47 blessés parmi ses membres d'équipage et son personnel médical, le *Manunda* continua à fournir des soins médicaux aux échoués pendant et après le raid.

Pendant ce temps le *Swan* était gravement endommagé par une bombe l'ayant manqué de peu. Le *British Motorist*

fut également touché sévèrement et commença à couler par l'avant. Le *Mauna Loa* reçut un coup direct à l'arrière et commença à s'enfoncer par la poupe. Le *Platypus* échappa quant à lui à ses agresseurs, même si trois bombes tombées à proximité stoppèrent ses machines et coulèrent le *Mavie*, plus léger, amarré à couple. Le *Katoomba* était immobilisé en cale sèche, mais le tir précis de ses servants anti-aériens réussit à gêner suffisamment un chasseur-bombardier pour l'empêcher de toucher sa cible.

Le *Zealandia* reçut une bombe qui s'engouffra dans l'écouille n°3 et explosa profondément dans sa cale. Poussées par le vent, les flammes se propagèrent à l'ensemble du bateau, vers l'avant et l'arrière. Se rendant compte de la gravité de la situation, le capitaine ordonna l'abandon du navire. Quand les marins sautèrent par-dessus bord, le *Tolga*, le *Terka* et plusieurs autres petits bateaux patrouilleurs se ruèrent pour venir repêcher les survivants, ainsi que ceux du *British Motorist*.

Le *Neptuna* et le *Barossa* étaient en opération de déchargement au quai quant ils furent atteints tous les deux. Leurs chaudières étant éteintes, aucun d'eux ne put se déplacer quand le combustible qui s'échappait de l'oléoduc endommagé, ayant pris feu, se mit à les encercler. Bravant les flammes et la chaleur intense, le remorqueur *Wato* s'approcha et tira plus loin la citerne à mazout amarré au *Barossa*, puis retourna chercher ce dernier pour qu'il aille s'échouer à l'écart, permettant ainsi au navire et à sa cargaison (des billes de bois destinées à l'agrandissement du port) de brûler seuls sans danger.



*Soldats australiens déterrèrent une bombe n'ayant pas explosé*

Le *Tulagi* fut également touché et échoué pour éviter de couler. On put le remorquer plus tard et le réparer sans trop de difficultés. Peu après le raid, les 200 tonnes de charges



*Le MV *Neptuna* explose à Stokes Hill Wharf. Au premier plan on voit le SS *Zealandia* endommagé lui aussi*

de profondeur du *Neptuna* explosèrent, détruisant ce qui restait du port et une grande partie de la ville. Bien que sa poupe et ses machines disparurent immédiatement, son étrave demeura brièvement à flots. Le raid dura moins d'une heure et les avions ennemis étaient partis avant 11 h 00. Des bombardiers en provenance du *Kendari* apparurent à l'horizon à 11 h 58. Ils ignorèrent la ville et le port pour se concentrer plutôt sur les aérodromes militaires. Tout ce que les Zero n'avaient pas détruit, les bombardiers s'en chargèrent, incluant les chasseurs endommagés appartenant à Ostreicher et Walker. Quoiqu'on ne déplora que six morts, ce bombardement d'une précision exemplaire causa la perte de deux hangars, quatre dortoirs, des salles à manger, des entrepôts d'équipement et plusieurs édifices, incluant l'hôpital.

Bateaux coulés et carcasses éventrées jonchaient le port, entre lesquels de petites embarcations fourmillaient partout afin de secourir les survivants et éteindre les incendies. Huit navires furent coulés, soit le *Peary*, le *British Motorist*, le *Neptuna*, le *Zealandia*, le *Mauna Loa*, le *Meigs*, le *Mavie*, et le ponton à charbon *Kelat*. Trois autres - *Barossa*, *Portmar* et *Tulagi* - furent sauvés uniquement en les forçant à s'échouer, le dernier n'ayant subi que des avaries mineures qui ne le laissèrent que temporairement hors-service. Les autres subirent des dommages à différents degrés.

Au sol, les Zero et les bombardiers avaient détruit sensiblement tous les appareils alliés qu'ils avaient pu dénicher. En plus des 11 P-40 du Squadron de chasse 33, un LB-30 et trois biplans Beechcraft de l'USAAF utilisés pour des besoins de liaison furent aussi anéantis. Mais encore, les Zero du *Hiryu* firent flamber trois PBV de la Patrol Wing 10 dans le port. La RAAF perdit également l'un de ceux-ci en plus de six Hudson, avec un Wirraway endommagé.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, le raid aurait pu être pire. Le barrage anti-aérien fut extrêmement intense, au point de briser plusieurs attaques ennemies. Pourtant, les Japonais ne perdirent qu'un chasseur et deux «Val» au-dessus de Darwin. Un troisième «Val» fut forcé d'amerrir



Photographie aérienne de navires en feu dans le port de Darwin

sur l'océan pendant le vol de retour mais son équipage fut repêché par l'un des destroyers de Nagumo. Quelques 34 appareils furent endommagés à des degrés divers, mais le nombre d'appareils manquants après leur retour à la Task Force demeure inconnu. Aucun avion de l'Armée ne fut déclaré perdu ou endommagé.

Dès que les Japonais se retirèrent, des bombardiers en piqué du *Kaga* aperçurent ce qu'ils rapportèrent comme étant un «croiseur déguisé». Se basant sur ce rapport, le *Siryu* et le *Hiryu* lancèrent chacun neuf «Val» en patrouille de reconnaissance armée. Une heure et demie plus tard, les avions du *Soryu* trouvèrent le bateau : il s'agissait en fait du *Don Isidore*, navire-marchand de 3 200 tonnes qui, tout comme le *Florence D* mentionné précédemment, était lui aussi sous contrat avec l'US Navy en tant que briseur de blocus entre Darwin et les Philippines.

Les bombardiers en piqué enregistrèrent cinq coups directs, laissant le navire gravement endommagé. En contrepartie, la riposte anti-aérienne ne causa que des dégâts mineurs à un seul appareil ennemi. Une cinquantaine de kilomètres au sud, le *Florence D* intercepta son appel de détresse. Le *Don Isidore* mentionnait qu'il essayait une puissante attaque qui lui avait causé plusieurs pertes. Le capitaine du *Florence D* changea immédiatement de cap afin de lui prêter main forte. Il avait presque atteint son but quand un hydravion Aichi E13A1 «Jake» apparut à l'horizon. Lancé de l'un des navires de guerre de *Nagumo*, il avait probablement reçu la mission de surveiller l'attaque contre le *Don Isidore*.

Sans arme et se déplaçant à une vitesse maximale de 10 nœuds, le capitaine du *Florence D* jugea qu'aucune manœuvre n'était possible pour échapper à l'avion nippon. Il jeta l'ancre et ordonna à tout le monde de se mettre à

l'abri. Le « Jake » effectua une approche et largua deux bombes de 50 kg ; heureusement, le pilote était un piètre viseur et ses deux projectiles manquèrent la cible de plusieurs centaines de pieds (100 pieds équivaut à 30 mètres). Il a ensuite mitraillé le *Florence D* à plusieurs reprises avant de se retirer vers l'ouest.

Après que l'hydravion ait disparu, le *Florence D* continua sa route. Environ 90 minutes plus tard, des observateurs aperçurent le *Don Isidore*. Même s'ils échangèrent des signaux de reconnaissance, ce dernier ne ralentit pas et poursuivit sur sa lancée vers le sud. Il perdit plus tard le contrôle de sa direction et s'échoua sur la côte nord de l'Australie pour éviter de couler. La corvette australienne *Warrnambool* se porta au secours de l'équipage le 20 février.

Le capitaine du *Florence D* décida alors qu'il devenait trop dangereux de poursuivre l'opération et retourna vers Darwin. Malheureusement, il était trop tard : une demi-heure après, les neuf bombardiers en piqué du *Hiryu* touchèrent le cargo et le prirent sous leur feu. Même si seulement deux bombes touchèrent la cible, la première explosa dans la cale à marchandises avant qui contenait des obus anti-aériens de 76 mm et une grande quantité de munitions de calibre 12,7. La seconde explosa au milieu du bateau et le *Florence D* s'enfonça par l'étrave en quelques minutes. Les hommes de Moorer et les survivants de l'équipage regagnèrent finalement la côte nord de l'Australie avant d'être secourus eux aussi par le *Warrnambool* le 23.

Une fois que les bombardiers du *Hiryu* furent revenus sur le porte-avions, l'amiral Nagumo mit le cap sur Kendari où il arriva le 21 février. L'opération s'était avérée être un succès sur toute la ligne. Non seulement le Timor avait été pris sans aucune résistance alliée par air ou par mer, mais la liaison aérienne vitale vers Java venait en plus d'être coupée. Une série de raids aériens dévastateurs permit aux Japonais de consolider leur domination du ciel au-dessus de Java, permettant à leurs convois d'invasion de s'approcher pratiquement sans aucune intervention ennemie par la voie des airs.

Contrairement à Pearl Harbor, où les pilotes de Nagumo échouèrent dans leur tentative de toucher les réserves de carburant, les installations de réparation et les autres bâtiments terrestres, on leur ordonna de ne pas faire la même erreur à Darwin. Aussi, Darwin a été rayée de la carte en tant que base d'approvisionnement avec un bilan de 262 morts et 311 blessés. Le port allait être reconstruit plus tard avec la même vocation, mais il ne joua dorénavant plus aucun rôle dans la campagne des Indes occidentales néer-



*Dégâts provoqués par le bombardement à Darwin*

landaises. Et même si les Japonais revinrent à la charge en 1943, l'amélioration du radar, des défenses anti-aériennes et de la chasse empêchèrent la répétition d'un autre Pearl Harbor australien.

#### **Bibliographie**

- Dull, Paul S, A Battle History Of The Imperial Japanese Navy (1941-1945), Annapolis, Naval Institute Press, 1978.
- Francillon, René J., Japanese Aircraft of the Pacific War, Annapolis, Naval Institute Press, 1988.
- Gill, G. Hermon., Australia In The War Of 1939-1945. Volume 1 : Royal Australian Navy 1939-1942, Melbourne, Globe, 1985.
- Goralski, Robert., World War II Almanac 1931-1945 : A Political And Military Record, New York, G.P. Putnam's Sons, 1981.
- Mikesh, Robert C., Japanese Aircraft Code Names & Designations., Atglen, Schiffer, 1993.
- Morison, Samuel Eliot., History Of United States Naval Operations In World War II, Volume III : The Rising Sun In The Pacific 1931-April 1942, Boston, Little, Brown, 1982.
- Rohwer, J. and G. Hummelchen., Chronology Of The War At Sea 1939-1945 : The Naval History of World War Two, Annapolis, Naval Institute Press, 1992.
- Willmott, H.P., Empires In The Balance : Japanese and

Allied Pacific Strategies to April 1942, Annapolis, Naval Institute Press, 1982.

Winslow, W.G., The Fleet The Gods Forgot : The U.S. Asiatic Fleet In World War II, Annapolis, Naval Institute Press, 1982.

Womack, Tom., Sturdy Planes And Long Legs : The Royal Netherlands Naval Air Service In The Netherlands East Indies Campaign 1941-42, Unpublished Manuscript, Arlington, 2003.

## La bataille de Midway

Par  
Pierre  
Chaput

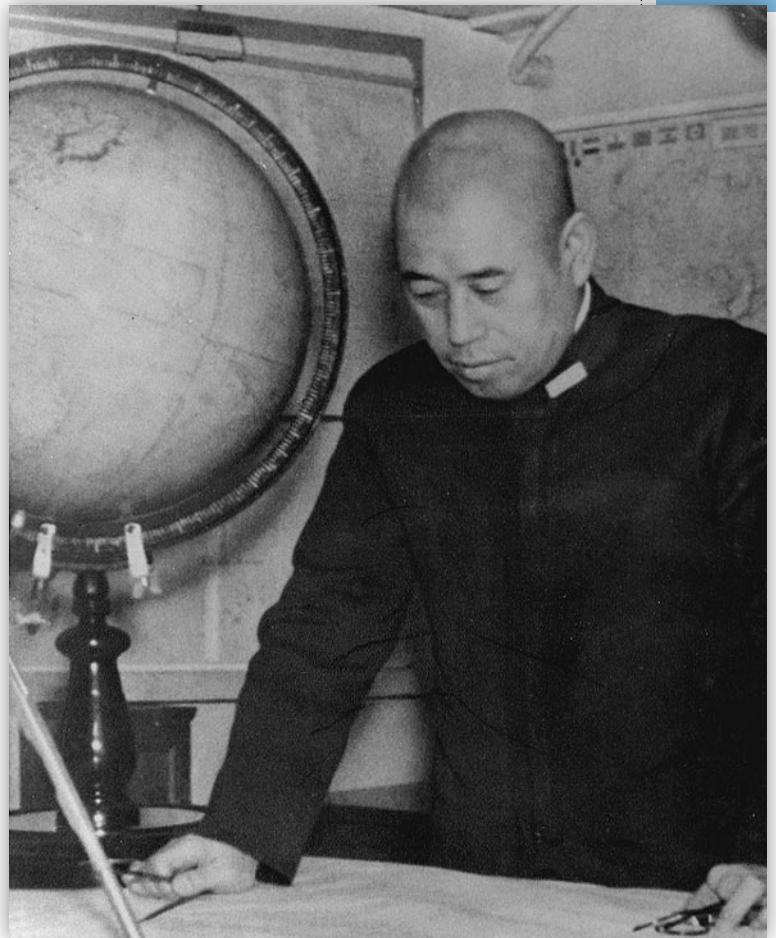
Lorsque le Japon attaque la base de Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, l'objectif est l'anéantissement pur et simple de la flotte américaine du Pacifique. L'amiral Yamamoto, chef incontesté de l'aéronavale nipponne, sait qu'une fois la machine de guerre américaine mise en route, la supériorité japonaise sera mise à rude épreuve.

« Nous pouvons étendre nos conquêtes pendant un an, après je ne sais pas », déclare-t-il au lendemain du raid sur Pearl Harbor. Malgré le succès de l'attaque, Yamamoto n'est pas satisfait : les porte-avions américains lui ont échappé (le *Lexington* transportant des avions à Midway et l'*Enterprise* sur la route du retour après avoir livré des avions à l'île de Wake). Pour lui, le sort de la guerre dépend de ces navires (interrogé quelques années auparavant, il avait fait savoir que celui qui gagnerait la guerre serait celui qui pourrait amener ses avions le plus loin). Le bombardement de Tokyo (18 avril 1942) par des bombardiers B-25 Mitchell ayant décollé du porte-avions américain *Hornet* accompagné de l'*Enterprise*, puis les revers subis en mer de Corail lors de l'invasion de la Nouvelle Guinée suite à l'engagement en mer de Corail (7-8 mai 1942) allaient lui donner raison.

Bien que ce premier engagement entre porte-avions puisse passer pour une victoire nipponne sur le plan matériel, c'est la première fois depuis Pearl Harbor que les Japonais perdent un navire de guerre d'un tonnage supérieur à celui d'un cuirassé. Chaque adversaire a perdu un porte-avions (le *Soho*, porte-avions léger côté japonais, le *Lexington*, porte-avions lourd côté américain) mais les deux porte-avions d'escadre japonais, le *Shokaku* et le *Zuikaku*, ne pourront prendre part à l'offensive contre l'atoll de Midway. Le premier a été trop endommagé alors que le second a perdu tous ses appareils. Apparaît ici un détail d'importance : les pilotes de ces avions faisaient partie de ceux qui avaient mené l'attaque sur Pearl Harbor, des pilotes de premier ordre. La perte est donc plus qualitative que quantitative. Enfin, les Japonais pensent avoir coulé 2 porte-avions, tant il est vrai que le *Yorktown* est fortement endommagé. Ainsi, les Américains n'auraient plus que 2 porte-avions pour défendre Midway... Mais le *Yorktown* est encore manœuvrable et, lentement, prend la direction de Pearl Harbor.

Pendant ce temps, dans la base américaine, l'amiral Nimitz, qui a remplacé l'amiral Kimmel à la suite de l'attaque du 7 décembre, se prépare à contrer une offensive japonaise dans le centre du Pacifique mais il ignore quel en est exactement l'objectif désigné par « AF » dans les communications japonaises. Les services de renseignements américains hésitent entre Wake et Midway, avec une probabilité pour Midway mais sans aucune certitude. Ils décident donc de tendre un piège aux espions japonais : Midway doit signaler que la base manque d'eau. Le piège fonctionne parfaitement car, peu après, un message japonais est intercepté. Il signale que « AF » manque d'eau. L'objectif japonais est donc Midway. Nimitz va tout mettre en œuvre pour protéger l'atoll.

Il envoie sur place toutes les forces aériennes disponibles : 16 bombardiers en piqué Dauntless, 7 chasseurs Wildcat, 30 PBY Catalina (hydravions de reconnaissance), 18 B-17 Flying Fortress et 4 bombardiers B-26 Marauder.



L'amiral Yamamoto

### Le plan japonais est à la fois simple et compliqué :

Yamamoto a prévu de lancer une attaque sur les îles Aléoutiennes, forçant ainsi la flotte américaine à sortir de sa réserve et, une fois suffisamment éloignée de sa base, la prendre en tenailles avec le gros de sa flotte.

On peut se demander pourquoi l'amiral japonais n'a pas profité de sa supériorité numérique pour engager la totalité de sa flotte contre Midway... Alors qu'il dispose de 200 navires dont 8 porte-avions, seule la première flotte aéronavale de Nagumo se verra engagée, soit 20 navires dont 4 porte-avions. Le plan japonais ne pouvait de toute façon plus fonction-

Cet article est issu d'un précédent travail réalisé par Pierre Chaput pour le site Histoquiz. Pour les besoins de ce numéro nous avons jugé bon de le remettre en valeur.

ner, les Américains sachant à quoi s'en tenir et compensant leur déficit matériel par un indéniable avantage stratégique.

### Midway

Le 28 mai 1942, le *Yorktown*, gravement endommagé, arrive à Pearl Harbor, le jour même où le *Hornet* et l'*Enterprise* appareillent pour Midway. L'escadre qui porte le nom de Task Force 16 est placée sous les ordres du contre-amiral Spruance. Elle devait dans un premier temps être confiée à l'amiral Halsey mais, cloué au lit, il a lui-même suggéré son remplaçant. Deux jours plus tard, le *Yorktown* quitte Pearl Harbor avec la Task Force 17 sous les ordres de l'amiral Fletcher. Les Américains viennent de réussir un exploit : remettre les porte-avions en état de combattre en 48 heures ! Pour parvenir à ce résultat, 1 400 hommes ont travaillé jour et nuit. À titre de comparaison, le *Shokaku*, également gravement endommagé comme nous l'avons vu, sera immobilisé 9 mois.

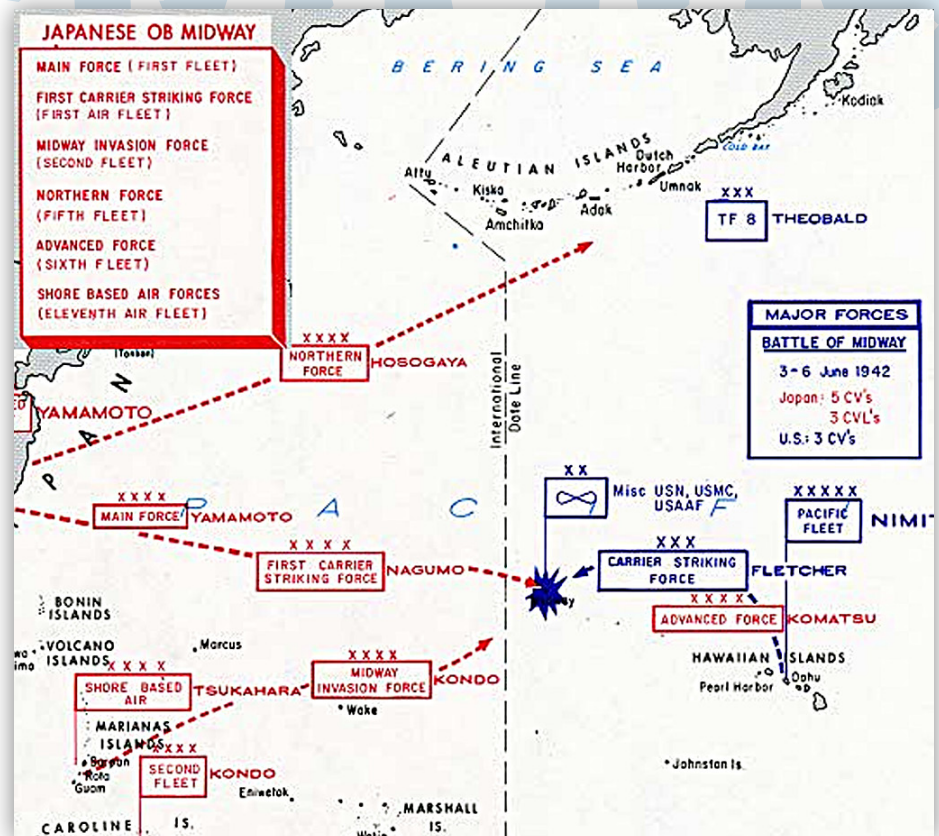
On s'aperçoit ici des lacunes de l'attaque de Pearl Harbor qui avait laissé les infrastructures de la base intactes.

En appareillant à ces dates, les escadres américaines mettent en échec les cordons de sous-marins que les Japonais ont décidé de placer au nord-ouest des îles Hawaï le 1<sup>er</sup> juin.

Le 2 juin, Fletcher et Spruance se rencontrent pour la première et dernière fois de l'engagement au «Point chance», situé à environ 325 milles au nord-est de Midway.

Le 3 juin, conformément au plan, les avions de l'amiral Kakuta attaquent Dutch Harbor dans les îles Aléoutiennes mais l'impact n'est pas celui espéré. Bien plus au sud, les pilotes de Midway décollent pour effectuer un vol de reconnaissance à la recherche de la flotte japonaise. Un PBY aperçoit les navires de l'amiral Tanaka vers 9 heures. Son message amène un raid de B-17 qui font demi-tour sans avoir marqué le moindre coup au but.

Néanmoins, les porte-avions américains, qui ont été informés des derniers événements, savent maintenant que la bataille approche. Fletcher, dont la position est plus au sud que celle de Spruance et donc plus près de Midway, prépare le *Yorktown* au combat.



Carte de la bataille de Midway

### 4 juin

La première flotte aéronavale de l'amiral Nagumo, le vainqueur de Pearl Harbor, a 2 objectifs : raser les défenses de Midway et anéantir la flotte américaine si elle se présente.

La première vague de bombardement contre Midway décolle à 4 h 30 : 108 appareils en provenance des 4 porte-avions. La deuxième vague d'assaut est préparée avec des bombes pour les appareils du *Hiryu* et du *Soryu*, avec des torpilles pour les appareils du *Kaga* et de l'*Akagi*.

Dans le même temps, les appareils de reconnaissance décollent des navires japonais mais en nombre bien trop faible : 7 appareils seulement. En réalité 6 car une catapulte du croiseur lourd *Tone* ne peut lancer son hydravion. En contrepartie, les PBY Catalina américains (à long rayon d'action) décollent en nombre à la recherche des porte-avions japonais.

On peut ici s'interroger sur le nombre d'appareils de reconnaissance : Nagumo agit comme s'il était en infériorité numérique et n'optimise donc pas ses chances de trouver la flotte américaine. Comme les avions japonais sont signalés en approche de Midway, tous les appareils américains prennent l'air : 26 chasseurs vont intercepter la formation ennemie pendant que 11 bombardiers en piqué Vindicator, 16 bombardiers en piqué Dauntless, 6 avions torpilleurs Avenger, 4 B-26 Marauder armés de torpilles, 19 bombardiers lourds B-17 prennent la direction de la flotte japonaise.



Les chasseurs, à 2 contre 1, ne peuvent efficacement contrer l'offensive japonaise qui laisse les installations en flammes, mais intacte la piste d'atterrissage. Le lieutenant Tomonaga signale donc aux porte-avions japonais qu'une deuxième vague est nécessaire.

Interrogeons-nous une nouvelle fois : pourquoi Nagumo a-t-il envoyé des pilotes débutants contre Midway alors que des pilotes chevronnés auraient définitivement réglé le problème de la base américaine, lui laissant ainsi les mains libres pour combattre la flotte américaine ?

Pendant que l'aviation japonaise décime la chasse et la base américaines, un PBY repère l'escadre de Nagumo : «2 porte-avions et des cuirassés. Distance 180 milles, route au 135, vitesse 25».

Ces informations sont cruciales car elles permettent à Fletcher de connaître la position exacte de l'adversaire alors que ce dernier est dans l'ignorance. 60 bombardiers en piqué, 29 avions torpilleurs et 20 chasseurs décollent du *Hornet* et de l'*Enterprise*.

Les sirènes retentissent sur l'*Akagi* : les *Avenger* et les *Marauder* de Midway sont en approche. Les chasseurs Zero et l'artillerie anti-aérienne en abattent 6 mais 3 parviennent à lâcher leurs torpilles. Aucune n'atteint son but mais Na-

gumo réalise que les appareils de Midway représentent une menace. En conséquence, les torpilles de la deuxième vague sont remplacées par des bombes.

Alors que ces opérations de réarmement sont en cours, un message arrive d'un avion de reconnaissance : «10 navires, 240 milles de Midway, route au 150, vitesse 20 noeuds».

Nagumo fait aussitôt arrêter le réarmement (les torpilles sont plus efficaces contre des navires) et demande de quel type de navire il est question.

16 bombardiers de Midway arrivent au dessus du *Hiryu* : 8 sont abattus, les autres manquent l'objectif.

Entre temps, les navires sont reconnus comme 5 croiseurs et 5 destroyers.

Les forteresses volantes de Midway arrivent à leur tour sur l'escadre mais, si elles encadrent le *Hiryu* et le *Soryu*, elles n'obtiennent pas le moindre coup au but.

L'avion de reconnaissance japonais apporte un complément : «escadre suivie par un porte-avions».

Nagumo sait maintenant à quoi s'en tenir et Midway passe au second plan. Il doit toutefois récupérer les appareils de

Bombardement sur Midway





L'Akagi

la première vague et réapprovisionner ses chasseurs.

Le *Yorktown* fait décoller 12 bombardiers en piqué, 6 chasseurs et 17 avions torpilleurs alors que Nagumo, qui a terminé de récupérer ses appareils, vire au nord pour s'éloigner de Midway. Ce changement de cap fait manquer l'objectif aux bombardiers en piqué et aux chasseurs du *Hornet* qui mettent cap au sud. Les avions torpilleurs arrivent par contre sur l'objectif et passent aussitôt à l'attaque sans la moindre protection aérienne : 30 Zero fondent sur eux et les abattent tous. Le groupe n'aura qu'un seul survivant (enseigne de vaisseau Gay).

Arrivent ensuite les 14 torpilleurs de l'*Enterprise* qui visent le *Kaga* mais 10 sont abattus alors que les 4 torpilles sont évitées par le porte-avions. Viennent enfin les torpilleurs du *Yorktown* et leur protection. Les chasseurs sont abattus et le *Hiryu* évite également les torpilles.

Toutes les forces américaines ont échoué ! Il ne reste plus que les groupes de bombardiers en piqué des porte-avions mais ceux du *Hornet*, perdus au sud, sont hors-course, ceux du *Yorktown* (capitaine de frégate Leslie) doivent rectifier

leur course et ceux de l'*Enterprise* (capitaine de frégate McClusky) cherchent encore l'objectif.

Le sacrifice des équipages torpilleurs américains n'aura pas été vain : Nagumo n'a à aucun moment pu placer ses navires en position pour lancer leurs appareils. À 10 h 20, il peut enfin ordonner de se mettre sous le vent, les ponts d'envol remplis d'appareils prêts à décoller.

Leslie a fait virer ses appareils vers le nord-ouest et a 2 porte-avions japonais sous lui : le *Soryu* et le *Kaga*. Il lance l'attaque sur le *Kaga*, bien plus important. Dans le même temps l'escadrille de McClusky arrive du sud-ouest et choisit comme cibles l'*Akagi* et le *Soryu*.

Le *Kaga* est frappé par 4 bombes dans toute sa longueur et en quelques instants n'est plus qu'un brasier. L'*Akagi*, également frappé de plusieurs coups au but brûle de part en part. Le *Soryu* ne s'en sort pas mieux : une bombe a traversé le pont et explosé dans les hangars, 2 autres ayant gravement endommagé le pont. Le feu atteint rapidement les soutes à munitions.

10 h 30 : 3 des 4 porte-avions japonais sont la proie des flammes.

En quelques minutes, l'espoir vient de changer de camp et l'équilibre des forces dans le Pacifique est rétabli.

Les Américains les appellent «Famous Four».

Nagumo ne possède plus que le *Hiryu* sous les ordres de l'amiral Yamaguchi. 6 Zero et 18 bombardiers en piqué décollent pour aller attaquer le *Yorktown*. Les chasseurs font du bon travail puisque seulement 8 bombardiers lâchent leur bombe : 3 atteignent le porte-avions qui prend feu. Arrivent ensuite les avions-torpilleurs du *Hiryu* escortés de Zero. Sur les quatre torpilles lancées, deux atteignent le *Yorktown* qui prend 17° de gîte.

Alors que les premiers appareils japonais regagnent leur porte-avions, les bombardiers en piqué du *Hornet*, qui n'ont pas abandonné, attaquent en masse. Le *Hiryu* est atteint par 4 bombes.

En fin d'après-midi le *Soryu* chavire et coule tandis que le *Kaga* explose et sombre également.

## 5 juin

L'*Akagi* est sabordé par les destroyers alors que le *Hiryu*

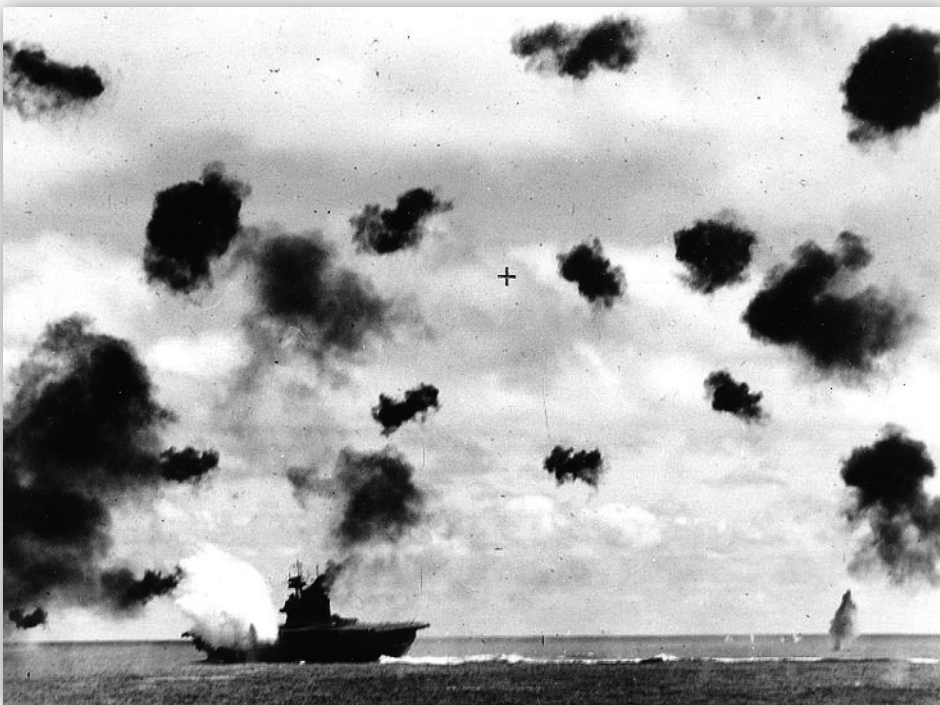


*Le Hiryo en feu*

s'enfonce en brûlant dans les flots. Le *Yorktown*, toujours à flot est atteint par deux torpilles d'un sous-marin japonais. Le vétéran de la mer de Corail ne chavirera que le lendemain.

Victoire incontestable de la marine américaine, la bataille de Midway marque un tournant dans la guerre du Pacifique. Plus que le nombre d'appareils et de bâtiments perdus, le coup au moral est terrible pour les

Japonais, leurs meilleurs pilotes sont presque tous morts et l'industrie nipponne n'est pas en mesure de fournir rapidement de nouveaux porte-avions. Mais cette victoire reste avant tout celle des services de renseignement qui, en étant parvenus à décrypter les codes japonais, ont permis de connaître les intentions de Yamamoto et donc de mieux le contrer.



*Le Yorktown touché par les bombes japonaises*

Par  
Jeremy  
Delawarde

## L'USS South Dakota : de Guadalcanal à Okinawa, en passant par l'Atlantique

**Q**ue ce soit à côté de l'USS Enterprise, de l'USS Ranger, ou encore de l'USS Washington, le cuirassé South Dakota participa à toutes les grandes batailles navales du Pacifique, il est donc intéressant de se pencher aujourd'hui sur ce grand bâtiment à l'image de ceux qui dominaient les mers autrefois.

