

# Histomag

39-45

LA SECONDE GUERRE MONDIALE PAR DES PASSIONNES POUR DES PASSIONNES - N°82 - MARS - AVRIL 2013

Le Dossier :

Raids et  
opérations

Commandos

Avec la participation de :

Alexandre Sanguedolce,  
Pierre Vennat, Yannis Kadari,  
Xavier Riaud, Patrick Fleuridas, ...



## Ligne éditoriale

Histomag 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 d'Histomag'44, veuillez contacter notre rédacteur en chef.

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

## Rédaction

**Responsable d'Édition :** Prosper Vandenbroucke

**Rédacteur en Chef :** Vincent Dupont

**Conseiller de rédaction :** Patrick Babelaere (*Dynamo*),

**Responsable communication et partenariats :** Jean Cotrez (*Jumbo*)

**Correction :** Yvonnick Bobe (*Brehon*), Nathalie Mousnier (*Petit\_Pas*)

**Relecture et correction définitive :** Vincent Dupont, Frédéric Bonnus

**Infographie et Mise en pages :** Frédéric Bonnus

**Rubrique Commémoration :** Yves Donjon - Marc Taffoureau

**Responsable rubriques :** Jean Cotrez (*jumbo*)

**Informatique et publication :** Pierre Chaput (*histoquiz*) et Frédéric Bonnus (*fbonnus*)

### Contacts :

**Forum :** [contact@39-45.org](mailto:contact@39-45.org)

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

### Web :

**Forum :** <http://www.39-45.org>

**Histomag :** <http://www.39-45.org/histomag>

*Histomag est une publication bimestrielle gratuite du Forum « Le Monde en Guerre » sous format pdf. Marque, logos, design et contenus déposés et protégés. Toute reproduction sous quelque support que ce soit est interdite sans notre autorisation et/ou celle de l'auteur concerné. Le format « pdf » est une propriété d'Adobe inc.*

3 **Editorial** (Vincent Dupont)

## Le Dossier :

**Opérations spéciales** et raids commandos

4 **L'assaut sur Eben Emael** (Prosper Vandenbroucke)

6 **La petite histoire des commandos Canadiens** (Pierre Vennat)

12 **L'opération Claymore : la peur change de camp** (Vincent Dupont)

18 **Le raid sur Drvar : objectif Tito** (Yannis Kadari)

31 **La Decima MAS 2° partie** (Alexandre Sanguedolce)

49 **Surprise et désastre à Pearl Harbor** (Frédéric Bonnus)

57 **Les pigeons de la RAF** (Jean Philippe Mathieu)

61 **Les Ailes Anciennes - Le Bourget** (André Lefebvre)

66 **Le service de santé des maquis d'Auvergne** (Xavier Riaud)

70 **Béton : Les bunkers de la Kriegsmarine** (Patrick Fleuridas)

77 **Ceux qui restaurent : Les bunkers du château de Pignerolle** (Jean Cotrez)

81 **Le coin des lecteurs** (Vincent Dupont)





Chers lectrices et lecteurs,

**A** l'heure où, avec l'intervention de la France au Mali, la nécessité d'avoir des forces d'intervention rapide dans une guerre est plus que jamais présente, la rédaction a décidé de se pencher sur ce que furent les opérations et les raids commandos durant le conflit qui nous intéresse. En effet cette guerre fut marquée par les coups de force et les opérations menées par des forces spéciales comme l'aéroportée, les commandos et autres rangers. Aussi nous avons choisi de vous faire découvrir (ou redécouvrir) des épisodes plus ou moins connus avec tout d'abord l'assaut sur Eben Emael que nous présentera Prosper Vandenbroucke. Pierre Vennat nous

racontera la petite histoire méconnue des commandos canadiens puis votre serviteur vous présentera l'Opération Claymore (moins connue que les autres mais tout aussi intéressante).

Nous reviendrons également, grâce à Yannis Kadari, sur l'opération qui visa à s'emparer de Tito en 1944 puis Alexandre Sanguedolce abordera, dans le prolongement de l'article écrit dans le n°77 de votre Histomag, les opérations de la Xa Flotiglia MAS. Enfin pour terminer Frédéric Bonnus reviendra sur le raid qui surprit la flotte US du Pacifique à Pearl Harbor en 1941.

En seconde partie nous vous proposerons comme d'habitude des thématiques différentes et c'est tout d'abord le rôle des pigeons dans la RAF, qui a retenu notre curiosité et notre attention, qui sera présenté par Jean-Philippe Mathieu. Nous resterons dans les airs avec une présentation par Marc Taffoureau des activités de l'association *Les Ailes Anciennes* qui se trouve au Bourget (une partie de la rédaction s'y est rendue c'est vraiment bien je vous le dis !). Nicolas Moreau vous parlera d'une histoire méconnue de la Marine royale yougoslave avant que Xavier Riaud n'enchaîne sur une présentation du service de santé des maquis d'Auvergne. Bien évidemment le béton sera à l'honneur comme de coutume avec une présentation des bunkers usine de la Kriegsmarine par Patrick Fleuridas. Jean Cotrez restera dans la partie avec sa chronique consacrée à « *Ceux qui restaurent* » les bunkers du château de Pignerolles. Enfin je vous présenterai dans le coin des lecteurs quelques ouvrages récemment sortis et qui ont retenu notre attention.

Toute la rédaction de l'Histomag'44 vous souhaite une excellente lecture ! 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 !



**S**tahl, Beton, Eisen, Granit (Acier, Béton, Fer, Granit), tels

sont les mots désignant les objectifs des paras allemands à l'aube du 10 mai 1940 en Belgique. Il s'agit respectivement des mots codes qui désignent les ponts de Veldwezeldt, Vroenhoven et Kanne. Le mot "Granit" quant à lui se rapporte au Fort d'Eben-Emael.

Le fort d'Eben-Emael est un des plus modernes d'Europe. Il couvre 75 hectares et est idéalement placé comme position fortifiée d'artillerie. De ses feux il peut protéger les ponts sur la Meuse et le Canal Albert (de Maastricht à Visé).

Sa garnison est de 1200 hommes (2x500 artilleurs) et 200 hommes affectés à d'autres tâches, notamment techniques.

Son armement se compose de deux batteries. Une batterie pour les coupoles et casemates de la superstructure du fort (une coupole à deux canons de 120mm, deux coupoles à deux canons de 75mm et quatre casemates comportant chacune trois canons de 75mm à tir rapide. La seconde batterie est composée de différents "blocs" avec douze canons antichar de 60mm et des mitrailleuses.

Hormis quelques mitrailleuses contre avions (MiCa), il n'y a pas de D.C.A. Si le fort peut paraître imprenable pour un attaquant terrestre, il en va tout autrement pour un attaquant venant des airs.

Les Allemands n'ont pas sous-estimé l'obstacle. Il faudra prendre, et les ponts, et le fort. Outre la rapidité, l'innovation tactique et technique sera nécessaire.

Bien entendu, les armes légères y jouèrent un rôle, mais avant tout, il y eut les "charges creuses". Celles-ci eurent un effet "démoralisateur" sur les défenseurs du fort.

# L'assaut des paras Allemands sur le fort d'Eben Emael

par Prosper Vandembroucke

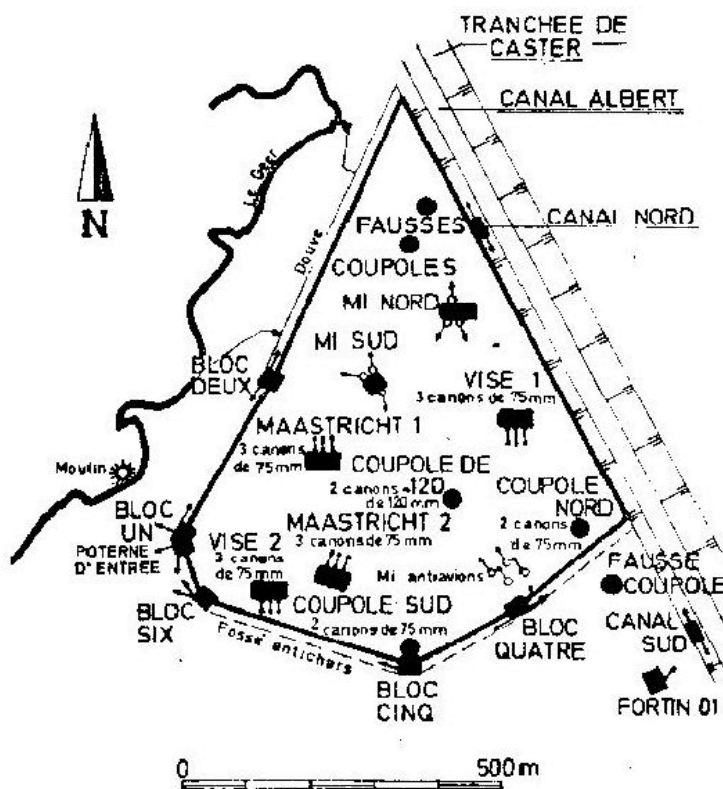


Schéma du Fort d'Eben-Emael

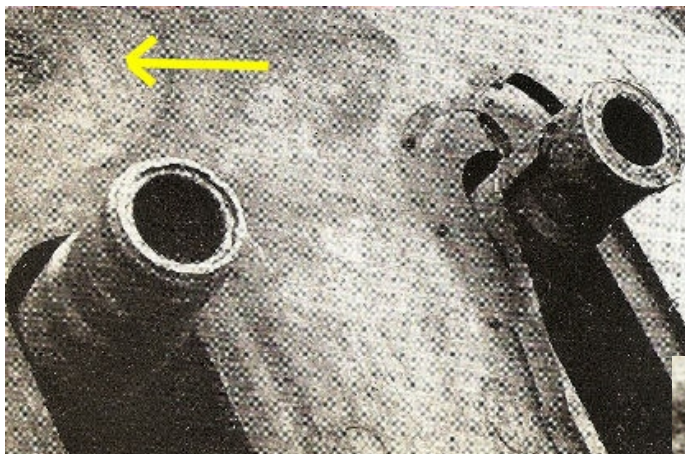
Pour l'opération du Canal Albert – et surtout pour l'attaque du Fort d'Eben-Emael –, les Allemands avaient mis au point – notamment – cette "charge creuse"

D'un poids de 50kg, elle était capable de percer une coupole blindée de 25 cm d'épaisseur. Par contre, la même charge, mais d'un poids de 12,5kg n'était capable que d'ouvrir une brèche dans une coupole d'acier de 12 à 15 cm. Ce fut largement assez et pour cause :

Lorsque l'explosion se produisait, une poussée s'exerçait en un point unique de la cuirasse à perforer, provoquant une percée d'un diamètre de près de 12 centimètres où s'engouffrait un jet de feu. L'effet de souffle d'une violence inouïe, auquel se joignaient de longues flammes meurtrières et la pulvérisation de milliers de pointes d'acier déchiré, provoquaient un effet meurtrier, tuant les hommes abrités sous la coupole et détruisant l'armement environnant.

Au total – pour les ponts et le fort il y a 350 hommes pour 42 appareils (planeurs DFS 230). Ils sont chargés de préserver les ponts et de réduire au silence les canons d'Eben-Emael. Tout le dispositif allemand est aux ordres du Major

Coupole de 120mm avec en haut à gauche la trace d'une charge creuse de 50kilos (voir flèche)



Koch. Ils ont pour mission de garder les ponts et le Fort d'Eben-Emael en attendant la ruée des 3 et 4 Pz.D (PanzerDivision) ainsi que de la 20 I.D (InfanterieDivision) motorisiert. 11 planeurs et 83 hommes (certaines sources mentionnent le nombre de 86) sous les ordres du Lieutenant Witzig sont affectés à l'attaque et la prise du Fort d'Eben-Emael.

Cette petite force de 83 (ou 86) hommes est quand même largement munie en munitions et matériel divers. Jugez-en plutôt : 6 mitrailleuses (12.900 projectiles) 54 fusils (5940 projectiles) 83 pistolets (5312 projectiles) En outre, 2401 kilos d'explosifs se répartissent en 28 charges de 50 kilos, 28 charges de 12,5 kilos, 83 charges de 3 kilos, 98 charges de 1 kilo, 8 caisses de 25 kilos d'explosifs divers, 33 tuyaux explosifs de 1,5 kilos et deux charges allongées de 27 kilos.

Les 28 charges de 50 kilos sont les seules dont disposent les Allemands !!

A cet arsenal s'ajoute encore 4 lance-flammes, un appareil de radio, 4 pistolets lance-fusées, 53 besaces de grenades à manches comprenant chacune 2 charges de 1 kilo, un pot fumigène, 2 grenades fumigènes à manche, 2 grenades à cuillère et 8 grenades à manche raccourci. Vient encore s'y ajouter, une échelle de 6 mètres, 6 échelles de 4 mètres, 13 drapeaux à croix gammée, 83 lampes de poche et 71 différents outils de sapeurs.

Ce matériel puissant doit permettre de capturer et de museler le plus puissant et le plus moderne des forts d'Europe.....

Il a fallu trente minutes aux paras pour rendre le fort aveugle et dès lors il devenait inoffensif. Par contre il a fallu 30 heures pour que la garnison se rende.

La neutralisation et la prise du Fort d'Eben-Emael, en ces journées du 10 et 11 mai 1940 fut le tout premier assaut aéroporté de la Seconde Guerre mondiale.

Cet assaut (les ponts et le fort) fut effectué par le Sturmabteilung Koch de la 7ème Flieger Division



Un planeur DFS 230 disloqué sur la superstructure du Fort

#### Sources bibliographiques :

Bulletin du CLHAM – Tome II Fascicule 9 (1985)

Les paras allemands au Canal Albert. J.L. Lhoest Edition "Presse de la Cité" 1964.

Article de Luc de Vos dans "Jours de guerre" n°2 Crédit Communal de Belgique 1990.

Divers sites Internet.

#### Sources iconographiques :

Divers sites Internet

Les paras allemands au Canal Albert (voir sources bibliographiques)



Des paras allemands après la prise du fort



Les Canadiens à Fort  
William Henry Harrison

# La petite histoire des commandos Canadiens

*par Pierre Vennat*

*journaliste - historien*

**T**enter d'écrire l'histoire des commandos canadiens est loin d'être simple. Car non seulement on ne s'entend pas sur quel groupe répond ou ne répond pas à la définition généralement admise aujourd'hui du mot commando, mais plusieurs de ceux qui y répondent ont servi au sein d'organismes ou de détachements internationaux ou étrangers.

Le Centre national français de ressources textuelles et lexicales (CNRTL) définit les commandos comme un « groupe de choc, autonome spécialement constitué et entraîné pour exécuter une ou des missions dangereuses sur un ou des objectifs déterminés. »

L'Académie française a admis commando en 1972 dans son dictionnaire, avec la définition « groupe de combattants » chargé de mener seul une opération déterminée. »

Quant au Larousse, il parle d'une « formation militaire de faible effectif, chargée de missions spéciales et opérant isolément ».

Les commandos britanniques (British Commandos) furent les premières unités militaires du genre reconnues officiellement par l'Histoire. Or ces commandos étaient formés de volontaires en provenance de toutes les branches des forces armées britanniques mais aussi du Commonwealth, dont fait partie le Canada,



Écusson que portaient sur leur épaule les membres canado-américains de la 1<sup>st</sup> Special Service Force,

mais aussi du Commonwealth, dont fait partie le Canada, ainsi que plus tard des pays européens occupés par les Nazis. En conséquence, c'est presque une tâche impossible de savoir combien de Canadiens faisaient partie d'un commando lors d'une opération, d'autant que bien souvent, derrière les lignes japonaises en Asie notamment, ainsi que pour servir de soutien aux maquisards français, ces commandos opéraient souvent trois ou quatre hommes polyvalents. Certains ont même été largués seuls, notamment dans la jungle en Birmanie et Malaisie.

Non seulement, donc, une histoire complète des commandos canadiens est-elle difficile à trouver mais un de ceux qui s'y sont le mieux essayés, John Nadler, qui a publié en 2005, chez Doubleday Canada, de Toronto, « A Perfect Hell : The Forgotten Story of the Canadian Commandos of the Second World War », prétend qu'elle serait oubliée. Le titre en anglais de son ouvrage peut en effet se traduire par « Une descente en enfer : l'histoire oubliée des Commandos canadiens de la Seconde Guerre Mondiale ».

John Nadler, correspondant des journaux de la chaîne canadienne CanWest et du périodique Variety, est davantage un journaliste qu'un historien, raconte donc l'histoire de la « First Special Service Force » (1<sup>er</sup> détachement de service spécial), unité d'opérations spéciales très particulière, composée d'Américains et de Canadiens et qui a acquis une réputation d'audace et de courage pendant la Seconde Guerre mondiale.