### La classe South Dakota

Durant l'entre-deux guerre, les USA continuaient à appliquer la politique isolationniste décrétée par le Congrès au lendemain du premier conflit mondial. Cependant ils n'en oublièrent pas de continuer à s'armer pour protéger leur vaste zone d'influence et leurs liaisons commerciales. Aussi, souhaitant s'armer de navires de surface plus modernes, les USA décidèrent, à l'image des grandes puissances navales du globe, de créer une nouvelle classe de cuirassés, oubliant les traités de Washington et ceux de Londres, signés respectivement en 1922, 1930 et en 1936 qui, justement, étaient destinés à enrayer toute nouvelle escalade dans la course aux armements. En 1938, une classe de cuirassés est finalement adoptée et reçut le nom de *South Dakota*, en l'honneur du 40<sup>ème</sup> État des États-Unis. Cette classe de cuirassés se vit imposer un cahier des charges qui prévoyait notamment, pour chaque bâtiment

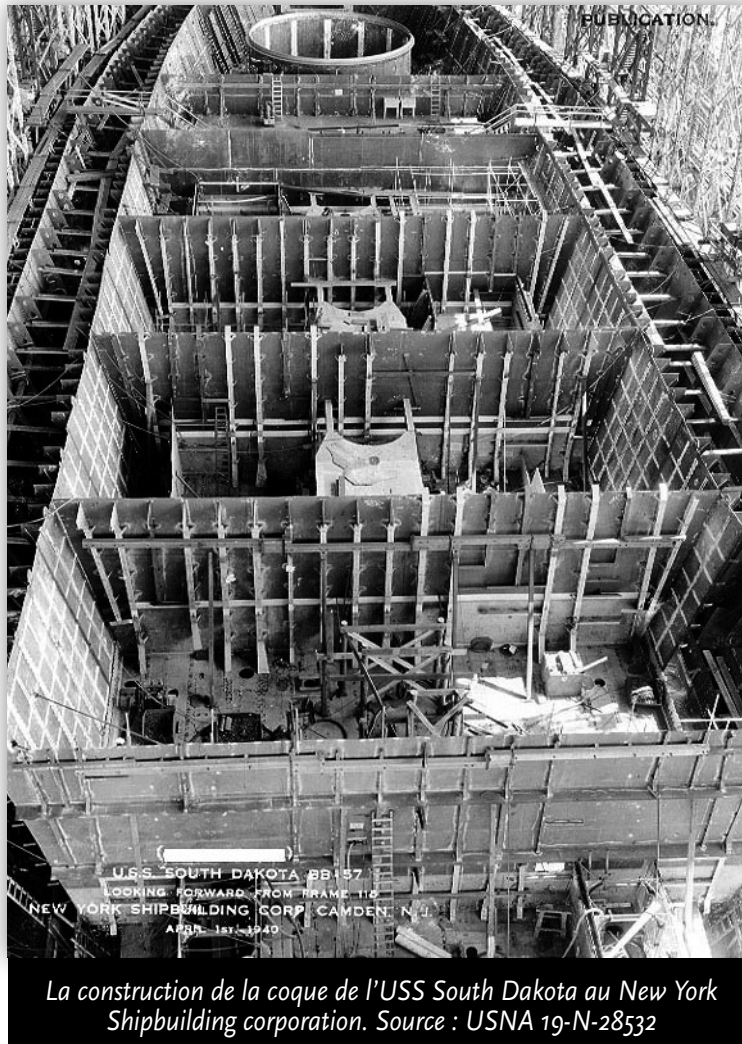
construit, un tonnage de 35 000 tonnes, et l'équipement de puissantes machines lui permettant de monter jusqu'à 27,8 nœuds (soit environ 50 km/h). Pour l'armement principal, ces cuirassés devaient être dotés de canons de 356 mm qui seront ensuite remplacés par des canons de 406 mm.

La classe *South Dakota* compte au total 4 cuirassés :

- l'USS *South Dakota* (n° d'immatriculation BB-57), qui fut mis en service en mars 1942
- l'USS *Indiana* (n° d'immatriculation BB-58), fut opéra-

tionnel à partir du 30 avril 1942

- l'USS *Massachusetts* (n° d'immatriculation BB-59), fut parti en direction de l'Atlantique en mai 1942
- pour finir, l'USS *Alabama* (n° d'immatriculation BB-60), fut mis en service en août 1942.



La construction de la coque de l'USS South Dakota au New York Shipbuilding corporation. Source : USNA 19-N-28532

### Construction et conception

Le cuirassé *South Dakota*, le troisième navire de la marine à porter ce nom, vit sa construction débuter le 5 juillet 1939 aux chantiers navals de Camden dans le New Jersey. Elle fut dirigée par l'entreprise New York Shipbuilding. Après deux années en chantier, le 7 juin 1941, sous les yeux de Madame Harlan J. Bushfield, épouse du gouverneur du Dakota du Sud, le cuirassé fut lancé à la mer. Le bâtiment reçut son armement puis son équipage et devint opérationnel après ses essais en mer le 20 mars 1942, placé sous le commandement du Capitaine Thomas L. Gatch.

Comme tout bon cuirassé, l'USS *South Dakota* avait des dimensions impressionnantes : 210 mètres de long avec un maître-bau (largeur maximum du bateau) de 33 mètres et un tirant d'eau de 11,1 mètres. Comme prévu par le cahier des charges, le navire avait un poids total de 35 000 tonnes et pouvait monter jusqu'à 27,8 nœuds, pouvant ainsi rivaliser avec ses équivalents japonais. Il restait cependant un peu moins rapide que les cuirassés lancés en Europe en ce début de guerre.

Niveau armement principal, le cuirassé BB-57 fut finale-

ment l'un des seuls de sa catégorie à recevoir des canons de 410 mm mark 6, au lieu des 406 mm prévus. Ces derniers, au nombre de 9, furent répartis par 3 dans chaque tourelle, au nombre de deux à l'avant du navire et d'une à l'arrière. L'armement secondaire, mais qui restait de gros calibre, était composé de 16 canons de 130 mm mark 12, installés par deux dans 8 tourelles réparties équitablement de chaque côté du cuirassé. Pour finir, l'armement anti-aérien comprenait deux types de calibres : d'abord 68 canons de 40 mm installés sur affût double, eux-mêmes montés par deux dans des tourelles à toit ouvert. Ces tourelles, au nombre de 17, étaient réparties tout le long du navire de la façon suivante : 2 à l'extrême arrière, 1 sur la tourelle triple de 410 mm à l'arrière, une ligne de 4 en forme de flèche juste devant, 5 autres dispatchées au centre du navire, 2 placées de chaque côté du navire, 2 autres à l'avant et la 17ème au bout de l'étrave. Un deuxième type de canon AA fut installé, avec un calibre de 20 mm. Au total, il y en avait 76 dispersés sur le navire de guerre, sur affût simple ou double.

### Débuts dans le Pacifique

Ainsi armé et prêt à faire face, notamment, aux nouvelles contraintes antiaériennes imposées par la guerre aéronavale qui allait régir cette guerre sur les mers, l'équipage de l'*USS South Dakota* commença entre le 3 juin et le 26 juillet 1942 une phase de manœuvres destinées à l'entraîner au mieux aux nouvelles méthodes de combat : le cuirassé n'était plus l'élément central de la tactique navale et ses missions seraient dorénavant centrés sur l'escorte et l'appui-feu des opérations amphibies, et non essentiellement sur l'affrontement direct.

Le 16 août de la même année, le navire de guerre quitta les USA et partit en direction du canal de Panama pour y rejoindre l'océan Pacifique. Après avoir franchi le canal, l'*USS South Dakota* mis le cap sur les îles Tonga dans le Pacifique Sud. Suite à un long voyage, le cuirassé arriva à Nuku Alofa, la capitale des îles Tonga, le 4 septembre 1942. Mais le 6 septembre, lorsqu'il traversa le passage Lahai, l'*USS South Dakota* endommagea gravement sa coque à cause d'un récif de corail peu profond. Il rejoignit alors Pearl Harbor pour y faire les réparations nécessaires.

Le 12 octobre, le navire fut de nouveau opérationnel et rattaché à la Task Force 16, aux côtés du porte-avions *USS Enterprise*. Après quelques exercices combinés, la Task Force 16 prit la mer le 16 du même mois et, le 24, rejoignit la Task Force 17 aux alentours de l'île d'Espiritu Santo où elles formèrent la Task Force 61 qui fut placée sous les ordres du contre-amiral Thomas C. Kinkaid.

L'objectif de la Task Force 61 était d'aller nettoyer les eaux environnant les îles de Santa Cruz pour ensuite combattre les forces navales japonaises présentes autour de Guadalcanal. Le 25 octobre, la Task Force 61 fut mise en alerte suite à la reconnaissance d'un avion PBY « Catalina » qui avait

repéré un groupe de porte-avions japonais. Le lendemain, un avion de reconnaissance ennemi permit aux porte-avions japonais de connaître la position des Américains. L'*USS South Dakota* fut placé à la défense anti-aérienne de l'*USS Enterprise* car ceux-ci se doutaient d'une attaque imminente. En effet, vers 10 h 45, en ce 26 octobre, une première vague de bombardiers japonais attaqua la Task Force 16. Suivant les ordres, le cuirassé ouvrit le feu sur les avions ennemis. L'attaque fut finalement repoussée avec peu de perte côté américain, mais une heure plus tard, ce furent près d'une quarantaine d'avions torpilleurs qui attaquèrent de nouveau la Task Force. Encore une fois les américains opposèrent une sérieuse résistance et l'attaque fut de nouveau un échec. Vers 12 h 30, un nouvel assaut aérien fut donné par des bombardiers, mais cette fois-ci le cuirassé fut touché par une bombe de 250 kg en plein dans la tourelle avant. Au soir de la bataille, les forces navales américaines se retirèrent sur Nouméa pour s'y reposer et y faire des réparations. Le bilan de ce premier affrontement pour l'*USS South Dakota* était assez positif : au total, il avait abattu 26 avions ennemis à lui seul pour 890 coups de 130 mm, 4 000 de 40 mm et 52 000 de 20 mm tirés.

Sur la route de Nouméa, le cuirassé, essayant d'éviter un contact avec un sous-marin japonais, heurta accidentellement le destroyer *Mahan*. Les dommages causés furent assez importants, surtout pour le petit navire où éclata un incendie qu'il fallut quelques temps pour maîtriser.

L'*USS South Dakota* et l'*USS Mahan* continuèrent en direction de Nouméa pour y effectuer les réparations nécessaires. En effet Nouméa, comme Espiritu Santo, de par leur position stratégique près des secteurs de combats étaient devenus d'importantes bases américaines dotées notamment de docks flottants. Ainsi les bâtiments endommagés n'étaient plus obligés de revenir à Hawaï pour leurs réparations et la Navy pouvait maintenir une pression constante sur son adversaire.

### Bataille navale de Guadalcanal

Les réparations effectuées, l'*USS South Dakota*, ainsi que la Task Force 16, prirent la direction de Guadalcanal le 11 novembre 1942. Le 13 novembre, la Task Force 16 fut renforcée et devint la Task Force 64 grâce à l'arrivée du cuirassé *Washington* et des destroyers *Preston*, *Walke*, *Benham* et *Gwin*. Celle-ci fut mise sous le commandement du contre-amiral Willis A. Lee.

Le 12 novembre au soir, le contre-amiral avait appris qu'un groupe de navires japonais arrivait du passage des îles de Savo. Il était composé du cuirassé *Kirishima*, des croiseurs lourds *Takao* et *Atago*, ainsi que de plusieurs destroyers.

Deux jours plus tard, dans la nuit du 14 au 15 novembre, le cuirassé *South Dakota* ayant repéré 3 navires de guerre japonais, donna l'ordre d'ouvrir le feu et les pièces de 410 mm se mirent au travail. Quelques minutes plus tard, le premier

navire ennemi, après avoir été touché à plusieurs reprises, prit feu et les 2 autres navires furent mis en déroute par les tirs précis du cuirassé. Pendant ce court engagement, l'hydravion de l'*USS South Dakota* fut perdu accidentellement. Dans la nuit le combat devint confus et le bâtiment fut pris pour cible par les japonais. Quatre autres navires japonais furent repérés au large des îles Savo et joignirent leur feu sur l'*USS South Dakota* qui perdit son alimentation électrique. Cette avarie allait lui causer des dégâts bien plus importants puisque sans radar, le bâtiment s'approcha dangereusement des japonais qui relevèrent sa position grâce à un projecteur. Il encaissa ainsi un obus de 356mm, 18 de 203mm, 6 de 152mm et un de 127mm qui lui causèrent 38 morts et 60 blessés. Le cuirassé *Washington* n'hésita pas à répliquer, suivis du cuirassé *South Dakota* qui finit par détruire le projecteur et mit hors de combat ce qui semblait être un croiseur. La bataille prit fin mais le cuirassé était mal en point : il avait reçu au total 42 obus qui avaient détruit son radar principal, 3 radars de contrôle de tir, ses antennes radio et provoqué plusieurs incendies. De plus, sans moyen de communication, l'*USS South Dakota* n'avait plus de contact avec le cuirassé *Washington*, qu'il chercha et finit par trouver avant l'aube. Ensemble ils prirent la direction de l'île de Nouméa pour à nouveau subir des réparations plus que nécessaires.

Les pertes furent nombreuses dans les deux camps : les destroyers *Walke*, *Preston* et *Gwin* furent perdus pour les Américains ; le cuirassé *Kirishima* et le destroyer *Ayanami* pour les Japonais.

Les dégâts du *South Dakota* furent en partie réparés par le navire réparateur *USS Prometheus*, puis il se mit en route en direction de la côte Est des USA. Ce n'est que le 18 dé-

cembre que le cuirassé arriva à New York, où il subit de grosses réparations jusqu'au 25 février 1943 quand, de nouveau opérationnel, il repartit au combat, mais cette fois-ci, en direction de l'océan Atlantique.

### Court détour dans l'Atlantique avant de revenir dans le Pacifique

À partir du mois de mai, le cuirassé fut stationné à Scapa Flow au large de l'Écosse. Le navire était aux ordres du contre-amiral Olaf Hustvedt M aux côtés du croiseur lourd *Tuscaloosa*, du porte-avions *USS Ranger* et de son cuirassé jumeau *Alabama*. Leur mission était de combattre le *Tirpitz* au large de la Norvège avec l'aide des Britanniques, mais le cuirassé allemand ne sortant pratiquement jamais des fjords où il mouillait, aucun contact direct n'eut lieu.

Début août, le cuirassé reprit donc la route du Pacifique, en direction de l'île d'Éfaté où il arriva le 14 septembre 1943



Le cuirassé *South Dakota* lors de son engagement dans l'Atlantique. Source : USNA



L'*USS Prometheus* répare le cuirassé *South Dakota* et les destroyers *Mahan* et *Lamson*. Source : USNA 80-G-36088

à Port Havannah. Il débarqua ensuite aux îles Fidji pour faire partie du groupe de soutien naval de l'opération Galvanic au mois de novembre. À partir du 19 novembre, il aida au bombardement des îles de Makin et de Tarawa durant les opérations amphibies visant à leur reconquête.

Le débarquement ayant finalement réussi, le cuirassé partit le 8 décembre en direction de l'île de Nauru. L'objectif fixé au groupe de navires de guerre dont il faisait partie était de détruire les installations sur l'île. Après un bombardement efficace qui prit une bonne partie de la journée, le port et l'aérodrome de l'île furent complètement détruits. La tâche accomplie, le cuirassé retourna sur l'île d'Éfaté pour s'y reposer et reprendre des munitions.

Le 29 janvier 1944, en soutien à l'opération Catchpole

visant un débarquement dans les îles Marshall, le *South Dakota* rejoignit un groupe de porte-avions chargé de bombarder les îles Roi et Namur puis de couvrir les hommes débarqués sur l'île de Kwajalein.

La campagne des îles Marshall étant finie, l'*USS South Dakota* les quitta le 12 février avec pour nouvel objectif le bombardement naval de l'île de Truk. Le groupe arriva au large de l'île le 17 et le bombarda pendant deux jours, endommageant principalement la base japonaise. Puis les navires américains se mirent en route pour les Mariannes où le cuirassé, chargé de la défense anti-aérienne des porte-avions américains, repoussa quelques attaques et perdit 4 avions.

### Campagne des Mariannes et fin de l'année 1944

À partir du 26 février 1944, le cuirassé passa au repos dans l'atoll de Majuro situé dans les Marshall. Il n'en repartit que le 22 mars pour rejoindre la 5<sup>ème</sup> flotte. Le groupe prit ensuite la direction des îles de Micronésie, situées au nord de la Nouvelle Guinée. Arrivé là-bas il bombarda, le 30 mars et le 1<sup>er</sup> avril, les îles de Palau, Yap, Woleai et Ulithi.

Le cuirassé repartit pour Majuro le 6 avril où il resta une semaine. Puis il reprit son poste d'escorteur de porte-avions et participa à plusieurs bombardements dont celui sur l'île d'Hollandia (Nouvelle Guinée) le 21 avril, et de trois autres sur les baies de d'Aitape, Tanahmerah et Humbolt le 22 avec toujours pour but de soutenir de ses feux plusieurs débarquements en assommant les défenses côtières japonaises.

Le groupe partit ensuite pour l'île de Truk où le cuirassé canonna une nouvelle fois le port japonais les 29 et 30 avril. Mais les bombardements ne s'arrêtèrent pas là : juste après, il prit la direction des Carolines où il pilonna le 1<sup>er</sup> mai l'île de Ponape. Il refit ensuite escale à Majuro entre le 4 mai et le 5 juin puis partit pour les Mariannes.

Le cuirassé faisait partie du groupe de soutien naval (Task Group 58.7) lors de l'opération Forager, qui avait pour but de prendre les îles de Saipan et de Tinian grâce à un débarquement amphibie. Le bombardement de Saipan commença le 11 juin 1944 avec l'aide de l'aviation embarquée dans les porte-avions. L'*USS South Dakota* faisait aussi partie de la fête et pilonna le nord-ouest de l'île à coup de canons de 410 mm. Les Japonais tentèrent en vain une attaque aérienne sur les navires américains, mais celle-ci fut repoussée : le *South Dakota* n'abattit qu'un seul des 12 avions ennemis.

Le 19 juin, une force navale japonaise fut envoyée pour reprendre les Mariannes. Mais les Américains ayant eu connaissance de l'opération, l'attaque n'eut pas l'effet de surprise escompté : les avions japonais furent rapidement repoussés, puis les avions américains décollèrent pour se

rendre maîtres du ciel. Après plusieurs combats aériens, la bataille eut de lourdes conséquences pour les deux camps : 58 mort, 108 blessés et 30 avions détruits pour les Américains ; le *South Dakota* ayant reçu une bombe de 250 kg, l'équipe perdit 24 marins et dénombra 27 blessés. Qui plus est, de grosses réparations étaient encore nécessaires. Du côté japonais, les pertes furent encore plus élevées : près de 300 avions furent détruits et les porte-avions *Taiho* et *Shokaku* furent coulés.

Nous venons de le voir, les dégâts provoqués lors de cette dernière bataille obligèrent l'*USS South Dakota* à retourner aux USA pour y subir des réparations. Il y restera jusqu'en août 1944.



Le cuirassé *South Dakota* lors de son départ des USA.  
Source : US Navy

Son équipage au complet et les dégâts infligés en juin par les Japonais ayant été réparés, le cuirassé reprit la route d'Ulithi où il y rejoignit la Task Force 38 le 6 octobre de la même année. Le groupe partit en direction du Japon avec

pour objectif le bombardement de plusieurs îles dont celles d'Okinawa et de Formose. La première fut bombardée le 10 octobre et la seconde fut pilonnée les 12 et 13 octobre. Le groupe reparti ensuite vers le sud en direction des Philippines où il resta jusqu'au 24 pour soutenir les premières troupes débarquées sur Leyte et bombarder les bases japonaises du secteur.

### Fin du conflit

Après une courte pause bien méritée, le cuirassé couvrit la Fast Carrier Task Force lors de nombreux bombardements du 30 décembre au 26 janvier. Ceux-ci touchèrent dans l'ordre l'île de Formose, Luzon, puis le cap de Saint-Jacques et la baie de Cam Ranh (situés dans l'ancienne Indochine) puis la ville de Hong Kong et les îles de Hainan et Okinawa, toujours en appui des forces amphibies continuant leur progression en Extrême-Orient.

Le cuirassé fut ensuite ravitaillé et partit en soutien de porte-avions envoyés en direction de Tokyo. Le groupe y arriva le 17 février et bombardra la capitale japonaise avant de partir en direction de l'île volcanique d'Iwo Jima où avait lieu une sanglante bataille. Le groupe resta sur place les 19 et le 20 février pour bombarder les positions japonaises de l'île et tenter de déloger ses défenseurs terrés dans de nombreuses galeries.

Il reparti ensuite en direction de Tokyo qu'il bombardra à nouveau le 25 puis il prit la route du sud où il fit un détour par Okinawa le 1<sup>er</sup> mars afin de pilonner de nouveau l'île. Le cuirassé alla ensuite se ravitailler à Ulithi avec le reste du Task Group qui reprit la direction du Japon et bombardra Kobe, Kure et Kyushu les 18 et 19 mars. Sur le chemin du retour, le Task Group repassa par Okinawa où il effectua plusieurs bombardements dont un sur le sud-est de l'île.

Le cuirassé se sépara du Task Group pour rejoindre de nouveau la Fast Carrier Task Force qui bombardra le Japon à divers endroits dont Kyushu le 29 mars. Puis il retourna une nouvelle fois à Okinawa effectuer plusieurs pilonnages entre le 31 mars et le 3 avril. Le 7, le cuirassé lourd *Yamato* étant repéré au large de l'île, les Américains décidèrent d'y envoyer un groupe de navires, dont le *South Dakota*, pour attaquer et couler le navire japonais. Mais l'aéronavale fit le boulot avant même que les bâtiments de guerre n'eussent en visuel le cuirassé adverse.

Le *South Dakota* retourna à Okinawa pour une nouvelle mission de bombardement naval et ainsi soutenir la grande offensive du 24<sup>ème</sup> corps d'Armée sur l'île au cours de la journée du 19 avril.

Placé au repos, le bâtiment fut victime d'un accident le 6 mai, lors de son ravitaillement auprès de l'*USS Wrangell* : une soute à munition explosa, causant un grave incendie qui gagna quatre autres soutes. L'endroit fut noyé pour mettre fin au sinistre mais on compta tout de même 11 marins tués et 24 blessés.

Après cet accident le cuirassé se retira sur l'île de Guam entre le 11 et le 29 mai, puis sur l'île de Leyte du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> juillet.

Début juillet, l'*USS South Dakota* fut mis en soutien des porte-avions lourds *Essex*, *Randolph* et *Ticonderoga*, du porte-avions léger *Monterey* et du cuirassé *North Carolina* formant le Task Group 38.2 qui bombardra la région de Tokyo le 10 juillet 1945.

Le 14 juillet, l'*USS South Dakota* rejoignit un autre Task Group composé de 9 destroyers, des croiseurs lourds *USS Quincy* et *USS Chicago* ainsi que de ses deux sisterships







L'USS *Indiana* et l'USS *Massachusetts*. Le groupe bombarde un complexe industriel dans la région de Kamaishi situé sur l'île de Honshu. À la fin de la journée, 802 obus de 406 mm, 728 de 203 mm et 825 de 127 mm avaient été tirés.

Entre le 15 et le 28 juillet 1945, le cuirassé fit ensuite partie d'un groupe de porte-avions qui effectua plusieurs bombardements sur la côte japonaise, principalement sur les îles de Honshu et Hokkaido. Puis le cuirassé rejoignit de nouveau les cuirassés *Indiana* et *Massachusetts*, les croiseurs lourds *Quincy*, *Chicago*, *Saint Paul* et *Boston*, dix destroyers, le cuirassé britannique *King George V* et le porte-avions *Bonhomme Richard*. Le groupe aéronaval ainsi formé avait pour objectif le bombardement de la ville de Hamamatsu.

Entre le 10 et le 15 août l'USS *South Dakota* continua à exécuter le même type de mission en tant que navire de soutien auprès de porte-avions chargés de bombarder différents endroits de l'île d'Honshu. Ce furent les derniers raids

L'USS *South Dakota* lors de la campagne des Marshall en février 1944. Source : US Navy

auxquels participa le cuirassé américain.

Le 2 septembre, l'armistice avec le Japon fut signé et le cuirassé resta dans la zone de l'Empire du Soleil Levant jusqu'au 20 septembre. Il repartit ensuite en direction des USA en passant par Okinawa et Hawaï et arriva à San Francisco en octobre 1945, il quitta la ville le 29 du même mois pour aller à San Pedro en Californie. Il prit enfin la direction de la côte Est le 3 janvier 1946 où il arriva à Philadelphie pour une révision complète. Il fut ensuite placé dans l'Atlantic Reserve Fleet en juin et finalement désarmé le 31 janvier 1947 après une carrière bien remplie. Cependant ce n'est que le 25 octobre 1962 que le bâtiment fut vendu aux ferrailleurs, l'ère des cuirassés avait définitivement vécu.

Par  
Fabrice  
Thery

## Opération Ironclad, 1942 : Les Britanniques ferment l'Océan Indien aux Japonais

### Les raisons du débarquement britannique sur Madagascar.

Depuis plusieurs mois, la principale route maritime utilisée par les Britanniques pour rejoindre l'Inde passe par le Cap. L'accès au canal de Suez est peu sûr, étant donné la forte activité aérienne au-dessus de la Méditerranée et la présence accrue des U-boats allemands. Mais c'est surtout la nécessité absolue d'arrêter l'expansion japonaise, qui vise maintenant Madagascar, qui prime aux yeux du commandement suprême britannique. En effet, entre le 31 mars et le 10 avril 1942, les Japonais ont mené une série de raids dévastateurs sur les ports britanniques de l'Océan Indien, en particulier sur Colombo, Trincomalee et Batticaloa, situés sur l'île de Ceylan. La Navy, en tentant de s'interposer perd le croiseur *HMS Hector* (F-45), le destroyer *HMS Tenedos* (H-04), le porte-avions *HMS Hermes* (95), le destroyer *HMAS Vampire* (D-11) et la corvette *HMS Hollyhock* (K-64). Ces attaques humiliantes ont conduit la Navy à déménager dans une nouvelle base, plus lointaine : Kilindini, proche de Mombasa, au Kenya.

Les Britanniques comprennent vite le danger potentiel d'une présence japonaise dans cette zone. S'ils utilisent les bases de Madagascar, et notamment Diego Suarez (actuellement Antsiranana) le troisième plus grand port naturel du monde, les forces navales nippones menaceront les lignes de communication alliées dans une région qui s'étend du Pacifique à la France, au Moyen-Orient et à l'Atlantique sud. Cela affectera également le ravitaillement de la 8<sup>ème</sup> Armée et de la flotte britannique de l'est, dans les océans Indien et Pacifique. En outre, une invasion de l'île mettrait également ceux-ci directement à portée de l'Afrique du Sud. Churchill est inquiet et il télégraphie à Roosevelt : « Une base aérienne, navale ou sous-marine japonaise serait en mesure de paralyser la totalité de nos routes maritimes à destination du Moyen-Orient comme de l'Extrême-Orient. » Le Field Marshal et Premier ministre sud-africain, Jan Christian Smuts, envoie également un câble à Churchill où il fait part de ses préoccupations concernant Madagascar et où il affirme : « Madagascar est la clé du cadenas de l'Océan Indien. » On craint donc que les Japonais puissent utiliser des bases sur l'île, dans leur avance vers le continent africain, de la même manière qu'ils ont récemment créé des bases en Indochine pour soutenir leur

avance vers la Birmanie, la Malaisie, Singapour, Bornéo et les comptoirs hollandais de l'est de l'Inde.

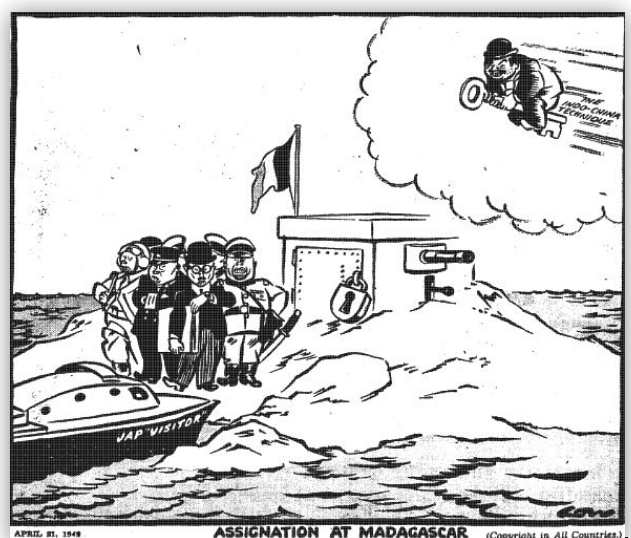
Côté Français libres, le général de Gaulle aimerait entreprendre une expédition française pour rallier Madagascar. Mais suite à son échec devant Dakar, il n'obtient aucun soutien du côté des Britanniques pour la réalisation de cette opération. En fait, les plans d'invasion anglais ont déjà été réalisés et il a été tout simplement décidé que les Français libres seraient laissés de côté. Ceux-ci ressentiront cette opération comme un second Mers el-Kébir...

Pendant ce temps, des négociations entre les forces de l'Axe ont eu lieu entre décembre 1941 et janvier 1942, ceci afin de permettre de placer une limite à leurs champs d'action maritime respectifs sur les océans. La frontière entre les zones opérationnelles allemandes et japonaises dans l'Océan Indien est fixée à 70° Est de longitude. Toutefois des exceptions peuvent être permises si la situation le justifie. Le 14 mars 1942, l'Amiral Raeder informe Hitler que le Japon a projeté d'occuper Ceylan et d'établir ensuite

des bases sur Madagascar. Pour cette dernière, les Japonais ont besoin de l'approbation de leur allié car Madagascar se trouve du côté allemand de la ligne de délimitation. Il faut



Affiche de propagande vichyste :  
Pétain et Madagascar



Madagascar devant les convoitises des Japonais est plus que jamais vitale pour la sécurité des liaisons maritimes alliées

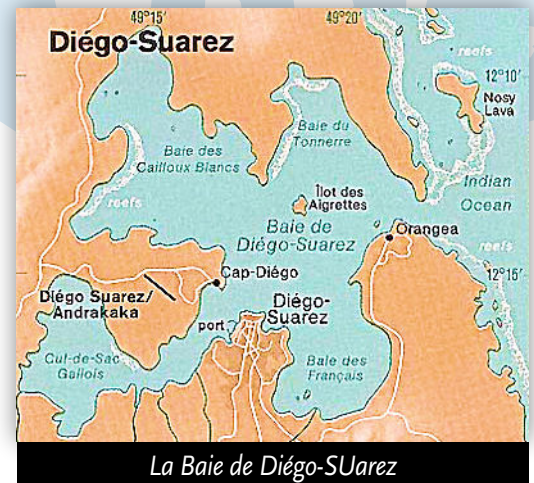
aussi que le gouvernement de Vichy, qui contrôle et défend la colonie, donne son accord. Le 27 mars, la Kriegsmarine autorise le franchissement de la limite navale et demande à l'amirauté japonaise de lancer des opérations contre les convois Alliés dans l'Océan Indien. Le 8 avril, le Japon accepte officiellement et dépêche des sous-marins sur la côte est de l'Afrique. La menace japonaise se précise alors fortement...

### Madagascar en 1942

Après l'agression britannique contre la flotte française à Mers el-Kébir, le 3 juillet 1940, le gouvernement de Vichy souhaite vivement renforcer sa présence Outre-mer afin d'organiser la défense des ports présentant un intérêt stratégique. Dans ce but, il soumet une demande de renforts aériens et maritimes auprès de la commission d'armistice, mais n'obtiendra que quelques avions supplémentaires et quelques sous-marins. Dès l'été 1940, le Gouverneur Général Marcel de Coppet est limogé par Vichy pour avoir tenté de maintenir la grande île dans la guerre au côté des Britanniques. En effet, au cours du mois de juin 1940, suite au message de Lord Halifax qui demande aux autorités civiles et militaires de tous les territoires français d'Outre-mer de se battre au côté des Alliés jusqu'à la victoire, Marcel de Coppet signale à son homologue de la Réunion, le Gouverneur Aubert, que sa colonie est décidée à résister. Mais cette position anglophile irrite au plus haut point Vichy. Marcel de Coppet est remplacé par Léon Cayla, aux idées politiquement plus correctes. Celui-ci a déjà administré Madagascar entre 1930 et 1939. Le 11 décembre 1940, le Gouverneur Général Armand Léon Annet est désigné pour administrer Madagascar, en remplacement de Léon Cayla. Annet ne prend réellement ses fonctions d'administrateur colonial sur l'île que le 11 avril 1941, et prend la place de Victor Marius Bech, gouverneur général par intérim. Il est favorable à une administration coloniale française on ne peut plus loyale au régime du Maréchal Pétain. Règnent bientôt sur l'île une atmosphère de délation et d'anglophobie, une police politique faisant grand usage d'espions, une cour martiale fraîchement formée pour faire la chasse aux Gaullistes ; bref, le territoire est sujet à un régime arbitraire et autoritaire. Avec les militaires, Annet perpétue également les traditions coloniales et les troupes, sous le commandement du général Guillemet, mènent une vie morne de garnison. Au niveau économique, exportations et importations ont cessé, le riz indochinois n'arrive plus, il faut produire sur place et vivre presque en autarcie. Globalement, au début de 1942, l'île de Madagascar vit encore en marge de la guerre. Toutefois l'administration en place est plus que jamais fidèle au ministre des Colonies Jules Brevié. Celui-ci a d'ailleurs donné à Annet l'ordre suivant : « Si des sous-marins japonais viennent, ne les traitez pas en agresseurs, même s'ils restent plus longtemps que ce que la loi permet. » Les craintes de Londres au sujet d'une occupation japonaise de l'île Rouge sont donc plus que jamais fondées.