Comme l'explique Nadler, cette unité fut inimitable et extrêmement efficace, malgré le coût élevé de cette efficacité. Son taux de pertes durant sa première année de combat a été un contre 25. Pour chaque soldat qu'elle perdait, l'ennemi en perdait 25. Le taux de prisonniers était de 1 contre 235.

Au cours de sa première bataille, il a enregistré un taux de pertes de 30% et après six semaines au front, ce taux s'élevait à 60%.

Le colonel Bernd Horn, alors directeur de l'Institut de leadership des Forces armées canadiennes à l'Académie canadienne de défense, à Kingston, dans son compte-rendu de l'ouvrage paru au printemps 2006 dans la Revue militaire canadienne, écrit que ces données ne sont pas nouvelles et que beaucoup d'autres livres ont été écrits sur cette unité.

D'ailleurs Horn lui-même a dirigé récemment un ouvrage collectif intitulé « Les Guerriers intrépides : Perspectives Sur les Chefs Militaires Canadiens », publié conjointement par les Presses de l'Académie canadienne de la Défense et The Dundun Group, de Toronto et qui relate en partie avec des photos, la carrière d'un des membres de cette unité.

Ce qui distingue l'ouvrage de Nadler c'est qu'il se lit davantage comme un roman d'action que comme l'histoire d'un régiment, car Nadler a choisi de raconter l'histoire de la formation d'une façon très personnalisée, en se concentrant non seulement sur un groupe de personnages clés mais aussi sur leurs proches. C'est de cette façon que l'auteur trace l'histoire légendaire de l'unité, allant de la sélection des membres et de leur entraînement jusqu'au démantèlement de l'unité en décembre 1944, en passant par leurs campagnes féroces en Italie et en France. Enfin, Nadler présente une longue conclusion dans le cadre d'un chapitre sur le retour de ces commandos au Canada et un épilogue qui contient beaucoup d'histoires personnelles.

Si ce livre est un incontournable pour les mordus d'histoire militaire et à sa dimension humaine, son sous-titre « L'histoire oubliée des commandos canadiens de la Seconde Guerre mondiale » est contestable, car il est trompeur et inexact.



Magnifique tableau illustrant la descente en parachute de commandos canadiens au-dessus des lignes ennemies

D'abord, la First Special Service Force était une unité composée d'Américains et de Canadiens et le récit de Nadler raconte l'histoire de l'unité en général et non uniquement celle des Canadiens qui en faisaient partie. Ensuite, Nadler ne mentionne pas les autres unités de commandos canadiens, comme par exemple la Viking Force et les commandos de plage de la Marine royale du Canada. Et puis surtout, seulement depuis les années 2 000, au moins trois autres livres publiés ou réimprimés portaient sur son histoire tandis que la chaîne de télévision spécialisée « History » a consacré un documentaire d'une heure à son sujet, diffusé à un moment de forte écoute.

Comme le note Lee Windsor, directeur adjoint du « Brigadier Milton F. Gregg, VC. Centre for the Study of War and Society », de l'Université du Nouveau-Brunswick, la parution en 2006, chez Vandwell Publishing, un éditeur de St. Catharines, en Ontario, de deux ouvrages, celui de James A. Wood, intitulé « We Move Only Forward : Canada, the United States and the First Special Service Force 1942-1944 » et de Kenneth H. Joyce qui a pour titre : « Snow Plough and the Jupiter Deception : The Story of the 1st Special Service Force and

the 1st Canadian Special Service Battalion, 1942-1945 » démontre bien que l'intérêt pour cette brigade hybride rangers-commandos demeure élevé. Intérêt encore plus marqué depuis qu'on en a fait le populaire film américain « The Devil's Brigade », qui a été également projeté sur les écrans dans sa version française « La Brigade du Diable ».



**Tableau montrant des commandos canadiens à l'assaut de troupes allemandes.**



Celle-ci fit également les manchettes à l'été 1943, lors du sommet Churchill-Mackenzie King-Roosevelt au Château Frontenac et à la Citadelle de Québec alors que fut connue la prise de l'île de Kiska, seule « victoire » canadienne sur les Japonais durant la Deuxième Guerre mondiale. Les journaux canadiens de l'époque présentèrent cette conquête, réalisée sans véritable combat, comme presque une victoire exclusivement canadienne tandis que les journaux québécois insistaient sur la participation du Régiment de Hull, commandé alors par Dollard Ménard, le héros



Revêtus de l'uniforme et du casque américain, mais portant sur l'épaule la badge "Canada-USA", ces soldats de la 1st Special Service Force font la pause sur l'île de Kiska, dans les Aléoutiennes, reprise des mains des Japonais à l'été 1943. Les hommes du Régiment de Hull, commandés par Dollard Ménard, le héros de Dieppe d'août 1942, portaient cet uniforme.

rescapé du raid de Dieppe d'août précédent. Commentant le livre de Joyce sur le site web de la Défense nationale, le colonel Bern Horn s'attarde à la façon de voir de Winston Churchill envers les commandos.

Churchill éprouvait une fascination pour les stratégies audacieuses. Cependant, comme le disait un de ses principaux généraux, Churchill était comme un « enfant avec des allumettes ». Il fallait faire très attention pour que le grand homme ne se brûle pas les doigts. C'est pourquoi ses généraux ont parfois freiné ou, à tout le moins, essayé d'ignorer des initiatives qu'ils estimaient nuisibles à la conduite efficace de la guerre.

Dans un autre article, publié dans la « Revue militaire canadienne » à l'automne 2005, Horn renchérit et affirme que « Churchill, qui était un aventurier, un journaliste et un soldat chevronné, avait une conception héroïque et romantique de la guerre ».

Si l'histoire de la First Special Service Force est bien connue de la plupart des gens intéressés par l'histoire militaire canadienne, bien peu, cependant, ont entendu parler de la « Viking Force », première véritable tentative canadienne de créer une unité d'élite de commandos durant la Deuxième Guerre mondiale.

On ne retrouve aucune trace de la « Viking Force » dans aucun ordre de bataille de l'Armée canadienne, et l'unité n'a pas été en opération assez longtemps pour que ses membres aient pu porter un écusson particulier sur leur vareuse. Pourtant, selon George Kerr, de l'Université of Western Ontario, dans un article

publié en l'an 2 000 dans la revue « Canadian Military History », l'unité aurait joué un rôle important lors du raid de Dieppe d'août 1942, bien que l'on attende toujours à ce que ce rôle soit officiellement reconnu par les autorités militaires canadiennes.

Pour sa part, Sean M. Maloney, professeur au Collège militaire royal du Canada, à Kingston et auteur de plusieurs ouvrages d'histoire militaire fait remonter l'expérience canadienne en matière d'opérations spéciales de commandos à la demande du Special Operations Executive de lui fournir du personnel dès le début de la Seconde Guerre mondiale.

Car si les agents du SOE n'ont pas toujours agi en groupes mais souvent seuls derrière les lignes, en conjonction avec des groupes de résistants ou des guérillas, comme en Birmanie et en Malaisie, par exemple, il n'en demeure pas moins que leurs opérations étaient souvent des opérations semblables à des commandos ou à la formation de guérilleros ou de résistants qui, eux, mèneraient des opérations de commandos.

Bref, les « combattants de l'ombre » du SOE, parmi lesquels de nombreux Canadiens francophones, qui ont œuvré derrière les lignes en France à cause de leur connaissance de la langue française, ou encore en Afrique du Nord et en Asie ont souvent mené, seuls, des opérations bien plus dangereuses que les commandos réunis en unité.

J'ai moi-même publié une série de 11 textes sur les soldats canadiens-français de l'ombre ces derniers mois sur le blogue « Le Québec et les guerres mondiales » que l'on peut trouver facilement sur le web.

D'autres Canadiens de descendance européenne ont servi dans diverses opérations dans les Balkans tandis que l'on a utilisé des Canadiens d'origine asiati-

que en Malaisie et en Birmanie. Le major Gustave Blier, anciennement du Régiment de Maisonneuve et le Lieutenant Alcide Beauregard, tous deux exécutés par les Nazis, se sont particulièrement illustrés en France avant d'être capturés par la Gestapo. Tandis que le capitaine Lucien Dumais, en plus de s'être illustré en France, a mené des opérations de commandos en Afrique du Nord, déguisé en Arabe, à la tête d'un petit détachement d'ex-jockeys britanniques opérant à cheval.



*Le lieutenant-colonel Orwall Baldwin, commandant du bataillon canadien de la 1st Special Service Force, à Nice, en France, en 1944. Le bataillon devait être dissous à la fin de l'année 1944 à Menton, municipalité française sise entre Nice et la principauté de Monaco.*

On ne retrouve aucune trace de la « Viking Force » dans aucun ordre de bataille de l'Armée canadienne, et l'unité n'a pas été en opération assez longtemps pour que ses membres aient pu porter un écusson particulier sur leur vareuse. Pourtant, selon George Kerr, de l'Université of Western Ontario, dans un article publié en l'an 2 000 dans la revue « Canadian Military History », l'unité aurait joué un rôle important lors du raid de Dieppe d'août 1942, bien que l'on attende toujours à ce que ce rôle soit officiellement reconnu par les autorités militaires canadiennes.

Selon Maloney, 28 agents canadiens du SOE ont servi derrière les lignes en France, 56 en Europe de l'Est et les Balkans et 143 avec la « Force 136 » dans le triangle Chine-Birmanie-Empire des Indes. Cette unité du SOE avait été formée par les Britanniques pendant la Seconde Guerre mondiale, pour encadrer les maquis dans les territoires occupés par les Japonais et y mener des actions subversives. Un certain nombre de sous-officiers sino-canadiens, dont Norman Wong et Roger Chung s'y sont illustrés.

Dans le film « Le Pont de la rivière Kwai », le sabotage du pont est effectué par un commando d'une « Force 316 ». En fait, il s'agit bien de la « Force 136 », les acteurs arborant d'ailleurs sur la manche de leur uniforme l'écusson de cette force spéciale. Il s'agit là d'un clin d'œil de l'auteur du roman qui inspira le film, Pierre Boulle, membre des Forces Françaises libres qui fut lui-même un combattant au sein de la « Force 136 ».

Enfin, d'autres Canadiens ont servi au sein du « Special Air Service » (SAS) britannique. Un officier canadien, le capitaine Buck McDonald, s'est particulièrement illustré avec le SAS en Italie.

Puisse ma modeste contribution prouver à ceux qui en douteraient que le Canada a vraiment eu ses commandos durant la Deuxième Guerre mondiale et que ceux-ci, par leur bravoure, ont contribué à la victoire alliée, tant contre l'ennemi nazi que contre l'ennemi nippon.

\*\*\*\*\*

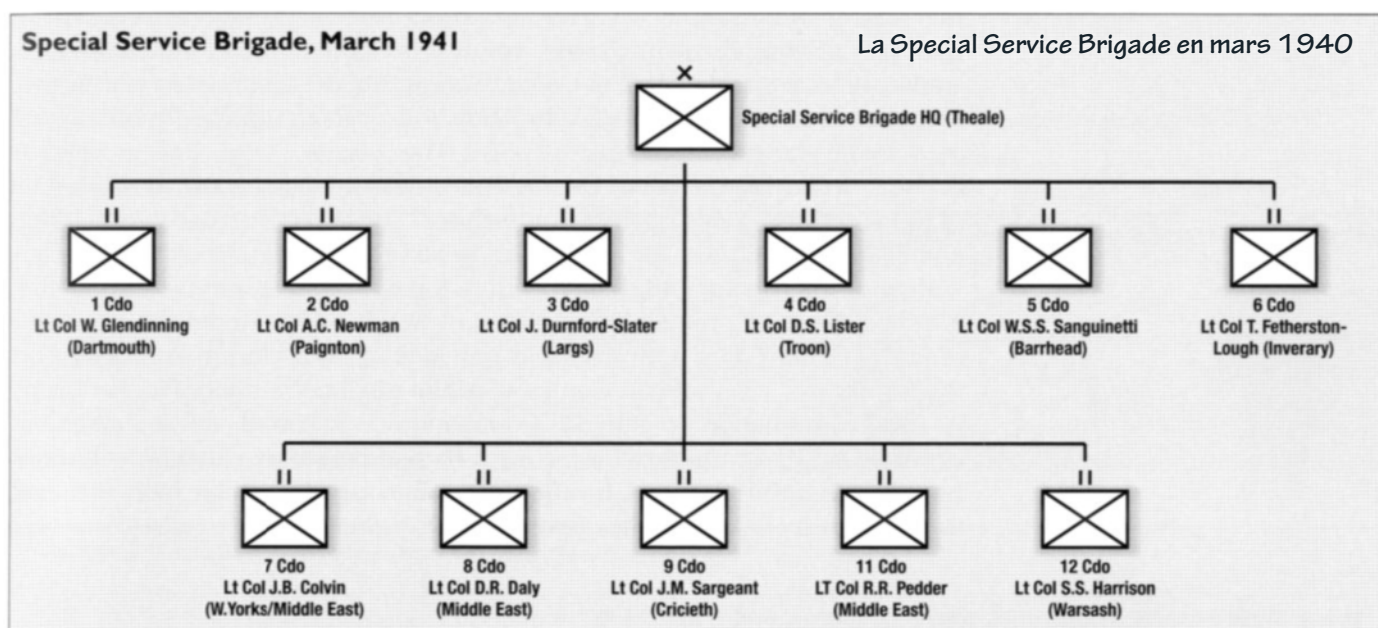


# L'opération Claymore

## La peur change de camp

par Vincent Dupont

**E**n 1940 l'Europe continentale tombe peu à peu sous le contrôle du III<sup>ème</sup> Reich. Le Royaume-Uni, ayant rembarqué hâtivement la *British Expeditionary Force*, poursuit presque seul la guerre et devant la menace constante d'une invasion allemande il devient évident pour le Premier ministre Churchill qu'il faut inverser au plus vite la tension pesant sur le moral et les défenses des britanniques en lançant des opérations commandos sur tout le littoral occupé et infliger des pertes à l'adversaire. L'objectif ? Que les Allemands ne sachent jamais où les Britanniques vont frapper, être constamment dans l'inquiétude de la prochaine attaque et être ainsi obligés de répartir leurs forces en plus grand nombre pour la défense des côtes, du Cap Nord à la frontière espagnole. En somme faire régner la terreur grâce à des unités spécialement entraînées pour cela. Un appel aux volontaires est donc lancé au sein de toutes les formations militaires présentes en Grande-Bretagne et en novembre 1940 une *Special Service Brigade (SSB)* de 5 bataillons est mise en place sous le commandement du général Haydon. Cette organisation est revue entre février et mars et la *SSB* regroupe à l'automne 1940 2000 volontaires en 12 unités commandos, sous la direction opérationnelle du Quartier Général des Opérations Combinées.

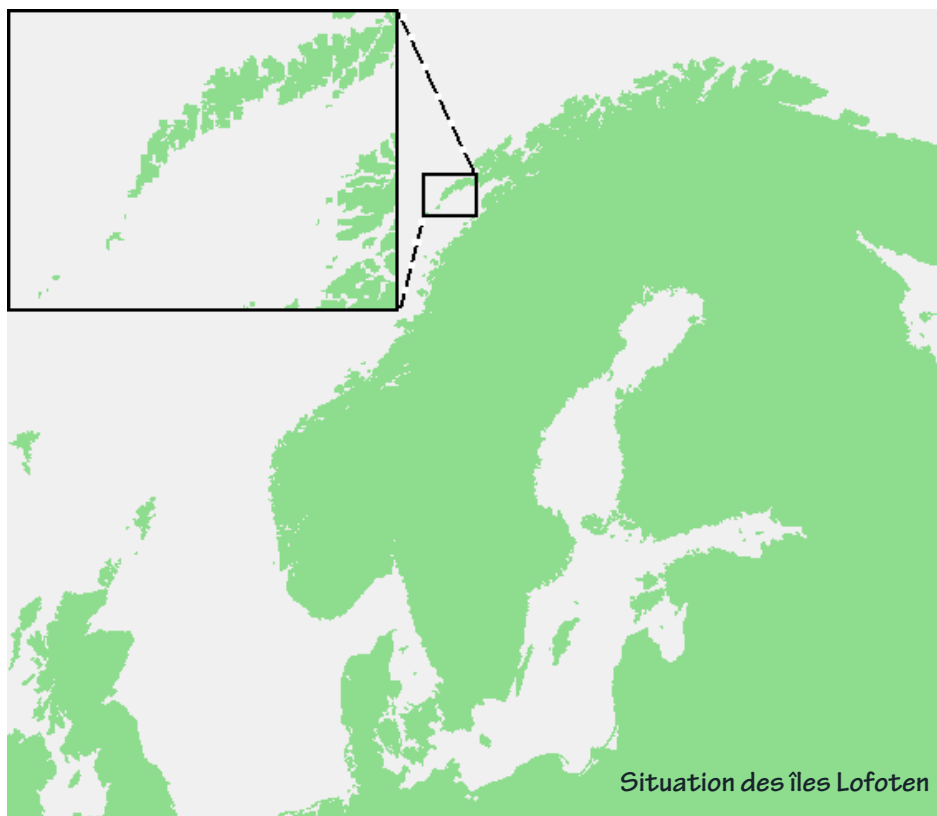


See : Osprey Publishing

Sur proposition du lieutenant-colonel Clarke et du général Dill la première opération commando visant à remplir les objectifs fixés, il s'agit de l'opération *Collar*. Malheureusement, par manque de renseignements, cette opération ne s'avère guère prometteuse : les équipements visés ne sont pas présents et les commandos ne parviennent à tuer que deux sentinelles. Il est donc décidé de concevoir une opération à plus grande échelle, comportant des objectifs sûrs d'être atteints.

Les îles Lofoten, situées aux abords des côtes norvégiennes dans le cercle arctique, à 1 400 km de la Grande-Bretagne, semblent alors être un objectif de choix : une fois débarqués dans ces îles peu défendues, les commandos devraient détruire les usines de production d'huile de poisson, produit dont les Allemands ont besoin pour obtenir de la glycérine, ingrédient essentiel à la fabrication d'explosifs. Ainsi pour des pertes insignifiantes (1 blessé) les dégâts infligés seraient considérables pour les Allemands. Pour cette mission des opérations combinées une structure navale est à mettre en place, afin d'assurer au mieux le transport et le soutien naval aux commandos. Aussi 2 navires adaptés au débarquement d'infanterie sont prévus, les HMS *Queen Emma* et HMS *Princess Beatrix*, escortés par 5 destroyers sous le commandement du capitaine Caslon : les HMS *Somali*, HMS *Bedouin*, HMS *Tartar*, HMS *Eskimo* et HMS *Legion*. Cette force est placée sous le commandement du contre-amiral Hamilton et reçoit également pour mission d'intercepter ou de détruire tout bâtiment allemand ou norvégien travaillant pour les Allemands. La force de débarquement, quant à elle, fournie par la *SSB*, se compose de 250 commandos du No. 3 Commando sous le commande-

ment du major Durnford-Slater, de 250 commandos du No. 4 Commando sous le commandement du lieutenant-colonel Lister, appuyés d'une section de démolition de la 55<sup>e</sup> compagnie des *Royal Engineers* sous le commandement du lieutenant Turner et de 52 hommes de la *Norwegian Independent Company 1* dont 3 officiers sous le commandement du capitaine Martin Linge. Leurs objectifs sont de débarquer dans les ports de Stamsund, Henningsvær, Svolvær et Brettesnes, d'y détruire



re toutes les installations servant à produire de l'huile et d'engager ensuite la garnison allemande afin de ramener des prisonniers. Enfin ils devront convaincre la population de partir avec eux pour rejoindre les Forces Norvégiennes Libres.

La force combinée qui prend le nom de code « *Rebel* » se rassemble tout d'abord à Scapa Flow le 21 février 1941 et y reste près d'une semaine. Les hommes s'habituent au froid et achèvent leur entraînement, notamment par des exercices de débarquement et d'appui naval. En effet, à cause des bas-fonds autour des îles Lofoten le commandement sait que les navires de soutien ne pourront pas fournir un tir de couverture efficace. Les commandos sont donc formés à combattre en étant appuyés que par leurs propres armes et celles des deux navires de débarquement. Il devait être prévu que les destroyers pourraient être amenés à faire face à une menace navale au large et les commandos devaient s'y préparer en prenant suffisamment de munitions et de rations pour 48 heures à terre sans savoir si ils pourraient faire le trajet retour immédiatement après et surtout si les navires d'escortes seraient présents. La flottille prend le large le 1<sup>er</sup> mars : l'état-major de la SSB sur le HMS *Somali* ; le No. 4 Commando, qui doit débarquer à Svolvær et Brettesnes est à bord du HMS *Queen Emma* ; le No. 3 Commando dont l'objectif est Stamsund et Henningsvær est à bord du HMS *Princess Beatrix* ; enfin les *Royal Engineers* et

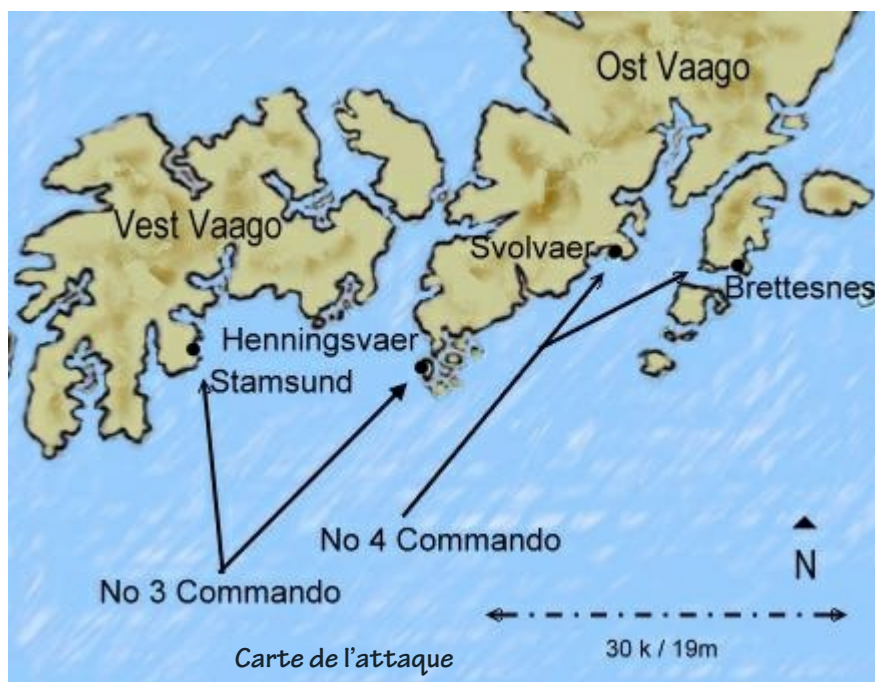
Norvégiens sont répartis à bord de ces deux derniers navires.

La force navale se dirige alors vers les îles Féroé et fait relâche durant 5 heures dans le Skálafjørður pour se ravitailler en carburant avant de reprendre sa route cap au Nord, vers l'Arctique, pour éviter toute détection des avions ou des radars allemands. Arrivés à la bonne latitude les navires font route à



HMS Princess Beatrix

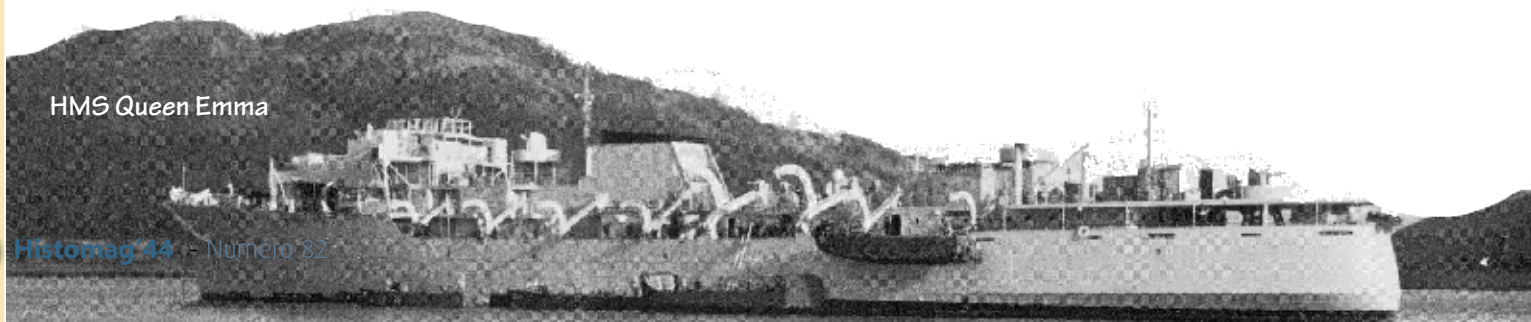
l'est vers la Norvège et arrivent en vue des îles Lofoten le 4 mars 1941 vers 04 :00. La surprise est totale, les lumières des quais et les signaux de navigations sont tous allumés dans le Vestfjorden, les Allemands ne s'attendant vraiment pas à un tel raid. Cependant, conformément aux plans pré-établis les manœuvres de débarquement ne commencent qu'au lever du jour, soit 2 heures plus tard, de manière à ne pas toucher terre dans l'obscurité. Sur le rivage la résistance opposée par les Allemands est éphémère, quel-



Carte de l'attaque

ques coups étant seulement tirés par le chalutier armé *Krebs* avant d'être réduit au silence par le HMS *Somali*.

HMS Queen Emma



Suivant les consignes les autres bâtiments britanniques en profitent pour couler les navires de commerce *Hambourg*, *Pasajes*, *Felix*, *Mira*, *Eilenau*, *Rissen Ando*, *Grotte* et *Schultz Bernhardt*, pour un tonnage total de 18 000 tonnes. Les troupes débarquées remplissent aussi leurs missions : à Stamsund l'usine *Lofotens Cod Boiling Plant* est détruite, deux autres huileries à Henningsvær et treize à Svolvær. Au total de sont près de 3 600 m<sup>3</sup> d'huile de poisson et de paraffine qui prennent feu.



Huile brûlant à la surface de l'eau à Stamsund

A 13 :00, les objectifs remplis, les commandos peuvent rembarquer sur le HMS *Princess Beatrix* et le HMS *Queen Emma*. 314 volontaires se sont joint à eux et formeront l'embryon des Forces Norvégiennes Libres. La flottille pouvait reprendre la route de Scapa Flow sans dommages.

L'amiral Hamilton sur le pont du HMS Somali



Le bilan de cette opération est très positif : du point de vue des prisonniers 216 Allemands sont capturés toutes armes confondues ainsi qu'une soixantaine de collaborateurs nazis norvégiens.

Outre les résultats indéniables obtenus avec la destruction des stocks d'huile, des usines et la capture de nombreux prisonniers, les commandos mettent la main, à bord du *Krebs*, sur un ensemble d'engrenages de la machine de chiffrement allemand Enigma avec ses livres de code. Cette découverte aidera grandement Bletchley Park dans le décryptage des transmissions allemandes et pendant les mois qui suivirent les codes découverts permirent aux convois d'éviter les concentrations de *U-Boat*. Ce raid offensif sur la Norvège, qui sera suivi de beaucoup d'autres, remplit un rôle non négligeable sur le plan psychologique : conscient de la faiblesse de leurs défenses les Allemands durent, face à cette angoisse permanente des raids commandos, renforcer leurs garnisons sur l'AtlantikWall au détriment de leurs autres fronts. Ils fortifièrent entre autres Svølvær pour prévenir tout nouveau raid sur les îles Lofoten et installèrent dans cette ville le quartier général de la Gestapo pour les îles

Lofoten et la région de Vesterålen. A la fin de guerre le secteur Nord de la Norvège était ainsi gardé par près de 100 000 hommes dont des unités Waffen SS. Les habitants des îles Lofoten eurent cependant à payer le prix du départ de beaucoup d'entre eux aux côtés des Britanniques : les SS semèrent la terreur dans les quatre ports qui avaient accueilli les commandos et des maisons furent brûlées en représailles. Le Commissaire du Reich Josef Terboven fit également arrêter et déporter 100 « otages » au camp de concentration de Grini, près d'Oslo. Du côté britannique ce premier grand succès contre les Allemands eut un énorme impact sur le moral de la population et la nouvelle, relayée à grand renfort de cris de victoire par la radio et la presse, atténua un peu la dureté des bombardements dans le cœur des Anglais.

**Les Royal Engineers se préparent à faire sauter des barils d'huile sur le quai de Stamsund**







Officiers britanniques ayant capturé un drapeau nazi durant le raid

Les réservoirs d'huile en feu depuis le HMS Legion



### **Bibliographie :**

- CHAPPELL Mike, *British Army Commandos 1940-1945 – Elite n°64*, Osprey Publishing, London, 1996.
- MOREMAN Tim, *British Commandos 1940-1946 – Battle Orders n°18*, Osprey Publishing, London, 2006.
- TOVEY John (Admiral Sir), *Despatch on raid on military and economic objectives in the Lofoten Islands (Norway)*, Mar. 1941.
- [http://www.combinedops.com/Lofoten\\_Islands\\_Raid.htm](http://www.combinedops.com/Lofoten_Islands_Raid.htm)

# Le raid sur Drvar

## Objectif Tito *par Yannis Kadari*

Cet article fut initialement publié en avril 2005 dans le n°57 de la revue « **Histoire de guerre** » mais la rédaction a trouvé intéressant de présenter à nouveau ce sanglant et méconnu « Raid sur Drvar ». Nous en remercions l'auteur.



**L**e 25 mai 1944, les Allemands déclenchent l'opération *Rösselsprung* (Saut du chevalier). Elle a pour but de capturer le chef des partisans yougoslaves : Josip Broz, plus connu sous le pseudonyme de Tito. La manœuvre prévoit l'encerclement de la ville de Drvar et de ses environs immédiats. Mais le point fort de l'opération doit être le saut du *SS-Fallschirmjäger-Bataillon 500* directement sur le QG de Tito, pour empêcher sa fuite.

## Constitution du *SS Fallschirmjäger Bataillon 500*

Avant le déclenchement des hostilités, en 1937, un premier embryon d'unité parachutiste *SS* avait été organisé. Un appel au volontariat avait permis de réunir un noyau dur de quelques dizaines d'hommes. Ils étaient majoritairement issus de la *SS-Verfügungstruppe*. Ce projet fut finalement reporté puis définitivement suspendu par Berlin en 1939... En 1943, le quartier général du Führer, qui a besoin d'une unité de parachutistes pour ses opérations spéciales, ordonne la constitution d'un bataillon *SS ad hoc*.

La moitié des effectifs du bataillon (1.000 hommes au total) est composée de *SS* volontaires. Le reste des hommes provient de camps disciplinaires, dont la prison militaire *SS* de Danzig-Matzkau, où ils purgent des peines de prison pour diverses raisons ; parmi les chefs d'inculpation les plus courants, l'on trouve : l'insubordination, la désobéissance au feu, voies de fait envers ses supérieurs, etc. Les hommes coupables de peines mettant en cause le régime nazi lui-même ou ayant été coupables de marché noir sont quant à eux exclus de ce recrutement un peu spécial. En échange de leur incorporation dans le bataillon les détenus sont réintégrés à leur grade et bénéficient d'une annulation totale de leur peine. Contrairement à la légende qui l'entoure, le bataillon n'est donc pas une unité purement disciplinaire, uniquement composée de fortes têtes et de criminels. C'est en octobre 1943, à Chlum (Tchécoslovaquie), que le *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* (*SS-Fj.Btl.500*) est officiellement formé. L'unité est commandée par un ancien de la 10.*SS-Panzer-Division "Frundsberg"*, le *SS-Sturmbannführer* Herbert Gilhofer. Elle se compose de quatre compagnies de combat et d'une compagnie de commandement.

| <b>SS-Fallschirmjäger-Bataillon 500 (1140 hommes)</b> |                   |   |                   |
|---|-------------------|---|-------------------|
| <b>Bataillon de QG</b>                                | <b>267 hommes</b> | <b>3<sup>ème</sup> Compagnie</b>              | <b>164 hommes</b> |
| Section de transmissions                              | 42 hommes         | Commandement de compagnie                     | 33 hommes         |
| Commandement de compagnie                             | 66 hommes         | Section de transmissions                      | 11 hommes         |
| Section de transport                                  | 30 hommes         | Section de fusiliers                          | 40 hommes         |
| Section II (Police)                                   | 7 hommes          | Section de fusiliers                          | 40 hommes         |
| Section de Maintenance                                | 31 hommes         | Section de fusiliers                          | 40 hommes         |
| Ravitaillement de la compagnie                        | 91 hommes         |   |                   |
| <b>1<sup>ère</sup> Compagnie</b>                      | <b>164 hommes</b> | <b>4<sup>ème</sup> Compagnie</b>              | <b>200 hommes</b> |
| Commandement de compagnie                             | 33 hommes         | Commandement de compagnie                     | 33 hommes         |
| Section de transmissions                              | 11 hommes         | Section de transmissions                      | 11 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section lance-flammes (2 L-F)                 | 28 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section mortiers (4 pièces)                   | 34 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section mitrailleuses lourdes (4 MG)          | 38 hommes         |
|   |                   | Section canons sans recul de 75 mm (4 pièces) | 56 hommes         |
| <b>2<sup>ème</sup> Compagnie</b>                      | <b>164 hommes</b> | <b>Compagnie d'entraînement</b>               | <b>181 hommes</b> |
| Commandement de compagnie                             | 33 hommes         | Compagnie de commandement                     | 40 hommes         |
| Section de transmissions                              | 11 hommes         | Section de transmissions                      | 12 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section de fusiliers                          | 43 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section de fusiliers                          | 43 hommes         |
| Section de fusiliers                                  | 40 hommes         | Section de fusiliers                          | 43 hommes         |

Composition du *SS-Fallschirmjäger-Bataillon 500*

Les Fallschirmjäger lors de leur entraînement



Dès le mois de novembre 1943, les hommes sont transférés en train jusqu'à la *Luftwaffe Fallschirm-*

*Schule* Nr.3 de Mataruska-Banja, à proximité de Kraljevo en Serbie (Yougoslavie). Sur place, ils s'initient aux techniques du saut en parachute. L'entraînement physique auquel ils sont soumis est particulièrement éprouvant. Ainsi, les officiers multiplient-ils les marches forcées et les opérations en montagne afin de renforcer la cohésion du groupe.