Le régime de Vichy sait que Madagascar présente un in-

térêt stratégique non négligeable. À l'ouest de l'île, se trouve la baie du Courrier, située à l'est de toute une série de baies qui se rassemblent dans ce qu'on appelle la baie de Diego Suarez et où on peut relever en particulier la baie des Français et la baie des Cailloux Blancs qui sont parmi les plus importantes. La baie du Courrier est largement ouverte vers l'océan et vers le canal du Mozambique mais ce n'est qu'apparent car cette baie est d'accès extrêmement difficile car pleine de récifs. La vaste baie de Diego Suarez assure un mouillage qui en fait le meilleur port de l'océan Indien. On peut y loger toute une escadre. Elle est quasiment fermée et ne com-



La Baie de Diego-Suarez



Batterie de 164 mm sur la pointe d'Orangea, telle qu'elle était encore visible en 1999

muniqué avec la mer qu'à l'est, par un étroit goulet appelé la passe d'Orangea. Celle-ci, étroite mais profonde, présente donc un accès maritime plus facile et permet aussi de bonnes possibilités de défense. La France, dès 1895, a reconnu la valeur de l'endroit et elle y a édifié des installations portuaires et maritimes. Un arsenal vient d'y être achevé récemment. Plus au sud de la baie de Diego Suarez, se trouve également la baie de Rigny qui aura son importance dans la bataille. L'organisation de la défense de toute cette zone a été conçue et réalisée presque un demi-siècle auparavant, en s'appuyant sur quelques points de défense conçus pour protéger des secteurs d'approche jugés essentiels. En 1942, les défenses de l'époque sont toujours pratiquement en l'état et n'ont été ajoutées comme défenses fixes qu'une batterie d'artillerie de 138 mm vers la baie du Courrier, et une batterie d'artillerie de 164 mm dans la presqu'île d'Orangea, face à l'est, pour protéger l'entrée

de la baie de Diego Suarez. Ces défenses sont des plus modestes car elles sont conçues à partir de fortins tout à fait élémentaires avec des lignes de tranchées ou de fossés anti-char très nettement insuffisants.

liaire *Bougainville*, un bananier armé en guerre qui a servi à diverses missions dans l'Océan Indien et au ravitaillement de Djibouti ; l'avisos colonial *D'Entrecasteaux*, (participe à la bataille de Dakar en Septembre 1940) et quelques sous-marins dont le *Bévésiers*, en arrêt technique dans l'arsenal d'Antsiran. En mer, le sous-marin *Héros* est en route vers Djibouti au moment de l'attaque et le *Monge*, autre submersible de 1 500 t, se trouve à la Réunion.



Le Cuirassé HMS Warspite en mer durant les opérations (IWM)

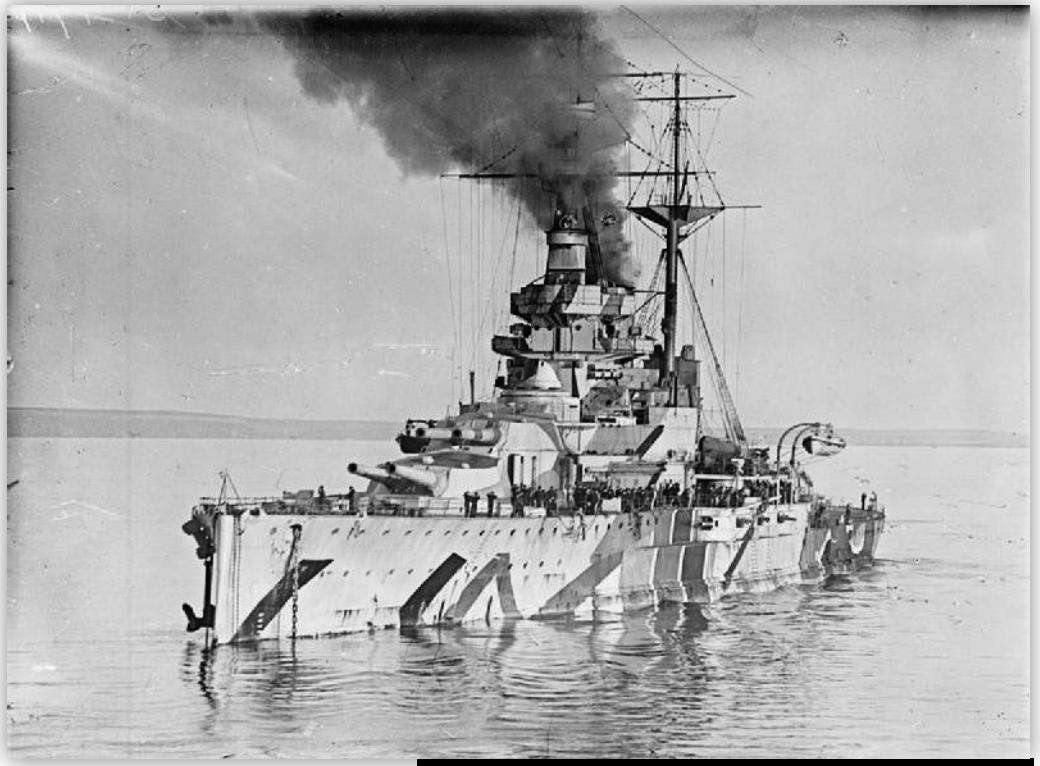
Pour l'armée de terre, la garnison, sous le commandement du général Guillemet et du capitaine de vaisseau Maerten, est forte d'environ 4 000 hommes, dont 800 européens, mais elle est hétéroclite et son armement des plus désuet. L'armée de l'air quant à elle dispose, près d'Antsiran, de quelques avions obsolètes sur le terrain d'aviation de Diego Arrachart. Ce sont principalement des Morane-Saulnier et des Potez, qui ne peuvent guère être utilisés que pour la reconnaissance et avec lesquels les aviateurs ont peu l'occasion de s'entraîner, faute d'essence. Une autre base, plus éloignée, avec 11 MS 406 opérationnels, se trouve à Tananarive-Ivato. La principale force de défense de Madagascar reste donc la Marine Nationale.

À Diego Suarez, le 5 mai 1942, on trouve le croiseur auxi-

### L'opération Ironclad, 5 au 7 mai 1942

Pour l'Amirauté britannique, détenir Madagascar permet à la fois d'avoir une base prête à soutenir la 8ème Armée dans le nord de l'Afrique et d'avoir un tremplin pour renforcer la 14ème Armée en Birmanie. L'île Rouge avec son administration favorable à Vichy est donc considérée comme tenue par l'ennemi et une opération amphibie est décidée pour s'en emparer. Les Sud-Africains promettent leur concours, quant aux Américains, ils refusent de s'associer à cette attaque. Roosevelt espère encore une attitude conciliatrice de Vichy avec laquelle il préfère traiter plutôt qu'avec le « dérangeant » De Gaulle. Il a envoyé

l'amiral Leahy comme ambassadeur extraordinaire auprès du Maréchal Pétain. Pendant ce temps, à Alger, le consul



Le Cuirassé HMS Ramillies

l'amiral Leahy comme ambassadeur extraordinaire auprès du Maréchal Pétain. Pendant ce temps, à Alger, le consul

## Forces navales alliées

### Cuirassés :

*HMS Ramillies* (07), Classe Royal Sovereign ;  
*HMS Malaya* (01), Classe Queen Elizabeth, retour à Free-  
 town 18/04/42, détaché Force H, à Gibraltar.

*HMS Poole* (J-147), Classe Bangor ;  
*HMS Romney* (J-77), Classe Bangor ;  
*HMS Cromarty* (J-09), Classe Bangor.

### Porte-avions :

*HMS Illustrious* (87), Classe Illustrious ;  
*HMS Indomitable* (92), Classe Illustrious.

### Transports d'assaut :

*SS Winchester Castle* (Landing Ship Infantry) ;  
*SS Royal Ulsterman* (LSI) ;  
*HMS Keren* (LSI), (transporte notamment le 2nd Bn. Royal  
 Scots Fusiliers) ;  
*SS Karanja* (LSI) ;  
*MS Sobieski*, navire Polonais Libre (LSI).

### Croiseur lourd :

*HMS Devonshire* (39), Classe London.

### Croiseur léger :

*HMS Hermione* (74), Classe Dido.

### Destroyers :

*HMS Active* (H-14), Classe A (coule le sous-marin *Monge*,  
 le 08/05/42) ;  
*HMS Anthony* (H-40), Classe A ;  
*HMS Duncan* (D-99), Classe D ;  
*HMS Inconstant* (H-49), Classe I ;  
*HMS Javelin* (F-61), Classe J ;  
*HMS Laforey* (G-99), Classe L ;  
*HMS Lightning* (G-55), Classe L ;  
*HMS Lookout* (G-32), Classe L ;  
*HMAS Nizam* (G-38), Classe N, bâtiment australien ;  
*HMAS Norman* (G-49), Classe N, bâtiment australien ;  
*HMS Pakenham* (G-06), Classe P ;  
*HMS Paladin* (G-69), Classe P ;  
*HMS Panther* (G-41), Classe P, (Coule le sous-marin  
*Monge*, le 08/05/42).

### Transports de troupes civils mobilisés :

*SS Oronsay*, paquebot, (transporte notamment le 1st Bn.  
 Royal Scots Fusiliers) ;  
*SS Duchess of Atholl*, paquebot canadien ;  
*SS Franconia*, paquebot ;  
*SS Llandaff Castle*, paquebot.

### "Special" ships :

*HMS Derwentdale* (Landing Ship Tank), transport engins  
 amphibie motorisé et chars ;  
*HMS Bachaquero* (LST), transport et débarquement de  
 chars, ex-cargo vénézuélien de Maracaibo.

### Corvettes :

*HMS Freesia* (K-43), Classe Flower ;  
*HMS Auricula* (K-12), Classe Flower (coulé le 06/05/42) ;  
*HMS Nigella* (K-19), Classe Flower ;  
*HMS Fritillary* (K-199), Classe Flower ;  
*HMS Genista* (K-200), Classe Flower ;  
*HMS Cyclamen* (K-83), Classe Flower ;  
*HMS Thyme* (K-210), Classe Flower ;  
*HMS Jasmine* (K-23), Classe Flower.

### Transports logistiques de ravitaillement et médicaux :

*HMS Empire Kingsley*, cargo ;  
*HMS Thalatta*, cargo ;  
*HMS Mahout*, cargo ;  
*HMS City of Hong Kong*, cargo ;  
*HMS Mairnbank*, cargo ;  
*HMS Martand*, cargo ;  
*HMS Atlantis*, navire hôpital n°33 (où seront soignés les  
 blessés du *Bévéziers*. Chargera aussi les blessés de l'*Auri-  
 cula*, transbordés du *SS Batori*) ;  
*HMS British Loyalty* (pétrolier), coulé le 30/05/42 par le  
 sous-marin de poche japonais M-20b ;  
*MS Batori* (transatlantique polonais, reconverti en navire  
 hôpital, accueille les blessés du HMS *Auricula*).

### Dragueurs de mines :

*HMS Cromer* (J-128), Classe Bangor ;

## Forces terrestres alliées

### 1<sup>ère</sup> vague d'assaut :

- Commando No. 5
- 29th Infantry Brigade (Brigadier General Festing) ;
- 2nd South Lancashire Regiment ;
- 2nd East Lancashire Regiment ;
- 1st Royal Scots Fusiliers, (Lieutenant-Colonel J. F. Armstrong) ;
- 2nd Royal Welch Fusiliers ;
- 455th Independent Light Battery (Royal Artillery) ;
- 145th Light Anti-Aircraft Troop ;
- 236th Field Company, Royal Engineers ;
- 1 compagnie MG (mitrailleuses) ;
- unités sanitaires et de transmissions.

### 2<sup>ème</sup> vague d'assaut :

- 17th Infantry Brigade Group, 5th Division (Brigadier general Tarleton) ;
- 2nd Royal Scots Fusiliers, (Lieutenant-Colonel I. D. MacInnes) ;
- 2nd Northamptonshire Regiment ;
- 6th Seaforth Highlanders ;
- « B » Special Service Squadron, R.A.C. (4 Troops équipées chacune de 2 chars légers Tetrach et un char moyen Valentine) ;
- 9th Field Regiment (Royal Artillery) ou 91st ?
- 38th Field Company Royal Engineers ;
- 141st Field Hospital Royal Army Medical Corps ;
- unités sanitaires et de transmissions.

### 3<sup>ème</sup> vague d'assaut (débarque près de Diego Suarez, le 06/05/42) :

- 13th Infantry Brigade (5th Division) ;
- 2nd Cameronians ;
- 2nd Royal Inniskilling Fusiliers ;
- 2nd Wiltshire Regiment.

Murphy s'active car l'Opération Torch ne tardera plus à se déclencher. Les Sud-Africains se préparent également à accueillir et à ravitailler le futur convoi d'invasion. Ils mettent leurs forces aériennes à disposition des Britanniques pour mener notamment des missions de reconnaissance. Le 22 avril 1941, l'Afrique du Sud rompt officiellement ses relations diplomatiques avec le gouvernement de Vichy.

Pour mener à bien l'expédition, un convoi naval de plus de 50 navires de la Royal Navy a été prévu. C'est le plus puissant rassemblé par les Alliés depuis le début de la guerre. Les bâtiments proviennent de la Force H, de la British Home Fleet et de la flotte britannique de l'Est, commandée par l'Amiral Edward Neville Syfret. Ce convoi, une fois rassemblé à Durban, sur la côte est de l'Afrique du Sud, comptera notamment 2 navires de guerre de type cuiras-

## Forces aériennes alliées

### Embarqué sur le porte-avions Illustrious :

- 881st Squadron : 12 Grumman martlet II (Lieutenant Col J.C Cockburn) ;
- 882nd Squadron : 8 Grumman martlet I, 1 Fairey Fulmar NFI (Lieutenant Col. H.J.F Lane) ;
- 810th Squadron : 10 Fairey Swordfish II (Lieutenant Col. R.N Everett) ;
- 829th Squadron : 10 Fairey Swordfish II ASV (Lieutenant Col. F.M Griffiths).

### Embarqué sur le porte-avions Indomitable :

- 800th Squadron : 8 Fairey Fulmar II (Lieutenant Col. J.M Bruen) ;
- 806th Squadron : 4 Fairey Fulmar II (Lieutenant Col. J.N Garnett) ;
- 880th Squadron : 6 Hawker Sea hurricane IB (Lieutenant Col. F.E.C Judd) ;
- 827th Squadron : 12 Fairey Albacore I (Lieutenant Col. D.K Buchanon-Dunlop) ;
- 831st Squadron : 12 Fairey Albacore I (Lieutenant Col. P.L Mortimer).

### Forces aériennes sud-africaines (S.A.A.F) :

- 20th South African Air Force Squadron (colonel SA Melville), opérant à partir de Lindi (Tanganyika), en Afrique du Sud. Se pose sur Arrachart le 13 mai. 1<sup>ère</sup> sortie opérationnelle le 15 mai.
- Flight 32 : 5 Glen Martin Maryland (Major D. Meaker) ;
- Flight 36 : 6 Bristol Beaufort (Major J. Clayton) ;
- Flight 37 : 1 Glen martin Maryland et 5 Bristol Beaufort (Major K. Jones) ;
- 12 Lockheed Lodestar de transport, 6 JU 52 (Lt Colonel Durrant) ;
- 6 Lysander (433rd Army Co-operation Flight).

sés, 2 porte-avions, 2 croiseurs, 13 destroyers, 8 corvettes et 4 dragueurs de mines. Le 29 avril, après avoir été ravitaillé, il traverse l'Océan Indien, emportant une force d'invasion composite qui inclut la 29th Independent Brigade, la 13th Brigade britannique et une partie de la 17th Brigade. Son objectif est de débarquer plus de 15 000 hommes en deux jours.

Le débarquement aura lieu en trois vagues d'assaut successives et le commandement britannique espère ne rencontrer qu'une faible opposition Vichyste.

### Combats sur mer et dans le ciel à Diego Suarez

Il est 5 h 10 du matin. L'aurore point à peine, lorsque les Britanniques débutent leurs opérations aériennes. Des re-

## Marine Nationale

### Avisos coloniaux :

*D'Entrecasteaux* (PG-79), coulé le 06/05/42 ;  
*D'Iberville* (PG-82), Cdt CF Mas de St Maurice, stationné à Androka, le 05/05/42.

### Croiseur Auxiliaire :

*Bougainville* (ex Victor Schoelcher), coulé le 05/05/42.

### Sous-marins :

*Le Bévésiers* (Q-179), (Lieutenant de Vaisseau B. Richard), sous-marin de première classe de grande patrouille, type 1 500 t, Classe Pascal, coulé le 05/05/42 ;

*Le Héros* (Q-170), (Lieutenant de Vaisseau Lemaire), sous-marin de première classe de grande patrouille, type 1 500 t, Classe Pascal, coulé le 07/05/42 ;

*Le Monge* (Q-144), (Lieutenant de Vaisseau Marcel Delort), sous-marin de première classe de grande patrouille, type 1 500 t, Classe Pascal, coulé le 08/05/42 ;

*Le Glorieux* (Q-168), (Lieutenant de Vaisseau Bazoche), stationné à Majunga le 05/05/42, sous-marin de première classe de grande patrouille, type 1 500 t, Classe Pascal.

\* Plus quelques autres bâtiments légers qui ne prendront pas part à la bataille.

## Forces aériennes

Escadrille de chasse 565 et Escadrille de renseignement 555, amalgamées en Groupement Aérien Mixte (Capitaine Léonetti).

### Base aérienne 181 (BA 181), à Ivato :

- EC 565 : 17 Morane Saulnier MS 406, dont 11 en état de vol (Capitaine Bachet) ;  
 - ER 555 : 6 Potez 63.11 (Lieutenant Le Boedec).

### Détachement G.A.M à Diego Arrachart :

- 6 Potez 63.11 (Lieutenant Rossigneux) ;  
 - 5 MS 406 ;  
 - 2 biplans Potez 25 TOA (évacuation sanitaire) ;  
 - quelques Potez 29 (évacuation sanitaire).

## Forces du régime de Vichy sur Madagascar

### Pointe nord et côte ouest de l'île :

- 2<sup>ème</sup> Régiment Mixte Malgache (Colonel Rouves) ;
- 1<sup>er</sup> Bataillon du 2<sup>ème</sup> Régiment Mixte Malgache (Antsirane) ;
- 2<sup>ème</sup> Bataillon du 2<sup>ème</sup> R.M.M (Camp d'Ambre, Diego Suarez) ;
- 3<sup>ème</sup> Bataillon du 2<sup>ème</sup> R.M.M (1<sup>ère</sup> Cie à cap Diego, 2<sup>ème</sup> Cie à la batterie d'orangea, 3<sup>ème</sup> Cie à la batterie de la baie du courrier, à l'observatoire de Windsor Castel et à la baie d'Ampasindava (Ambanja) ;
- 2 sections de réservistes et de volontaires à Nossi-Bé ;
- 1 Bataillon du 1<sup>er</sup> RMM à Majunga dont 1 compagnie à Maevatanana.

### Côte est :

- 1 Bataillon du 1<sup>er</sup> RMM à Tamatave dont 1 compagnie à Brickaville ;
- 1 Section d'artillerie (75 mm) à Tamatave.

### Centre de l'île :

- 1 Bataillon du 1<sup>er</sup> RMM à Tananarive ;
- 1 Détachement Motorisé de Reconnaissance à Tananarive (2<sup>ème</sup> R.M.M) ;
- Batterie d'Artillerie Coloniale de l'Emyrne à Tananarive (B.A.C.E) ;
- 1 Section d'artillerie (75 mm) à Tananarive ;
- 1 Compagnie du génie à Tananarive ;
- 1 Compagnie du Bataillon de Tirailleurs Malgache à Fianarantsoa.

### Sud de l'île :

- 1 compagnie du Bataillon de Tirailleurs Malgache à Fort dauphin ;
  - 1 compagnie du Bataillon de Tirailleurs Malgache à Tuléar.
- \* un Bataillon de Légion Etrangère est par deux fois mentionné dans les comptes-rendus de la 29th independent Brigade et du N° 5 Commando. Auquel cas, ce pourrait être le B.L.E.M (Bataillon de Légion Etrangère de Madagascar). Mais aucun document en ma possession n'a pu en attester. En outre une confusion britannique est possible.



Le porte-avions HMS Illustrious

connaissances aériennes discrètes ont déjà été menées les jours précédents par la South African Air Force. L'affrontement débute vers 4 heures avec le bombardement par la Navy de la péninsule d'Orangea. Puis vers 5 h 10, les Britanniques entament leurs opérations aériennes. Des reconnaissances aériennes discrètes ont déjà été menées les jours précédents par la South African Air Force. Les marins à Diego Suarez sont réveillés brutalement par des explosions de bombes et de torpilles. Des avions torpilleurs Swordfish et Fairey Albacore lancent une attaque contre les bâtiments dans la rade. Simultanément les Sea Hurricane IB du 880th Squadron ont décollé du pont du porte-avions *Indomitable*. Avec pour leader le Lieutenant R.J. Cork, ils mènent un raid contre le camp d'aviation Arachart, au sud d'Antsiran. Les personnels au sol sont surpris et peinent à organiser leur défense. Leur chef, le lieutenant aviateur Jean Rossigneux, est tué alors qu'il tente de mettre en œuvre une mitrailleuse. À six heures, tous les avions de la base sont hors de combat (2 Potez 63.11 détruits au sol, 5 MS 406 perdus lors de la destruction de leur hangar et deux autres Morane Saulnier 406 endommagés au sol). Les installations sont sérieusement touchées. Certains avions lâchent des tracts réclamant la reddition immédiate et inconditionnelle de l'île, pendant que d'autres, pour ajouter à la confusion, larguent de faux parachutistes.

Les pertes sont également importantes pour la marine. Le *Bougainville*, mouillé en baie de la Nièvre, est touché vers 05 h 10 par une torpille à l'arrière lors d'une attaque lancée par 5 à 6 avions Swordfish. Une seconde torpille le touche à l'avant quelques minutes plus tard. Il prend feu et s'enfonce par l'arrière tandis que sa DCA continue de

tirer. Son équipage, qui compte un tué et une cinquantaine de blessés, est recueilli par les embarcations et les remorqueurs de l'arsenal. La plupart de ces marins participeront ensuite à la défense terrestre. Le commandant du *Bougainville*, le Capitaine de Frégate Fontaine, sera tué au combat le lendemain. L'avis colonial *D'Entrecasteaux*, échappe à la destruction car son faible tirant d'eau lui permet de voir miraculeusement les torpilles lui passer dessous. Le *Bévéziers* se fait « cueillir » par le bombardement alors qu'il appareille avec à peine 2/3 de son équipage, pour tenter de sortir de la grande rade, vers 6 h 00. La faible profondeur de la darse ne le met pas à l'abri des avions torpilleurs. Trois Swordfish le grenadent, il est alors touché et commence à dériver. Il subit deux nouvelles attaques qui atteignent sa coque. À 6 h 10, le sous-marin commence à couler. Le commandant fait faire surface et tout l'équipage évacue le sous-marin qui sombre. C'est alors qu'un des trois Swordfish vire, revient sur le lieu de l'attaque et mitraille les naufragés, faisant cinq tués et de nombreux blessés parmi les marins du *Bévéziers*. Dès le début de la matinée du 5 mai, la marine française, totalement surprise, perd donc la quasi totalité de ses moyens. Pour les défenseurs de Madagascar, il ne peut plus y avoir de combat que pour l'honneur. La RAF ne déplore que la perte de cinq appareils, des Swordfish appartenant tous au 829th Squadron.



Le porte-avions HMS Indomitable

Toutefois, le sous-marin *Le Glorieux* s'en tire plutôt bien. Au mouillage à Majunga depuis le 2 mai pour réparer ses deux moteurs diesels, il a déjà appareillé pour la baie du Courrier, lorsque l'attaque britannique se déclenche. Il tente sans succès de torpiller l'*Illustrious*, puis il rejoint le *D'Iberville* à Androka, au sud-ouest de l'île. Le 16 mai, ils mettent ensemble le cap sur Dakar, toutes liaisons radios coupées avec Diégo Suarez. Le *D'Iberville* ravitaille en pétrole Le *Glorieux* et les vivres et l'eau douce sont rationnés. Le 20 juin, le croiseur auxiliaire *Quercy* vient à la rencontre du convoi qui se traîne péniblement sur un moteur Diesel pour économie



de carburant et les ravitaille en pétrole, eau et vivres frais. Finalement, le convoi arrive à Dakar le 22 juin et débarque ses équipages éprouvés et fatigués d'avoir passé 47 jours de mer dans des conditions particulièrement pénibles.

De son côté le commandement à Diego Suarez est désarmé, mal informé et les communications sont très difficilement établies. Il n'a pas encore d'idée précise des objectifs de l'invasion britannique. En fait, à cet instant, il ignore que le débarquement en baie du Courrier est en cours, et pensent que les Anglais tentent de débarquer en baie de Rigny. En outre, il ignore que la batterie de 138 mm de la baie du Courrier a été neutralisée par un commando anglais, pratiquement sans effusion de sang, et que les transmissions ont été sabotées. La perte de la batterie de la baie du Courrier et le débarquement anglais ne seront véritablement connus à Diego Suarez que vers onze heures du matin, quand un marathonien ayant couvert la distance à pied entre cette baie et Antsiran apporte ces tristes informations. On doit ces troubles dans les communications à l'action du Mauricien Percy Mayer qui vivait sur Madagascar et était chef de mission du SOE. Agissant sous les ordres du lieutenant-colonel Todd, il relevait depuis des mois, des informations sur les ports, les mouvements maritimes, les ponts et les communications. Son épouse les transmettait ensuite en Afrique du Sud. La veille du débarquement, il se rendit lui-même sur le terrain pour saboter les fils téléphoniques entre Diego Suarez et la baie du Courrier.

### L'action du commando n°5

À l'aube du 5 mai, le convoi britannique 121 se positionne à hauteur des baies du Courrier et d'Ambarata, sur la côte nord-ouest de Madagascar. Il se situe alors à environ 11 milles de Diego Suarez. Les dragueurs de mines et les plongeurs dégagent un chenal à travers les mines nautiques. Ils ne rencontrent pas d'opposition. Malgré toutes ces précautions, la Navy perdra pourtant la corvette Auricula qui sautera dans la journée sur une mine au large, à 13 h 15. Ce navire sombrera le lendemain vers 10 h 00. Le commandement français ne s'attend pas à une attaque de ce côté de l'île. Il juge que cette partie du littoral est impénétrable à une force navale à cause des nombreux récifs coralliens. Mais la Navy a depuis longtemps étudié les fonds marins à cet endroit et n'a pas tardé à découvrir un passage par lequel la force de débarquement s'infiltrer.

Les premiers combattants à débarquer appartiennent au commando britannique N°5 (dépendant de la 3rd Commando Brigade). Commandés par le lieutenant-colonel



*Entrée de la base d'Arrachart, lors de son inauguration*

W. Sanguinetti, ils ont embarqué à Glasgow le 23 mars 1942, à bord du Winchester Castle qui s'est joint au rassemblement des convois. Le commando s'est aguerri au combat lors des opérations Acid drop en juillet 1941 contre Hardelet et Merlimont puis lors de l'opération Chariot



*Soldats alliés débarquant à Tamatave en mai 1942*

à Saint-Nazaire, en mars 1942. Il représente un effectif de 365 hommes parfaitement entraînés et expérimentés. Les barges s'approchent à 04 h 30 de la plage. Au-dessus d'elles s'élève une petite falaise haute d'une quinzaine de mètres et nommée Windsor Castle. Elle sert d'observatoire à la fameuse batterie d'artillerie côtière de 138 mm qui est l'objectif à réduire au silence, avant le débarquement. Bénéficiant de l'effet de surprise, les commandos entament silencieusement l'escalade de la paroi et surprennent totalement les artilleurs, pour la plupart endormis. Ils s'emparent d'un bond de la position et capturent quelques officiers et sous-officiers français ainsi que des soldats malgaches et sénégalais. La position est fermement tenue et permet ainsi aux troupes du général Sturges d'entamer leur débarquement dans de bonnes conditions. À 04 h 45, les Royal Scots Fusiliers et Welsh Fusiliers débarquent à leur tour. Ils



L'observatoire Windsor Castle

ne rencontrent pas de résistance terrestre mais sont pris à partie par un avion qui les mitraille au sol. (Lt Rossigneux ?)

Tôt dans la matinée, une contre-attaque vichyste est lancée contre la batterie occupée. La charge et menée par deux sous-officiers français, à la tête d'une section regroupant environ 40 soldats coloniaux. Les commandos repoussent leurs assaillants à la baïonnette et les deux cadres français sont tués. Les hommes restants alors sans chef jettent leurs armes et se constituent prisonniers. Les pertes britanniques sont légères : quelques commandos et le Captain « Chips » Heron ont été blessés dans un traquenard. L'officier s'est avancé avec ses hommes pour accepter la reddition d'un groupe d'observateurs d'artillerie levant le bras en haut de la colline. Mais par dessus les rangs français quelques grenades sont lancées et éclatent parmi le groupe de commandos. Les Britanniques ripostent immédiatement et les abattent.

#### Le baroud d'honneur du PG-79 D'Entrecasteaux

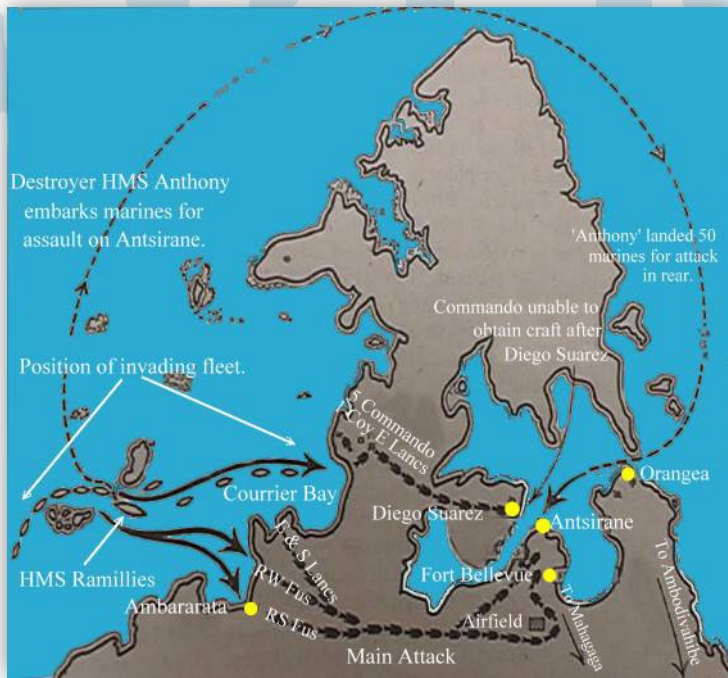


L'avisos colonial d'Entrecasteaux

Sur les plages, le débarquement se poursuit mais il est sérieusement ralenti par l'action de l'avisos colonial D'Entrecasteaux. Celui-ci a réussi, à l'aube, à échapper aux torpilles britanniques et à sortir de la rade. Pendant toute la journée du 5 mai, il combat à l'intérieur de la baie de Diego Suarez, évitant les torpilles et les bombes, manœuvrant dans tous les sens, mais sans être touché trop sérieusement. Le général Sturges, commandant les troupes de débarquement, demande au HMS Ramillies d'éliminer le D'Entrecasteaux dont le tir précis empêche la progression à terre. Mais malgré tous ses efforts, il ne parvient pas à couler l'avisos. Néanmoins, le D'Entrecasteaux reçoit des éclats qui lui font des voies d'eau. En fin de journée, il vient se mettre à l'abri dans la baie des Cailloux Blancs et s'y échoue par des petits fonds, de façon à pouvoir continuer sa mission. Avec son artillerie de 138, il continue à prendre le convoi sous ses feux et arrête notamment la progression d'une batterie d'artillerie qui tente de rallier le cap Diego. Le 6 mai, la Royal Navy parvient enfin à repérer et à endommager le bâtiment français qui les harcèle et les exaspère depuis 36 heures. Les explosions à bord tuent un officier et quinze officiers mariniers et matelots, l'avisos coule partiellement. Il sera renfloué en 1943 et reprendra du service en 1944.

#### Un assaut amphibie réussi

La 29<sup>ème</sup> Brigade Indépendante a achevé son débarquement sur deux plages dans la baie d'Ambararata et s'avance maintenant dans la mangrove entre les palétuviers sur l'isthme d'Antsirane. De la plage, l'amiral Syfret décide d'envoyer un message radio à destination du commandant français. Dans celui-ci, il déclare que l'occupation britannique de l'île est dans l'intérêt commun de la France et des Alliés et lui assure son amitié et son respect. Il souhaite avant tout éviter un bain de sang inutile. Au 1<sup>er</sup> Bn. Royal Scots Fusiliers, le colonel Armstrong a attendu que sa compagnie "D" rejoigne le reste du bataillon. Un groupe de reconnaissance a déjà poussé à l'intérieur des terres. Le bataillon le suit à dix minutes d'intervalle et progresse alors à cadence forcée. Aucun véhicule n'a encore été débarqué et il faut porter à dos d'hommes munitions, mitrailleuses, mortiers de 3 pouces et vivres pour 48 heures. Les hommes souffrent de la chaleur et fatiguent vite mais il n'y a pas de pause, la vitesse est essentielle pour garantir la surprise dans l'attaque. Une course s'engage, pour traverser l'isthme, entre le 1<sup>er</sup> Bn. Royal Scots Fusiliers, parti de Green beach et le 2<sup>nd</sup> Bn. Royal Welch Fusiliers du Colonel Stockwell, parti de White beach, sur une piste de fortune courant entre Ambararata et Mangoky. Le bataillon qui atteindra le premier la sortie de l'isthme se verra confier la mission de marcher directement sur le port d'Antsirane pendant que l'autre aura la tâche secondaire de s'emparer et de tenir l'aérodrome d'Ar-rachart, à 8 kilomètres au sud de la ville. Ce sont finalement les fusiliers gallois qui gagnent de justesse cette course. À la tombée de la nuit, les deux unités font leur jonction puis sont engagées dans de durs combats devant Antsirane.