Janvier 1944 marque le départ du *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* pour la Hongrie où il ne restera que quelques semaines. Dès février, les parachutistes *SS* sont en effet engagés dans leur premier combat contre les partisans de Tito. Ils mènent une opération de ratissage (*Bandenkampf*) en Bosnie-Herzégovine en coopération avec d'autres troupes allemandes. De février à avril, les opérations contre les partisans communistes se succèdent à un rythme élevé, aussi bien en Serbie, au Monténégro, qu'en Macédoine ou encore en Bosnie. Néanmoins, dans ces missions, les *SS* ne sont utilisés que comme des fantassins d'élite et non pas comme des troupes aéroportées. Ils combattent notamment aux côtés des chasseurs de la *7. SS-Freiwilligen-Gebirgs-Division "Prinz Eugen"*.

Fin avril 1944, le bataillon est retiré des premières lignes et regagne sa base. Herbert Gilhofer cède le commandement du bataillon au *SS-Hauptsturmführer* Kurt Rybka. Ce dernier reçoit bientôt ses ordres de Berlin. La prochaine mission du bataillon serait non seulement une opération aéroportée mais elle aurait un objectif très particulier : capturer ou bien éliminer un certain Josip Broz mieux connu sous le pseudonyme de "Tito" (1892-1980) !



Josip Broz Tito

Objectif : éliminer Tito !

Car en ce début d'année 1944, Tito représente bel et bien un objectif prioritaire pour le commandement allemand dans les Balkans. Non seulement, ce leader communiste est parvenu à organiser et à constituer une redoutable armée de plus de 300.000 partisans baptisée NOVJ, mais en plus, il est officiellement reconnu par les nations alliées comme étant leur unique interlocuteur dans cette partie des Balkans. Anglais, Américains et Soviétiques (en 1944 pour ces derniers) ont même constitué des missions de liaisons permanentes auprès de Tito.

Retranché de manière inexpugnable dans le cœur des montagnes yougoslaves, Tito mène depuis 1941 des opérations de plus ou moins grande envergure contre les forces d'occupation de l'Axe. Si les Allemands tiennent fermement les nœuds routiers et les agglomérations, il n'en va pas de même dans les zones rurales et les montagnes. Cette situation de lutte permanente, ce "jeu du chat et de la souris", est un réel problème pour la Wehrmacht qui se retrouve engluée dans une forme de lutte qu'elle ne maîtrise presque pas. La guerre contre les partisans draine de nombreuses forces et provoque une attrition rapide des troupes qui se battent contre les Yougoslaves. Les représailles des uns, succèdent aux représailles des autres, ce qui radicalise totalement le combat avec pour conséquence qu'en Yougoslavie, en 1944, personne ne fait plus de prisonniers...

Les communistes entretiennent ainsi une guérilla implacable qui rend la vie des Allemands en Yougoslavie particulièrement difficile ! La topographie du terrain, la présence d'importantes montagnes, de ravins, ces grottes qui forment des abris précieux pour les partisans, ces pistes très étroites qui ralentissent la progression des

colonnes motorisées allemandes, rendent la traque de Tito extrêmement délicate, voire presque impossible.

D'autant plus délicate que le III<sup>ème</sup> Reich doit faire face à l'Est contre les soviétiques, mais aussi en Italie contre les troupes des alliés occidentaux. La *Wehrmacht*, exsangue, n'a pas les moyens d'organiser une fois de plus, une vaste opération de nettoyage des Balkans. Seuls les montagnards de la *7. SS-Freiwilligen-Gebirgs-Division "Prinz Eugen"* mise sur pied par Artur Phelps, assistés par quelques unités régulières et des volontaires serbes, albanais et bosniaques, poursuivent la traque de Tito. Malgré tout, vers la fin du mois de février 1944, un commando de Brandebourgeois, commandé par le major Benesch, est enfin parvenu à localiser le Q.G. de Tito à Drvar (Ouest de la Bosnie), petite ville encaissée au fond de la vallée de l'Unac. La nouvelle est de



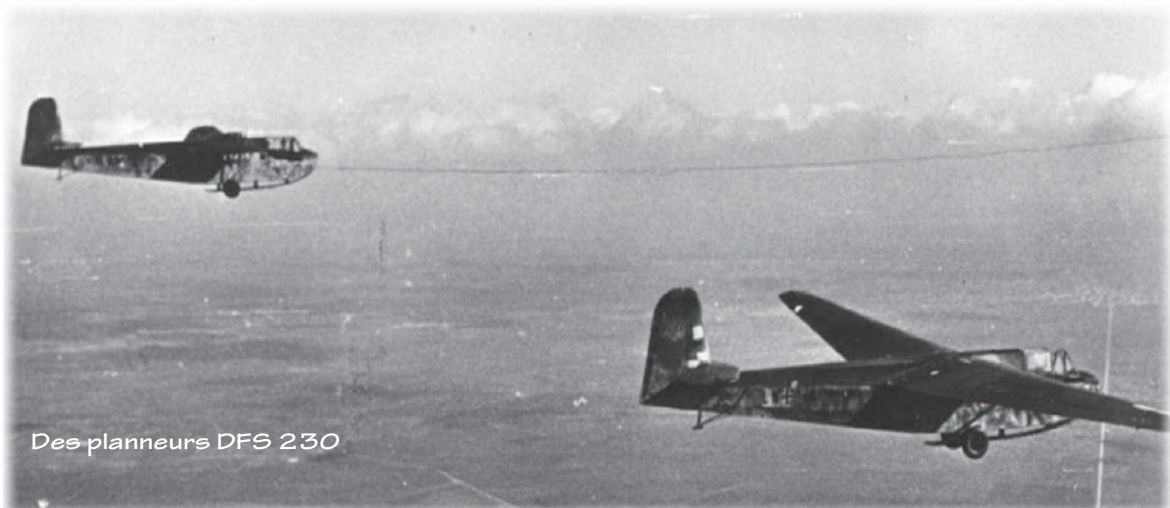
taille ! Plusieurs plans pour éliminer Tito sont immédiatement imaginés, mais seule une opération aéroportée semble avoir une chance de réussir. Cette mission d'assaut, ce sont les hommes du *SS-Fj.Btl.500* qui la mèneront.

## Opération « *Rösselsprung* » - Les préparatifs

L'opération, baptisée "*Rösselsprung*", est prévue pour le 25 mai 1944, jour de la Pentecôte. Pour capturer le chef des partisans, l'état-major allemand imagine une vaste manœuvre d'encerclement de la ville de Drvar et de ses environs immédiats. Plusieurs colonnes motorisées soutenues par la *Luftwaffe* devront cheminer depuis les centres urbains de Bihac, Livno, Jajce, Krupa, Bosan et Kulen puis se rabattre afin de converger vers Drvar. Ces troupes proviennent de plusieurs unités : les *7.SS-Freiwilligen-Gebirgs-Division* et *1.Gebirgs-Division* auront pour mission d'assiéger Drvar elle-même. Le dispositif prévoit aussi l'intervention de *Kampfgruppen* de la *373.Infanterie-Division (Kroat.)* et de volontaires serbes, albanais et bosniaques. Afin de parer à une éventuelle fuite de Tito et de son état-major, les stratèges allemands décident de faire sauter le *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* sur le Q.G. des partisans yougoslaves. Cette opération représente donc pour le bataillon le premier assaut aéroporté en opération.

La mission des paras SS est simple mais s'annonce très difficile. Ils devront capturer ou tuer Tito, détruire son Q.G. et éliminer les officiers de liaison britanniques, américains et soviétiques

rattachés aux partisans yougoslaves. 654 parachutistes sont mobilisés pour la première vague de cette attaque surprise. Ils sont accompagnés par un commando d'une vingtaine d'hommes baptisé "*Abteilung Savadi*". Ce détachement, composé de Brandebourgeois, de spécialistes des transmissions et d'interprètes de la division SS "*Prinz Eugen*", aura pour mission de détruire les installations de transmissions ennemies et de s'emparer des codes radios secrets des hommes de Tito. A défaut d'éradiquer les partisans, les Allemands espèrent les décapiter et les priver de leur chef. Néanmoins la *Luftwaffe* n'est plus ce qu'elle était en 1940 ou en 1941 aux temps des raids sur Eben-Emael ou sur la Crète. En ce début d'année 1944, les appareils de transport, les fameux trimoteurs *Ju-52*, font gravement défaut.



Des planeurs DFS 230

III/LLG1 et seront tractés par des *Ju-87*, des *Hs 126* et quelques *Avia*. Le bataillon parachutiste SS est divisé en plusieurs groupes de tailles inégales. Les 340 hommes des planeurs sont divisés en six groupes : le plus important, le groupe "*Panther*", comprend 110 hommes. Ils auront pour mission de s'emparer de la "citadelle", de Tito et de ses officiers d'état-major. Trois groupes ("*Greifer*", "*Sturmer*" et "*Brecher*"), d'une cinquantaine de parachutistes SS devront parvenir à liquider les missions militaires alliées. Les commandos "*Daufnanger*" et "*Beisser*", forts de 50 *Fallschirmjäger*s et renforcés par les éléments du "*Abteilung Savadi*", se voient quant à eux confier la mission de capturer les codes radios yougoslaves et de détruire les installations adverses.

Quant aux 314 *Fallschirmjäger*s qui sauteront, ils sont ventilés dans trois groupes : "bleu" (100 SS), "vert" (95 SS) et "rouge" (85 SS). C'est avec ce dernier groupe que le patron du SS *Fallschirmjäger* Bataillon 500, le SS-*Hauptsturmführer* Kurt Rybka, sautera. Quelles sont les consignes de ces *Kampfgruppen* ? Dans un premier temps, sécuriser les zones d'atterrissage des planeurs, puis dès l'arrivée de ces derniers décrocher pour aller encercler la bourgade de Drvar. L'objectif des parachutistes est de cadenasser la ville, de la couper de tout renfort potentiel en provenance de l'extérieur. Tito ne doit pas sortir vivant de Drvar !



Tito à la sortie de son QG de Drvar en mars 1944

De son côté, comment Tito et ses troupes se sont-ils organisés ? Malgré les précautions prises par les Allemands, les partisans yougoslaves se doutent de l'imminence d'un raid. S'ils ignorent même la présence du *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* dans le pays, et le risque induit par cette unité d'une attaque aéroportée, ils sont en alerte maximale. Plusieurs bombardements de la *Luftwaffe* sur Drvar, objectif par ailleurs stratégiquement insignifiant, ont attiré leur attention. Tito a fait renforcer sa garde rapprochée. De jeunes Yougoslaves, hommes et femmes, équipés d'armes automatiques et de grenades, veillent sur leur chef jour et nuit. Un bataillon d'infanterie, un bataillon du génie, un groupe de 150 élèves officiers et diverses troupes sont à Drvar. Le leader communiste ne loge plus dans l'une des maisons de la bourgade, mais dans une baraque en bois édifée à l'intérieur d'une grotte à même le flanc de la montagne. Son état-major et lui y sont à l'abri des appareils allemands. De nombreux postes de garde sont camouflés aux abords de la grotte et tout au long des chemins d'accès. Des mitrailleuses antiaériennes sont disposées dans les alentours. Les titistes ont aussi rameuté trois blindés légers *Fiat Ansaldo L6/40* capturés pour prendre position dans Drvar.

La cloche de l'église du village est démontée et installée dans la montagne afin de servir de signal d'alarme en cas d'attaque. Même les missions alliées ont été éloignées à Potoci (à l'Est de Drvar) par mesure de précaution.



Au soir du 24 mai, seuls quatre correspondants de guerre alliés sont encore avec Tito. Comme l'on peut s'en rendre compte, les Yougoslaves sont prêts à "accueillir" les troupes allemandes.

Du 21 au 24 mai, les parachutistes sont transportés en camions et en trains depuis leurs quartiers de Kraljevo et de Mataruska Banja. Ils partent rejoindre les terrains d'aviation de Zrenjanin, Banja Luka et Zagreb. Depuis plusieurs jours, ils ont reçu de strictes consignes de silence quant à leur future mission. Afin d'éviter toute indiscretion, les équipements de saut (casques, parachutes, etc.) sont soigneusement camouflés. Toutes les précautions sont prises pour que les espions titistes ne se doutent de rien et ne puissent pas identifier les *Fallschirmjägers*. Même les insignes de l'unité ont disparu des uniformes !

## Opération « *Rösselsprung* » - Jour J

Tandis que les convois routiers allemands s'ébranlent dans la nuit pour converger vers Drvar, les *Fallschirmjäger SS* embarquent à bord des *Ju-52* et des planeurs d'assaut. A 05h00, la *Luftwaffe* lance un raid sur Drvar et ses environs. A 06h50, les premiers parachutistes *SS* sautent sur l'objectif. Pour réduire les pertes du fait des tirs des défenseurs, les paras sautent à très basse altitude et leur descente vers le sol ne dure qu'une quinzaine de secondes. Le *SS-Hauptsturmführer* Kurt Rybka fait partie des premiers hommes à se poser.

A 500 pieds les paras n'ont qu'une quinzaine de secondes de chute



Des He 46s tirant les planeurs DFS 230



Tout se passe très vite, les SS qui ne rencontrent aucune réelle résistance sécurisent rapidement les zones d'atterrissage des planeurs. Cependant pour ces derniers, les choses se passent nettement moins bien. Si la majorité des planeurs d'assaut se posent dans un champ à proximité de la zone de saut des paras, ils sont aussi nombreux avoir été pris sous le feu des mitrailleuses lourdes des partisans. Plusieurs officiers, sous-officiers et hommes du rang sont tués, d'autres agonisent dans les carcasses des planeurs détruits. L'évacuation des planeurs se fait dans l'ordre, mais sous un feu toujours croissant de la part des partisans. Les *Fallschirmjäger* ne peuvent que riposter qu'avec leurs armes automatiques, mais manquent cruellement d'armes lourdes pour faire taire les nids de résistance adverse. Rybka organise sa défense comme il le peut. Le PC du bataillon est installé dans l'épave d'un *DFS 230*. A 09h00, Drvar tombe enfin entre les mains des Allemands.

Reste encore à capturer Josip Broz (Tito).

Le *SS-Hauptsturmführer* décide malgré le feu d'enfer des partisans de prendre la grotte où Tito est en théorie installé. L'assaut tourne immédiatement au carnage... Les partisans bien retranchés bénéficient de lignes de tir idéales et "alignent" les paras qui cherchent en vain à s'approcher de l'entrée de la grotte. Cloués au sol, les SS doivent en plus affronter une contre-attaque menée sur leurs flancs par des

élèves officiers titistes. La situation des hommes du *SS-Fj.Btl.500* vire au cauchemar. Rybka, relance un second assaut tout aussi infructueux que le premier mais tout aussi sanglant. Les renforts de partisans arrivent de tous les côtés. L'attaque éclair est un échec ! Pire, en ce début de matinée, personne chez les SS, ne sait si Tito est encore présent dans la grotte ! Plusieurs sources se contredisent à ce sujet : pour certains Tito se serait enfuit dès l'arrivée des premiers paras SS, c'est à dire aux alentours de 07h00. D'autres affirment qu'il serait parti bien plus tôt, en pleine nuit et d'autres encore qu'il se serait échappé juste après le premier assaut de la grotte mené par les SS. Une chose est sûre, Tito venait une fois de plus de s'échapper "au nez et à la barbe" des Allemands. Lui et son staff auraient emprunté un tunnel secret conduisant au sommet de la montagne.