Cette lettre aura apparemment une influence sur les événements qui suivront. Le message contient sensiblement les informations suivantes :

« Les forces qui luttent pour restituer la liberté dans le monde et protéger la libération de la France et des territoires français demandent la capitulation inconditionnelle de Diego Suarez afin d'éviter le massacre. Les Alliés ne convoitent pas un pouce du territoire français. Les bases navales resteront françaises et seront restituées après la guerre. Les salaires coloniaux et les pensions seront honorés. Le rapatriement vers la France métropolitaine sera autorisé et le commerce rétabli. »

A Antsirane, le Gouverneur militaire général Annet pense savoir où son devoir se trouve. Conformément aux ordres de Vichy, il luttera fermement. Il a déjà repoussé des ouvertures britanniques précédentes en déclarant qu'il défendrait la ville jusqu'au dernier homme. Dans la journée, il reçoit

un message du Maréchal Pétain, l'enjoignant de résister à l'attaque britannique :

« Je suis au côté du commandement militaire dans cette tragique épreuve où il défend l'honneur de la France ».

« Je suis au côté du commandement militaire dans cette tragique épreuve où il défend l'honneur de la France ».

Mais pour l'instant le Gouverneur Général n'a aucun renseignement précis sur la direction de l'offensive. Les attaques de diversions réussies à Diego Suarez et sur l'aérodrome d'Arrchart ont semé le trouble et la confusion dans les rangs français. Des ordres sont rapidement donnés pour protéger les intérêts français sur l'île. Ainsi, le cargo Général Duchesne, parti du port de Tamatave le 5 mai au petit jour pour ravitailler Djibouti en bétail, reçoit l'ordre de faire demi-tour et d'aller se réfugier à Mayotte (il y sera saisi par les Anglais le 22 juin 1942). L'arrivée de l'officier de Marine, porteur de la lettre du commandant en chef britannique, indique enfin au Gouverneur Annet que le danger vient de l'ouest. Très vite, le commandement français se ressaisit et obtient des renseignements locaux sur l'avance des Britanniques. Une ligne de défense hâtive est organisée et la progression des troupes anglaises se trouve rapidement stoppée devant Antsirane comme en direction de Diego Suarez. Les Français s'organisent surtout le long de la ligne G-H (G et H étaient les noms de deux fortins), qui protège la presqu'île d'Antsirane. Cette presqu'île présente la forme d'un doigt qui s'avance dans le sud de la baie de Diego Suarez et sa largeur n'excède pas 2 à 3 kilomètres. Une compagnie du 2<sup>ème</sup> Régiment Mixte Malgache s'y trouve déjà. Elle est bientôt renforcée par quelques canons de 75 mm mobiles et un détachement de 130 marins dont les bâtiments ont été coulés dès l'aube (provenant essentiellement du *Bougainville* et du *Bévéziers*). Sous le commandement du capitaine de frégate Fontaine, commandant du *Bougainville*, assisté du capitaine de corvette Magyar, son second, et du lieutenant de vaisseau Richard qui commandait le *Bévéziers*,

### Coup d'arrêt au col de Bonne Nouvelle

Après les combats autour de la batterie de 138 mm (No.7 Coast Defence Battery), les marines du Commando N° 5 sont rejoints par le 2nd Bn. Lancashire Regiment. Ils se réapprovisionnent lourdement en munitions et en grenades puis entreprennent de remonter pendant 29 kilomètres l'isthme du cap d'Ambre jusqu'à cap Diego. Ils s'avancent sous un vent chaud et une chaleur étouffante. Un sévère accrochage a lieu contre une unité de la Légion Étrangère. Finalement les légionnaires se rendent et font soigner leurs 50 blessés par les Britanniques. Le commando n°5 participe à la réduction de poches de résistances locales tenues par des coloniaux (notamment au fort de Bellevue) et, à 11 h 00, s'empare de la ville d'Ambilobe.

Diego Suarez est toujours aux mains des troupes vichystes. Le reste de la 29th Independent brigade reçoit l'ordre de s'en emparer et entame son avance dans la plaine d'Anamakia, s'étendant entre la baie de Courier et la baie de Diego Suarez. C'est une plaine semi-désertique, couverte par endroit de hautes herbes, de cactus, de roches et de buttes sablonneuses. Ses reliefs naturels la rendent propice aux embuscades et au harcèlement des tireurs d'élites. Le seul point dominant qui permet une observation lointaine est un éperon qui contrôle le col de Bonne Nouvelle. Cet éperon, qui après la bataille portera le nom de « Montagne des Français », domine la baie sud de Diego et la ville et culmine à 425 m. Vers 9 h 30 du matin, les hommes du 2nd Bn. Royal Welch Fusiliers se trouvent à l'ouest du village d'Anamakia. Sur la route Ambararata-Antsirane, ils stoppent un véhicule aux salines d'Anamakia et font prisonnier un officier de marine français accompagné de trois supplétifs. Après avoir été interrogé, l'officier de marine reçoit une lettre de l'amiral Syfret pour le Gouverneur d'Antsirane, puis il est laissé libre de repartir dans son automobile.

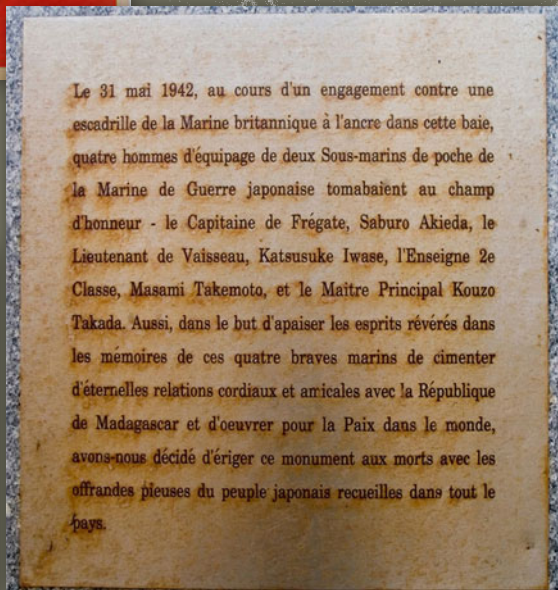
# Marine



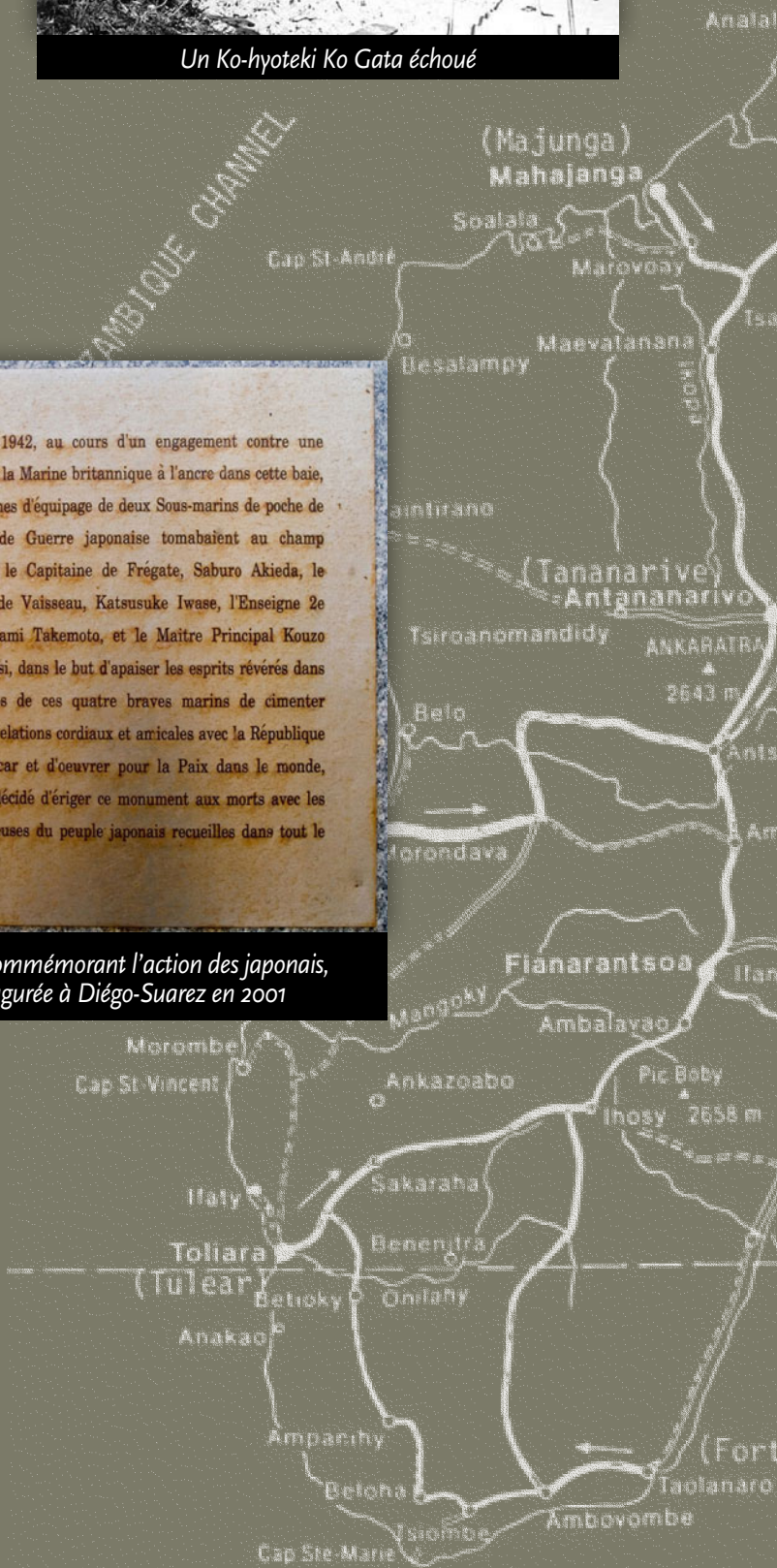
Affiche anglophobe après l'affaire de Madagascar



Un Ko-hyoteki Ko Gata échoué

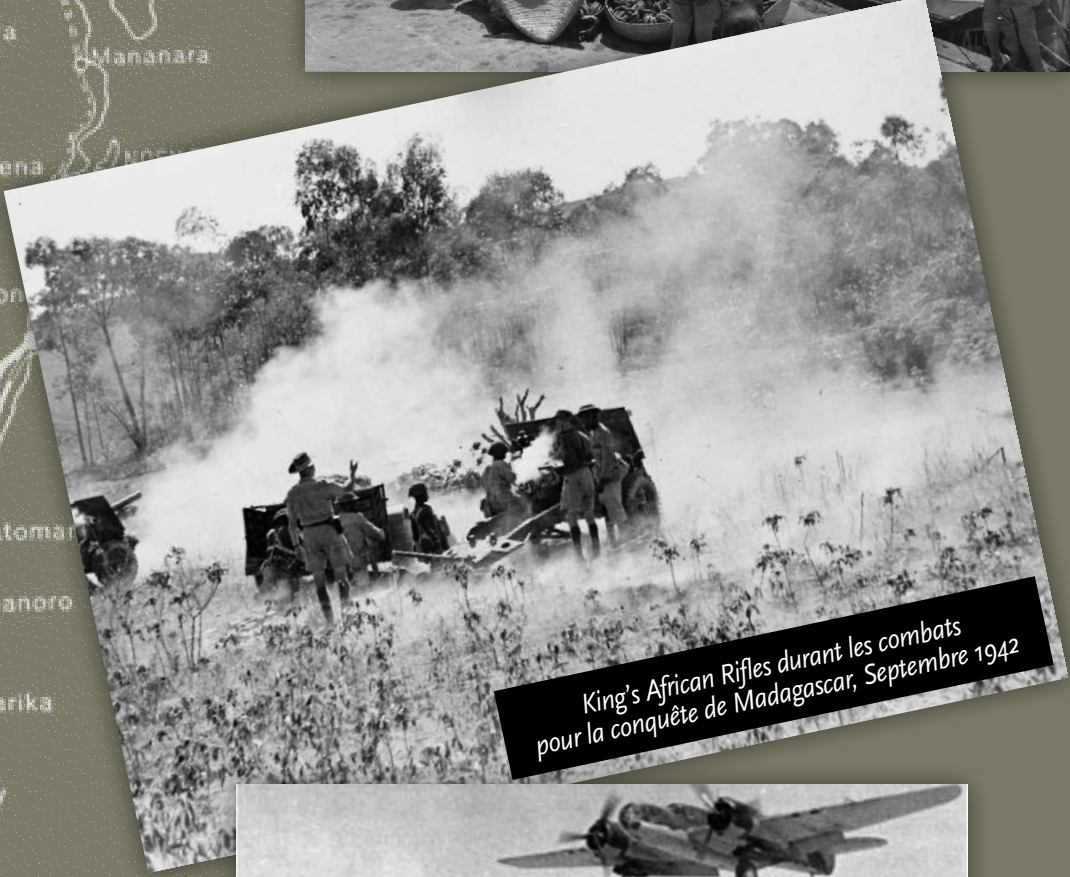


Plaque commémorant l'action des japonais, inaugurée à Diégo-Suarez en 2001





Renforts débarquant à Tamatave le 19 septembre 1942



King's African Rifles durant les combats pour la conquête de Madagascar, Septembre 1942



Glen Martin 167 Maryland qui appuyent l'avance alliés sur l'île

0 100 km

ces marins tentent d'arrêter les Anglais sur la ligne G-H. Les troupes sont peu armées et les marins doivent tenir environ 2000 m de front.

A 11 h 15, l'avance du 2nd Royal Welsh Fusiliers est stoppée. Les véhicules de tête sont pris sous un feu nourri en provenance des positions protégeant le col de Bonne Nouvelle, solide poste avancé, équipé d'emplacements de mitrailleuses, de tranchées et d'abris. Deux compagnies sont envoyées par le flanc pour tenter de déloger les défenseurs. Mais les Français tiennent le col fermement. Il faudra attendre l'intervention de 4 chars Valentine venus d'Anamakia pour appuyer les Welch et détruire les nids de mitrailleuses. L'infanterie ne parvient finalement à s'emparer du col qu'à 16 h 15, après un assaut à la baïonnette, pendant lequel deux officiers gallois et plusieurs soldats sont tués. Les Britanniques se rendent vite compte qu'ils ont des cartes du secteur assez imprécises et qu'ils doivent être éclairés et renseignés en profondeur. Dans ce but, trois chars légers Tétrach contournent le col de Bonne Nouvelle et entament leur reconnaissance vers Antsirane. Mais, dès midi trente, ils sont en contact avec les Français sur la ligne G-H, près du point 48 entre Con Rosina et Con Barriquand. Un char détruit immédiatement une mitrailleuse montée sur un véhicule, mais ils sont aussitôt pris pour cible par les canons de 75 mm, qui couvrent le débouché de la route. Les combats dans ce secteur vont être âpres et durer toute l'après-midi. Ils impliqueront la 29<sup>ème</sup> et la 17<sup>ème</sup> Brigades.

#### L'efficacité des 75 mm français

Dès le début de l'attaque, Les canons de 75 mm français sont fidèles à leur réputation. Au premier obus, le char de tête est touché et son pilote tué. Peu après, le char du commandant d'escadron est touché à son tour. Sans contrôle, il descend la route sur 100 m et percute une barrière rocheuse. Bientôt, les deux chars sont en flammes. Un chef de char est tué et son tireur, grièvement brûlé, décède de ses blessures peu après. L'officier du second Tétrach touché, débarque alors, se saisit d'un fusil mitrailleur Bren, s'entoure des équipages valides et tente de s'attaquer aux positions d'artillerie. Mais il est bloqué par le feu des défenseurs qui le repèrent rapidement et tentent par trois fois d'anéantir le petit groupe britannique. Encerclés, les tankistes, à cours de munitions, sont faits prisonniers à 15 h 45. L'adjoint au commandant d'escadron, tué durant les combats, sera décoré pour son action courageuse (il s'agit du Captain Peter Llewellyn-Palmer qui fut recommandé pour la Victoria Cross, mais reçut finalement la Military Cross, à titre posthume). À la tombée de la nuit, les Britanniques sont fixés partout et ne peuvent se redéployer. Ils ont perdu de nombreux chars. Sur les 12 blindés que compte la force de débarquement, il ne reste plus que 3 Tétrach et 1 Valentine... Le lendemain, les Anglais ten-

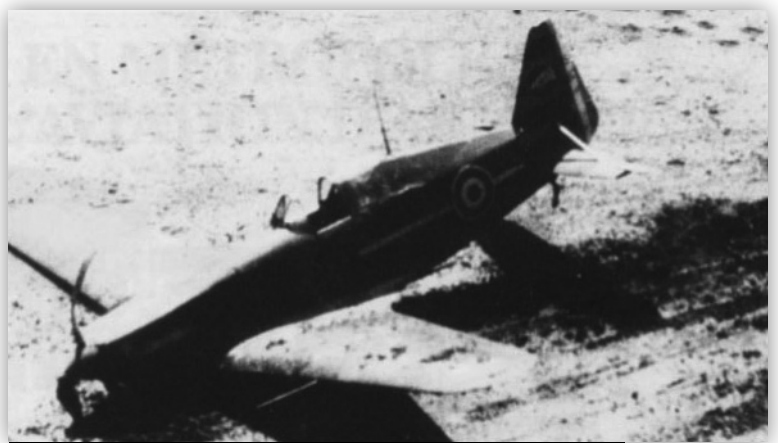
tent un assaut frontal sur la ligne G-H. Celui-ci échoue car les Français contre-attaquent et reprennent le terrain perdu.

#### Prise d'Antsirane

Le 7 mai, une manœuvre à revers est alors tentée pour contrer cet échec. 50 Royal Marines sont transférés du *HMS Ramillies*, à l'ancre dans la baie du courrier, vers le destroyer *HMS Anthony*. Celui-ci entreprend le contournement de l'île par le nord, rentre dans le port à la faveur de l'obscurité, longe les quais et dépose ses troupes à 20 h 00, directement au cœur des infrastructures portuaires d'Antsirane. Les Royal Marines ont reçu l'ordre de s'attaquer à tout type d'objectif excepté l'arsenal et le dépôt, présumés fortement défendus. Mais leur progression est rapide, en une demi-heure ils sont maîtres du secteur y compris de ces deux points clefs, en ne perdant qu'un seul homme. Antsirane tombe finalement le 7 mai et les troupes françaises reçoivent les honneurs de la guerre par les Britanniques. L'action audacieuse des commandos a permis de préserver la ville de destructions certaines et a évité à l'armée britannique de coûteuses pertes supplémentaires en combat urbain. Quant à la ligne G-H, elle tombe finalement au cours de la nuit du 6 au 7 mai. C'est dans la soirée du 6 mai que les Anglais réussissent à percer la ligne en son centre et entourer les derniers points de défense que tiennent encore les marins. La compagnie malgache perd son capitaine tué au combat et doit abandonner la position. Le commandant Fontaine en prend alors le commandement mais il est également tué à son poste, peu après.

#### Combat aérien du 7 mai 1942

Tôt le matin, trois MS 406 de l'Escadrille 565, dirigés par



Le MS-406 du Lt Laurant, après son atterrissage d'urgence

le capitaine Léonetti, décollent de la base aérienne 181 de Tananarive-Ivato, pour mener une reconnaissance. Au-dessus de la mer, ils rencontrent une formation de Martlet II. Ces chasseurs sont partis du pont d'envol de l'illustrious et sont à la recherche des équipages de 5 Swordfish, portés disparus depuis le 5. Le combat s'engage aussitôt. Lors d'une passe frontale, le Capitaine Leonetti (MS 406 n° 993) descend

un Martlet du 881st Squadron, qui est obligé d'amerrir, le pilote étant récupéré par le *HMS Keren*. Mais bientôt, le Capitaine Léonetti est blessé et, son chasseur piquant vers le sol, il est obligé de l'abandonner. Les aviateurs anglais sont trop nombreux, et les Morane finissent par succomber sous le nombre. Le capitaine de réserve Jean Assollant (MS 406 n° 995), est tué au combat (il fait partie des trois premiers français à avoir traversé l'Atlantique Nord en avion, le 16/06/1929, avec R. Lefebvre et A. Lotti). Le Morane du Lieutenant Michel Laurant (MS 406 n° 842) est touché et celui-ci doit faire un atterrissage sur le ventre. Suite à ces pertes, les huit derniers MS 406 de l'escadrille quittent Ivato et se replient vers le terrain d'Anivorano. Mais en cours de route, à court d'essence, cinq pilotes doivent se poser en urgence.

### La fin du sous-marin *Le Héros*

Le sous-marin *Le Héros*, rappelé de l'escorte d'un convoi par le commandant Maerten, atteint la baie du Courrier, le 7 mai. Il est repéré et attaqué par la corvette *Genista*. Il est également décelé par 1 Swordfish du porte-avions *Illustrious*, alors qu'il plonge. Il est touché par une bombe. Le sous-



Le Q-170, *Le Héros*

marin, gravement touché, fait surface et est abandonné par l'équipage au complet. Il coule par 300 mètres de fond. 72 naufragés tentent de nager vers la côte la plus proche qui est distante de 13 000 mètres. Ces hommes ne seront secourus que 5 heures après le drame par le destroyer *HMS Keren*. Il ne reste alors que 52 survivants. 19 sous-marinières ne seront jamais retrouvés, sans doute dévorés par les requins.

### Chute de Diego Suarez

Dans le secteur de la baie de Diego Suarez, les hommes du No. 5 Commando progressent significativement durant la journée du 6 mai. Vers 15 h 00, ils se rendent maîtres de la partie nord de la ville. Ils grimpent au sommet d'un rocher haut d'une centaine de mètres, dominant la rade, et choisissent alors de hisser diplomatiquement le drapeau tricolore et l'Union Jack sur le même mât. Dans certains



Le 7 mai à 16h, les navires britanniques passent devant le cap Miné et pénètrent dans la baie de Diego-Suarez

secteurs ont lieu des négociations entre Britanniques et Vichystes. Ainsi, un officier anglais à la tête d'une patrouille prend l'initiative d'aller au contact avec des artilleurs français et leur propose de se rendre. Ceux-ci refusent mais l'officier obtient pourtant des Français la suspension des tirs pendant dix minutes, puis il se replie avec ses hommes. Dans la ville, des pourparlers locaux vont s'engager entre forces opposées. Environ 250 hommes se rendent plus ou moins spontanément et sont bien traités. Les Britanniques pensent à tort que les Français se contenteront certainement d'un « baroud d'honneur » mais hélas, malgré les morts et les blessés, inutilement sacrifiés, le Gouverneur Général est bien décidé à continuer la lutte. Il refuse de négocier un armistice avec les Britanniques, mais devant la chute inévitable de Diego Suarez, il ordonne le 7 mai à ses forces d'abandonner la ville et de se retirer vers le sud.

### Destruction du sous-marin *Le Monge* et fin de l'Opération Ironclad

Le 8 mai 1942, Le sous marin Q-144 *Le Monge*, qui se trouvait à la Réunion, revient de toute urgence vers Madagascar. À 07 h 56, il se trouve à 7 milles à l'est de la pointe Orangea quand il repère quelques navires ennemis. Il passe immédiatement à l'attaque et torpille le porte-avions *HMS Indomitable*. Mais l'engin rate sa cible et passe 45 mètres devant. L'escorte de destroyers prend alors le sous-marin en chasse. Le *HMS Active* et le *HMS Panther* le repèrent bientôt et le grenadent. *Le Monge*, touché à mort, coule par 12° latitude sud et 49° longitude est, au large du cap Tendre. Il n'y a aucun survivant. La flotte française de Madagascar est cette fois-ci définitivement anéantie. Les autres bâtiments qui se trouvent soit à Madagascar, soit dans les environs immédiats, n'interviendront plus.

Au 9 mai 1942, les Britanniques tiennent maintenant fermement Antsirane et Diego Suarez (y compris les défenses du port). Ils sont maintenant plus tentés par la négociation que par le combat. Le général Robert Grice Sturges devient l'administrateur des territoires occupés de Madagascar. De-



Le Q-144, Le Monge

vant ce coup de force, le gouverneur Annet espère un temps parvenir à un accord acceptable entre les deux parties. Mais les négociations tournent court : le gouverneur trouve les Anglais trop exigeants et ne veut rien céder sur les droits de l'administration française. Alors conformément aux ordres de François Darlan, chef du gouvernement de Vichy, le gouverneur Général Annet bat en retraite et va organiser la bataille de Madagascar. Il est décidé à résister jusqu'au bout, y compris par des actions de guérilla. Les hostilités vont ainsi durer pendant plusieurs mois et les Britanniques n'auront d'autre choix que de poursuivre l'opération pour occuper la totalité de l'île, en durcissant leur action.

#### Les Japonais rôdent autour de Madagascar

En effet sur l'île, les combats se calment puis cessent sur une longue période. Les Britanniques profitent de ce répit pour remettre les infrastructures de Diego Suarez et l'aérodrome d'Arrachart en état. Le terrain est rapidement rendu opérationnel et dès le 13 mai, il accueille le 20th South African Air Force Squadron (colonel SA Melville), arrivant de Lindi, en Afrique du Sud. Dès le 15 mai, les petits appareils de reconnaissance Lysander du 433rd Army Cooperation Flight, effectuent des sorties de renseignement sur la partie sud de Madagascar pour tenter de localiser les troupes françaises. La Navy continue ses rotations de ravitaillement et resserre son blocus afin d'empêcher notamment l'envoi vers l'Allemagne nazie de graphite en paillette (Madagascar est un des premiers producteurs), nécessaire dans la fabrication de lubrifiant, de peinture et pour le polissage. Dans la dernière semaine de mai, des comptes-rendus font état de la présence de sous-marins non-identifiés dans le secteur du canal du Mozambique et près des côtes ouest de l'île, on dit également que des avions ennemis seraient ravitaillés en carburant à Majunga... Peu à peu, une véritable phobie du sous-marin japonais ou d'un U-boat, partout autour de Madagascar. En fait, il y aura bien une présence ennemie au large mais à compter du 29 mai 1942. Conformément à son accord avec les allemands, la marine impériale a dépêché des sous-marins dans ce secteur de l'Océan Indien et ces derniers ne

tarderont pas à causer des soucis à la Navy.

Le détachement A de la Force « KO » comprend à l'origine 5 sous-marins. Il est en Malaisie depuis le 25 avril 1942 pour y subir une restructuration, en vue de sa mission vers l'Océan Indien. L'un d'entre eux, le I-30 quitte Penang pour une reconnaissance isolée vers l'Afrique. Les I-10, I-16, I-18 et I-20 attendent le porte-hydravions

*Nisshin*, converti en transport de sous-marins de poche, type A. Le 27 avril, trois sous-marins « mères » (I-16, I-18 et I-20) chargent chacun sur leur pont un sous marin de poche (Midget). La mission principale est de reconnaître divers points possibles d'attaque sur la côte est de l'Afrique et débute dès le 30. Les sous-marins sont ravitaillés en

## Détachement A, Force

« KO »

Commandant : Capitaine Ishizaki Noboru (embarqué sur le I-10)

*HIJMS I-10*, Sous-marin classe I, type A1, avec avion de reconnaissance Yokosuka E14Y « Glen » ;

*HIJMS I-16*, Sous-marin classe I, type C1 ;

*HIJMS I-18*, Sous-marin classe I, type C1 (Lt Cdr Otani Kiyonori) ;

*HIJMS I-20*, Sous-marin classe I, type C1 (Lt Cdr Yamada) ;

*M-16b*, sous-marin de poche Ko-hyoteki Ko Gata Type A Kai I (Ensg Iwase Katsusuke et PO2C Takada Kouzo) ;

*M-18b*, sous-marin de poche Ko-hyoteki Ko Gata Type A Kai I (Lt Ota Masaharu et PO1C Tsubokura Daiseiki) ;

*M-20b*, sous-marin de poche Ko-hyoteki Ko Gata Type A Kai I (Lt Akieda Saburo et PO1C Takemoto Masami).

carburant le 5, le 10 puis le 15 mai par le *Aikoku Maru* et le *Hokoku Maru*. Le 17 mai, la force est prise dans une violente tempête qui cause quelques dommages aux I-18 et I-20. Si le I-20 est vite réparé et ses batteries rechargées, sur le I-18, quatre cylindres du moteur ne tournent plus et il a une importante fuite de fuel. Les réparations seront plus longues et il arrivera en retard sur la zone de lancement des « Midget ».

Le 20 mai, la force est en vue des côtes sud-africaines. Le I-10 catapulte son hydravion Yokosuka pour mener une reconnaissance vers Durban mais aucune cible d'importance



n'est signalée. Durant la semaine cet appareil, piloté par le Lt Araki Toshio avec le FPO2C Ito Yoshiharu pour radio, effectue les mêmes missions discrètes au dessus d'East London, de Port Elizabeth et de Simonstown. Le détachement japonais se rapproche bientôt des côtes malgaches. La nuit du 29 mai, l'avion de reconnaissance de l'I-10 survole le port de Diego Suarez et identifie plusieurs navires : il s'agit du cuirassé *HMS Ramillies*, à l'ancre dans la baie, des destroyers *HMS Duncan* et *Active*, des corvettes *HMS Genista* et *Thyme*, du transport de troupes *HMS Karanja*, du navire hôpital *Atlantis*, du tanker *British Loyalty*, du navire marchand *Llandaff Castle* et d'un navire transportant des munitions. L'avion, avant de revenir sur le I-10, est toutefois repéré par une vigie du *Ramillies*. Une fois informé de la présence d'un important convoi à Diego, Le capitaine Ishizaki Noburo planifie une attaque avec ses sous-marins de poche pour la nuit suivante. Le 30, à 17 h 10, les sous-marins mères I-20 et I-16 lancent à dix milles du port, leurs deux sous-marins de poche. Le I-18, arrivé tardivement sur la zone, ne peut pas lancer le M-18b suite à une défection mécanique de son moteur. Le M-20b parvient lui à s'infiltrer dans le port à 20 h 25, repère le vieux *Ramillies* (qui s'est déplacé après l'alerte) et lui expédie à 21 h 20, une torpille qui lui fait un trou de 9 mètres dans la coque. Malgré la réaction des corvettes *Genista* et *Thyme* qui traquent le sous-marin en lui expédiant des charges de profondeur, il parvient ensuite à torpiller une seconde fois le cuirassé. Mais un navire, qui tente de quitter le port, coupe la trajectoire de l'engin et se fait toucher de plein fouet. Il s'agit du *British Loyalty*, un pétrolier de 7 000 tonnes, qui coule par 20 mètres de profondeur.

Les dommages sont importants pour le *Ramillies*. Le 10 juin, il est remorqué jusqu'à Durban pour y être réparé sommairement puis il prendra la mer jusqu'à Plymouth, en août, pour être remis à neuf. Le pétrolier qui bloque le port sera renfloué plus tardivement. Au large, les 4 sous-marins attendent vainement le retour de leurs « Midget » toute la nuit. Le 31 mai au matin, les recherches sont lancées car les sous-marins de poche ont dépassé leur temps d'autonomie maximal. Le Lt Araki fait un second vol au-dessus de Diego Suarez pour tenter d'identifier et de localiser d'éventuels équipages survivants sur les plages. Sa mission n'obtient pas de résultats. Trois des sous-marins quittent alors le secteur et seul le I-20 reste dans les parages. Ils tentent d'envoyer des signaux lumineux vers la côte et des messages radios. Le 3 juin à 18 h 00, craignant d'être découvert, il s'éloigne définitivement des côtes malgaches.

À terre, le lieutenant Saburo Akieda et l'enseigne de 2<sup>ème</sup> classe Masami Takemoto tentent de se cacher. Une fois leurs batteries déchargées, ils ont échoué leur M-20b, sur l'îlot de Nosy Antalikely. L'officier a tenté de saboter son sous-marin, mais les charges n'ont pas fonctionné. Les deux marins japonais ont ensuite contacté des locaux qui les ont déposés en pirogue près du cap d'Ambre. Affamés,

après avoir passé deux jours à errer, ils s'enfoncent dans les terres, à la recherche de nourriture. Ils sont repérés alors quand ils tentent d'acheter des vivres dans un village. Les Royal marines du N°5 Commando sont bientôt sur leurs traces et les cernent le 5 juin. Lors de la fusillade, les deux Japonais sont tués ainsi qu'un commando. En ce qui concerne le sous-marin de poche M-16b, il a été perdu en mer sans qu'on en connaisse les causes exactes. Le corps de l'un des membres d'équipage est retrouvé, le 1<sup>er</sup> juin, échoué sur une plage près de Diego Suarez. C'est l'unique action japonaise contre la flotte britannique ancrée à Madagascar. Le détachement A de la « KO » force reste encore pendant deux mois dans l'Océan Indien où il coule de nombreux navires marchands.