Les planeurs se posent sous les tirs yougoslaves



Ayant touché le sol, les paras vident les containers et prennent position aux abords de la ville

De là, il aurait rejoint une ligne de chemin de fer puis l'aérodrome de Kupresko Polje où un appareil soviétique l'aurait conduit à Bari en Italie. A aucun moment les stratèges allemands n'avaient prévu de couvrir tous les éventuels chemins de repli de Tito...

Sur le terrain, la situation des SS apparaît très critique. Les pertes s'accroissent d'heure en heure, des dizaines de blessés attendent d'hypothétiques soins. De toutes les façons, leurs camarades sont dans l'impossibilité de leur prodiguer ces soins sous un feu si nourri. Pis, les partisans de la brigade "Lika" et du "corps d'attente" sont en train de gagner du terrain.

Ils libèrent les abords de la grotte de Tito et commencent à repousser en force les Allemands. Le *SS-Hauptsturmführer* Rybka espère l'arrivée de la seconde vague de paras. Il scrute le ciel avec inquiétude à la recherche des *Ju-52*. Enfin, à 11h50, 200 nouveaux paras *SS*, menés par le *SS-Hauptsturmführer* Obermeier, sautent sur le chaudron de Drvar. Les *SS* subissent de lourdes pertes au cours de leur descente et surtout dès leur arrivée au sol. Ils sont immédiatement pris à



Les Fallschirmjäger combattent au abord de la grotte de Tito

partie par les mitrailleuses adverses. Dans les cieux les *Stukas* de la *Luftwaffe* cherchent à appuyer au mieux les *Fallschirmjäger* et pilonnent les positions yougoslaves de la 1<sup>ère</sup> brigade prolétarienne... mais rien n'y fait, habilement camouflés dans

les roches et les grottes, les partisans resurgissent inlassablement dès que la fumée des explosions des bombes des *Ju-87* disparaît. Pour ne rien arranger les munitions des hommes du *SS-Fj.Btl.500* commencent à s'épuiser et il leur est impossible de pouvoir repartir vers les épaves des planeurs pour y prendre de nouveaux chargeurs.

Rybka, conscient du drame qui est en train de se jouer pour ses hommes, prend la décision de tenter le tout pour le tout. Il ordonne un nouvel assaut afin de s'emparer de la grotte qui abrite le Q.G. de Tito. Il mène lui-même l'attaque, les paras sortent de leurs abris comme des diables de leurs boîtes, Les hommes courent puis



zigzaguent pour éviter les balles yougoslaves. Plusieurs *Fallschirmjäger* s'effondrent, touchés à mort, tandis que les autres, Rybka en tête, atteignent les premières lignes des partisans. Les combattants se livrent à de sanglants corps à corps. Parmi les partisans de nombreuses jeunes femmes qui se battent avec acharnement et violence pour protéger leurs positions. Au cours de l'un d'eux, Rybka est gravement touché par des éclats de grenade. Les paras entrent enfin dans la grotte de Tito... Elle est vide ! Les "diables verts" ne peuvent que mettre la main sur l'un des uniformes tout neuf du "maréchal" Tito. Avant de quitter les lieux, les officiers d'état-major titistes ont tout emporté avec eux ou presque.

Rybka, blessé, est ramené dans les "positions" allemandes. Les troupes titistes multiplient les contre-attaques et forcent les SS à retraiter vers la vallée, près de Drvar. Le SS-*Hauptsturmführer* Bentrup prend alors la tête du bataillon, ou du moins de ce qu'il en reste. Les SS décrochent vers la ville qui offre de nombreux abris. Les blessés sont transportés tant bien que mal. Les restes du bataillon se regroupent au cimetière pour organiser la défense. Après tout le pire est derrière eux, car il est prévu que les grenadiers du Kampfgruppe "Willan" de la 373. *Infanterie-Division (Kroat.)* les relèvent en fin de journée.



Les paras exhibant leur maigre butin, l'uniforme du maréchal Tito



Les paras doivent tenir leurs positions, ici l'église de Drvar, en attendant les renforts



Positions défensives allemandes près du cimetière

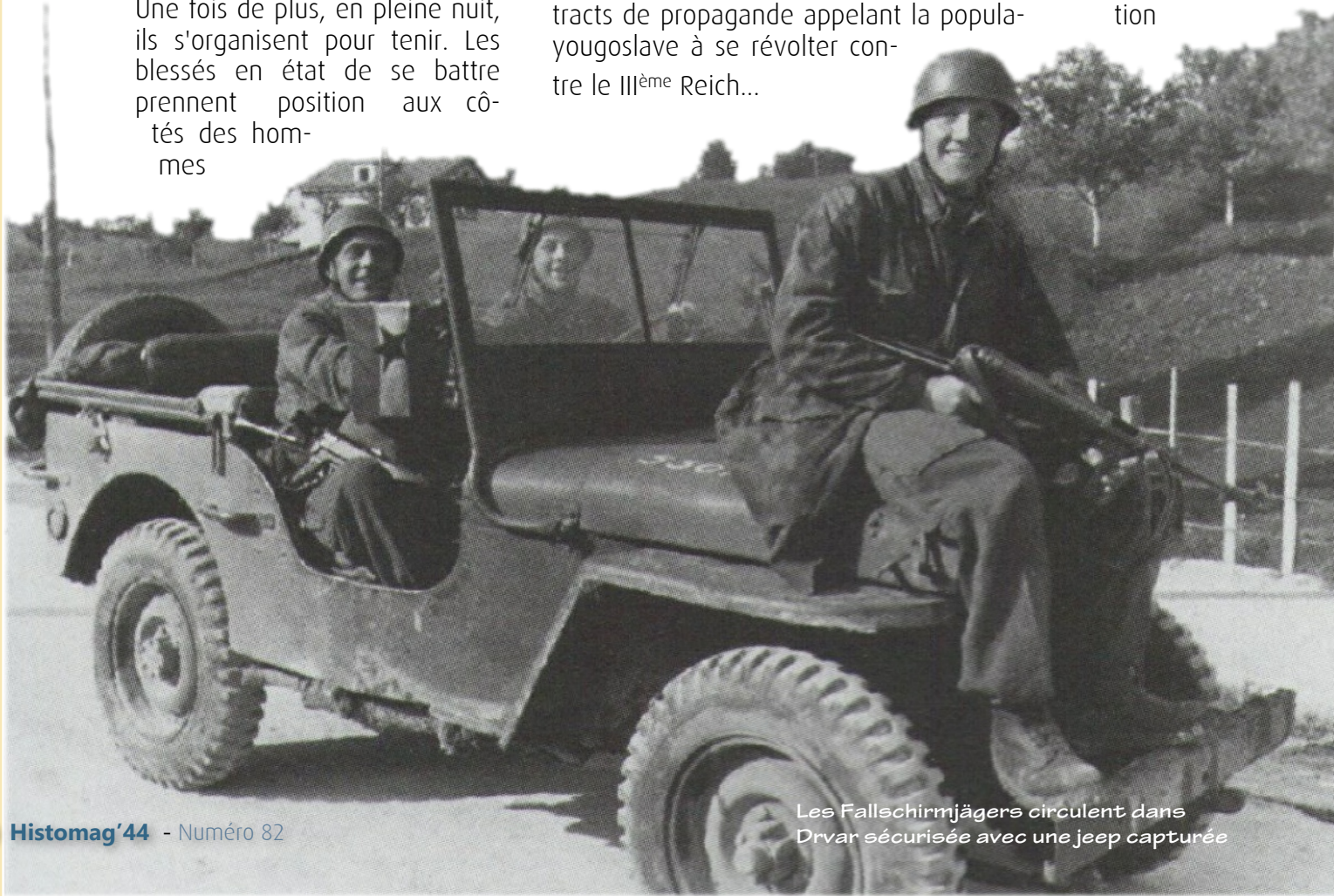
Mais au crépuscule, toujours rien ou presque. A la demande de Bentrup, un appareil léger *Fieseler Storch* se pose pour embarquer et évacuer Rybka dont l'état de santé se dégrade. Il restera en convalescence à l'hôpital *SS* de Prague pendant de longues semaines. Mais revenons à Drvar où personne parmi les *SS* ne sait que les Yougoslaves ont totalement encerclé la région et ralentissent par des embuscades à répétition la progression des colonnes motorisées allemandes. Les partisans lancent assaut sur assaut sur le cimetière. Ils mettent en batterie plusieurs mortiers et harcèlent en permanence les *Fallschirmjäger*. Même les habitants de Drvar sont mobilisés pour participer à la curée. La position est jugée intenable; les *SS* parviennent *in extremis* à briser leur encerclement et à progresser jusqu'à la grande scierie à la périphérie de la petite bourgade. Une fois de plus, en pleine nuit, ils s'organisent pour tenir. Les blessés en état de se battre prennent position aux côtés des hommes

valides. Les armes sont vérifiées, les munitions comptées, les dernières cigarettes fumées. D'ici quelques minutes les Yougoslaves de la 1ère brigade prolétarienne repasseront à l'attaque, encore et encore. La nuit est terrible.



Les paras exhibant les drapeaux pris aux missions militaires britanniques et américaines de Dvar

Au petit matin, le 26, les *SS* sont enfin rejoints par le bataillon de reconnaissance de la *7.SS-Freiwilligen-Gebirgs-Division "Prinz Eugen"*. Si le Quartier Général allemand pavoise dans son communiqué de presse, en annonçant la destruction du PC de Tito et des pertes yougoslaves supérieures à 6.000 hommes, il oublie de dire que le *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* ne compte plus que 200 survivants sur les 1.000 paras engagés. Les *SS*, délivrés des assauts des Yougoslaves, retournent examiner la grotte de Tito. En plus de l'uniforme trouvé la veille, ils y découvrent une jeep et de nombreux tracts de propagande appelant la population yougoslave à se révolter contre le III<sup>ème</sup> Reich...



Les Fallschirmjäger circulent dans Drvar sécurisée avec une jeep capturée

### Le devenir des paras SS après « *Rösselsprung* »

Pour les 200 survivants de l'opération "*Rösselsprung*", il n'est pas question de permissions et détente. Ils sont presque à nouveau immédiatement engagés dans la traque des partisans de Tito,

notamment dans la région de Petrovac pour y déloger la 26<sup>e</sup> division de la NOVJ. En juin 1944, le *SS Fallschirmjäger Bataillon 500* est retiré des premières lignes et rejoint ses quartiers de Ljubljana. En cours de

réorganisation et malgré les renforts, il ne compte plus que 292 hommes, officiers compris. Le bataillon est désormais commandé par le *SS-Hauptsturmführer* Siegfried Milius. Fin juin, les *Fallschirmjäger SS* traversent l'Europe pour rejoindre les rives de la mer Baltique. Berlin compte confier aux paras une nouvelle mission spéciale : sauter sur l'île d'Aaland afin de la protéger de l'avance soviétique. Mais l'assaut aéroporté est annulé.

Le *SS-Fj.Btl.500*, qui a reçu quelques volontaires, part alors pour l'Estonie, puis pour Kaunas en Lituanie, où il est mis à la disposition du Groupe d'Armées Centre. L'unité est amalgamée dans un *Kampfgruppe* avec les restes du *I./Panzer-Regiment Grossdeutschland* et d'autres troupes. Le *Kampfgruppe* a pour mission d'assister les troupes allemandes en passe d'être encerclées par l'Armée Rouge dans les ruines de Vilnius. Pendant deux semaines, les paras *SS* s'opposent aux T-34 russes qui cherchent à conquérir la capitale lituanienne. Un "couloir" est ainsi maintenu ouvert, permettant l'évacuation des blessés et le ravitaillement des défenseurs de la cité.



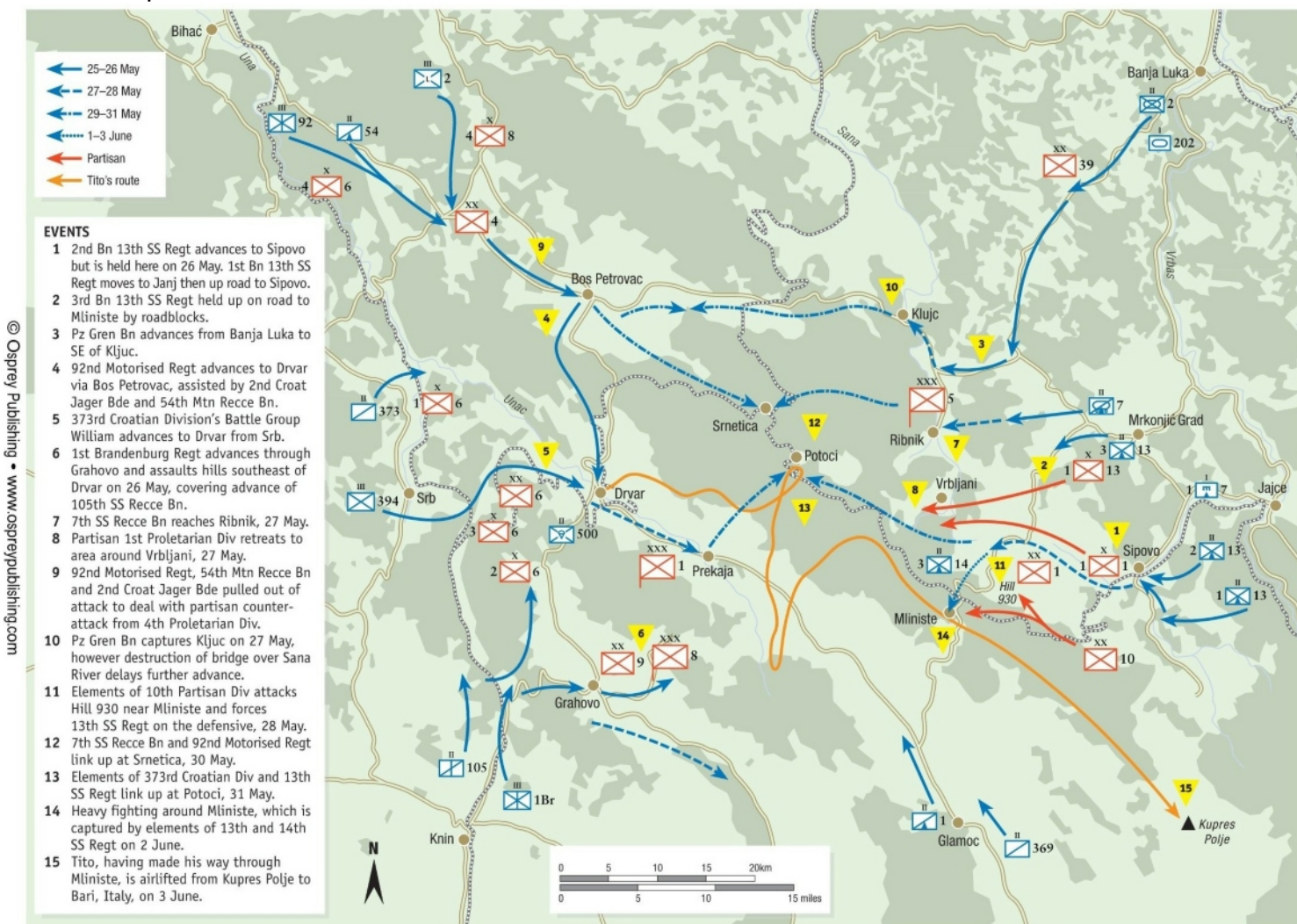
Après la bataille de Vilnius, le bataillon est chargé de ralentir l'avance des divisions soviétiques des 11<sup>ème</sup> et 33<sup>ème</sup> armées de la Garde. Les *Fallschirmjäger* se battent pendant le mois d'août 1944 aux côtés d'éléments épars de la *7.Panzer-Division* et des restes de plusieurs *Infanterie-Divisionen*. En octobre le bataillon est rattaché au célèbre *Grossdeutschland Panzer Korps*.

Les paras SS ne sont même plus une centaine ! Pendant le mois de novembre, les survivants sont rappelés dans le Grand Reich, en Autriche, pour devenir le noyau dur d'une nouvelle unité : le *SS Fallschirmjäger Bataillon 600*. Il s'agit en fait d'amalgamer les survivants du 500 avec de nouveaux volontaires. Parmi ces hommes, on ne compte plus de repris de justice. Le bataillon perd son statut d'unité "disciplinaire". L'entraînement est principalement basé sur la lutte antichars et les opérations commandos.