Les 9 ou 10 mai 1942, La compagnie de tirailleurs d'Orangéa rallie Diégo-Suarez avec armes et bagages

Pendant l'année 1942, les vaisseaux alliés contournent le cap de Bonne-Espérance et se dirigent vers le nord, le long de la côte de l'est de l'Afrique vers le Moyen-Orient, en traversant le canal du Mozambique entre Madagascar et le territoire continental africain. Bien souvent ils n'ont que peu ou pas d'escorte et de couverture aérienne. L'arrivée des sous-marins de la « KO » force, menée par Ishizaki, change la donne et cause de nombreuses pertes à la Navy. Dès le 10 juin, pour parer aux attaques japonaises, l'Amirauté britannique ordonne aux convois sans escorte d'éviter le canal du Mozambique et de contourner Madagascar par l'est, en naviguant à vue des côtes. Les Japonais finissent par se retirer des côtes africaines en août, après avoir coulé 25 navires pour un total de 120 000 tonnes. L'amiral Ishizaki n'a subi aucune autre perte que ses deux sous-marins de poche à Diego Suarez. Pendant la période où les Japonais croisent dans l'Océan Indien, il est assez peu probable qu'ils se ravitaillent dans les ports malgaches encore aux mains de troupes vichystes, car ces dernières ne disposent tout simplement pas des ressources nécessaires. Il est par contre évident que si les Japonais avaient pu bénéficier de

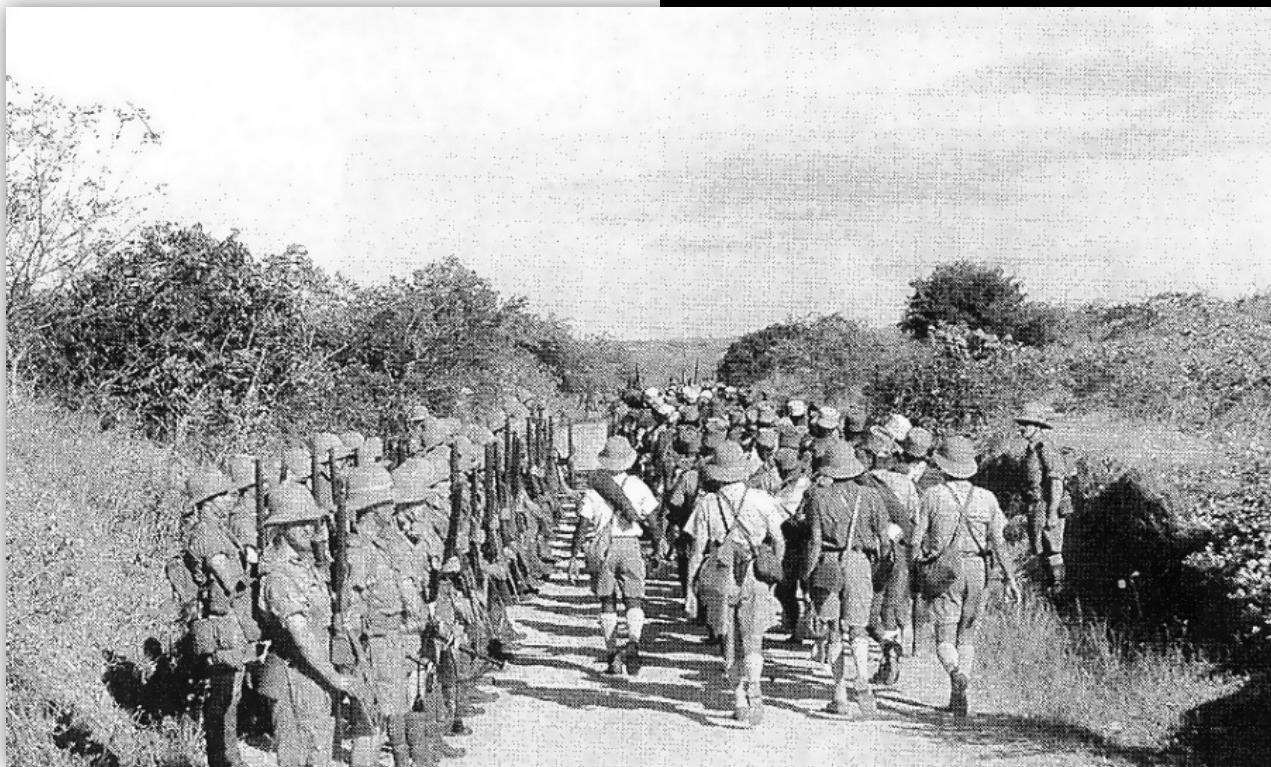


*Les 9 ou 10 mai 1942, la Coloniale et les Marins rentrent sur Diégo-Suarez tandis que les troupes britanniques leur rendent les honneurs*

bases aériennes et de ports à Madagascar, alors la Navy se serait rapidement trouvée face à un épineux problème de ravitaillement vers l'Asie. Heureusement pour elle, Ishizaki s'est d'abord focalisé sur l'attaque des forces ancrées à Diego Suarez. Il s'est ensuite contenté de torpiller principalement des cargos dans le canal. S'il s'était approché

à nouveau de Durban, il aurait eu tout le loisir de causer des dégâts bien plus importants à une nouvelle flotte de débarquement. Celle-ci, sagement ancrée attendait en effet de transporter deux brigades sud-africaines vers Madagascar, dont la pénible conquête se poursuivra encore pendant de longs mois.

*Les 9 ou 10 mai 1942, la Coloniale et les Marins rentrent sur Diégo-Suarez tandis que les troupes britanniques leur rendent les honneurs*



## Dernières opérations et capitulation de Madagascar

Pendant la période qui suit la chute d'Antsirane et de Diego Suarez, peu de combats se déroulent sur Madagascar. Les Français battent en retraite et des contacts sont établis de temps à autres afin de négocier une reddition, sans succès. Vers la fin du mois de mai, des renforts sud-africains sont déployés sur l'île pour en achever la conquête et relever les unités britanniques. Cherchant à prendre définitivement le contrôle de l'ensemble de l'île, les Britanniques préparent secrètement deux débarquements : l'un sur la côte nord-ouest à Majunga, et l'autre sur la côte est, avec pour objectif Tamatave. Les deux forces débarquées devront progresser vers le centre pour prendre la capitale Tananarive en tenaille et la faire tomber pendant que les forces restées à Diego Suarez reprendront leur avance vers le sud. D'autres opérations amphibies sont donc lancées et la force navale rassemblée pour les appuyer est aussi importante que pour Ironclad. Le 10 septembre 1942, les Britanniques, après cinq mois de pourparlers infructueux, stoppent toutes négociations avec le gouverneur vichyste de Madagascar, n'ayant obtenu aucune garantie de non coopération avec les Japonais. Les opérations de débarquement sont déclenchées et poussent les forces vichystes dans leurs derniers retranchements. Ces derniers érigent des barrières sur les routes et font sauter les ponts sans rechercher le combat jusqu'à la prise de Fianarantsoa, la dernière ville importante de Madagascar encore sous contrôle vichyste, qui intervient le 4 novembre. Le 5, le Gouverneur Général Annet accepte finalement le principe d'un armistice avec les forces britanniques qui est signé le lendemain à Ambalavao. Le 8 novembre, le Gouverneur Général Armand Annet capitule près de Ihosy, dans le sud de l'île. Il est ensuite mis aux arrêts et évacué vers l'Afrique du Sud. Sur Madagascar, les forces françaises fidèles au gouvernement de Vichy ont appliqué sans faille et jusqu'au bout les consignes de résistances données par Jules Brévié après la chute de Tananarive. Ils ont mené un combat de guérilla, battant en retraite sur toute la longueur de l'île, faisant sauter 58 ponts sur leur passage, pendant une campagne qui dura 56 jours. Le 21 mars 1947, la Haute Cour de justice condamnera Armand Annet et Jules Brévié à l'indignité nationale à vie. Jules Brévié se verra condamné en outre à une peine de 10 ans de prison qui sera finalement commuée en 7 ans.

### Conclusion

Le 6 novembre, Eden vient voir De Gaulle pour lui annoncer que le gouvernement de Sa Majesté a décidé de rétrocéder Madagascar à la France combattante. Il lui propose d'annoncer, dans un communiqué commun, le départ pour Tananarive du Général Legentilhomme, déjà nommé haut-commissaire pour l'Océan Indien. De Gaulle reçoit même une invitation à déjeuner chez le Premier ministre. Perspicace, il en déduit que le débarquement en Afrique du Nord est proche. Souhaitant préserver autant que possible les derniers intérêts français dans l'Océan Indien, il organise

rapidement une mission pour tenter de faire tomber l'île de la Réunion dans le giron de la France Combattante. Dans la nuit du 27 au 28 novembre, le contre-torpilleur *Léopard*, commandé par le capitaine de frégate Richard, débarque, en rade de Saint Denis, une compagnie d'infanterie qui rallie la Réunion à la France Libre.

Le 14 décembre, de Gaulle et Eden signent à Londres un texte remettant solennellement Madagascar entre les mains de la France Combattante. En mai 1943, le Gouverneur Saint Mart est finalement désigné comme gouverneur général. A Madagascar, comme à la Réunion, les troupes sur place se rallient en grande majorité à de Gaulle. Sur les 1 200 Français faits prisonniers, 900 acceptent de rejoindre la France Libre. Un certain nombre d'entre eux rejoint le Régiment Blindé de Fusiliers Marins de la 2<sup>ème</sup> DBFL du Général Leclerc. Quant aux aviateurs restants, ils préfèrent rejoindre en majorité l'escadrille Normandie-Niemen, probablement pour ne pas avoir à combattre aux côtés des Britanniques. La Grande Île entre ainsi dans l'orbite des Alliés et de nouveaux nombreux volontaires partiront rejoindre les Forces Françaises Libres pour combattre jusqu'à la victoire finale. Quant aux Britanniques, ils gardent une présence permanente de leurs troupes sur Madagascar jusqu'en 1946.

Dans son souci de faire participer l'île à l'effort de guerre, la France Libre à Madagascar s'appuie désormais sur l'économie locale. Les prélèvements et les réquisitions augmentent sans cesse, ce qui suscite bientôt le mécontentement de la communauté européenne et des populations malgaches. Le problème est très vite aggravé par l'insuffisance des marchandises de nouveau importées et le développement du marché noir. La population malgache a payé de son sang la résistance des troupes vichystes face aux Alliés. On la contraint maintenant à nouveau de le verser pour libérer la France. Ce climat conduira à la révolte au lendemain de la guerre, et à la route vers l'indépendance.

### Sources :

#### Livres :

- Éric T. Jennings, *Vichy in the Tropics : Pétain's National Revolution in Madagascar, Guadeloupe, and Indochina, 1940-44.*
- Éric Nativel, *La «guérilla» des troupes vichystes à Madagascar en 1942*, in *Revue Historique des Armées magazine*, 1998/1.
- Christian-Jacques Ehrengardt, *Christopher Shores, L'aviation de Vichy au Combat, les Campagnes Oubliées*, vol.1, Paris, Lavauzelle, 1983.
- Kirby S. Woodburn, *History of the second world war, The war against Japan, volume II*, London HMSO, 1958.
- Christopher Buckley, *Fives Ventures*, London, HMSO, 1954.
- H. F. Joslen, *Orders of Battle*. London, HMSO, 1960.
- Martin, H. J. and Neil D. Orpen, *South African forces World War II, volume VII, South Africa at War*, Cape Town, Purnell, 1979.

J. Rohwer and G. Hummelchen, Chronology of the War at sea, 1939-1945, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1992.

Christopher Shores, Dust Clouds in the Middle East, London, Grub Street, 1996.

Max Gallo, De Gaulle, la solitude du combattant, Robert Laffont, 1998.

#### Reuves :

Christian-Jacques Ehrengardt, Les Britanniques à Madagascar, in Aéro Journal N°47, Mars 2006.

Jean Pierre Pénette et Christine Pénette Lohau, Le livre d'or de l'aviation malgache.

Andrew Thomas, Royal Navy Aces of WWII, Osprey n°75.

#### Sites Internet :

<http://www.history.navy.mil>

<http://www.naval-history.net/>

<http://www.uboaat.net/allies/warships/ship/>

<http://www.sectionrubic.fr/spip.php?article93>

<http://www.combinedfleet.com/ss.htm>

<http://www.combinedfleet.com/sensuikan.htm#tromsmid>

<http://pagesperso-orange.fr/sous-marin.france/>

<http://www.merchantnavyofficers.com>

<http://stonebooks.com/history/mozam.shtml>

<http://freespace.virgin.net/e.gilroy/ironclad.html>

<http://samilitaryhistory.org/volo92jc.html>

<http://samilitaryhistory.org/volo21ce.html>

[http://en.wikipedia.org/wiki/No.\\_5\\_Commando](http://en.wikipedia.org/wiki/No._5_Commando)

[http://france1940.free.fr/vichy/ob\\_madaf.html](http://france1940.free.fr/vichy/ob_madaf.html)

<http://www.rothwell.force9.co.uk/22ea.htm>

<http://www.combinedops.com/MADAGASCAR.htm>

<http://www.fleetairmarchive.net/Squadrons/>

[http://www.bretagne-aviation.fr/Aviateurs/page\\_bon.htm](http://www.bretagne-aviation.fr/Aviateurs/page_bon.htm)

<http://stonebooks.com/history/madagascar.shtml>

[http://wapedia.mobi/fr/Operation\\_Ironc](http://wapedia.mobi/fr/Operation_Ironc)

<http://stonebooks.com/history/madagascar.shtml>

[http://wapedia.mobi/fr/Operation\\_Ironc](http://wapedia.mobi/fr/Operation_Ironc)



# Le cuirassé Yamato

## Un titan sacrifié

Par  
**Paul-Yanic  
Laquerre**

**L**e 7 avril 1945 à 14 h 23, le cuirassé Yamato, l'orgueil de la flotte impériale, s'enfonce dans les flots au large de Kyūshū sous l'impact de dix torpilles et cinq bombes de la Task Force 58 américaine. En route vers Okinawa, le géant devait s'y échouer pour appuyer les forces de défense de l'île en servant de bunker à l'artillerie.

Le 7 avril 1945 à 14 h 23, le cuirassé Yamato, l'orgueil de la flotte impériale, s'enfonce dans les flots au large de Kyūshū sous l'impact de dix torpilles et cinq bombes de la Task Force 58 américaine. En route vers Okinawa, le géant devait s'y échouer pour appuyer les forces de défense de l'île en servant de bunker à l'artillerie.

Comment le Daihōnei (Quartier Général Impérial) en est-il venu à sacrifier dans une cause désespérée le cuirassé qui avait été pendant un an le navire amiral de sa flotte combinée ? La réponse se trouve à la fois dans l'évolution rapide de la stratégie navale au fil de la Seconde Guerre mondiale et dans l'effondrement de la puissance militaire de la Nation des dieux.

### Un plan de domination ambitieux

Dès 1934, alors que l'Empire du Japon, qui vient d'annoncer son retrait de la Société des Nations, considère révolues ses obligations en vertu des Traités navals de Washington et

de Londres, l'état-major de la marine impériale élabore un plan visant à la construction d'une classe de « super navires de guerre » : la *Yamatogatasenkan*.

La première phase prévoit la mise en chantier de sept cuirassés dotés de canons de 46 cm de diamètre, devant entrer en service en 1941. La seconde, celle de quatre navires armés de canons de 51 cm, prévus pour 1946. Par la réalisation de ce plan, l'Empire disposerait ainsi à cette date de onze « divinités de la paix » capables d'affronter simultanément plusieurs navires ennemis et dont la seule présence suffirait à intimider les Anglo-Saxons et à lui garantir la domination des mers en Extrême-Orient.

Le concept des modèles de la *Yamatogatasenkan*, dont l'origine remonte vraisemblablement au prototype A140-A de 1935, est élaboré par les équipes du contre-amiral Keiji Fukuda et du vice-amiral Yuzuru Hiraga selon le principe de « protection directe », en privilégiant l'épaisseur de la cuirasse plutôt que la compartimentation. Afin de diminuer

Auteur du roman historique « Shōwa, chroniques d'un dieu déchu » et du roman graphique « Maruta 454 », Paul-Yanic Laquerre est un spécialiste du Japon pendant la Seconde Guerre mondiale. Voilà pourquoi avec sa permission nous avons décidé de publier à nouveau l'un de ses articles déjà paru dans le n°27 du magazine 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale.

Le Yamato pendant ses essais en 1941



Les sept cuirassés de la Yamatogatasenkan

Nom	mise en chantier	mise à flot	mise en service	mise hors service
Yamato	4 novembre 1937	8 août 1940	16 décembre 1941	7 avril 1945
Musashi	29 mars 1938	1 novembre 1940	5 août 1942	24 octobre 1944
Shinano	4 mai 1940 transformé en porte-avions en juin 1942.	5 octobre 1944	19 novembre 1944	29 novembre 1944
«Numéro 111»	construction arrêtée à 30 % en novembre 1941			
«Numéro 797» «Numéro 798» «Numéro 799»	Ces trois navires restèrent à l'état d'ébauche sur papier. Le plan des 798 et 799 prévoyait notamment six canons de 51 cm, en avance sur les projections de 1934.			

l'impact de la décharge des canons de gros calibre, ceux-ci sont concentrés en tourelles placées en des points stratégiques, pouvant notamment permettre de viser les avions ennemis avec des *San Shiki*. Ces obus à fragmentation destinés aux tirs de barrage aériens pèsent 1 360 kg, explosent en altitude et contiennent 1 500 tubes et bandes incendiaires qui se consomment à une température avoisinant les 3 000 °C pendant 5 secondes, émettant une flamme de 5 mètres de long.

### Les mensurations du titan

Longueur = 256 mètres à la ligne de flottaison, 263 m sur sa ligne la plus longue.

Largeur = 36 m.

Tirant d'eau = 11 m.

Déplacement = 65 027 tonnes (à vide, dont 21 266 tonnes de blindage) ; 72 800 tonnes à pleine charge (estimation).

Propulsion = 12 chaudières Kampon, 4 turbines à vapeur.

Puissance = 110 MW (estimation).

Vitesse = 27 nœuds (50 km/h).

Rayon d'action = 7 200 miles nautiques (11 500 km) à 16 nœuds (30 km/h).

Équipage = de 2 750 à 3 300 hommes, selon les sources.

Blindage = 65 cm en tourelles ; 40,9 cm en ceinture ; 19,8 cm au pont.

Armement en 1941 =

9 canons de 457 mm (montés en 3 tourelles triples).

12 canons de 155 mm (montés en 4 tourelles triples).

12 canons anti-aériens de 127 mm (6 tourelles doubles).

24 canons anti-aériens de 25 mm.

4 canons anti-aériens de 13,2 mm.

Armement en 1945 =

9 canons de 460 mm.

6 canons de 155 mm.

24 canons 127 mm.

162 canons anti-aériens de 25 mm.

4 canons anti-aériens de 13,2 mm.

7 avions.

Avec l'invasion de la Chine à l'été 1937, les « super cuirassés » sont perçus comme un instrument idéal pour assurer la mise en place d'un blocus maritime autour du continent, pendant que l'armée poursuit son avancée. En raison des coûts astronomiques impliqués dans leur construction, seulement trois des sept géants initialement prévus pour la première phase en 1934 sont mis en chantier. La construction du *Yamato* débute dans le plus grand secret en novembre 1937 au port de Kure, dans la préfecture de Hiroshima. Lancé le 8 août 1940, il est armé le 16 décembre 1941.

### Une participation marginale

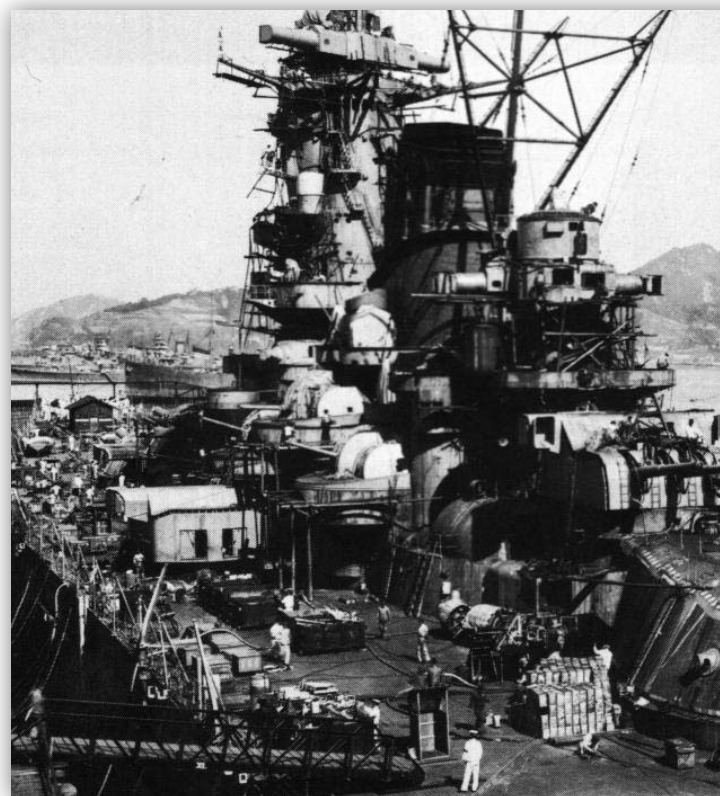
Assigné au sein de la première division des navires de guerre, le *Yamato* devient, le 12 février 1942 et pour un an, le

navire amiral de la flotte combinée commandée par l'amiral Isoroku Yamamoto. À la suite d'une série d'essais, le cuirassé est jugé pleinement opérationnel le 27 mai 1942. Il participe à la bataille de Midway en accueillant le quartier général de la flotte, sans toutefois intervenir directement dans les combats.

Le 17 août 1942, le *Yamato* rejoint la base navale du lagon de Truk, en Micronésie, après avoir échappé à une attaque d'un sous-marin américain. Jugé trop gourmand en carburant pour les bénéfices qu'il pourrait apporter à la défense des îles Salomon, il y demeure jusqu'en mai 1943 avant de rejoindre à nouveau Kure où il est mis en cale sèche pour entretien et amélioration de son armement. Le « super cuirassé », qui commence à faire l'objet des quolibets des marins de plus en plus sceptiques face à son utilité, retourne finalement à Truk en août pour être incorporé en novembre à la force navale patrouillant les eaux autour de l'île de Wake.

L'état-major de la marine ayant finalement pris conscience de l'importance stratégique de l'aéronavale dans la poursuite de la guerre, les navires de la *Yamatogatasenkan* sont jugés déjà obsolètes. Le *Yamato* et le *Musashi* sont donc utilisés à court terme comme cargos pour le transport des troupes et de l'équipement militaire pendant que le *Shinano*, en construction, est modifié en porte-avions.

Le 23 décembre 1943, au cours de l'une de ses missions, le *Yamato* est touché par deux torpilles d'un sous-marin américain et doit retourner d'urgence à Truk. Il y demeure en cale sèche jusqu'en mars 1944. Assigné, avec le *Musashi*, au sein de la première division des navires de guerre de la 2<sup>ème</sup> flotte, le titan est équipé d'un nouveau système de radar et



de canons anti-aériens plus puissants.

Ayant encore joué les cargos, il est ensuite affecté à l'opération A-gō où, après avoir failli être heurté par le *Musashi* le 10 juin, il assiste à la déroute de la bataille de la mer des Philippines en tirant par erreur sur quatre Zero. Sorti indemne du désastre, le *Yamato* se replie ensuite avec le *Musashi* et les restes de la flotte impériale vers le Japon où il reçoit notamment quinze nouveaux canons de 25 mm.

### Un colosse insubmersible

« Le 25 mars de l'an 20 de Shōwa, nous avons reçu l'ordre du quartier général de la flotte combinée de se préparer pour une attaque. L'officier du service de nuit nous confia qu'il ne savait pas si nous allions revenir et que nous n'étions pas autorisés à parler de la mission à qui que ce soit à terre. Nous étions malgré tout autorisés à faire nos adieux à nos proches [...] Je croyais vraiment que le *Yamato* était insubmersible. Je m'imaginais que des personnes pourraient être abattues par des projectiles, mais il n'a jamais traversé mon esprit que je pourrais mourir à cause du naufrage du *Yamato*. Je pensais également que les risques d'être frappé par un projectile étaient vraiment minces. J'avais donc le cœur léger. »

Kazuhiro Fukumoto, vétéran de l'opération Ten-gō.

Suivant une escale à Okinawa, il atteint l'archipel des Lingga au large de Sumatra, le 17 juillet, où il demeure pendant trois mois avec le *Musashi*. Après une pause sur les côtes de

Le *Yamato* à la base de Kure, le 20 septembre 1941



Bornéo, les deux colosses rejoignent, le 22 octobre, la flotte de l'opération *Shōji-gō*, pour appuyer les forces impériales dans le golfe de Leyte.

En route vers les Philippines, la flotte est attaquée dans l'estuaire de Palawan par deux sous-marins américains qui coulent le croiseur *Atago*. Le 24 octobre, le convoi est cette fois assailli dans la mer de Sibuyan, où le *Yamato* reçoit trois bombes de chasseurs américains pendant que le *Musashi* sombre sous l'assaut de dix-neuf bombes et dix-sept torpilles.

Le *Yamato* apporte pour la première et dernière fois une contribution active au combat lors de la bataille de Samar le 25 octobre. Il y endommage entre 6 h 58 et 7 h 20 un porte-avion d'escorte, un destroyer et un destroyer d'escorte. Il est ensuite touché à son tour par deux bombes lui causant des dommages superficiels, avant d'abattre des avions ennemis et de se retirer vers Brunei pour éviter des torpilles.

Le 15 novembre 1944, le *Yamato* devient le navire amiral de la 2<sup>ème</sup> flotte puis retourne au port de Kure avec les restes de la flotte combinée à la fin novembre, après avoir échappé à une attaque de sous-marins en mer de Chine. Il y est endommagé légèrement par des avions ennemis le 19 mars 1945

### Une mission dérisoire

Incapable d'attribuer au dernier de ses géants un rôle dans la conduite des opérations, l'état-major de la marine aurait probablement continué à voir en lui un figurant exorbitant s'il n'y avait eu un retournement inattendu en provenance du *Daihonei*. Au cours d'une audience portant sur le plan de défense d'Okinawa, l'empereur Shōwa, toujours préoccupé par une action concertée de ses forces militaires, interpelle les représentants de l'armée. « *Qu'en est-il de la marine ? Que font ses navires pour appuyer la défense d'Okinawa ?* », lance Hirohito.

Pressés de répondre à la requête du monarque, le chef d'état-major de la marine, Koshirō Oikawa, et le comman-

### L'agonie du Yamato

- 12 h 41 - Bombardé par 6 avions, touché par 2 bombes.
- 12 h 45 - Attaqué par 2 avions, atteint par 1 torpille.
- 12 h 57 - Évite les projectiles de 6 avions.
- 13 h 37 - Attaqué par 20 avions, touché par 3 torpilles.
- 13 h 44 - Touché par 2 torpilles.
- 14 h 02 - Atteint par 3 bombes.
- 14 h 07 - Touché par 1 torpille.
- 14 h 12 - Atteint par 2 torpilles.
- 14 h 17 - Touché par 1 torpille.
- 14 h 23 - Explode et coule.

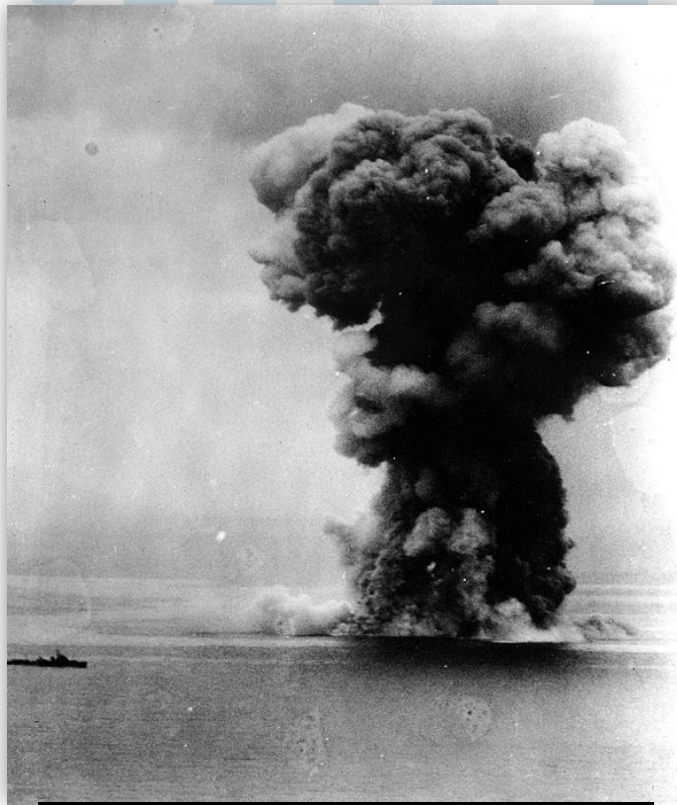
dant de la flotte combinée, Soemu Toyoda, font apporter à la dernière minute une modification à l'opération suicide *Ten-gō*. Le nouveau plan prévoit que le super cuirassé, accompagné d'une escorte de huit destroyers et d'un croiseur, attirera hors de leur position les porte-avions ennemis stationnés au large d'Okinawa, afin que les *tokkōtai* de l'armée et de la marine puissent avoir le champ libre pour lancer des attaques *kamikaze* en escadron surnommées *kikusui* (chrysanthèmes flottants). Puis, si le titan survit à l'assaut, il rejoindrait ensuite Okinawa pour s'y échouer et servir de bunker aux forces de défense. S'agissant d'une manœuvre de diversion, aucune couverture aérienne n'est prévue pour assurer la protection du convoi.

Choisi pour mener à bien la mission, le commandant de la 2<sup>ème</sup> flotte impériale, Seiichi Itō, doit se faire rappeler que l'empereur a personnellement approuvé ce nouveau plan, car, comme la majorité des membres de l'état-major de la flotte combinée, le vice-amiral le juge hasardeux et futile. La veille précédant le départ, prévu pour le 6 avril 1945, à 16 h 00, les membres de l'équipage sont informés du caractère suicidaire de l'opération et la possibilité est donnée aux recrues et aux infirmes de quitter le navire pendant que les autres marins organisent à bord une fête bien arrosée pour noyer leur désespoir.

### L'ennemi à un jet de pierre

« Les mitrailleuses tiraient de partout. C'était comme un filet de balles, alors ce n'était pas si facile pour les avions de nous bombarder. Je voulais leur tirer des pierres. Ils semblaient si près ; je pouvais voir les pilotes américains de mes yeux. C'est vrai ce qu'ils racontent dans les livres au sujet de la bravoure de ces pilotes. Ils plongeaient des nuages pour nous tirer dessus. Je cherchais à éviter les balles pendant qu'elles ricochaient sur le métal. Les gens tombaient sur le pont, touchés par les schrapnels. »

Naoyoshi Ishida, vétéran de l'opération *Ten-gō*.



L'explosion du Yamato le 7 avril 1945

de munition explosent dans un nuage incandescent visible à près de 200 kilomètres.

Trois destroyers échappent au carnage, repêchant 269 survivants des eaux glacées. Selon les estimations les plus basses, 3 062 hommes au total, dont Seiichi Itō, sont engloutis dans les profondeurs. Les américains ne perdent que 12 pilotes et 10 avions.

### Conclusion

La relative longévité du *Yamato* ne peut faire oublier sa flagrante inutilité. Obsolète dès sa mise en service, la *Yamatogatasenkan* se révèle à la fois un gaspillage de ressources et un fardeau pour l'état-major de la marine, incapable de lui confier un rôle stratégique adéquat. L'impact des « divinités de la paix » s'avère pratiquement nul alors même que le *Shinano*, pourtant converti en porte-avions, est anéanti lors de sa première mission.

### Pour en savoir plus :

- Tameichi Hara, Roger Pineau, Fred Saito, *Japanese Destroyer Captain*, Ballantine Books, 1961.
- Mitsuru Yoshida, *Requiem for Battleship Yamato*, University of Washington press, 1985.
- Janusz Skulski, *The Battleship Yamato*, US Naval Institute press, 1989.
- Russell Spurr, *A Glorious Way to Die : The Kamikaze Mission of the Battleship Yamato, April 1945*, Newmarket press, 1981.
- Keith Wheeler, *La Marche sur Tokyo*, Time-Life, 1981.



## DKW NZ350

### – Une moto de légende en 2 temps...

Tout le monde connaît les Harley-Davidson W1750A, motos de légende débarquées en juin 1944 avec les Américains. On connaît beaucoup moins DKW, une marque de motos allemande, dont le modèle NZ350 s'est retrouvé en grande quantité sur le territoire français, et qui a aussi contribué à la libération du pays.

Voici donc l'histoire de cette autre moto de légende, avec, dans cet article, un paragraphe exceptionnel consacré à la restauration d'un de ces modèles.



#### 1 - La marque DKW

Les Français découvrent DKW en 1944. À la Libération, la France est l'un des pays où ces infatigables deux-temps, abandonnés par l'armée allemande, sont les plus répandus. Ces machines sérieuses connaissent la vie civile après un simple coup de peinture. Des spécialistes s'installent. Les revues, dont le courrier des lecteurs est assailli, consacrent des études aux DKW ; on trouve leur système électrique compliqué...

Avant-guerre, DKW, leader dans le domaine du deux-temps, surclasse les autres constructeurs allemands en unités produites : 46 785 machines en 1937, 28 240 pour NSU, 20 204 pour Zündapp, 8 417 pour BMW qui est 6ème constructeur. À la même époque, la production annuelle française dépasse de peu 11 000 unités.

L'origine de la marque remonte à 1906 : l'ingénieur danois J. S. Rasmussen (1878-1964) s'installe à Zschopau en Saxe où il fonde une fabrique de pièces de machine pour le textile, puis de moteurs. Il acquiert Audi en 1928, fonde Auto-Union en 1932 avec pour logo 4 anneaux...

Vous connaissez la suite...

#### La série NZ

Les NZ 250 et NZ 350, lancées en 1938 pour succéder aux SB 200 et SB 350, possèdent un cadre révolutionnaire pour

l'époque, en tôle emboutie soudée, une partie arrière démontable permettant d'adapter une suspension, un très beau bloc moteur-boîte au dessin ovoïde qui demeure longtemps sur les productions ultérieures (MZ y compris). Les NZ devaient en fait initialement recevoir une suspension arrière, mais le système retenu faisant déjà l'objet d'un brevet déposé par Benelli, seules quelques unités sont produites ainsi équipées. La boîte compte quatre rapports commandés au pied et à la main, le sélecteur et le kick sont pour la première fois placés sur le même axe, la transmission primaire se fait par chaîne. Les côtés du réservoir initialement chromés reçoivent, lors de la fabrication en série, une application d'aluminium poli. Mais les modèles civils ne sont pas les plus courants.