Le nouveau bataillon n'est plus une réelle unité parachutiste. Elle dépend désormais du spécialiste SS des "coups tordus", le *SS-Sturmbannführer Otto Skorzeny*. C'est lui qui engage deux compagnies du *SS Fallschirmjäger Bataillon 600* au sein de la célèbre *150 Panzer-Brigade* dans le cadre de l'opération "*Greif*" pendant la bataille des Ardennes.

En 1945, les 1.000 hommes du *SS Fallschirmjäger Bataillon 600* partent vers l'Est. De nouvelles recrues provenant de la *Wehrmacht* et de la *Kriegsmarine* renforcent l'unité. La nouvelle mission confiée aux paras SS tient en quelques mots : ralentir coûte que coûte l'avance des Soviétiques. Le bataillon se bat sur le front de l'Oder près de Schwedt. Le premier avril 1945, les débris du *SS Fallschirmjäger Bataillon 600* retraitent vers le Nord de l'Allemagne, où ils poursuivent le combat contre les alliés occidentaux. La capitulation du IIIe Reich met fin à leur lutte. Les rares survivants parviennent à se faire capturer par les troupes de l'*US Army*.

## Carte des opérations



# La Decima MAS - 2<sup>o</sup> partie

## 10 juin 1940 - 8 septembre 1943

par Alexandre Sanguedolce

### Rappel

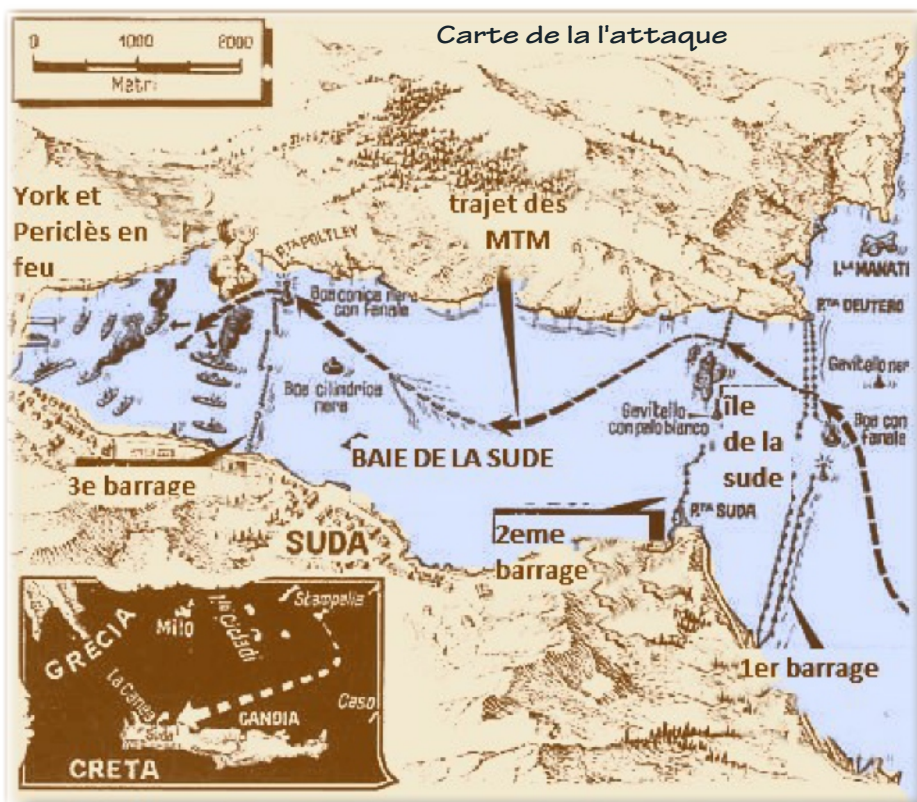
**V**ittorio Moccagatti, le tout nouveau chef de la 1a Flottiglia MAS transforme le nom de l'unité en Decima Mas (Xa MAS) le 15 mars 1941. Les précédentes tentatives d'intrusion des ports d'Alexandrie et de Gibraltar n'ont pas abouti, les S.L.C. (les torpilles automotrices appelées maiali) ont montré certains dysfonctionnements et doivent faire l'objet d'une mise au point.

En attendant, alors que les ports qui ont été visés font l'objet d'une surveillance accrue par la Royal Navy, un nouveau plan d'attaque est mis au point sur d'autres objectifs: Malte et les îles grecques de la mer Egée, avec l'aide des MTM (Motoscafo di Turismo Modificato) ou *barchini esplosivi*, canots à moteur contenant une charge explosive.

### 26 mars 1941 : le raid sur la Sude

L'Italie a attaqué la Grèce le 28 octobre 1940 et la situation des troupes italiennes est critique.

La Grande-Bretagne a aussitôt dépêché des hommes, du matériel et des navires pour venir à l'aide au royaume hellénique. Les mouillages en eaux profondes en Crète permettent à la Royal Navy de menacer les possessions italiennes du Dédocanèse. Ainsi, le 25 février 1941, les Anglais entreprennent la conquête de l'île de Castellorizo (ou Castelrosso), tremplin pour une future conquête de Rhodes. Partie de la Sude, en Crète (opération Abstention), la flottille anglaise échouera en raison de la contre-attaque italienne inattendue.



L'île de Leros a été choisie pour devenir la base d'entraînement des MTM sous l'égide du *tenente di vascello* Luigi Faggioni. Une action ne peut être envisagée que si les conditions météorologiques sont favorables, les *barchini* ne pouvant pas opérer par mer agitée. Le 23 mars, une reconnaissance aérienne au-dessus de la Sude a repéré une concentration de navires de guerre. Les MTM sont transportés par six, trois de chaque bord sur les contre-torpilleurs Crispi et Sella qui avaient participé à la reconquête de Castellrosso. Équipés de grues électriques pour la mise à l'eau des MTM, les navires peuvent arriver près des côtes crétoises en six heures. Ils appareillent de l'île de Stampalia dans l'après-midi du 25 mars, avec à leurs bords huit MTM ainsi que les pilotes. Seuls six *barchini* seront utilisés pour le raid avec les équipages suivant : le *tenente di vascello* Faggioni, le *sottotenente di vascello* Angelo Cabrini, le *capo meccanico di seconda classe* Alessio de Vito, le *capo meccanico di terza classe* Tullio Tedeschi, le *secondo capo meccanico* Lino Beccati et le *sergente cannoniere* Emilio Barberi.

A 23 h 41, les MTM sont à flot et se dirigent vers la côte. En file indienne, moteur au ralenti afin d'éviter de se faire repérer, les six canots franchissent la première barrière de protection, sur la seconde, Barberi s'empêtre mais le franchissement est effectué vers 2h45, le troisième vers 4h30 en contournant l'île de la Sude par une brèche entre une bouée et la côte. A 5h00 du matin, alors que l'aube commence à poindre, les objectifs sont assignés: le croiseur *HMS York* pour Cabrini et Tedeschi, le pétrolier *Pericles* pour Beccati. Le *York* touché, Faggioni décide de l'achever mais en voyant le croiseur *Coventry*, il dirige son MTM sur le navire qui est en train de filer. Faggioni rate sa cible, le canot n'étant pas prévu pour attaquer une cible en mouvement. Tous les pilotes sont miraculeusement en vie, les MTM de Barberi et de Vito n'ont pas explosé. Un canot est récupéré et les anglais tentent de le désamorcer mais la charge explose, blessant grièvement le démineur.

Un MTM fonce sur le York



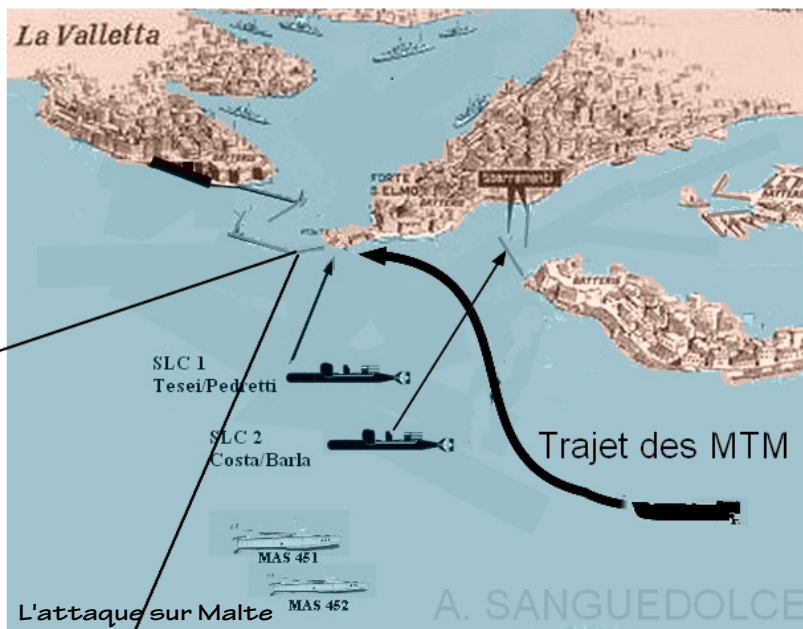


Le *York* est irrémédiablement perdu, le *Péricles* sera coulé alors qu'il se dirigeait vers Alexandrie pour être réparé. Les six membres de l'expédition finiront la guerre dans les geôles de sa gracieuse Majesté.

## Malte : missions impossibles Le raid Malta 2

Le succès de la Sude a montré que les MTM peuvent surprendre à tout moment les navires de la Royal Navy en mouillage et leur infliger de graves dommages. Le capitaine

La mission prévoit l'utilisation des MTM remorqués par deux vedettes : les MAS 451 et 452. Celles-ci sont envoyées en reconnaissance le 26 mai, en prévision du forçement du port le 28 mai. Finalement l'opération est annulée en raison du mauvais temps. Une nouvelle tentative est prévue le 30 juin, une armada composée des deux MAS remorquant deux MTM quitte le port sicilien d'Augusta. En cours de route, un *barchino* commence à prendre de l'eau, un autre est perdu.



## Pont Saint-Elme



de corvette Moccagatta présente à Supermarina un plan ambitieux d'attaque du port de La Vallette: c'est l'opération Malta 1.

La mission prévoit l'utilisation des MTM remorqués par deux vedettes : La mission prévoit l'utilisation des MTM remorqués par deux vedettes :

L'opération a pris un retard important et une arrivée à Malte à l'aube annule les espoirs de succès. Il n'y a pas d'autre solution que de retourner à la base.

Très vite, une nouvelle tentative est mise au point par Vittorio Moccagatta: *l'ordine di operazione n°5/A*.

Les participants à l'opération Malta 2, ainsi que leurs objectifs sont:

-l'avis *Regia Nave* Diana commandé par le *capitano di corvetta* Mario di Muro avec à bord l'équipe d'opérateurs, neuf MTM, un MTS et un MTL en remorque:

- MTM 1: *s/tv* Carlo Bosio qui doit conduire l'assaut ;
- MTM 2: *s/tv* Roberto Frassetto, avec pour objectif le pont-tournant de Sant'Elmo en cas d'échec du SLC n°1 ;
- MTM 3 : *s/tn armi navali* Arsitide Carabelli, même objectif que le MTM 2 en cas d'échec
- MTM 4 : *capo segnalatore* Vittorio Marchisio : objectif un navire au mouillage
- MTM 5 : *2° capo cannoniere* Vincenzo Montanari : objectif identique

-MTM 6 : 2° *capo meccanico* Alessandro Follieri, idem

-MTM 7 : 2° *capo* IEF Enrico Pedrini, idem

-MTM 8 : *capo* Pietro Zaniboni, idem

-MTM 9 : *capo Meccanico* Fiorenzo Capriotti, en couverture si présence d'un navire ennemi.

-un MTL du *tv* Franco Costa remorqué par l'avisos Diana avec à bord deux SLC, largués au point A :

-SLC 1: équipage *tv* Teseo Tesei/*capo palombaro* Alcide Pedretti chargé de détruire les obstacles barrant l'accès sous le pont-tournant Saint'Elmo à 04h30 ;

-SLC 2: équipage *s/tv* Francesco Costa/*capo palombaro* Luigi Barla chargé de détruire un sous-marin au mouillage dans la rade de Marsa Muscetto.

-un MTS commandé par le *capitano di corvetta* Giobbe qui doit guider les MTM sur leur objectif et récupérer les pilotes après leur éjection.

-MAS 451 du *st/v* Giorgio Sciolette avec douze hommes d'équipage. Il doit remorquer le MTL du point C au point B.

-MAS 452 du *tv* Gian Battista Parodi avec à bord le chef de l'expédition le *capitano di fregata* Vittorio Moccagatti et le capitaine médecin Bruno Folcamata. Il est chargé de guider la formation du point C au point B et prendre en remorque le MTS une fois l'opération terminée.

Les MTM sont programmés pour exploser sous la surface de l'eau à - 5 mètres.

Supermarina demande le concours de *Superaereo* pour effectuer trois bombardements de diversion sur Malte et d'assurer la couverture aérienne de la flottille lors du retour, une fois la mission terminée.

L'opération débute le 25 juillet 1941, les conditions climatiques sont favorables pour une action sur Malte. L'avisos Diana avec son chargement quitte la base sicilienne d'Augusta à 20h00.

A 22h43, au point C, le Diana largue le MTL en remorque mais le câble s'accroche à l'hélice du MAS 451 et commence une série d'ennuis provoquant un retard fatal à l'opération. Les neuf MTM sont mis à l'eau et se mettent en formation derrière le MTS de Giobbe. Le MAS 452 ouvre la route jusqu'au point B.

01h35, un projecteur de la Valette s'allume puis s'éteint.

01h40, le même projecteur se rallume et s'éteint à nouveau.

02h00, les neuf *barchini esplosivi* se dirigent sous la conduite du MTS du point B au point A à 1000 mètres du pont-tournant de Sant'Elmo.

03h00, les deux SLC sont mis à l'eau du MTS pour se diriger vers le pont-tournant, le *maiale* de Costa a une avarie sur la pompe d'assiette. Teseo Tesei vient à l'aide pour le faire démarrer.



MAS 451, attaqué par les Hurricane, la mitrailleuse de bord en abattra un, avant de prendre feu

03h45, le SLC 1 part vers son objectif mais a pris du retard en raison de la réparation effectuée sur l'autre torpille autopropulsée.

04h30, à l'heure à laquelle Tesei aurait du faire sauter sa charge explosive, une explosion retentit attribuée à tort au SLC 1.

04h45, Teseo Tesei et son second Alcide Pedretti se font sauter sur le filet de protection du pont-tournant pour ne pas retarder le cours de la mission.

Les MTM démarrent, Bosio en tête. Le MTM 2 de Frassetto se lance sur les obstructions causées par l'affaissement du pont mais n'explose pas. Le MTM 3 de Carabelli s'élanche à son tour, le pilote-kamikaze ne s'éjecte pas et l'impact du *barchino* fait affaisser la travée supérieure du pont, obstruant complètement le passage aux autres MTM.

Dès cet instant, les batteries des forts de Sant'Elmo, Ricagni et Tigne ouvrent le feu, quadrillant systématiquement la zone éclairée par de puissants projecteurs. Les MTM 4 et 6 sont touchés et coulent, les 7 et 8 sont sabordés par leurs pilotes. Le chef de groupe Bosio est mortellement atteint par l'explosion de son MTM, Capriotti (MTM 9), blessé, saute à l'eau et est secouru par son camarade Marchisio qui l'aide à nager jusqu'à la terre ferme. Le SLC 2 de Costa/Barla, avarié est coulé et l'équipage capturé.

Le capitaine Giobbe à bord du MTS assiste impuissant à la destruction des *barchini esplosivi*, sans pouvoir porter assistance aux malheureux opérateurs et rejoint le MAS 452. Le MTS est attelé en remorque au MAS et l'équipage monte à bord, attendu par le capitaine Moccagatta.

A 06h20, alors que l'aube commence à poindre, une trentaine de Hurricane des 126. *Squ.* et 185. *Squ.* ont décollé des aérodromes de Hal Far et Luqa. Ils mitraillent le MAS 452, tuant Moccagatta, le capitaine-médecin Falcomatà, le capitaine Giobbe et une partie de l'équipage. Les rescapés montent à bord du MTS pour rejoindre l'avisos Diana.

Une dizaine de Macchi MC-200 du 54° Stormo, basé à Comiso en Sicile sont chargés d'assurer la sécurité de la flottille sur le chemin du retour. Ils affrontent les avions britanniques, les Italiens revendiquent trois victoires et deux pertes alors que l'ennemi affirme avoir abattu trois appareils pour une seule perte.

C'est au tour du MAS 451 d'être la cible des Hurricane, la mitrailleuse de bord réussit à en descendre un, mais la vedette prend feu et l'équipage saute à l'eau. Il sera récupéré à bord d'un navire anglais.