Il existe au catalogue dès 1938 une version «off road» avec échappement relevé, protège-dynamo et roue arrière à démontage rapide puis, en 1939, une version pour l'armée qui deviendra la NZ 350/1943 / NZ 350-1.

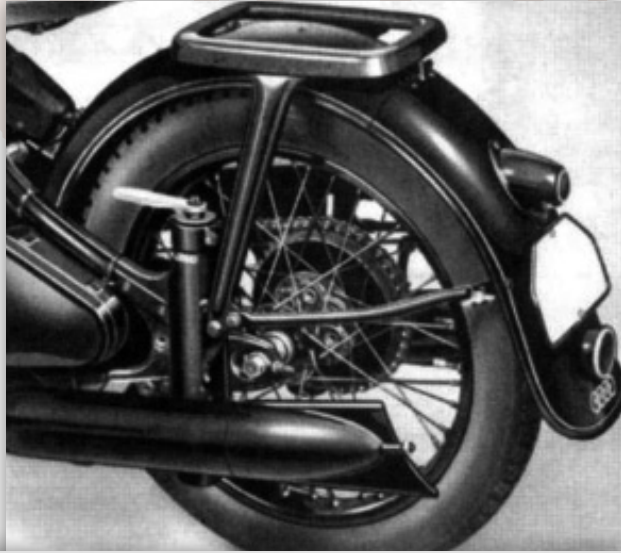
#### NZ sous l'uniforme

L'armée allemande qui ne s'intéresse pas au début à son moteur 2 temps adopte finalement la NZ 350 sans grande modification par rapport au modèle civil. Robuste et fiable, la NZ devient la moto des unités de reconnaissance et agents de liaison de la Wehrmacht. Plus de 57 000 unités sont produites de 1938 à 1945. À titre de comparaison, la Wehrmacht fait produire 18 600 Zündapp KS 750W «l'éléphant vert» et 16 500 BMW R75 qui sont des side-cars techniquement évolués.

La production de la NZ 250 s'arrête dès 1941, après que 26 696 exemplaires aient été produits. Seule la NZ 350 reste en production.

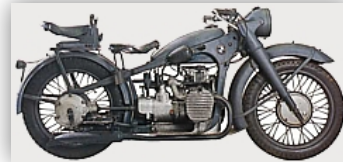
En 1942, la transmission de la NZ 350 livrée à la Wehrmacht est renforcée et la démultiplication modifiée.

En 1943, apparaît une version spécifiquement militaire, avec un phare avant plus petit, des garde-boues plus larges, un réservoir sans contacteur d'allumage, un filtre à air centrifuge... tandis que la couleur standard de l'armée devient beige. Enfin, en 1944 sur la NZ 350-1, le manque de matières premières entraîne l'adoption d'un nouveau bloc moteur en fonte.



dissoudre dans de l'essence pour obtenir une peinture à séchage rapide (15 à 20 minutes). Elle tient plusieurs mois, et peut pareillement s'effacer à l'essence en fonction des besoins. En 1942, cette peinture est fabriquée par deux firmes principales : Du Pont de Nemours and Co (Wilmington - Delaware) et R.B.H. Dispersions Inc (Bound Brooks - New Jersey).

### Guidon BMW



Le guidon, avec ses poignées inversées caractéristiques, provient d'une BMW... Sans doute une R 12, modèle le plus courant dans l'armée allemande. Cet

imposant guidon de 85 cm de large et 25 mm de diamètre (respectivement 71 cm et 22 mm pour le guidon DKW d'origine) est également plus bas : à plat, on est 11 mm plus haut au niveau des poignées par rapport au milieu du guidon (40 mm pour l'origine). Cette adaptation peut résulter de la pénurie de pièces détachées que connaît la Wehrmacht au cours de l'été 44 ou d'une transformation des GI plus habitués au généreux guidon de la Harley...

### 3 - L'équipement des soldats sur une NZ 350

Qu'elles aient été prises aux Allemands, ou abandonnées par ces derniers, ces motos rustiques, mais solides et fiables, sont bien évidemment utilisées par les Alliés. Voici l'équipement que portent les soldats dotés de cette moto :

#### Housse d'arme

Fixée au côté droit de la DKW, la housse d'arme US M-1938 est destinée au transport du fusil M1 dans un véhicule ou sur une moto. Ce qui permet de supposer que nous avons affaire à un équipage de Jeep.



#### Musettes US M-36

Non visibles sur la photo, la DKW est équipée à l'arrière de musettes US M-36 fixées au porte-bagage en remplacement des sacoches allemandes en cuir ou en fer. Initialement destinée aux officiers pour le transport de leurs effets personnels, la musette M-1936 est par la suite utilisée sans distinction de grade par les troupes aéroportées et mécanisées à la place du havresac M-1928.



On y trouve généralement 2 jours de vivres (6 boîtes de



### 2 - La moto pendant la guerre



On distingue, peinte à la hâte sur le garde-boue avant de la DKW prise aux allemands, l'étoile américaine à 5 branches surmontant les lettres US. Selon le manuel AR-850-5 - U.S. Military Vehicle Markings W.W.2, les motos de l'US Army reçoivent en théorie une identification de l'unité (lettres et chiffres) à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'une étoile de 6 pouces de chaque côté du réservoir. L'étoile et les lettres US à l'avant remplacent donc ici le marquage d'unité. Les dimensions semblent standard : 6 pouces (15,2 cm) pour l'étoile et 2 pouces (5 cm) pour les lettres. Sans doute en est-il de même à l'arrière et on peut également supposer la présence d'une étoile de 6 pouces de chaque côté du réservoir. Ces précautions, souvent observées sur les motos de l'US Army malgré le peu de place disponible, permettent l'identification aussi bien par un observateur terrestre qu'aérien. La peinture blanche utilisée pour ces marquages, «Gasoline Soluble Paint» (Corps of Engineers Tentative Spécification n° T-1227), se présente sous forme de poudre qu'il suffit de

rations K), le nécessaire de toilette, l'imperméable, mais aussi des chaussettes de rechange, de la poudre à pieds, deux mouchoirs, un vêtement chaud, une lampe, du papier toilette, du chocolat...



### Le couchage

Le couchage « bedding roll » d'officier M-1935 ou la partie basse du sac M-1928, contenant la demi-toile de tente dans laquelle sont roulés une couverture et des sous-vêtements de rechange, trouve place dans un véhicule d'accompagnement.



### Le Pilote (généralement un G.I.)

Le pilote porte la tenue américaine standard : casque M1 adopté en 1941, avec des lunettes de protection M-1943, chemise, blouson M-1941 avec insigne d'épaule de la 28ème DIUS, ceinturon M-1936 avec en principe, du côté droit, l'étui en cuir du PA et, à l'avant gauche, la pochette pour deux chargeurs.

À l'arrière du ceinturon prend place, dans sa housse M-1910, la gourde avec son quart d'un côté, et l'étui à pansement M-1942 de l'autre.



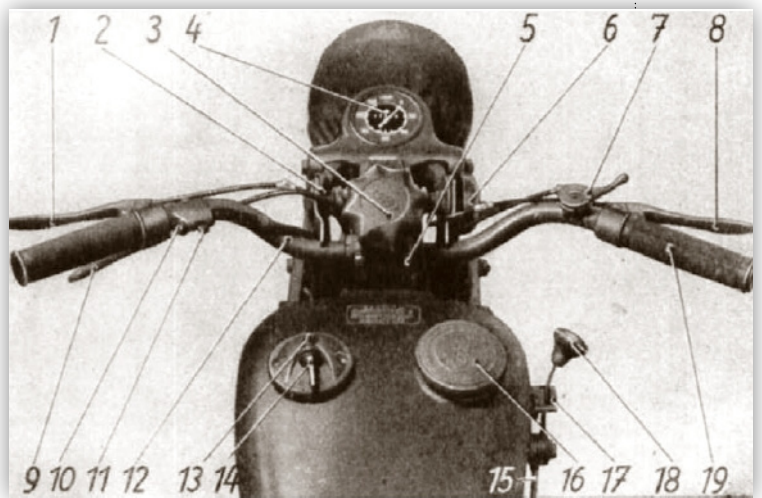
## 4 – La Restauration d'une DKW NZ 350 de 1942

Travail exceptionnel réalisé par un ami passionné d'anciennes motos, je vous livre ici avec son autorisation (Merci Denis) l'ensemble de cette exceptionnelle aventure.

Après exposé des spécifications de la moto, reconstituées grâce à un long travail de recherche d'archives et d'anciens documents dans les brocantes, et même en Allemagne, vous pourrez admirer le travail accompli pour le sauvetage et la restauration d'un exemplaire de cette moto.

### Spécifications

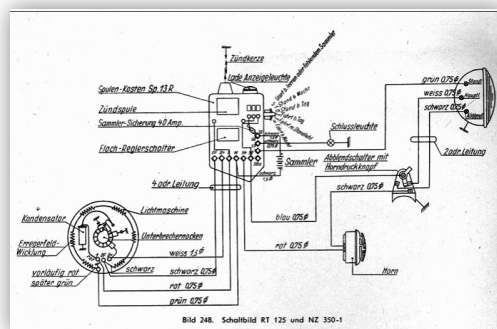
NZ 350 (NZ 250) Au guidon



Les commandes sont situées comme sur une machine moderne : sélecteur de vitesses au pied gauche, frein arrière au pied droit, accélérateur et frein avant à la main droite, embrayage à la main gauche... À l'exception du levier de vitesse à main au côté droit du réservoir (18), du décompresseur à la main gauche (9), de la clé de contact (14) sur le réservoir à gauche ou du kick au pied gauche.

La sonorité, la vigueur et la consommation du moteur sont pareillement dignes de machines beaucoup plus récentes. Malgré son cadre embouti rigide, c'est la partie cycle avec sa fourche à parallélogramme, l'absence de suspension arrière et le poids de la machine qui rappellent l'âge de la NZ.

### Schéma électrique



Moteur	
Type de moteur	deux temps monocylindre
Alésage/course	72 x 85 mm (68 x 68 mm)
Cylindrée	343 cm <sup>3</sup> (245 cm <sup>3</sup> )
Taux de compression	5,9 : 1 (5,1:1)
Puissance maxi	11,5 CV à 4000 t /min (11,5 CV à 4000 t /min)
Refroidissement	par air
Lubrification moteur	par mélange à 4%
Carburateur	1 carburateur AMAL M 76/426, BING AJ 2/24, GRAETZIN H 24/25
Système électrique	
Dynamo	75 watts
Allumage	par batterie
Bougie	Bosch W 175 T 1
Transmission	
Embrayage	disques multiples fonctionnant dans l'huile
Nombre de vitesses	4
Sélection	sélecteur au pied et levier manuel au réservoir
Rapports de boîte	20,7 / 10,7 / 6,7 / 4,8
Rapport moteur / boîte	2,17
Rapport boîte / roue	2,21
Cadre	
Type de cadre	poutre acier embouti
Suspension avant	fourche à parallélogramme à ressort central
Suspension arrière	/
Jantes	3 x 19
Pneus	3,25 / 3,50 x 19 (3,00 / 3,25 x 19)
Frein avant	frein à tambour, Ø 180 mm (150 mm)
Frein arrière	frein à tambour, Ø 180 mm (150 mm)
Dimensions et poids	
Longueur x largeur x hauteur	2 110 x 770 x 925 mm
Empattement	1 135 mm
Garde au sol	125 mm
Rayon de braquage	4 m
Capacité du réservoir d'essence	14 l
Réserve	2,4 l
Poids en ordre de marche	171 kg (162 kg)
Charge totale maxi	310 kg
Consommation d'essence	3,5 l / 100 km (3,5 l / 100 km)
Autonomie	env. 320 km
Vitesse maxi	105 km/h (95 km/h)

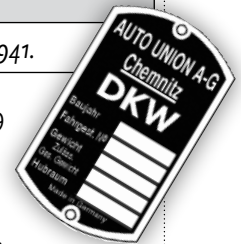
## Identification NZ 350

Année	N° moteur	Année	N° cadre *
1938-39	840 001 – 850 000	1938	460 001 – 472 000
1939-40	990 001 – 999 998	1939	472 001 – 490 000 499 001 – 499 996 540 001 – 549 000
1940	1 200 001 – 1 200 850	1940	549 001 – 550 000 580 001 – 590 000
1940-41	1 100 601 – 1 110 000	1941	590 001 – 597 700
1941-42	1 125 001 – 1 130 000	1942	597 701 – 600 000 600 001 – 608 500
1942-..	1 180 001 – 1 190 000 ?	1943	609 001 – 612 000

\* NZ 250 et NZ 350 confondus jusqu'au n° 595199, NZ 350 exclusivement à partir du n° 595200 en 1941.

Les numéros de série DKW ci-dessus donnent 45 242 moteurs 350 cm<sup>3</sup> fabriqués de 1938 à 1943, soit 9 999 en 1938-39, 9 997 en 1939-40, 849 en 1940, 9 399 en 1940-41, 4 999 en 1941-42 et donc 9 999 ensuite.

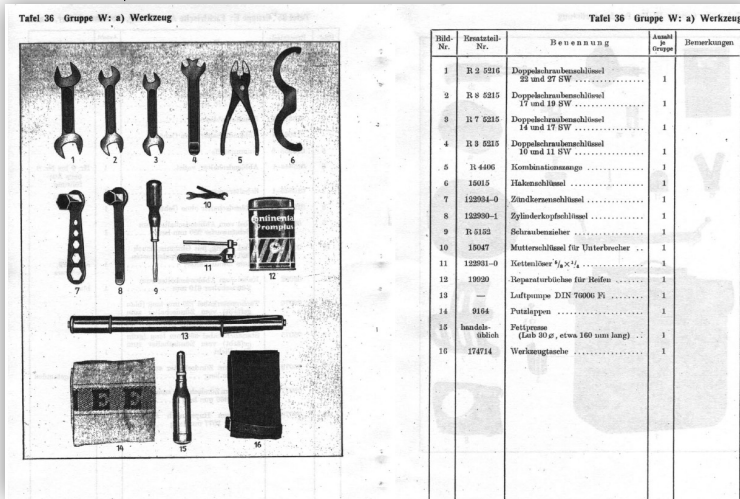
Pour les cadres, ces chiffres donnent 56 188 jusqu'en 1941 (350 et 250 confondus) et 16 297 de 1941 à 1943 pour la seule 350 (après l'arrêt de la 250 en 1941). On peut en déduire le nombre de cadres destinés à la 350 avant 1941 à 28 945, soit un peu plus de 50 %, ce qui correspond approximativement aux 26 696 moteurs 250 cm<sup>3</sup> fabriqués de 1938 à 1941, toujours selon les numéros de série DKW.



## La trousse à outils

Selon le manuel D605-12 de 1941, la trousse à outils d'origine comprend un certain nombre d'outils précieux en campagne.

magne, l'achat de plusieurs lots de pièces, avec quelques bonnes surprises, remontent le moral : une 250 d'avant-guerre et une 350 de 1943 presque complètes, une béquille latérale livrée avec cadre, plaque et carte grise ! La place commence à manquer.



## Restauration d'une NZ 350 1942

L'aventure commence à l'automne 2002 avec l'acquisition, après de longues recherches, d'une NZ 350 en pièces détachées. Elle avait été récupérée sur les champs de bataille de 1944 et conservée depuis en attendant d'être remontée. Une première main en quelque sorte ! Son propriétaire en a remonté plusieurs après guerre et celle-ci attendait son tour. La peinture gris foncé est encore bien visible, il n'y a pas de trace de mauvais traitement, ni de corrosion importante et le moteur n'est pas bloqué !

La remise en état débute durant l'hiver par la mécanique : microbillage général, changement du piston, réalésage du cylindre, changement des roulements et joints... Ce sont les roulements du vilebrequin qui demandent le plus de travail. Quelques pièces trouvées neuves, dont le pignon de chaîne primaire, grâce au Club DKW, permettent d'alléger la facture ! Le cylindre, la visserie, le kick et le sélecteur sont finis en noir satin.

L'ensemble est loin d'être complet mais un vieux rêve se réalise : reconstituer la moto, vue dans l'album de famille, sur laquelle les premiers Américains arrivèrent en septembre 1944 ! Le modèle recueilli est rapidement identifié : le cadre et le moteur (603 534 / 1 180 671) datent du milieu de l'année 1942. Il s'agit de la dernière version civile de la NZ 350 avant la NZ 350 militaire de 1943 (cadre n° 619 001 / moteur 1 358 201). Il possède déjà la boîte de vitesse renforcée (VG).

Vient ensuite au printemps 2003 le tour de la carrosserie : microbillage et débosselage du réservoir tout d'abord puis,



après l'été et l'acquisition d'un garde-boue arrière civil, c'est le tour des garde-boues, de la boîte à outils, du phare, du support compteur... Le garde-boue arrière, très fatigué, demande lui aussi des heures de travail pour retrouver

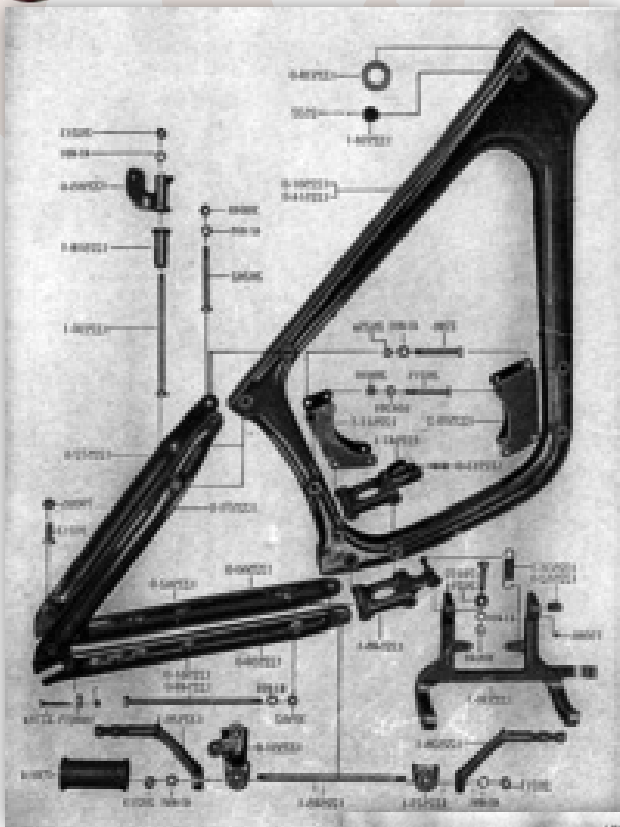
son aspect d'origine.

Contrôle et microbillage du cadre durant l'hiver, puis montage à blanc de la partie arrière (triangles, garde-boue, porte-bagages), avant peinture de l'ensemble : gris foncé (RAL 7021) sur apprêt rouge-brun comme à l'origine, Époxy pour le cadre, la fourche, le porte-bagages et les roues entièrement refaites (rayons, jantes)...



1<sup>ère</sup> étape : démontage général, diagnostic, point des pièces manquantes ou à changer... La liste est longue mais un premier tour des fournisseurs et des bourses en Alle-

Le gris foncé, utilisé par la Reichswehr jusqu'à la fin de 1942, était censé permettre aux véhicules de se confondre avec l'ombre d'un bâtiment ou d'un sous-bois !

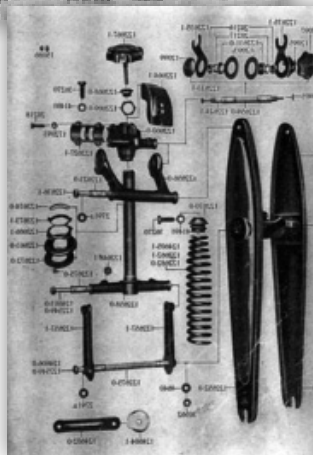


arrière, du frein arrière... le châssis est prêt. C'est au tour du faisceau électrique : moteur-boîtier d'allumage d'abord.



Le boîtier SP13R à clé, d'un modèle postérieur à 1942, nécessite par la suite la mise en place d'un câblage provisoire pour l'éclairage jusqu'au réservoir, dont le contacteur n'est pour l'instant pas opérationnel dans l'attente d'un boîtier SP12R sans clé et d'un contacteur à clé sur le réservoir conformes à l'origine...

Le remontage du cadre commence au printemps 2004 par la partie arrière puis la fourche... avec ses 70 pièces ! Manuel obligatoire. La visserie est traitée en noir au fur et à mesure.



Il est temps d'acheter les pneus, de refaire les freins. Avec la repose de la béquille centrale, des roues puis du guidon, la NZ reprend vie et peut être déplacée.



Le moteur peut être remis en place. Opération délicate et attendue : l'imposant bloc rentre par le côté gauche avec les deux plaques droites en place.

Achat des échappements et des dernières pièces... Puis arrivent les premiers essais statiques. Le moteur fume généreusement.

Avec le remontage de la chaîne, de la couronne-tambour

Il manque encore les câbles d'accélérateur, embrayage, frein avant, le réservoir et la selle pour les tous premiers tours de roues.

Fin du remontage par les garde-boues et la boîte à outil. Restent les finitions... dont les marquages US!

Fin août 2004, la NZ est prête à reprendre la route.





## La défense passive belge

Par  
Prosper  
Vanden-  
broucke

**D**epuis le début des années trente, nombreux sont les secteurs de l'opinion persuadés que la «prochaine», si prochaine il y a, verra le bombardement stratégique d'objectifs purement civils par bombes aériennes explosives, incendiaires, ou encore, comble du cauchemar, contenant des gaz de combat.

Le général italien Douhet se fait le vulgarisateur de ces conceptions, et le spectateur des actualités cinématographiques garde la vision d'épouvante de l'emploi des gaz en Abyssinie, des bombardements de Barcelone ou de Guernica... en attendant de voir dans les salles obscures les Stukas pilonner Varsovie. Une véritable psychose du «péril aérien» s'installe dans les esprits, mais les pouvoirs publics sont plus lents à s'émouvoir.

### Une croissance difficile.

C'est en novembre 1931 que le Service de Mobilisation de la Nation rédige un premier rapport recommandant aux communes de prendre des mesures de protection aérienne.

Parallèlement, la Croix-Rouge et l'Union Civique Belge (une ligue de « briseurs de grève » des transports publics) prennent des initiatives et se livrent à quelques exercices qui rencontrent l'hostilité des milieux de gauche ou pacifistes et l'indifférence goguenarde de la population. Après 1935, et l'entrée des socialistes au gouvernement, la conviction des dangers venant d'outre-Rhin estompe alors quelque peu l'hostilité systématique de la gauche à la sensibilisation du public.

En février 1934 naît la L.P.A. (Ligue de Protection Anti-Aérienne Passive de la Population et des Installations Civiles), formée de bénévoles chargés de recueillir des fonds pour l'équipement de la population civile, recruter et instruire des équipes de secours composées de volontaires.

En février 1938, la L.P.A. aligne 16 000 bénévoles, à la formation très sommaire.

C'est un constat de faillite du bénévolat pur dû à divers facteurs : caporalisme dans certaines sections, indifférence des pouvoirs publics et locaux, manque de sens civique de la population.

Les gouvernements successifs tentent cependant de secouer l'apathie et l'amateurisme en créant en janvier 1936 un «Commissariat Général» chargé de la défense passive, d'émettre des directives, de contrôler leur application et de faire de la propagande.

Les premiers subsides officiels sont accordés en 1936 : 14 600 000 francs belges de l'époque sont débloqués pour subventionner à 25 % les travaux qu'entreprendraient les communes.

En 1937, la somme est portée à 16 600 000 francs belges, mais 7 millions restent inutilisés.



Masques anti-gaz et talons haut : la L.P.A. s'entraîne.

Au début de 1936, il y a 2 000 comités locaux de la L.P.A. mais, en septembre, 2 300 volontaires seulement alors que 100 000 seraient nécessaires pour la protection des grandes agglomérations.

En 1938, 33 994 500 francs belges sont budgétisés mais 15 millions restent inemployés dans les caisses de l'État, non réclamés par les communes.

Quand ces dernières seront prises après 1939 d'une fébrile agitation, les besoins de l'armée mobilisée auront absorbé toutes les possibilités.

Concrètement, il n'existe en octobre 1937 qu'une cinquantaine de sirènes d'alerte, 50 000 masques anti-gaz homologués en 1938, et un règlement d'occultation fort élémentaire.

En mai 1939, le Commissariat Général fait procéder dans le sud et l'est du pays à des manœuvres d'ensemble qui font constater les carences du système et sont émaillées d'incidents cocasses, comme l'interception des véhicules du Commissariat Général ... pour défaut d'occultation (sic).

La L.P.A. conclut, de son côté, avec la *Croix-Rouge de Belgique* un accord abandonnant à cette dernière l'instruction en premiers soins, et tout spécialement l'organisation des secours aux gazés. La C.R.B. est, avec ses structures et son personnel bien formé, un des rares atouts de la protection des populations. L'U.C.B. (*Union Civique Belge*), qui s'est mise en veilleuse après l'apparition de la L.P.A., met en décembre 1937 un terme à ses activités de défense passive.

Cependant, la L.P.A., que les mauvais plaisants ont surnommée « *Ligue des Peintres Amateurs* » pour l'ardeur de ses membres à badigeonner de bleu les réverbères, voit ses jours eux-mêmes comptés. Afin de pallier le manque d'effectifs, il s'avère nécessaire de créer enfin un statut officiel, un nouveau régime permettant des affectations d'office, des réquisitions du personnel et des promesses d'avantages divers aux volontaires.

### G.C.T.

Lorsqu'en 1939, les tensions internationales se font plus vives, le gouvernement doit se rendre à l'évidence : les initiatives basées sur le volontariat n'ont pas donné grand-chose. Le *Moniteur Belge* (Journal Officiel) publie le 1<sup>er</sup> juin un arrêté créant le *Service Civil Territorial de la Protection Aérienne*, comprenant un Commissariat Général et une *Garde Civile*. La L.P.A. ne disparaît pas complètement, mais son rôle se limitera désormais à instruire le public des mesures élémentaires de protection.

C'est pourtant le volontariat qui fournit la base du recrutement de la *Garde Civile Territoriale* (G.C.T.), mais certaines catégories de miliciens, rappelables en cas de mobilisation, peuvent obtenir un sursis d'appel à condition de s'engager dans la Garde. Si celle-ci n'atteint pas les effectifs escomptés, on peut y inscrire d'office les hommes âgés de plus de 25 ans faisant partie de la réserve de recrutement, mais seuls les « volontaires », 95 000 au 18 février 1940, peuvent participer à l'avancement.

De nombreux Belges, au mieux avec leur bourgmestre (équivalent du maire en France), responsable local de l'organisation, se hâtent de profiter de cette échappatoire à la mobilisation, ce qui finit par inquiéter les autorités militaires. Une masse énorme d'imprimés, fixant uniformes, soldes... et même droits à la pension - s'abattent sur les communes, où nombre de bourgmestres préfèrent souvent attendre le contre-ordre pour exécuter l'ordre. Les bonnes volontés ne manquent pas, mais la G.C.T. semble s'être composée de civils ou d'anciens combattants prêts à jouer au soldat, et de rappelables qui voudraient bien rester civils...

Dans un pays saigné par la mobilisation, les moyens financiers continuent à faire cruellement défaut.

Si l'on excepte les 88 millions accordés à la défense passive par la loi de décembre 1938, les responsables de la G.C.T., telle sœur Anne du haut de sa tour, ne voient rien venir avant les escadrilles allemandes du 10 mai 1940.

Ces maigres subsides permettent malgré tout certaines réalisations : 2 350 sirènes sont prêtes à rugir, 80 000 lampes-tempête d'occultation peuvent être utilisées. D'autres sont en commande... mais le fournisseur est une firme allemande qui privilégie évidemment le *Reichsluftschutz*. Pour l'évacuation et la dispersion des populations menacées, aucun plan cohérent n'est prévu. La pagaille règne en maître : mini-évacuations des populations de la frontière, abandon du plan d'évacuation totale de Verviers,



Engagez-vous dans la G.C.T...

suite à la leçon des problèmes posés aux Français par celle de Strasbourg, renonciation officielle, le 14 février 1940, du ministre de la Santé publique, Marcel-Henri Jaspar, à toute organisation préventive de l'évacuation des populations civiles.

Le Belge, volontiers frondeur, peste contre les mesures d'occultation imposées par arrêté royal du 31 août 1939 : réverbères bleuis, éclairage spécial de sécurité pour véhicules, camouflage vers le haut des feux de signalisation, couvre-feu imposé dans certaines villes, par exemple à Liège, mais rien n'est obligatoire en ce qui concerne les lumières provenant des habitations, sinon « stores, tentures et abat-jour ». En revanche, la G.C.T. prévoit en détail ses insignes de grade, ses tenues de cérémonie et de travail, l'articulation de ses services : guet, incendie, voirie, secours aux blessés, transport, désinfection et même des unités de sécurité et de police auxiliaire pouvant suppléer les polices communales décimées par la mobilisation.

### La peur fait vendre.

La situation est tout aussi dramatique dans le domaine des abris collectifs. Seules quelques grandes usines en ont fait construire pour leur personnel. On citera presque à

l'ordre de la nation la Banque de Bruxelles et le Cinéma des Galeries pour y avoir songé. Pour les autres, c'est le pis-aller. Après l'invasion de la Pologne, des tranchées à l'air libre, de hauteur d'homme, sont creusées dans les parcs publics, quelques vieux souterrains sont aménagés, on utilise les cryptes des églises, les travaux de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, voire des grottes naturelles.



Creusement d'un abri à ciel ouvert.

La solution, économique pour le budget gouvernemental, est d'abandonner aux citoyens le soin et les frais de leur protection. Un arrêté du 20 mai 1939 impose l'aménagement d'un abri familial dans tout immeuble nouvellement bâti, et un autre du 7 octobre subordonne toute autorisation de bâtir, ou même de transformer tout immeuble à l'existence d'un abri dans les plans.

Spéculant sur la psychose nouvelle des bombardements, des firmes se créent pour offrir la construction pour «l'heure H» d'abris familiaux bétonnés. Les informations sont rares à ce sujet, les heureux propriétaires ne tenant guère à s'exposer à l'envahissement par les voisins et amis...ou à une éventuelle réquisition ! Enfin, entre décembre 1939 et mai 1940, le *Commissariat Général* fournit aux autorités locales de la défense passive un million de sacs de sable et huit millions de sacs de terre, dont la plupart sont utilisés à la protection des édifices publics et œuvres d'art.

Les citoyens, quant à eux, ne semblent guère suivre les consignes leur demandant de stocker du sable au grenier, de la chaux à la cave et de percer des ouvertures permettant de passer de maison en maison par les greniers et caves ! Dans certaines localités, les tas de sable constitués au coin des rues par les ouvriers communaux servent surtout à la

joie des enfants, et des matous du quartier...

C'est dans le domaine des masques à gaz individuels que la psychose de guerre, avec ses alternatives de craintes et d'espoirs, subit ou conditionne les lois du marché.

Au printemps 1938, le *Commissariat Général* introduit une demande d'autorisation de commande de 200 000 masques. En septembre, l'autorisation est toujours en suspens, priorité étant donnée aux besoins de l'armée. Pris de panique pendant le P.P.R. (*Pied de Paix Renforcé*), les Belges se ruent sur les quelques milliers de masques disponibles. Puis, après l'accord de Munich, ils demandent à annuler leurs commandes, ou à rendre leurs masques contre remboursement. Dès 1932, un grand magasin bruxellois met en vente des masques pour civils, mais il faut attendre 1935 pour que les modèles existants soient homologués par le *Service de Protection contre les Gaz*, qui approuve les produits de cinq firmes, surtout la *S.A. de l'Azote* à Ougrée, et l'*Anti-Gaz* à Bruxelles.

En 1936, 10 000 masques sont estampillés, en 1938 ils seront 50 000 seulement. C'est qu'ils coûtent cher : 80 francs pour un masque de type «passif»... mais le Belge est



La G.C.T. à l'œuvre. Le marchand de sable va passer

débrouillard. Tout affilié de la L.P.A. a droit à une réduction de 50 % sur le prix des masques, et la Ligue ne perçoit qu'une cotisation de cinq francs. Les effectifs de la L.P.A. montent soudain en flèche !

Après septembre 1939, c'est la ruée sur les masques. À la fin de l'année, un peu plus d'un million de masques individuels sont vendus ou distribués, avec 50 000 cartouches de recharge. Un Belge sur huit est paré. Dans les milieux de gauche, on affecte longtemps de considérer qu'il y a



Le dernier cri en "Prêt-à-porter"...  
Qui n'a pas son masque ?



Propagande pour la G.C.T.  
« Un petit frisson monsieur ? Et c'est gratuit... »

complicité entre les fabricants et les promoteurs de la défense passive que l'on traite de «marchands de masques», à honnir autant que les «marchands de canons». Le 13 août 1939, on supprime, à la suite de ces critiques, la ristourne de 5 francs sur chaque appareil vendu que les fabricants versaient à la L.P.A.

Selon certaines sources, le prix de revient d'un masque passif n'atteint pas 35 francs alors qu'on le vend 80 et les bénéfices des firmes les écoulant après estampillage tournent autour des 60 millions de francs !

### L'épreuve des faits.

Quand, le 10 mai 1940, les bombes ne sont plus une hypothèse d'école, toute cette belle organisation s'évanouit en fumée. Dans de nombreuses localités, ce sont les responsables de la sécurité collective qui fuient devant l'avance ennemie. Des unités entières de la G.C.T. s'envolent, des édiles communaux empruntent parfois la voiture des pompiers ou le corbillard municipal pour gagner la France.