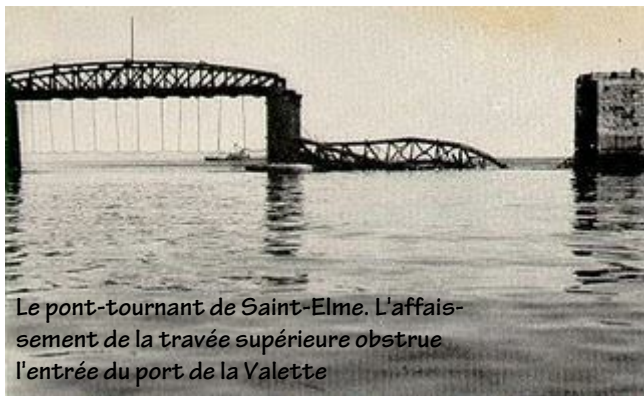


Capitaine de corvette Vittorio Moccagatta, commandant de la Decima MAS. Tué à bord du MAS 452

Cette expédition est un fiasco: deux MAS, huit MTM et un MTL de perdus et surtout un désastre au plan humain: 18 Italiens capturés, 15 morts dont le chef de la Xa MAS

Vittorio Moccagatta ou Teseo Tesei, le concepteur des SLC. L'explication de cet échec ne sera connu qu'après la guerre, un radar avait repéré l'armada depuis 22h30.

Junio Borghese prend le commandement de la Decima Mas, gardant le contrôle du département sous-marin. Le *capitano di corvetta* Salvatore Todaro est nommé au département des unités de surface. Todaro avait commandé le sous-marin *Cappellini*, basé à Betasom (la base des sous-marins italiens de l'Atlantique, à Bordeaux). Il avait arraisonné des cargos au canon et embarqué les équipages capturés avant de les déposer dans des ports neutres.



Le pont-tournant de Saint-Elme. L'affaissement de la travée supérieure obstrue l'entrée du port de la Valette

Durant la Grande Guerre, une unité spéciale d'Arditi, les troupes de choc italiennes, est créée afin de mener des actions de sabotage ou de reconnaissance derrière les lignes ennemies. La rivière Piave étant la ligne de front depuis la défaite de Caporetto, il faut donc trouver des nageurs expérimentés, qui seront entraînés aux combats à main nue ou à l'arme blanche. Cette unité prend le nom de Caïmans du Piave. En maillot de bain, le corps enduit de graisse pour les protéger du froid, barbouillés de noir et armés d'un poignard, ils opèrent de nuit. Ils préfigurent les premiers nageurs de combat.

### Tentatives d'infiltration

La Regia Marina ayant besoin de détails précis en prévision de l'assaut sur Malte (opération E.C3 ou Herkules pour les Allemands) demande à *GeneralMas*, l'inspection générale des MAS, de mener une mission de reconnaissance (EM 110) et une autre pour déposer un agent sur l'île (EM 111).

Le 17 mai 1942, le torpilleur Abba avec les MAS 214 et 218 doivent accompagner le MTSM 218 qui a à son bord le *sotto capo* Giuseppe Guglielmo. Sa tâche est de débarquer à Marsa Scala durant la nuit, de prendre des notes sur les fortifications et de retourner à la nage au MTSM. A l'aube, après avoir effectué les croquis de la côte, il nage en vain pour retrouver le canot. Épuisé, il met pied à terre et est capturé par une patrouille britannique.

L'autre opérateur est à bord du MTSM 214. Ses papiers sont au nom du sous-lieutenant Caio Borghi. Il a pour mission, une fois débarqué, de transmettre des informations grâce à un émetteur. Il accoste sur l'île qu'il connaît bien. Sa véritable

### *L'école de plongeurs de San Leopoldo*

L'État-major de la Regia Marina décide de constituer une section «armes spéciales» à l'Académie Navale de Livourne. Son siège est dans le lazaret de San Leopoldo. L'école de plongeurs est dirigée par le *capitano di fregata* Ernesto Forza. La section expérimentale chargée de l'étude et de la mise au point des tenues et appareils de plongée est sous l'autorité du *tenente di vascello* Angelo Belloni, concepteur d'une tenue novatrice, adaptée pour le libre mouvement des plongeurs, qui porte son nom. C'est un personnage singulier, durant la Première Guerre Mondiale, commandant d'un sous-marin, il déroute le sien pour attaquer des navires de la marine austro-hongroise alors que l'Italie n'est pas encore entrée en guerre. Il se présente aux autorités françaises d'Ajaccio pour se mettre à la disposition de la Marine Nationale. Le submersible est renvoyé en Italie et Belloni doit passer devant le conseil de guerre mais le début des hostilités annule le procès.



Les nageurs Gamma s'entraînent à franchir un filet de protection sur le plan d'eau de l'école de San Leopoldo

Les volontaires triés sur le volet apprennent l'usage de l'*autorespiratore* ARO mis au point par la firme Pirelli ainsi qu'une technique surprenante d'approche: la marche sur le fond marin au moyen de chaussures lestées de plomb. Un jeune officier, le *tenente di vascello* Eugenio Wolk est chargé d'entraîner ces «marcheurs des fonds marins». Ce fils d'immigrés russes, arrivés en Italie après la révolution bolchevique, est un nageur de compétition. Après un passage dans l'arme sous-marine, il obtient tout naturellement sa mutation dans cette section spéciale. Rapidement, il se rend compte que la technique de marche sous l'eau est inefficace. En allégeant la tenue de plongée et équipant le nageur de palmes innovantes, il invente le concept d'homme-grenouille. C'est ainsi qu'est créée l'unité Gamma (G pour *guastatore*, sapeur). Les opérateurs disposent de charges explosives appelées *cimice* (punaises) et *mignatte* (sangsues) d'un poids variant de 2 kg à 3 kg, adhérant à la coque par coussin d'air. Les *bauletti esplosivi* (mallettes explosives) sont plus lourdes : 4,5 kg et



## Les bases secrètes de Gibraltar *Opérations GG 1 et GG 2*

Depuis le succès du 18 septembre 1941 (opération BG4), le Rocher n'avait plus subi d'attaques de la Decima MAS, la surveillance renforcée du port interdit toute nouvelle incursion des SLC. Mais Gibraltar reste la cible privilégiée de la Decima. Un technicien est envoyé en Espagne: Antonio Ramognino, son épouse Conchita est espagnole et sous ce couvert, il loue une villa près de la Punta Maiorca: la villa Carmela. Cette habitation va devenir un excellent point d'observation secret de la Decima MAS. Située à 4 km du Rocher, cette distance à la nage n'est pas un obstacle pour les nageurs Gamma.



Le bateau-citerne *Olterra*, repéré par Ramognino, est un navire interné à la déclaration de guerre qui avait été sabordé puis remorqué et renfloué dans le port d'Algésiras. L'équipage est remplacé au fur et à mesure par des hommes de la Decima.

Le *tv* Lucio Visentini, qui avait mené l'opération BG 4 (voir Histomag 44 n° 77), conçoit une véritable base secrète, avec un atelier de montage des SLC qui arrivent d'Italie en pièces détachées, une piscine pour les essais et une ouverture discrète pour la mise à l'eau. C'est un véritable «cheval de Troie» pour Gibraltar.





La première action (GG 1) des Gamma se déroule durant la nuit du 13

La signorina Conchita Ramognino pose nonchalamment pour son époux, agent de la Decima MAS. A l'arrière-plan, le Rocher

Le 14 juillet 1942, douze nageurs (dont Alessandro Bianchini) commandés par le *tenente di vascello* Straulino quittent discrètement la villa Carmela, en tenue de plongée pour rejoindre à la nage la rade. Ils choisissent chacun un navire mais seules quatre *cimice* explosent, car le système de mise à feu n'est pas encore au point. Quatre navires sont coulés: le *Meta* (1575 tx), le *Shuma* (1484 tx), l'*Empire Snipe* (2497tx) et le *Baron Douglas* (3899 tx). Sept Gamma manquent à l'appel, capturés par les carabiniers espagnols et internés dans un hôtel de Cadix, et libérés par les soins du consulat italien d'Algésiras. Les autres retournent sains et saufs à la Villa Carmela, Bianchini se fait passer pour un marin civil après avoir marché pendant 16 km, alors que

le *tv* Straulino a été blessé par le heurt de l'hélice d'une vedette anglaise et un autre Gamma victime d'une commotion cérébrale due à l'explosion d'une grenade sous-marine.

Une seconde opération est menée le 14 septembre 1942 -GG 2-, le mode opératoire est identique que le précédent: trois Gamma quittent la villa Carmela, nagent jusqu'à la rade et coulent le *Ravens Point* (1787 tx).

## *L'escadrille de la Grande Ourse et les dernières attaques sur Gibraltar*

Le *tv* Licio Visentini aime à rappeler à ses hommes que c'est la Grande Ourse qui montre le chemin du retour du Rocher, après la guerre, on donnera le nom «d'escadrille de la Grande Ourse» à son groupe. Le 6 décembre 1942, de son poste d'observation de l'*Oltterra*, Visentini voit arriver dans le port de Gibraltar les navires HMS *Nelson*, HMS *Formidable* et HMS *Furious*. L'opération BG 5 est aussitôt mise en place: trois SLC quitteront l'*Oltterra* dès le lendemain soir pour un nouvel assaut. Il s'agit des SLC conduits par les équipages Visentini-Magro (le même binôme lors de BG 4, le 18 septembre 1941), Manisco-Varini et Cella-Leone. Les Anglais, redoutant une nouvelle incursion procèdent régulièrement à des largages de grenades sous-marines. Une d'elles déchiquette Visentini et Magro. Le deuxième équipage Manisco-Varini est capturé et le troisième décide de retourner à l'*Oltterra*. Durant le trajet, Leone disparaît et Cella est l'unique survivant. Malgré cet échec, le secret de l'*Oltterra* n'est pas percé, la Navy annonce



Coupe de l'Oltterra

dans un bulletin de guerre que les SLC provenaient du sous-marin *Ambra*. Les corps de Visentini et Magro seront retrouvés plus tard par les Anglais qui leur rendront les honneurs des armes.



Le navire Olterra, à Algésiras. Cheval de Troie. A bâbord, l'ouverture destinée au passage des SLC.

Après cet échec, une nouvelle équipe prend le relais, dirigée par le *capitano di corvetta* Ernesto Notari. Vittorio Cella, le rescapé du groupe Vicentini, se joint à elle. Désormais, il n'est plus question d'attaquer les navires dans le port, mais ceux ancrés dans la rade, encombrée de Liberty Ships.

Un nouveau raid est prévu dans la nuit du 7 au 8 mai 1943, l'opération BG 6.

Le premier SLC à sortir du sas de l'*Olterra* est celui de l'équipage Notari/Lazzari, puis suivent Tadini/Mattera et enfin Cella/Montalenti. Les opérateurs repèrent leurs cibles, fixent la tête explosive et retournent à l'*Olterra*. A 06h15, les navires *Pat Harrison* (7000 tx), *Mashud* (7500 tx) et *Camerata* (4875 tx) se retrouvent au fond des eaux. Le 3 août 1943, la même équipe (sauf Ario Lazzari remplacé par Andrea Giannoli) effectuent l'ultime opération appelée BG 7. Elle se conclue par la destruction du pétrolier *Thorshov* (10000 tx), et des navires *Stanridge* (6000 tx) et *Harrison Gray Otis* (7000 tx). Il est à noter qu'à cette date, Pietro Badoglio est le nouveau président du Conseil italien après la destitution de Mussolini, le 25 juillet 1943.



Luigi Ferraro

## Les raids solitaires de Luigi Ferraro : opération Stella

Luigi Ferraro est né à Gènes, le 3 novembre 1914, mais c'est en Libye que part s'installer sa famille. Professeur d'éducation physique, il est très tôt attiré par les profondeurs de la *Grande Bleue*. Après un passage à la *Milmar* (milice artillerie maritime, branche de la MVSN), il est admis à l'école des plongeurs de Livourne où il est breveté nageur Gamma. Il réussit à persuader Junio Borghese de recruter son épouse Orietta, enseignante en éducation physique et d'en faire la première femme nageuse de combat brevetée.

Il est envoyé en Turquie, officiellement comme employé au consulat italien d'Alexandrette. Le consul, le marquis di San Felice ne connaît rien de la mission de Luigi Ferraro. Le contenu de sa valise diplomatique ne correspond pas à ce que l'on pourrait s'attendre d'un fonctionnaire des plus banals: il y a sa combinaison Belloni du nom de son concepteur Angelo Belloni, les palmes, l'appareil respiratoire ARO et des engins explosifs.

Dans la nuit du 29 au 30 juin 1943, il se jette à l'eau, en combinaison et chaussant des palmes, il nage sur le dos, les bras le long des flancs pour maintenir les charges explosives (*baulette explosive*) et arrive à la hauteur de son objectif, le navire grec *Orion*, transportant une cargaison de chrome. Les deux charges sont placées sous la coque, programmées pour exploser lorsque le navire aura rejoint les eaux internationales, laissant croire qu'il s'agit de l'œuvre d'un sous-marin. Ferraro rejoint la terre ferme à 3 heures du matin. Il apprendra le lendemain la nouvelle du naufrage de l'*Orion* (7000 tx).

La seconde action a lieu le 9 juillet, au large de Mersin, où il s'y rend avec le secrétaire du Consul, Giovanni Roccardi, qui est en fait un agent du SIS (Servizio Informazione e Sicurezza, les services secrets de la marine italienne). Après avoir repéré le *Kaituna*, un navire néo-zélandais, il renouvelle l'opération en déposant deux *baulette*. L'explosion d'une des charges obligera l'équipage à faire échouer le navire à Chypre mais l'autre *bauletto* est découvert et son mécanisme scrupuleusement étudié. Le 30 juillet, Ferraro renouvelle le sabotage d'un navire au large, le *Sicilian Prince*, mais le navire est inspecté comme tous les autres depuis la découverte de la charge explosive du *Kaituna* et échappe ainsi au sort qui lui avait été réservé. Ce ne sera pas le cas du *Fernplant* (7000 tx), navire norvégien chargé d'une cargaison de chrome, qui clôt le tableau de chasse de Ferraro le 1<sup>er</sup> août 1943. En effet, faute de munitions, Luigi retourne en Italie, prétextant un accès de malaria.

Il poursuivra sa carrière au sein de la Decima Mas dans la République Sociale Italienne. Après la guerre, il sera le cofondateur de la marque d'appareils pour la plongée Cresci-Sub, bien connue des amateurs des profondeurs, puis il créera sa propre entreprise, Technisub.

### Les MAS en URSS

L'amiral Raeder, impressionné par les actions audacieuses de la Decima MAS, demande à son vis-à-vis, l'amiral Riccardo, en janvier 1942 d'étudier la possibilité d'envoyer une unité opérationnelle pour soutenir la marine roumaine devant Sebastopol. C'est la seule et unique fois que l'allié allemand demande un soutien militaire à l'Italie. Avec quatre destroyers (NMS *Regele Ferdinand*, NMS *Regina Maria*, NMS *Maraesti* et NMS *Marasti*), trois corvettes, trois torpilleurs et un sous-marin le NMS *Delfinul*, la *Regele Marina* ne fait pas le poids face à la flotte soviétique de la Mer Noire. Elle dispose entre autre d'un cuirassé, le *Parizhskaya Kommuna*, de deux croiseurs modernes *Voroshilov* et *Molotov*

(classe *Kirov*) ou d'un grand contre-torpilleur *Tashkent*.

### En mer Noire

Le détroit des Dardanelles étant fermé à la circulation navale, les embarcations vont devoir rejoindre les bases opérationnelles de la mer Noire par chemin de fer, voie fluviale et terrestre. Plusieurs unités sont donc détachées et regroupées au sein de la IVa *Flottiglia MAS*, sous les ordres du *capitano di fregata* Francesco Mimbelli. Il s'agit de:

- la 101a *squadrilla MAS* de la Xa MAS, composée de cinq MTSM (204, 206, 208, 210 et 216) et de cinq MTM sous les ordres du *capitano di corvetta* Salvatore Todaro. Embarqués à bords de camions, cette imposante colonne est appelée *colonna Moccagatti*, du nom de l'ancien commandant de la Decima MAS, mort lors de l'attaque du port de la Valette. Elle est composée de 28 camions, 3 tracteurs, 9 autocars, 1 camion citerne et un camion-atelier. L'équipage est formé de six officiers, 18 sous-officiers et 33 marins. Parti de la Spezia, le 6 mai 1942, le convoi est chargé à bord de wagons à Vérone et passe par Vienne, Cracovie, Rostov. A Simferopol, la colonne est débarquée et prend la route pour Foros, en Crimée le 22 mai, pour y établir sa base opérationnelle.