À Bruxelles, il y a des pertes parmi les membres de la défense passive... pris pour des «parachutistes» ou 5<sup>ème</sup> colonne et abattus par des policiers trop zélés. Le gouvernement, dès le 14 mai, prononce la dissolution de la G.C.T.

Après guerre, on expliquera que la mesure avait été prise «de crainte qu'elle ne soit assimilée à « l'armée » par l'ennemi. Quant au *Commissariat Général de la Protection Aérienne Passive*, il reçoit dès le 16 mai l'ordre de se replier en France à la suite des départements ministériels...

C'est avec les moyens du bord qu'il faut agir : corps de pompiers, sections locales de la Croix-Rouge (qui a été entraînée à la lutte contre les gaz, arme que les Allemands n'utilisèrent pas), de la Vlaamsche Kruis (équivalent de la Croix-Rouge en Flandre) unités de scouts et guides, et volontaires isolés. L'absence de coordination et le manque de matériel se font cruellement sentir.

Ainsi s'achève confusément une longue période marquée par des alternances d'insouciance et de précipitation des pouvoirs publics et de la population. L'épreuve des dures réalités de la guerre permet de réorganiser la défense des populations civiles avec plus d'efficacité et de maturité.

Prosper Vandenbroucke.

### Source bibliographique :

Article de Yves Bastin, in *Jours de Guerre*, N° 1, Édition «Crédit Communal».

Source iconographique : CEGES/SOMA, Archives Le Soir, Musée Royal de l'Armée.

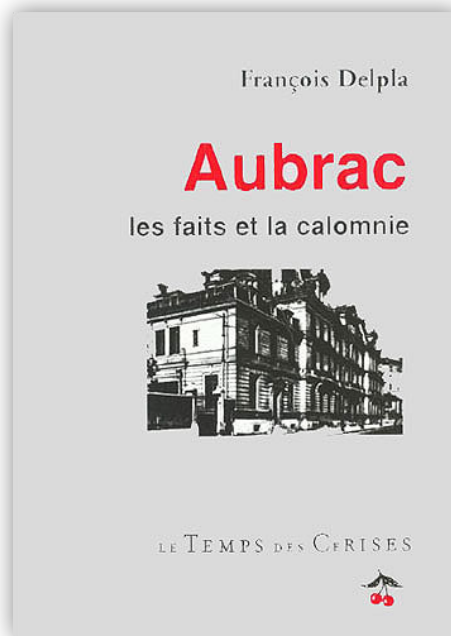
## Résumé de travaux préparatoires à une soutenance d'habilitation - (Juin 2012)

**F**rançois Delpla, contributeur que l'on ne présente plus, a passé récemment son habilitation à diriger des recherches. Aussi la rédaction a décidé de publier ce résumé des travaux préparatoires de sa soutenance, pour que nos lecteurs qui ne le connaissent pas encore découvrent ses thématiques de recherche.

François Delpla, contributeur que l'on ne présente plus, a passé récemment son habilitation à diriger des recherches. Aussi la rédaction a décidé de publier ce résumé des travaux préparatoires de sa soutenance, pour que nos lecteurs qui ne le connaissent pas encore découvrent ses thématiques de recherche.

Après mes recherches des années 1970 sur le Front Populaire, j'ai abordé la Seconde Guerre mondiale, et le nazisme qui l'avait engendrée, à partir de la défaite de 1940. Je commençais par une publication critique des mémoires du général Doumenc, que m'avait confiée sa famille. Ils étaient beaucoup plus éclairants que ceux de ses supérieurs immédiats, Gamelin et Weygand, étant donné la compétence de leur auteur et son absence de préjugés politiques.

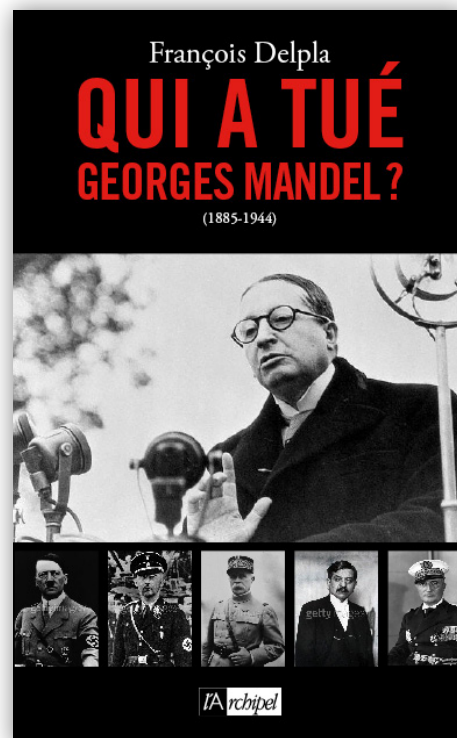
J'ai pu ainsi dépasser la vision gaullienne des causes de cette défaite (une faillite essentiellement militaire par une carence de modernisation des matériels et des tactiques), sans pour autant faire la part belle au pacifisme ou à la notion de « décadence » chère à Jean-Baptiste Duroselle. De ce point de vue, j'ai prolongé le travail de Jean-Louis Crémieux-Brilhac (*Les Français de l'an Quarante*, 1990), montrant un pays convenablement mobilisé dans toutes ses composantes et au moins aussi bien parti dans la guerre qu'en 1914. La différence était chez l'adversaire. Je me suis inscrit en faux contre une certaine façon de réviser les jugements précédents, symbolisée par le nom d'un chercheur militaire allemand peu féru d'histoire politique, mais très prisé, notamment en France : le colonel Karl-Heinz Frieser (*Blitzkrieg-Legende*, 1995, traduit en français en 2003 et en anglais en 2005). Les carences françaises, version de Gaulle ou Duroselle, étaient bien relativisées par



un déplacement du projecteur sur l'assaillant allemand, mais en présentant sa direction comme un mélange anarchique de politiques et de militaires rivaux dont les éléments les plus résolus à foncer, Guderian et Rommel, avaient fait prévaloir leur point de vue dans la confusion, avec une dose énorme de chance. Hitler était particulièrement maltraité (en un mot comme en deux) par Frieser. Sa prose et celles de ses épigones seront sans doute regardées comme « maastrichtiennes » par la postérité : on s'extasie sur l'Europe plus qu'on ne s'occupe de lui donner des institutions viables, et le couple franco-allemand, avant de se réconcilier durablement, est censé avoir cassé des assiettes au

cours d'une dispute absurde...

Une bonne partie du débat portait et porte encore sur l'arrêt de l'offensive allemande devant Dunkerque du 24 au 27 mai 1940. Une décision militairement illogique, puisque l'encercllement, magistralement entrepris dix jours plus tôt, de l'essentiel de la force ennemie, était sur le point d'être achevé, et que ce répit inespéré permit à l'ennemi d'organiser l'évacuation d'un nombre très important d'hommes. L'arrêt, d'abord inaperçu pendant sept ans, avait fait l'objet depuis 1947 d'analyses nombreuses et variées, dont aucune n'emportait la conviction, d'où un grand flou et un grand éclectisme explicatifs dans les ouvrages antérieurs à 1991. Je m'y attaqua dans les *Papiers Doumenc*, puis l'année suivante dans *Churchill et les Français*, et enfin dans un livre spécifique, *La Ruse nazie*, en 1997 (le chercheur anglo-américain John Costello avait élaboré en 1991 un schéma proche du mien, publié juste avant les *Papiers Doumenc*, dans *Les Dix jours qui ont sauvé l'Occident*). Dans le dernier ouvrage, j'exploitais largement (et beaucoup plus



que tout auteur ayant écrit antérieurement sur le sujet) les archives militaires allemandes de Fribourg-en-Brigau, qui permettent de faire justice de toutes les explications dites « militaires », fondées sur la crainte de réactions ennemies ou la fatigue du matériel. C'est bien l'euphorie de la victoire qui, après des alarmes entièrement dissipées, prévalait à l'heure de l'ordre d'arrêt à tous les niveaux de la machine militaire allemande, et que Hitler doucha brutalement.

La solution de cette énigme, approfondie tout au long de la décennie 1990, m'ancre dans une vision renouvelée du nazisme dont le principal précurseur était un intellectuel américain d'origine hongroise, John Lukacs (né en 1924). Elle consiste à dire que l'entreprise hitlérienne était, au regard de ses buts, redoutablement bien conduite, et faillit déboucher en mai 1940 sur un succès durable. Pour épargner cette épreuve à la planète en maintenant un état de guerre qui ne permettait pas au Reich d'encasser ses gains et finit par l'en frustrer totalement, le rôle personnel de Churchill devait être souligné – alors que, pendant la guerre comme lors de la rédaction de ses mémoires, ce Premier ministre, dans un habile élan de désintéressement patriotique, avait fait mettre au crédit de la nation anglaise dans son ensemble la décision de continuer le combat après la perte de l'allié français.

Le fait de rester aveugle à ces réalités, ou de ne les entrevoir que confusément, conduit invariablement à hacher menu les responsabilités. C'est ce que fait en particulier depuis le début des années 1960 l'école fonctionnaliste d'histoire du Troisième Reich, née en RFA et longtemps hégémonique dans les universités du monde entier. La mise en cause de cette approche est un bon résumé de mon orientation de chercheur. Il se produit d'ailleurs depuis une vingtaine d'années un phénomène qui, tout en me donnant raison, ne me satisfait guère : postulant (inexactement) que les années 1960-1990 ont vu s'affronter l'école fonctionnaliste et une autre dite « intentionnaliste », un grand nombre de spécialistes professent que « la querelle est dépassée ». Cette posture revient trop souvent à ne pas faire au fonctionnalisme les critiques qu'il a de tout temps méritées, pour des erreurs, des approximations et des analyses superficielles qui, aujourd'hui encore, sont loin d'avoir entièrement dé-

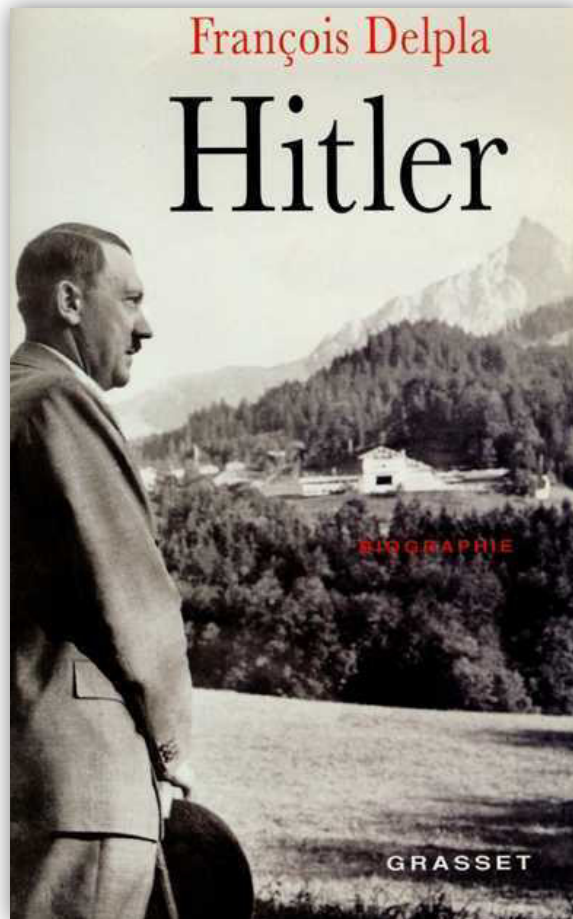
serté les livres d'histoire.

Elles consistent principalement à privilégier la conjoncture. Toute la politique nazie est rapportée à des « fonctions », c'est-à-dire aux besoins immédiats d'une dictature dépassée par les problèmes qu'elle a elle-même suscités. Ce qu'on manque ainsi, c'est tout bonnement la continuité de l'entreprise hitlérienne.

Pour en revenir à l'exemple de l'arrêt devant Dunkerque, les fonctionnalistes ont tendance à chercher ses causes dans la situation du moment, d'où la vogue des explications « militaires » par la crainte de contre-attaques ou la fatigue des chars. Ils se fient à des sources entièrement nazies et spécialement polluées, puisqu'elles se réduisent aux prétextes invoqués par Hitler, qu'aucune archive ne recoupe et qui s'ajustent fort mal à la situation militaire réelle que les archives, précisément, permettent de reconstituer. Mais, puisque cette école et ces auteurs ont beaucoup de mal à concevoir que Hitler ait souhaité depuis longtemps une guerre et l'ait préparée sans relâche à partir de 1933, ils se condamnent à la naïveté devant ses colères ou ses angoisses sur-jouées. Et même lorsqu'il leur arrive d'admettre qu'il avait l'intention de déclencher une guerre, ils prétendent

que celle qui débute en 1939 n'est pas celle qu'il avait voulue. C'est, là encore, abdiquer tout esprit critique devant les discours et les stratagèmes hitlériens. Ils tendaient en effet à faire accroire que le chef allemand ne préparait que des guerres locales, en 1938 contre la Tchécoslovaquie puis en 1939 contre la Pologne ; dans le premier cas, la mollesse occidentale l'aurait contraint à s'abstenir et à signer les accords de Munich ; dans le second il espérait la réédition de cette mollesse, et aurait été surpris que Paris et Londres lui déclarent la guerre. Cela s'accorde bien avec l'image d'un Hitler paresseux, impulsif et tiraillé entre les divers clans de son entourage : en 1938 Göring aurait réussi à lui faire comprendre que l'Angleterre, en le menaçant d'une réaction militaire, ne bluffait pas, et en 1939 Ribbentrop l'aurait persuadé du contraire.

Si, à l'inverse, on considère que ce chef travailleur et talentueux sait où il va, on est sensible au fait qu'il a, en 1939, recherché et obtenu une déclaration de guerre platonique d'une France et d'une Angleterre mal préparées et mal réso-



lues, afin d'écraser la première pour faire la paix avec la seconde et d'obtenir les mains libres en Europe orientale. Dès lors l'arrêt devant Dunkerque s'éclaire d'une vive lumière : il s'agit tout bonnement de l'arrêt, espéré, de la guerre. Le plan a été en effet dérangé par un facteur et un seul : le changement de gouvernement in extremis à Londres, le 10 mai. Le nouveau Premier ministre, Churchill, s'affranchit en effet de l'horizon immédiat et de la logique étroitement militaire qu'induisait le triomphe de la Wehrmacht à Sedan. Car Hitler agite à ce moment-là une offre de paix générale, qu'on voit mal un Chamberlain repousser sans examen après un pareil désastre et dans un pareil péril. Ici on ne saurait rendre un hommage excessif à Costello, qui a déniché dans les archives la trace d'une conversation, le 6 mai, entre Göring et Dahlerus –intermédiaire suédois habituel entre Londres et Berlin. L'offre d'une paix « généreuse », avec évacuation quasi-totale de la France et de la Belgique, est faite par l'Allemand ; elle est à valoir le jour où la Wehrmacht aurait atteint Calais : c'est chose faite le 23 mai, veille de l'ordre d'arrêt. Celui-ci prend ainsi le sens d'un délai de réflexion, pour inciter Paris et Londres à faire valoir conjointement cette offre. Le Français Reynaud y est tout à fait disposé, tandis que l'Angleterre devrait au préalable changer de premier ministre – et pendant quatre jours fatidiques Halifax mène sur ce chapitre, au sein du cabinet, la vie on ne peut plus dure à Churchill.

À partir de ces découvertes sur la campagne de France, déjà largement exposées dans *Churchill et les Français* (1993), mon travail s'est déployé selon les axes suivants :

- la genèse du gaullisme : étude des débuts chaotiques de la dissidence du Général, qui est l'un des nouveaux terrains d'affrontement entre Churchill et Halifax au lendemain de la prise du pouvoir de Pétain ; le tout premier livre sur l'appel du 18 juin (et ses lendemains) est ainsi publié en 2000 ;
- la personnalité et la politique d'Hitler, dont la première biographie française est publiée par mes soins en 1999, suivie en 2005 d'un livre sur sa vie privée ;
- le régime de Vichy, tiraillé entre Churchill et Hitler ; ici je prends quelques distances avec Robert Paxton et ses très nombreux disciples qui attribuent à la politique de Pétain des motivations excessivement « franco-françaises » ; je concentre successivement le projecteur sur Montoire (1996), la captivité et l'assassinat de Georges Mandel (2008), l'affaire de Mers el-Kébir (2010) ;
- la relation même de Churchill et de Hitler, brossée par John Lukacs en 1990 dans un livre fondateur intitulé *Le Duel*, qui porte essentiellement sur la campagne de France et reste schématique sur les périodes antérieures et postérieures ; cette relation est enfin exposée tout au long de la période 1930-1945 dans le livre *Churchill et Hitler*, à paraître en 2012, qui constitue le mémoire principal de ce dossier d'habilitation.



En résumé, le fil conducteur de ma recherche, exposé à loisir dans le mémoire d'auto-histoire intitulé *L'individu dans l'histoire du nazisme / Variations sur l'arbre et la forêt*, porte sur l'influence de la personnalité des dirigeants, dans ce moment très particulier de l'histoire qu'est l'époque nazie. Le diagnostic d'une folie individuelle d'Hitler, une psychose déclenchée à la fin de 1918, est venu récemment (autour de 2010) donner comme une clé de voûte à deux décennies d'investigations. Loin de tout expliquer par là et de récuser des causalités plus collectives (passant par l'économie, la société, la culture politique, etc.), je pense être parvenu, sinon encore

à mettre chaque facteur à sa place, du moins à indiquer une méthode pour le faire. Solitaire jusqu'à trente ans et dépourvu de toute boussole, le psychotique Hitler en trouve brusquement une dans un nationalisme antisémite d'une violence débridée, qu'il croit avoir reçu mission d'insuffler à son pays vaincu pour l'orienter vers une revanche prochaine. L'entreprise polarise sa culture et ses talents, qui lui servent à faire partager son illusion à beaucoup, devenus ses suivants fanatiques, et à obtenir des autres, allemands ou non, des attitudes collaboratrices plus ou moins empressées et conscientes. Le succès de l'entreprise est dû en grande partie à son caractère inédit, qui explique aussi, après l'échec final, sa disparition corps et biens. Mais elle est passée bien près, en mai 1940, d'un triomphe durable et la personnalité, elle-même difficilement remplaçable dans la distribution, de Churchill, a failli ne pas faire le poids.

Pour ceux qui souhaiteraient discuter avec François Delpla vous pouvez le retrouver sur son site personnel : <http://www.delpla.org>.

Vous y retrouverez des articles inédits (ou non), des documents, des comptes rendus de lectures, des notes sur des points d'actualité en relation avec la Seconde Guerre mondiale et autres florilèges de débats internautes auxquels il a participé.

## Publications

(lieu d'édition : Paris sauf indication contraire)

### - traductions préfacées

- Gardner (David), *The Last of the Hitlers*, Londres, BMM, 2001, tr. fr. *Le Dernier des Hitler*, Patrick Robin 2006  
 Pemper (Mietek), *Der rettende Weg. Schindlers Liste – Die wahre Geschichte*, Hambourg, 2010, tr. fr. *La route vers la liberté*, L'Archipel, 2009.  
 Lukacs (John), *The Legacy of the Second World War*, Newhaven, Yale University Press, 2010, tr. fr. *L'Héritage de la Seconde Guerre mondiale*, François-Xavier de Guibert, 2011.

### -articles

- « *Les communistes français et la sexualité, 1932–1938* » Le Mouvement Social, no. 91 (avril-juin 1975)
- « *Du nouveau sur la mission Rougier* », *Guerres mondiales et conflits contemporains* n° 178, avril 1995
- « *Quelle affaire Aubrac ?* », *Débats*, Le Monde, 8 mai 1997
- « *L'évasion de Raymond Aubrac* », *Histoire de guerre*, n° 16, juin 2001
- « *Le rôle de Paul Reynaud en 1940 : l'éclairage de ses Carnets de captivité* », *Guerres Mondiales et Conflits Contemporains* (2004), volume 52 , n° 215 , p. 135-142
- « *Un point de vue critique sur l'historiographie de Montoire (1940)* » *Guerres mondiales et conflits contemporains* n° 220, octobre 2005
- « *1940 : ce qu'on commence à savoir et ce qui reste à découvrir* », *Revue Défense nationale*, novembre 2010

-nombreux articles depuis 1993 dans les magazines *Historama*, *Historia*, *Histoire de guerre*, *Guerre et histoire*, *Deuxième guerre mondiale*, *Histoire(s) de la Dernière guerre*

### -participation à des ouvrages collectifs

- Livre noir du capitalisme*, Pantin, Le Temps des cerises, 1998, chapitre « *La Seconde Guerre mondiale* ».  
*Avenirs et avant-gardes en France. XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*. Hommage à Madeleine Rebérioux, sous la direction de Vincent Duclert, Rémi Fabre et Patrick Fridenson, La Découverte, 1999, communication sur « *Léon Blum face à l'Allemagne nazie* ».  
*Dictionnaire du monde germanique*, Bayard, 2007, deux articles sur Hitler (vie personnelle et vie politique).  
*La Loi peut-elle dire l'histoire ?*, sous la direction de Bertrand Favreau, Bruxelles, IDHAE, 2012, actes du colloque du 3 novembre 2009 à la Maison de l'avocat, communication intitulée « *Abolir la loi Gaysot* ».

### -livres

- Les Papiers secrets du général Doumenc*, Orban, 1992, 526 p.  
*Churchill et les Français*, Plon, 1993, rééd. Ostwald, Polygone, 2000, rééd. François-Xavier de Guibert, 2010, 614 p.  
*Montoire*, Albin Michel, 1996, 510 p.  
*La Ruse nazie*, France-Empire, 1997, 310 p.  
*Aubrac, les faits et la calomnie*, Pantin, Le Temps des Cerises, 1997, 171 p.  
*Hitler*, Grasset, 1999, 541 p.  
*L'Appel du 18 juin 1940*, Grasset, 2000, 304 p.  
*La Face cachée de 1940. Comment Churchill réussit à prolonger la partie*, François-Xavier de Guibert, 2003, 191 p.  
*La Libération de la France*, avec Jacques Baumel, L'Archipel, 2004, 192 p.  
*Les Tentatrices du diable. Hitler, la part des femmes*, L'Archipel, 2005, 374 p.  
*Un tragique malentendu/De Gaulle et l'Algérie*, avec Jacques Baumel, Plon, 2006, 250 p.  
*Nuremberg face à l'Histoire*, L'Archipel, 2006, 348 p.  
*Qui a tué Georges Mandel ?*, L'Archipel, 2008, 427 p.  
*Mers el-Kébir, 3 juillet 1940 : la Grande-Bretagne rentre en guerre*, François-Xavier de Guibert, 2010, 355 p.  
*Petit dictionnaire énervé de la Seconde Guerre mondiale*, L'Opportun, 2010, 217 p.  
*Churchill et Hitler*, Editions du Rocher, 2012, 569 p.

### - Internet

- Site personnel : <http://www.delpla.org>  
 (articles inédits ou non, documents, comptes rendus de lectures, notes sur des points d'actualité en relation avec le Seconde Guerre mondiale, florilèges de débats internautes...)  
 Magazines en ligne *Histomag* et *Dernière Guerre mondiale* : nombreux articles et contributions depuis 2006.  
 Article sur les relations Hitler-Göring : <http://aerostories2.free.fr/acrobat/dossiers/goering.pdf>  
 Forums de discussions sur le nazisme et la Seconde Guerre mondiale.  
 Blog sur Mediapart (63 billets au 1/6/2012) : <http://blogs.mediapart.fr/blog/francois-delpla>.



# Militaria

## Les Marines...

Par  
Mahfoud  
Prestifilippo

### Philippines 1942

Le soldat américain au début du conflit porte encore le casque d'inspiration britannique dénommé USM1917A1.

Les traits fatigués, ce soldat d'une division d'infanterie américaine, chargée de défendre la péninsule de Bataan d'une invasion Japonaise imminente suite à l'attaque de Pearl Harbor qui a eu lieu à Hawaii le 7 décembre 1941, semble bien pessimiste...



### Philippines 1942

Ce soldat porte l'ensemble d'été communément appelé «Chino», composé d'un calot beige, d'une chemise beige et d'un pantalon beige rentré dans des guêtres en toile.



### Guadalcanal 1942

La veste de treillis que porte ce GI est communément appelée «HBT», diminutif de Herringbone Twill (arête de poisson), qui fait référence à la matière utilisée pour la confection du treillis.

Cet ensemble sera distribué aux troupes jusqu'à épuisement des stocks. Ainsi, il n'est pas rare d'en observer sur des photos de l'US Army en 1944-1945.

Elle sera principalement utilisée pendant les instructions et l'entraînement des troupes.

L'équipement en toile comprend un sac de combat modèle 1928, sur lequel est accrochée une pelle modèle 1910, un ceinturon cartouchière pour le fusil américain «Garand», une pochette à pansements, une gourde.

Le casque est le modèle M1 adopté en 1942. Le GI de 1942 est moderne et inspirera de nombreux pays.

Les brodequins en cuir lisse sont encore en dotation.

Soldat de la 25<sup>ème</sup> division d'infanterie.



**Reconquête des Philippines**

Notre GI, d'une unité d'infanterie de l'US Army, porte un ensemble HBT (Herringbone Twill) du modèle adopté en 1943.

Cette tenue très résistante est beaucoup moins chaude que la tenue de laine moutarde et elle peut s'observer sur de nombreuses photos d'époque.

Propres à cette tenue, les grandes poches à soufflet cousues sur la poitrine et les cuisses à patte boutonnée sont très appréciées pour leur contenance. Le soldat porte des bottes de marche.

Au niveau de la coiffure, on trouve des chapeaux et des casquettes en treillis HBT.



**Le soldat de l'USMC dans le Pacifique de Guadalcanal à Okinawa**

Le corps des Marines des États-Unis est une branche militaire dont la principale mission est la projection de forces à partir de la mer.

Il travaille en étroite collaboration avec la Navy.

Son emblème, dont l'adoption remonte à 1868, évoque un globe, un aigle et une ancre.

L'aigle représente le symbole de la fierté nationale, le globe montre que les Marines peuvent intervenir partout et enfin l'ancre rattache le corps à ses traditions maritimes.

La traditionnelle devise de l'USMC est : «Semper Fidelis» (Toujours fidèle) que l'on trouve souvent réduite à l'expression : «Semper fi».

Début 1939, l'US Marine Corps compte à peine 10 000 hommes de troupe et officiers, le nombre atteindra seulement 25 000 personnes en septembre de la même année.

Le 7 décembre 1941, les États-Unis sont jetés dans la guerre par l'attaque japonaise sur la base navale de Pearl Harbor à Hawaii.

L'année 1942 s'annonce terrible et marque le début de terribles batailles dans le Pacifique et en Asie.



Aux Philippines, le 9 avril 1942, la résistance des Alliés est stoppée net dans la péninsule de Bataan.

Le 6 mai suivant, les Japonais capturent Corregidor. Mais des forces américaines croissantes sont mises sur pied aux USA et en Australie.

Après la victoire américaine de Midway en juin 1942, la 1<sup>ère</sup> di-

vision de Marines débarque le 7 août à Guadalcanal et à partir de 1943, les Américains entament les opérations qui doivent aboutir à la conquête du Japon.

Photos Guadalcanal USMC (1) à (4)

Aux prix de lourdes pertes, les Marines s'emparent de Tarawa et d'une longue série d'îles puissamment défendues jusqu'à Iwo Jima et Okinawa qui marqueront les dernières grandes batailles du Pacifique.

En 1945, le Marine Corps compte plus de 900 000 hommes et femmes. Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, l'USMC aura perdu 91 718 hommes, dont 15 161 tués au combat et 4 322 morts de causes diverses telles que les maladies tropicales. Chaque soldat de l'USMC est doté de tous les équipements nécessaires au combat : ceinturon-cartou-



chière, bretelles de suspension, pochettes à pansements, bidon outils et havresac.

Le havresac 1941 : en 1940, année coïncidant avec le projet de mise en place d'un nouvel uniforme,

l'USMC met au point un nouveau type de havresac. Sa contenance est supérieure et il peut également recevoir d'avantage d'accessoires. Ce havresac est adopté en 1941 sous le nom de Pack USMCM1941 fabriqué en toile de coton kaki.



Les bidons utilisés dans l'USMC : le bidon basique de l'USMC est lui-même du modèle 1910 standard de l'armée. Le premier type de housse de bidon fabriqué au cours de la Seconde Guerre Mondiale pour l'USMC est proche du modèle 1010 de l'armée.

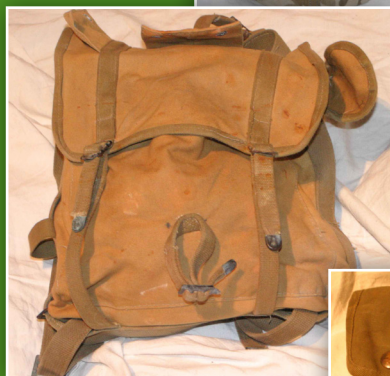


d'effets qui datent de la Première Guerre mondiale comme le Springfield 1903 et le gilet Grenade Vest m1918. Visible sur certaines photos d'époques de l'USMC, ils

En 1943 l'USMC teste une nouvelle housse. Le crochet est placé plus bas et les rabats de fermeture sont croisés.

Les pochettes à pansements : dans l'USMC, on observe la pochette à pansements m1910 qui servira jusqu'à la fin du conflit avec des pochettes à pansements modèle 1942 de l'US Army standard. Ces deux types de pochettes seront souvent observées fixées sur la trousse de premiers soins individuelle de jungle adoptée en 1943 par l'US Army.

Depuis près de 5 jours, les hommes de la 7<sup>ème</sup> division de Marines tentent de déloger les forces japonaises de Guadalcanal. Notre soldat est encore équipé



restent utilisés lors des dernières campagnes du Pacifique.

La tenue se compose des éléments

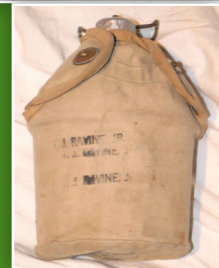
suivants bien spécifiques au théâtre d'opération du Pacifique :

- Pochette à pansements tropicale.
- Pochette à pansements m1910 US.
- Gourde avec housse spécifique à l'USMC.

Le reste de la tenue se compose ainsi :

- Ensemble treillis spécifique à l'USMC.

- Brodequins en cuir retourné de l'Us Navy (Boondockers).



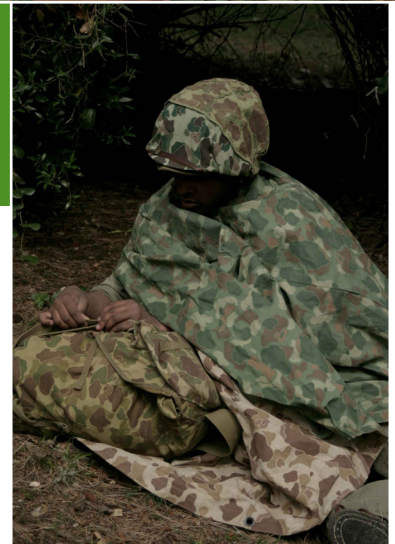
**Melbourne 1943**

À peine arrivé en Australie, notre soldat en profite pour se documenter sur la culture locale à l'aide d'un guide distribué par l'armée. Il porte un battle-dress de l'armée australienne distribué aux troupes américaines stationnant en Australie.



**Cap Gloucester 1944**

Notre Marine est de retour sur le front, la pluie et la boue auront bientôt raison de son matériel camouflé.



**Iwo Jima / Okinawa**

La tenue se compose des éléments suivants bien spécifiques au théâtre d'opération du Pacifique :

- Pochette à pansements tropicale.
- Pochette à pansements m1910 US.
- Deux gourdes US dans des housses de modèles spécifiques à l'USMC dont le modèle à «rabats croisés».
- Une pelle M1943.

Le reste de la tenue se compose ainsi :

- Un ensemble treillis spécifique à l'USMC.
- Une veste de combat de l'US Army m1941.
- Un casque US pattes fixes recouvert d'un couvre casque camouflé d'origine.
- Une casquette Herringbone Twill.
- Des brodequins en cuir retourné de l'US Navy (Boondockers).



## Poste de direction de tir type R636a

Il porte plusieurs dénominations allemandes : *Leitstand für Seezielbatterien*, ou encore *Befehlsstand für Heeresküstenbatterie* etc... autrement dit poste de direction de tir pour batteries côtières. Pendant que l'on est dans la sémantique, ne pas confondre « Leitstand » et « Hochleitstand » qui est aussi un poste de direction de tir mais qui se présente sous la forme d'une tour (ex : S487). On rencontre également 2 autres ouvrages se rapprochant. Ce sont le « Beobachtungsstande » (ex : VF6a) qui est un poste d'observation seulement et le « Peilstand » (ex : R637) qui est lui, un poste de mesure. On peut retrouver dans certains Stp une combinaison de ces différents ouvrages, en général lié à la puissance de feu et à l'étendue du Stp.

L'intérêt du poste de direction de tir (PdT) type R636a, est qu'il regroupe 3 fonctions. Une fonction veille et repérage visuel d'objectifs, par jumelles ou binoculaires, grâce à un poste d'observation abrité sous une visière à l'avant du blockhaus. Après son repérage, il faut maintenant assurer le pointage de la cible. Cette fonction est assurée par un télémètre positionné dans une cuve sur le toit de l'ouvrage. Enfin, 3ème et dernière fonction, le traitement des données collectées dans la salle de calcul de l'ouvrage et la transmission des informations de tir aux batteries chargées d'engager les cibles.

On retrouve des blockhaus similaires dans la KM avec les PdT M162a ou M262 (Longues sur mer).

Le R636 se décline en 2 versions. La version « light » R636 et la version plus imposante, le R636a. Comme toujours, il y aura des variantes dans chacune des versions...

### Description - Généralités

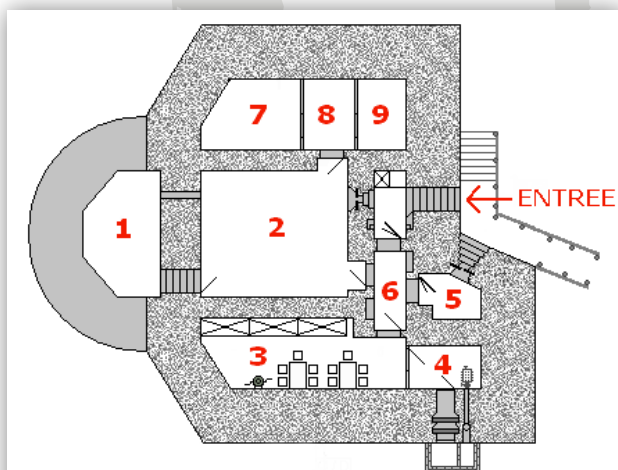
L'architecture générale des 2 types est globalement identique. On y retrouve le même nombre de locaux situés au même endroit. Seule la taille de certaines pièces varie. Le poste d'observation (visière) du 636 est plus petit que sur le 636a. La chambre de troupe est également plus petite dans le 636. Elle abrite 9 hommes contre 12 dans le 636a. De plus, dans le 636a, on trouve, à proximité de la chambre de troupe et derrière la caponnière, un local abritant une chaudière qui fournit le chauffage central à l'ouvrage. Ce détail de confort est peut-être dû à la présence d'officiers à demeure dans l'ouvrage ? Cet équipement n'est pas prévu en série sur le 636 mais apparaît cependant dans certains blockhaus de ce type.

Données sur la construction des 2 types

	R636	R636A
Construits*	79	9
Béton en m <sup>3</sup>	900	1250
Fer en tonnes	49,5	75,5

\* sur tout le mur de l'Atlantique



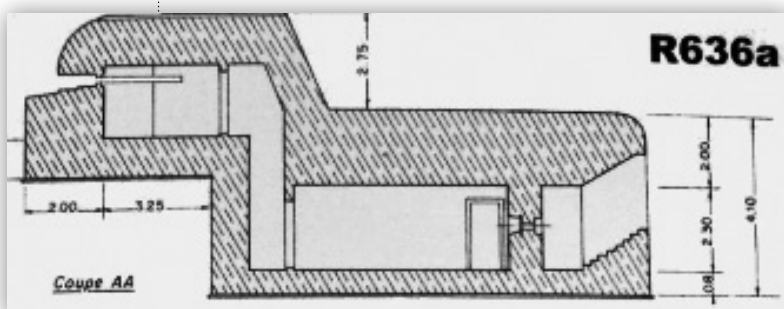


Plan R636a (P. Fleuridas).

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1 : poste d'observation.                | 6 : sas anti-gaz.        |
| 2 : salle de calcul.                    | 7 : chambre officier.    |
| 3 : chambre de troupe.                  | 8 : salle radio.         |
| 4 : local chauffage + issue de secours. | 9 : salle transmissions. |
| 5 : caponnière.                         | 10 : issue de secours.   |



Entrée du blockhaus avec la caponnière



Coupe R636a SK (A. Chazette)

Dans un but de simplicité, nous allons nous concentrer sur le R636a puisque les photos sont issues de 2 blockhaus de ce type. L'un d'entre eux présente la particularité de posséder une dénivellation d'environ 4 mètres entre la salle de calcul et le poste d'observation, comme montré sur la figure ci-dessus. L'accès entre les 2 se fait par un puit dont une des parois est munie d'échelons en fer coulés dans le béton. Sinon, dans la majorité des cas, la circulation entre les 2 pièces séparées par une porte blindée, se fait par un escalier de quelques marches, la dénivellation n'étant que de 1 mètre environ.

Le R636a est une construction de type B, soit des murs et une dalle de toit d'une épaisseur de 2 mètres. Il mesure 20 mètres x 16.

On pénètre dans l'ouvrage par un escalier étroit afin de ne permettre qu'à un seul assaillant de l'emprunter et ainsi en faciliter la défense. Cet escalier est protégé latéralement par une caponnière intérieure (5) et dans l'axe par un créneau de défense intérieur dont le servant se trouve dans la salle d'exploitation des données (2).



Escalier avec en bas le créneau de défense intérieur

Dans la descente d'escalier se trouvent comme à l'habitude des niches abritant des postes de radio avec des puits d'antennes débouchant sur le toit du blockhaus. De là on passe dans un sas de décontamination (6) étanche aux gaz possédant 4 portes. Celle d'entrée, une donnant sur la caponnière, une débouchant dans la salle d'exploitation des données et une dernière donnant sur la chambrée des hommes de troupe (3).

Cette dernière est conçue pour abriter 12 hommes dont le couchage est constitué de 4 x 3 couchettes superposées. Le mobilier est constitué de 7 armoires, 2 tables et 12 sièges. C'est ici que l'on trouve 2 ventilateurs manuels d'extraction d'air. Ce local communique avec une pièce attenante où se trouve la chaudière permettant le chauffage central dans le blockhaus, ainsi que la sortie de secours de type classique. Il est à noter que comme sur la figure 3, par exemple, les pla-

fonds de toutes les pièces du blockhaus visité sont recouverts d'épaisses planches de bois qui remplissent 2 rôles. D'abord celui d'isolation thermique, puis celui d'éviter les projections de morceaux de béton à l'intérieur des pièces en cas de bombardement lourd.



*Détail plafond salle de troupe avec les crochets d'accrochage des couchettes rabattables*

Ensuite, on entre dans la salle de calcul (exploitation des données). D'une surface d'environ 20 m<sup>2</sup>, cette salle est donc le centre stratégique de l'ouvrage. Elle donne d'une part sur le PO à travers 1 porte, d'autre part directement dans le local radio (8). Certaines versions comportent une deuxième porte qui donne dans la chambre de l'officier commandant (7) mais ce n'est pas le cas ici. Au centre on aperçoit le créneau de défense intérieure prenant en enfilade l'escalier d'accès à l'ouvrage, évoqué plus haut.



*Salle de calcul*

Le poste d'observation (1) est assez vaste. De chaque côté se trouvent des niches pour poste de radio avec les puits d'antennes. L'accès entre la salle principale se fait soit par un escalier de quelques marches soit, comme dans celui visité, par un puit de 4 mètres de profondeur. L'accès entre les 2 se fait alors par des barreaux d'échelle fixés dans le béton.

À l'opposé de la chambre de troupe et séparés par la salle de calcul, se trouvent 3 locaux contigus. L'un est la chambre pour les officiers (7) meublée d'une couchette double, 2 armoires, 1 table et 2 chaises. Contigu, se trouve le local radio



*Puit entre PO et salle de calcul*

(8) qui communique avec la salle de calcul. Enfin, dernier local qui communique avec le précédent, le local de transmissions téléphoniques (9). Ces 3 locaux communiquent par un passage dans les cloisons non équipées de portes. Seul le passage entre le local radio et la salle de calcul en est équipé. Dans l'ouvrage visité, dans les locaux 7 et 8, il faut noter la présence de niches au ras du sol qui contenaient des citernes d'eau.

Sur le dessus de l'ouvrage se trouve la cuve télémétrique qui abrite donc le télémètre et qui, selon les modèles, est recouvert ou non d'une dalle de béton. L'accès à la cuve se fait par des échelons coulés dans la face arrière du blockhaus (type Longues) ou par un escalier selon la topographie du lieu. On débouche dans un étroit passage coudé à 90° vers la gauche qui débouche dans la cuve. Sur certains ouvrages non pourvus de dalle, se trouve à droite de la cuve un tobrouk dont l'accès se fait par la même échelle.



*Miche pour citerne d'eau potable (chambre officier)*



*Cuve pour télémètre*

Sur cette photo, on voit bien l'accès à 90° débouchant dans la cuve. À l'arrière les puits d'antenne radio blindés.

Par  
Jean Cotrez

## Ceux qui restaurent les fortifications : le Kahl-burg de Rodolphe Bric

La rubrique BTP de l'Histomag vous propose une série d'interviews consacrées à ceux qui restaurent et mettent en valeur les fortifications, qu'elles soient françaises, allemandes ou autres. Leur but est de préserver le patrimoine militaire de notre pays, sans s'attarder à des considérations philosophiques qui n'ont plus cours de nos jours. Plutôt que de laisser ces vestiges, souvent transformés en dépotoirs ou livrés aux mains des tagueurs, squatters ou plus simplement envahis par la nature qui a repris ses droits, ils ont fait le pari de les rendre de nouveau accessibles et en parallèle de nous en raconter l'Histoire avec un grand H mais aussi parfois les petites histoires. Ces démarches s'inscrivent dans un devoir de mémoire comme un autre et notre rubrique consacrée aux fortifications est fière de vous les présenter.



Rodolphe Bric

Nous commençons cette série par l'interview de Rodolphe Bric, qui en compagnie de quelques amis s'est attelé à la restauration, la mise en valeur et l'ouverture au public des galeries du Kahl-burg creusées dans les falaises de craie du Tréport, en Seine-maritime (76).

Vous trouverez tous les détails concernant le Kahl-Burg dans la rubrique BTP de l'Histomag n° 66 d'août 2010 dont est issue la présentation qui suit.



Une des deux entrées du Kahl-burg

### Présentation générale du Kahl-burg

À la suite de l'opération Jubilee et de la tentative de débarquement à Dieppe en août 1942, distant de 30 km du Tréport, les Allemands décident de renforcer les défenses de lieux du type Mers-les-Bains/le Tréport, qui pourraient, en raison de leurs caractéristiques géographiques, faire aussi l'objet d'une tentative de débarquement.

Dans la région se trouvent plusieurs régiments d'artillerie. Il est décidé de mettre les PC ainsi que les états-majors des régiments d'artillerie (1252, 1148 et IR 863) à l'abri de bombardements éventuels. D'autant que le coin reçoit souvent la visite de la RAF à cause de l'installation de rampes de lancement de V1 dans la forêt d'Eu, distante de 4 ou 5 km de la côte.

### Données brutes de l'ouvrage :

270 mètres de galeries, 4 niveaux, 25 mètres de dénivelé, 32 pièces (chambrées, bureaux, salle transmission, toilettes, citernes d'eaux, locaux technique, local de com-

bat), 225 marches. Début de la construction fin 1942. À l'été 1944, il n'est pas totalement achevé, du moins au niveau de l'habillage intérieur. Le creusement de la falaise est effectué par des prisonniers russes, des prisonnières ukrainiennes et par des requis locaux par l'organisation Todt.

### L'interview

**HistoMag :** Pourrais-tu\* d'abord te présenter, âge, profession et situation familiale si tu le souhaites.

**Rodolphe Bric :** BRIC Rodolphe, 38 ans, agent technique à la municipalité du Tréport, marié 2 enfants.

**HM :** Comment t'est venu le goût pour les choses de la fortification ? Est-ce que tu t'intéresses à toutes les fortifications ou seulement à l'AW ?

**RB :** J'ai eu la chance durant mon enfance d'habiter dans l'enceinte du château de Smermesnil (76), lieu chargé d'histoire puisqu'il a été occupé et a servi de Kommandantur aux Allemands. Cette commune est en plein cœur des sites de V1 de Haute-Normandie : la base lourde du Coudroy n'étant qu'à quelques kilomètres, elle a été mon terrain de jeux durant mon enfance. C'est cet environnement qui m'a donné goût à l'histoire. Si j'ai une grande préférence pour les constructions de la seconde guerre, je m'intéresse également aux autres fortifications plus particulièrement à l'époque médiévale.

**HM :** Parles-nous de la genèse du projet de réhabilitation de l'ouvrage du Kahl-burg ainsi que de l'association que vous avez créée.

**RB :** Le Kahl-burg, c'est l'histoire de trois copains. Abandonné, squatté et vandalisé, c'est à l'initiative du président de notre association, Didier Morainville, que nous avons commencé à



organiser des visites lors des journées du patrimoine. Vu leurs succès, nous avons décidé de le nettoyer (plus de 20 m<sup>3</sup> d'encombrements). Puis est venue l'aide de deux personnes : messieurs Jacques Viarre et Didier Creton (propriétaire d'une des deux entrées). Le succès toujours grandissant (500 personnes à la journée), quelques copains sont venus nous épauler. Puis, afin d'approfondir notre action, c'est tout naturellement que l'association s'est créée.



Galerie d'accès à la salle du canon avant travaux

**HM :** Êtes-vous aidés par la municipalité du Tréport, si oui comment ?

**RB :** Travaillant à la municipalité, nous avons pu bénéficier du prêt de matériels nécessaires à tous nos travaux. Une partie du poste d'observation, en très mauvais état (plafond arasé pour le passage de la route dans les années 60), étant devenue dangereuse au fil des années pour la circulation, malgré elle, la municipalité s'est retrouvée impliquée. Les efforts de notre association et le succès auprès du public ont incité celle-ci à nous aider par la réalisation de certains travaux (remise aux normes de l'électricité, toilettes pour le public, etc...)

**HM :** Comment se sont déroulés les travaux ? Tu peux nous en décrire les différentes tranches et les différents problèmes auxquels vous avez été confrontés ?

**RB :** Tout a commencé par un gros nettoyage, l'enlèvement des 20 m<sup>3</sup> d'encombrements, le site ayant servi durant des années de déchetterie. Puis l'apport de l'électricité pour le confort des visites (les premières s'effectuaient à la lampe de poche) et pour faciliter nos travaux (nous avons débuté avec un groupe électrogène et des projecteurs).

Ensuite nous avons pu rendre accessible plusieurs salles ainsi que des galeries par l'enlèvement d'environ 40 m<sup>3</sup> de gravats. C'est notamment le cas du poste d'observation supérieur de l'ouvrage qui était auparavant condamné.

Maintenant, nous nous attaquons à la partie la plus intéressante, c'est-à-dire le rééquipement de l'ouvrage tel qu'il était pendant la guerre (pose de portes blindées, lits, système de ventilation, etc.)

Pour l'instant nous n'avons pas rencontré de réels problèmes mais ils sont peut-être à venir, car la dernière partie (le poste de combat actuellement inaccessible au public) demande des travaux plus importants donc onéreux.

**HM :** Avez-vous du faire face à des obstacles ou des réticences de certaines personnes dans l'accomplissement de votre œuvre ? Après tout c'est un ouvrage allemand, héritage d'un lourd passé datant de l'occupation qui a été particulièrement dure dans la région ?

**RB :** Non, bien au contraire, je crois qu'en ce moment les gens ont besoin de se souvenir ou de découvrir les heures difficiles qu'ont pu connaître nos anciens. En témoigne notre livre d'or.

**HM :** Quel est le but final recherché dans cette restauration du Kahl-burg ? Actuellement vous êtes ouvert au grand public surtout lors des journées du patrimoine. Envisagez-vous d'ouvrir plus souvent, voire de transformer le KB en musée ?

**RB :** Le but est que ce lieu unique ne retombe pas dans l'oubli comme il l'a été pendant plus de 40 ans. Nous aimerions lui redonner son aspect originel afin de faire découvrir les fortifications de cette époque à un large public. Évidemment, nous souhaitons tous en faire un musée en accueillant tout le matériel qu'il pouvait comporter et exposer les témoignages offerts par les donateurs. Nous sommes ouverts toute l'année sur rendez-vous et durant quelques dates arrêtées. Nous aimerions avoir une plage d'ouverture plus importante mais cela reste assez compliqué. Il faut pour cela combiner travail, loisirs et famille (les travaux demandent déjà énormément de temps).



Galerie accès à la salle du canon après déblayage et aménagement

**HM :** Le petit frère du KB qui le jouxte, le Calamel, fait-il partie lui aussi d'un projet de réhabilitation à moyen terme ?

**RB :** Nous avons sérieusement envisagé la chose mais après mûres réflexions, les travaux s'avèrent malheureusement trop

importants. Il passe également sous différents terrains privés, ce qui pose un problème juridique d'exploitation. Et puis surtout, la sécurité reste très incertaine. La falaise est très fragile à cet endroit. Je pense que le projet est définitivement abandonné.

**HM :** La région Mers-les-Bains/le Tréport est riche en vestiges du mur de l'Atlantique. Y a-t-il un projet de réhabilitation de certains d'entre eux afin de développer un tourisme historique comme c'est le cas en Normandie, sur la ligne Maginot ou encore Verdun, pour ne prendre que ces exemples les plus populaires ?

**RB :** Effectivement, nous réfléchissons à un projet bien plus vaste. Notre ami Jacky Laurent a recensé plus de 400 ouvrages sur le « Stützpunktgruppe\*\* Le Tréport ». Les possibilités sont par conséquent importantes. Je ne vous en dirais pas plus pour l'instant car nous ne voudrions pas être court-circuités (pour le

KB, vu le succès de celui-ci, certaines personnes ont déjà essayé de récupérer son exploitation). Ce projet demandera l'implication de plusieurs municipalités. Nous espérons que nous serons soutenus dans notre démarche pour qu'il puisse voir le jour.

Et bien merci Rodolphe d'avoir répondu à mes questions. Tous ceux qui sont passionnés de fortifications vous souhaitent bonne chance pour votre projet qui paraît être très ambitieux.

Mais certaines municipalités ont fait le choix de la restauration et le tourisme historique, dans ces lieux, se porte très bien. Espérons que Le Tréport et Mers-les-Bains, principalement concernées, sauront saisir l'opportunité que vous leur offrez d'en faire de même...

\* je m'autorise le tutoiement avec Rodolphe parce que nous nous connaissons un peu et que nous avons « exploré » quelques blockhaus oubliés ensemble.

\*\* Un Stützpunkt est un point de résistance moyen. Quand une zone délimitée en contient plusieurs, cela devient un Stützpunktgruppe. Celui du Tréport comportait 13 Stp dont 3 Panzerwerk (spécialisées dans la lutte antichar).

Retrouvez toute l'actualité du Kahl-Burg sur le site de Rodolphe et de son association :

<http://www.kahl-burg.fr/#accueil.A>

Vous y trouverez, les photos, mais aussi les contacts téléphoniques, si vous souhaitez joindre des responsables pour prendre rendez-vous pour une visite commentée (bonnes chaussures et petite laine conseillées).



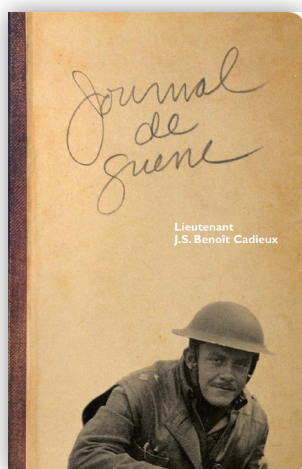
Une des salles restaurées du Kahl-burg

Un nouveau numéro...et comme toujours, la rédaction a voulu vous présenter les dernières curiosités littéraires qui ont retenu son attention. Nous espérons que notre sélection vous plaira.

Commençons donc avec :

### Journal de guerre

du Lieutenant J.S. Benoit Cadieux  
 VLB Éditeurs  
 240 pages – 16 €



Notre magazine et notre forum ont, nos lecteurs le savent bien, une relation très forte avec nos frères Québécois, notamment à travers l'association Remember 39/45. Aussi, nous nous devons de mentionner la parution de ce remarquable journal de guerre d'un officier canadien durant la Seconde Guerre mondiale.

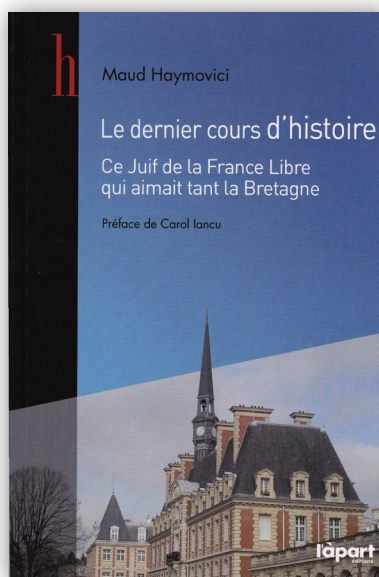
Cette histoire, celle du lieutenant d'artillerie J.S. Benoit Cadieux, nous plonge dans la libération de l'Europe avec une écriture minutieuse, au quotidien, de son départ du Canada en 1943 à son retour en 1945. Il y rend compte de la guerre vécue à hauteur d'homme, en Normandie d'abord où il arrive une semaine après le Débarquement, puis en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Il témoigne des combats, des bombardements, il décrit les villes et villages ravagés par la guerre, l'accueil des populations libérées, il raconte ses permissions où il fait du tourisme à Paris ou à Bruxelles. À travers cette campagne, et c'est aussi tout l'intérêt de ce journal, le lieutenant Cadieux présente le quotidien moins glorieux des militaires de l'arrière, les campements plus ou moins confortables, les maladies, les journées harassantes et les loisirs occasionnels. Il offre aussi par endroits une réflexion sur la guerre et sur les Allemands qu'il combat. Un ouvrage que nous recommandons chaudement !

Joseph Stanton Benoit Cadieux (1916-1999), diplômé des HEC à Montréal, a été lieutenant d'artillerie durant la Seconde Guerre mondiale. Engagé volontaire, il a notamment servi avec la 26<sup>ème</sup> batterie du 4<sup>ème</sup> régiment de l'Artillerie royale canadienne.

Poursuivons avec un ouvrage à la fois historique et pédagogique qui a suscité un vif intérêt :

### Le dernier cours d'histoire : Ce Juif de la France Libre qui aimait tant la Bretagne

De Maud Haymovici-Blanc  
 Préface de Carol Iancu, Professeur à l'Université de Montpellier.  
 Éditions « À Part Buissonnière »  
 344 pages – 20 €



En 1942, un ardent patriote, juif et Français d'adoption, rejoint à Londres le général de Gaulle qui l'invite, « lui mettant la main sur l'épaule, à raconter son histoire ». 70 ans après, l'auteur, native de Pluvigner, retrace devant ses élèves, lors de son « dernier cours d'histoire », ce long chemin de misère et de gloire. Ce volontaire de la France Libre, c'est son père,

perdu et retrouvé, et qu'elle croyait mort. Lors de sa conférence, articulée autour de trois thèmes, la laïcité, la France Libre du général de Gaulle et le judaïsme roumain (1923-1948), Maud Haymovici, qui n'était pas revenue à Pluvigner depuis 50 ans, a également mesuré l'attachement des Pluvignois pour sa famille et aussi le souvenir vivace dans la mémoire de ses amies de classes.

À l'âge de cinquante ans, elle se trouve confrontée à sa propre histoire : un jour de printemps, d'avril, arrive sur le bureau du Proviseur, un avis de recherche à l'adresse d'une femme prénommée Maud, Bretonne d'origine, qui y enseigne l'histoire. Un père, médecin juif roumain qu'elle n'a rencontré brièvement que trois fois dans sa vie, la recherche. Elle le croit mort... Après soixante-dix ans de silence et d'oubli, la reconstitution de l'histoire véritable de ce père, est l'occasion de croiser trois pages d'histoire et de mémoire sur fond de Deuxième Guerre mondiale : celle de la Bretagne restée longtemps « une terre de prêtres », celle du judaïsme européen et particulièrement roumain, enfin celle de la France Libre avec le général de Gaulle qui reçoit le ralliement de ce jeune médecin en 1942.

Source : Communiqué de presse

## Encyclopédie de l'armement mondial, Tome II

Par Jean Huon  
Éditions Grancher  
350 pages – 52 €



Nous vous avons présenté, dans notre dernier numéro, le 1<sup>er</sup> opus de cette collection... Etant donné sa qualité, nous nous devons de mentionner la parution du Tome II de cette encyclopédie de l'armement mondial. Pour des raisons pratiques, l'ouvrage décrit l'armement complet (pistolets, fusils, revolvers, mitrailleuses, etc.) produit

pays par pays (les pays étant classés par ordre alphabétique). Ce deuxième tome détaille l'armement de l'Autriche jusqu'à la Corée du Sud. Un livre unique, richement documenté, qui deviendra LA référence dans son domaine. Plus de 800 photos en couleur dans ce volume. En vérité il n'y a guère que le prix de cet ouvrage qui peut retenir de faire son acquisition, mais si vous êtes passionnés, vous ne le regretterez pas.

Passionné par l'armement depuis son enfance, Jean Huon s'est attaché à étudier la technique des armes et son histoire. Ses travaux se sont concrétisés par la publication de plus de 1 500 articles sur les armes, les munitions et le matériel militaire dans les revues européennes et américaines les plus prestigieuses. Il est également l'auteur de 70 ouvrages techniques publiés en Europe et en Amérique du Nord. Jean Huon est Expert en Armes et Munitions près de la Cour d'Appel de Versailles et la Cour de cassation, il est aussi Assesseur de la Commission de Conciliation et d'Expertise Douanière.

Source : Communiqué de presse

## SS en France

Jean Mabire  
Éditions Grancher  
270 pages – 22€

Ce nouvel ouvrage de Jean Mabire, habitué des publications sur ce sujet, retrace l'histoire des unités SS en France à compter du 10 mai 1940. On y découvre les différents corps d'armées dont étaient composées les forces SS, la Leibstandarte SS Adolf Hitler, les régiments Deutschland, Germa-



nia et Der Führer, ou encore la division Das Reich et les régiments d'infanterie Totenkopf. Ce livre est richement documenté de photos NB et permet de saisir ce qu'ont été ces hommes galvanisés par un fanatisme idéologique mortifère. J'ajoute que de petits encarts biographiques sur les chefs SS sont très utiles au livre. Pour ce qui est du contenu, son auteur ne sait hélas que trop bien,

depuis des années, mêler mise en scène historique et dialogues pour prendre le lecteur dans une attraction plus que troublante vis-à-vis de ces unités meurtrières. Mais là n'est pas le principal inconvénient de ce livre. En effet en lisant le titre et la quatrième de couverture mentionnant l'histoire et les combats des unités SS en France jusqu'à la déroute du III<sup>ème</sup> Reich, on est vite étonné en constatant qu'en réalité cette histoire des unités SS en France est réduite à la seule campagne de 1940. Nous ne savons si d'autres tomes devant compléter cette histoire des SS sur le plan chronologique sont prévus, mais nous pouvons d'ores et déjà émettre une certaine réserve sur la place que doit tenir cet ouvrage dans l'historiographie concernant les SS.

## Les Pupilles de Vichy dans les palaces de Megève, 1943-1945

de Pierre Le Brun  
Éditions Yvelinédition  
294 pages - 20 €



Cet ouvrage aborde un épisode peu glorieux de la période 1940-1945, à savoir le placement d'office de pupilles de Vichy à Megève entre 1943 et 1945. Il s'agissait, pour le gouvernement de Vichy, de contrer le projet des autorités italiennes d'y regrouper des communautés juives. On créa alors une entité administrative au titre ambigu de « Centres Scolaires Médicaux de Megève ». La destination de ces centres n'ayant pas été clai-

rement définie, la catégorie d'enfants concernée n'était pas précisée. S'agissait-il de colonies de vacances ? De centres scolaires ? De centres médicaux destinés aux enfants déficients ou atteints d'affections particulières ? De centres éducatifs pour cas sociaux ? Chaque préfecture interpréta la circulaire ministérielle selon ce qui l'arrangeait. Les familles, alléchées par la promesse de belles vacances pour

leurs enfants, les inscrivent de bon gré à ces séjours qui ne devaient durer que le temps d'un été, sans soupçonner qu'elles en abandonnaient la tutelle à l'État « protecteur » et qu'elles ne les reverraient pas avant plusieurs années.

Le 13 mai 1943, 1 800 enfants venus de tous les horizons, débarquent à Megève et s'installent dans les hôtels et palaces. Les conditions de vie sont difficiles : non seulement cette opération est menée dans la plus complète improvisation, mais de nombreuses personnes détournent les provisions et les envois destinés aux enfants. Ils assisteront, en juin 1944, aux batailles de la Libération. Ce qui ne signifiera pas toujours un retour vers les familles : de nombreux enfants seront envoyés en Suisse pour se refaire une santé et ne reviendront en France que fin 1945... De drôles de vacances !

Pierre Le Brun, né en 1932, fut un enfant placé sous le régime de Vichy avant de choisir la profession d'éducateur.

Source : Communiqué de presse

Pour finir, nous aborderons un ouvrage qui lui aussi a su retenir toute notre attention par la qualité de sa rédaction. Il nous invite à suivre le destin d'une femme qui traverse la guerre. Nous reprendrons ici les propos du regretté Marc Desprat qui en avait fait une présentation complète :

## « Destin »

par Annick de Fornel

L'entrée de l'armée allemande dans Paris le 14 juin 1940 produit une onde de choc qui se propage jusqu'en Afrique du Nord, amplifiée quatre jours plus tard par l'appel du général de Gaulle depuis Londres. La vie bascule pour Marthe, 21 ans, qui vient d'obtenir son diplôme des Beaux Arts à Alger. Elle quitte sur le champ la sérénité du cocon familial pour se mettre au service du 27ème Corps d'Armée du Train. A travers un récit épistolaire sensible et généreux, Annick de Fornel retrace dans ce 1er tome, la singulière épopée illustrée, de juin 1940 à janvier 1944, d'une héroïne qu'elle découvre : sa mère. Marthe Varnier naquit en 1919 à Bérrouaghia, près d'Alger. Son père, Administrateur des communes mixtes dans l'arrière pays, en profite alors pour revenir dans la capitale. Petite-fille

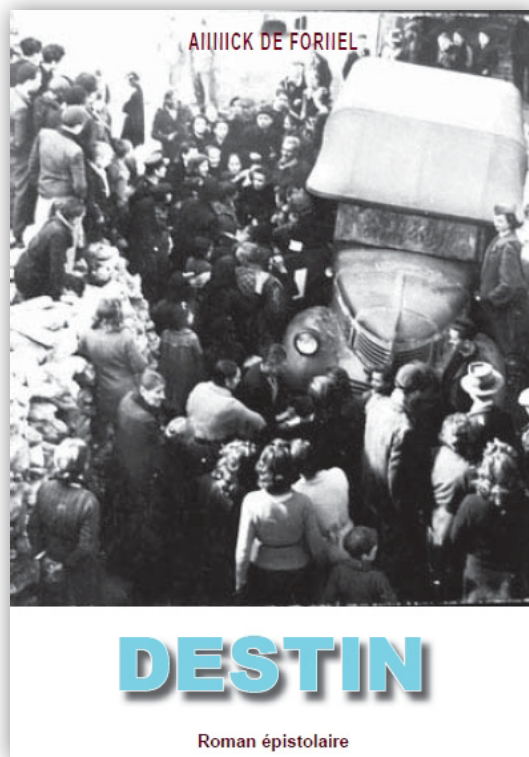
d'un Haut Commissaire de France au Maroc, cadette de deux sœurs jumelles plus âgées qu'elle, elle grandit dans le sérail de ces familles dont bien des aïeux ont marqué l'Histoire. Mais Marthe semble avant tout avoir hérité d'un bien plus précieux encore : le talent artistique. Aussi, lorsqu'elle décide, en ce mois de juin 1940, de se rendre coûte que coûte utile à son pays, hésite-t-on entre surprise et admiration : voici Marthe dans l'arme du Train, à apprendre la mécanique les mains dans le cambouis, à étudier la très masculine (à l'époque) topographie, à passer son permis poids lourds pour conduire les ambulances et à se former aux soins d'urgence au sein de la Croix Rouge.

Puis la vraie guerre a mordu, celle qui fabrique des morts et des fous, des ruines et des blessés, celle qui ne laisse souvent aux belligérants qu'un choix simple : tuer ou être tué. Un choix trop simple pour Marthe qui opte pour le courage et pour la vie : aider les enfants, soigner les victimes, soulager les souffrances.

C'est au travers des lettres que Marthe écrit à sa famille, de ses dessins et peintures « sur le Motif », que sa fille Annick de Fornel nous invite à découvrir l'itinéraire peu banal de cette jeune femme en ces sombres années, de l'Afrique du Nord à la Campagne de Corse. Avec en toile de fond cette question : sommes-nous tous égaux devant le danger, ou devant le sentiment d'injustice ? Le récit épistolaire d'Annick de Fornel constitue un inestimable témoignage non seulement sur cet épisode méditerranéen de la Seconde Guerre mondiale, mais aussi et surtout sur la place qu'ont osé prendre les femmes dans le conflit, sans renier ni leur féminité, ni leur vocation. « C'est en découvrant, à sa disparition,

ses carnets de route et ses croquis, réalisés sur le vif, que s'est imposé à moi une évidence : partager, faire découvrir ce témoignage, en hommage à ces femmes qui dans toutes les guerres ont porté haut le drapeau », confie Annick de Fornel. D'autant que l'écriture aisée de Marthe, associée à son talent de peintre, restitue à merveille une ambiance à la fois romanesque et réaliste, qui plonge le lecteur dans un tourbillon de rencontres et d'expériences de vie aussi captivantes qu'improbables. Un livre d'Histoire à mettre entre toutes les mains.

Pour avoir lu cet ouvrage nous pouvons dire que sa présentation correspond parfaitement au contenu. Cette histoire, ce destin de Marthe Varnier dans la guerre, offre un récit captivant et très bien illustré qui ne suscite qu'une attente, celle des prochains tomes !



# Histomag'44

La Seconde Guerre Mondiale par des passionnés pour des passionnés !

Ce numéro vous a plu ?

Si vous souhaitez donner vos impressions,  
débatte des articles que nous vous avons présentés,  
le courrier des lecteurs vous attend :

<http://courrierhistomag.39-45.org>

Nous vous rappelons également que la rédaction  
reste ouverte à toute proposition d'articles.

Un sujet vous passionne et votre clavier vous démange ?  
N'hésitez pas : faites-nous partager vos connaissances !

[histomag@39-45.org](mailto:histomag@39-45.org)