- la 19a *squadrilla MAS* composée de quatre vedettes MAS (570, 571, 572 et 573), sous les ordres du *capitano di corvetta* Castagnacci. Elles quittent Venise le 22 avril 1942, transportées à bords de camions jusqu'à Vienne. Puis embarquées sur des chalands circulant sur le Danube, le convoi atteint le port roumain de Constanza, au bord de la mer Noire, le 2 mai.



Un camion Alfa Romeo 800 avec un MTSM



Passage délicat d'un convoi sur les routes alpestres (col de la Cisa)



-la 1a *squ.* CB, flottille de six sous-marins de poche CB (CB1, CB 2, CB 3, CB 4, CB 5 et CB 6) commandée par le *tv* Lesen d'Aston. Partis de la Spezia le 25 avril 1942 par voie ferrée, ils arrivent à Constanza le 2 mai suivant.

Après la révision technique des moyens d'assaut et un cycle d'entraînement, les unités italiennes sont opérationnelles dès le début juin 1942. Lors d'une tournée d'inspection du général von Manstein à bord du MAS 571, la vedette est mitraillée par des avions allemands.

Le 10 juin, le MTSM 216 du *stv* Massarini réussit à s'approcher du croiseur *Tashkent*, il connaît bien le navire, fabriqué en Italie, il a participé à son convoyage de Livourne à Odessa. Il réussit à s'en approcher à 100 m, lance une torpille qui n'explose pas. Le MAS doit mettre les gaz, car le bruit de l'impact sur la coque a donné l'alerte.

La première victoire revient au MAS 571 qui torpille le cargo *Abkhaziya* (5000 tx), achevé par les avions allemands, le 11 juin. Puis c'est au tour d'un autre cargo de 10000 tx, le *Gruziya*,

par le MTSM 210, le 13 juin. Il sera achevé par les Stukas. Les Soviétiques ne tardent pas à réagir face à cette menace et un raid aéronaval sur Yalta, le 13 juin, ne provoque que peu de dégâts sur les bâtiments de surface. Mais le CB 5 est coulé par une vedette lance-torpilles. Le commandement italien décide alors de répartir les unités entre Yalta et Foros. Quant aux sous-marins de poche CB, ils vont connaître leur heure de gloire entre le 15 et le 18 juin. La première victoire est à porter au crédit du CB 3 du *s/tv*

## Sous-marin de poche CB

longueur : 15 m

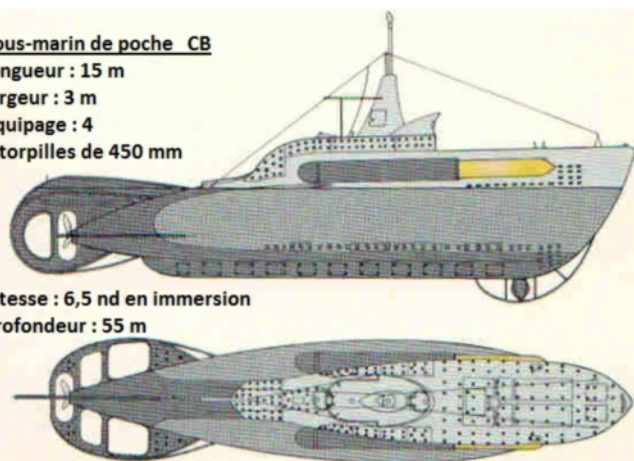
largeur : 3 m

équipage : 4

2 torpilles de 450 mm

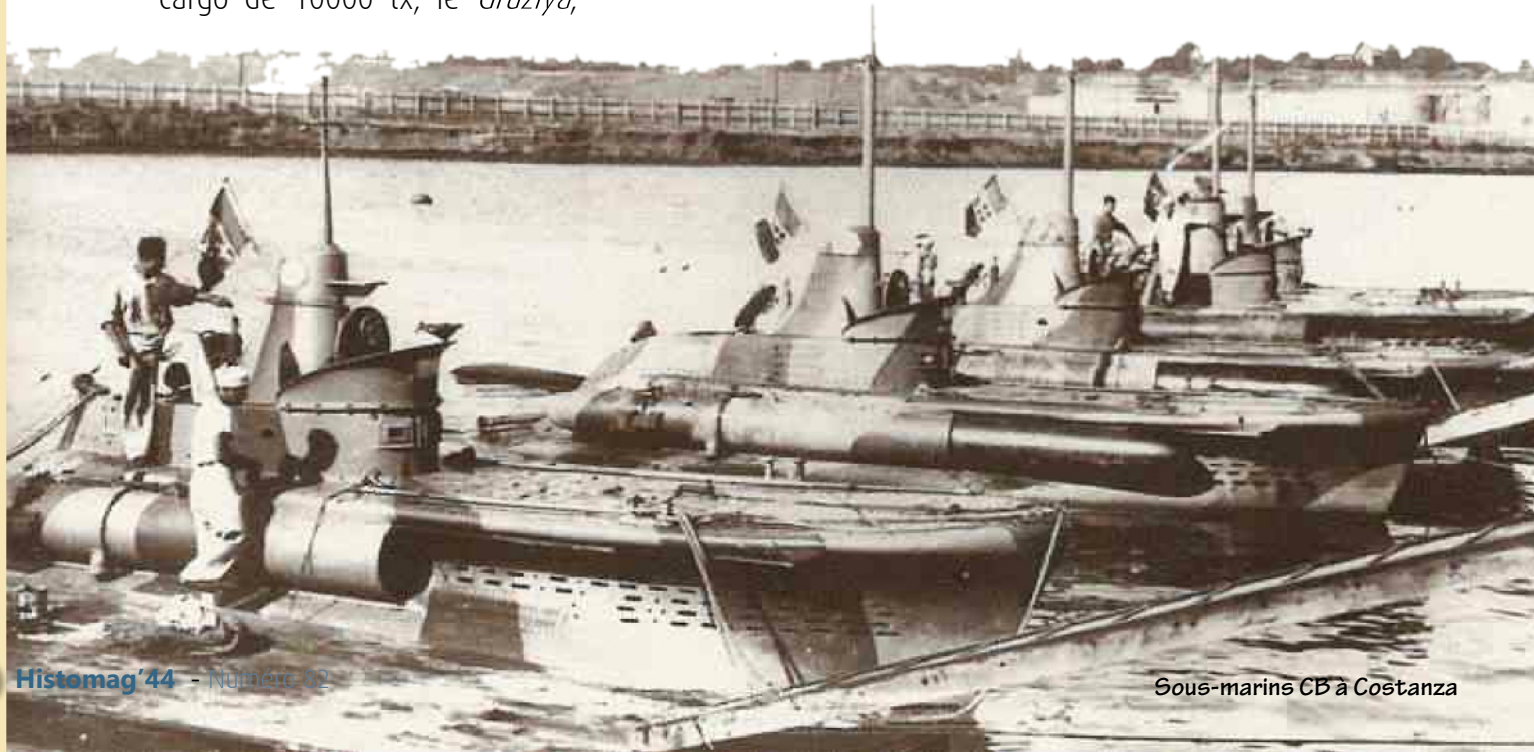
vitesse : 6,5 nd en immersion

profondeur : 55 m



Giovanni Sorrentino qui coule le sous-marin S-32. Trois jours plus tard, c'est au tour du CB 2 du *s/tv* Attilio Russo d'envoyer par le fond le submersible ShCh-213. Le même jour, deux MAS (570 et 571) repèrent un convoi pour Sébastopol, le MAS 571 réussit à torpiller un navire de transport, mais durant l'action, le *tv Bisagno* est mortellement blessé. Le lendemain, le 571 coule le sous-marin Shch-214.

L'amiral Schuster, commandant-en-chef du groupe Sud de la Kriegsmarine cite dans un communiqué radio les actions menées par les unités italiennes et envoie un message de félicitations à l'amiral Riccardi. Entre la fin juin et le début juillet 1942, Sébastopol vient à être occupé par les forces germano-roumaines. Quelques bastions continuent la résistance comme au fort Gorki. Le *capitano di corvetta* Lenzi avec une poignée d'hommes embarqués sur les MTSM prennent pied sur la plage, coupant la retraite des assiégés attaqués du côté terre par les Allemands, capturant 80 soldats soviétiques.



Après la chute de Sébastopol, les MAS et MTSM sont transférées à Feodosia et Ivan Baba. Quatre autres MAS (566, 567, 568 et 569) de 18a *sqv.* MAS commandée par le *tv* de Giorgi, arrivent d'Italie, pour renforcer la IVa *flottilla MAS* en prévision d'un transfert en mer Caspienne.

Dans la nuit du 2 au 3 août 1942, le croiseur lourd *Molotov* et le contre-torpilleur *Kharkov* s'approchent de la côte entre Ivan Baba et Feodosia, pour intercepter un convoi de transport allemand. Pour contrer cette menace, les MAS 568 (*stv* Legnani), 569 (*stv* Ferrari) et 573 (*cc* Castagnacci) se lancent contre cette armada menaçante, une première torpille lancée du MAS 573 rate sa cible. Celle larguée par le 568 atteint la poupe du *Molotov*. La vedette dégage sous le feu des navires soviétiques en lançant des grenades sous-marines programmées pour exploser à faible profondeur. Le *Kharkov* est touché et doit renoncer à la poursuite.

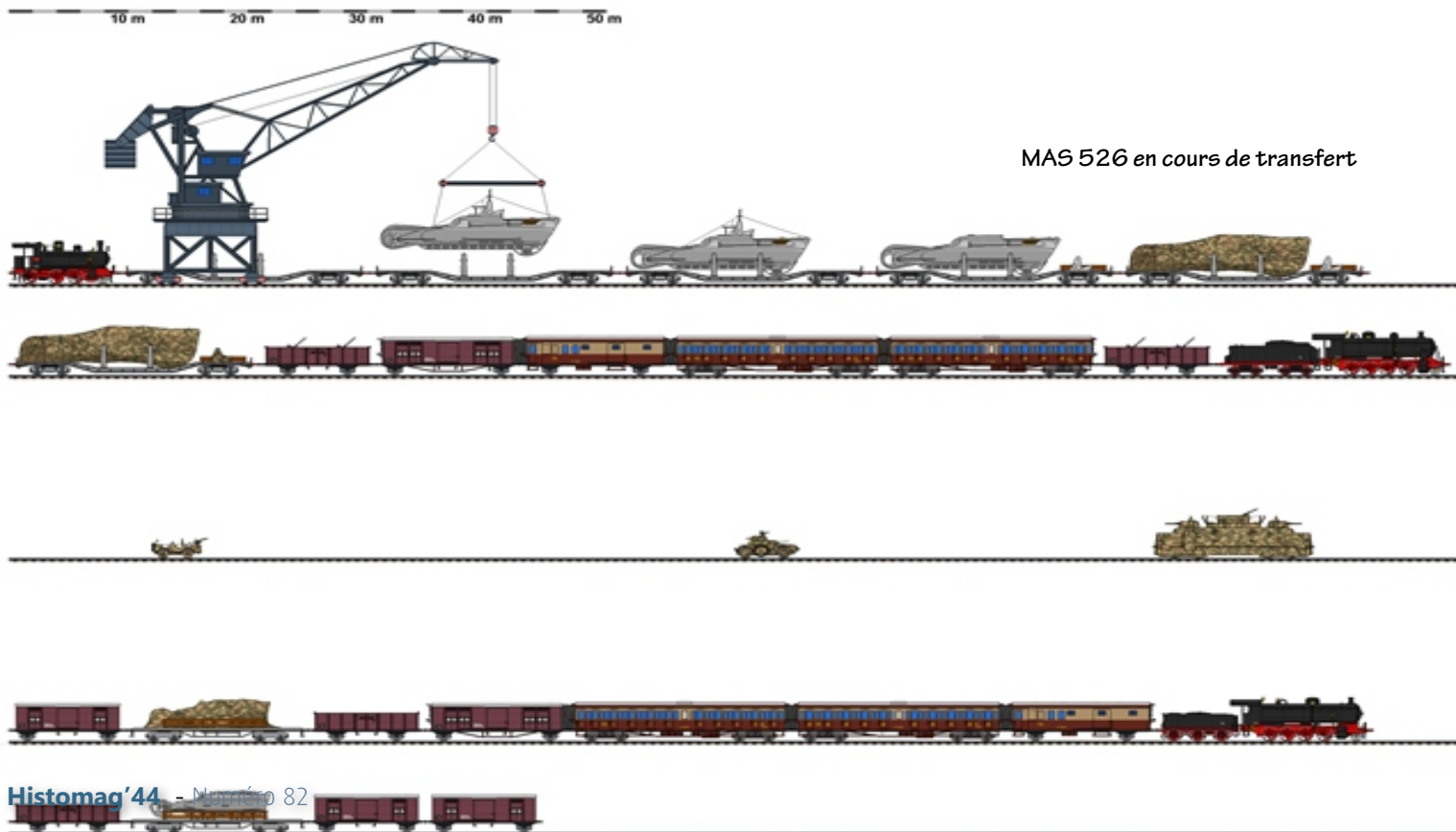
Le MAS 568, endommagé, peut retourner à Yalta. Il a réussi à mettre en 15 minutes hors service deux bâtiments de la flotte de la mer Noire : le *Molotov* restera en réparation à Batoumi pendant deux ans, quant au *Kharkov*, moins sévèrement touché, devra rester en bassin de radoub pendant quelques semaines. Le 5 septembre, à nouveau le MAS 568 se distingue en torpillant un paquebot au large du cap d'Utrisc.

Le 9 septembre, après une visite de l'amiral Raeder à la base de Yalta, un raid de chasseurs-bombardiers russes coule les MAS 571 et 573, endommageant sérieusement les MAS 567, 569 et 572. Les MAS 574 et 575 arrivent d'Italie pour compenser les pertes.

Le cours des événements durant l'hiver 42/43, le manque de carburant entraînent le retrait de la *colonna* Moccagatta et après un transfert à Constanza retourne en Italie. Entre janvier et mai 1943, les autres unités participent à la surveillance des convois russes. Le 13 mai, les MAS effectuent une dernière mission au large de Yalta puis sont remises à la Kriegsmarine le 20 mai. Quant aux cinq CB, basés à Sébastopol, ils continuent leur activité jusqu'au 1er août. Leur dernière victoire est un sous-marin coulé par le CB 4 par le *tv* Armado Sibille. Présents à Constanza lors de l'armistice du 8 septembre 1943, les CB sont livrés à la marine roumaine, les équipages ralliant la Repubblica Sociale Italiana, lors de l'armistice roumain le 23 août 1944.

## Le lac Ladoga

En avril 1942, la Kriegsmarine demande à la Regia Marina l'envoi d'embarcations légères pour des opérations de torpillage contre les convois de ravitaillement soviétiques qui approvisionnent la ville de Leningrad.



MAS 526 en cours de transfert

Quatre vedettes MAS de la série 5 (526, 527, 528 et 529) de la 12a *squadriglia* MAS sont chargées à bord de camions formant une *autocolonna*. Cette flottille commandée par le *capitano di corvetta* Bianchini comprenant 17 officiers, 19 sous-officiers et 63 marins quitte la Spezia le 25 mai 1942. Elle va parcourir 3100 km en 26 jours, par le col du Brenner, Innsbruck, Munich, Stettin où l'*autocolonna* embarque pour Helsinki à bord du *Thielbeck*. A Punkasalmi, les MAS sont chargés à bord d'un train pour Lahdenpohja, au bord du lac Ladoga. Cette base logistique du détachement naval K (Laivasto-osasto K), comprenant des KM (Künstenminenboot) et des vedettes finlandaises *Sisu*, est dirigée par le colonel E. Järvinnen, chef de la brigade côtière du Ladoga.

Le MAS 526 étant en réparation, les trois autres vont mener des opérations d'exploration ou de débarquement d'agents informateurs à partir de leur base opérationnelle de Sortanlahti. Le 15 août, le MAS 527 du *capitano* Renato Becchi croise une

formation de trois canonnières russes de la classe Bira, réussissant à en torpiller une. Dans la nuit du 27 au 28 août, le MAS 528 repère un convoi tracté par deux remorqueurs et lance une torpille, coulant une mahonne (chaland) transportant des soldats. Le 29 septembre, les deux MAS 527 et 528 tentent de s'en prendre à un convoi mais n'étant pas dans une position de torpillage favorable, manquent leurs cibles. La dernière opération est menée avant l'arrivée de l'hiver et la glaciation du lac: le 22 octobre, les MAS attaquent trois canonnières russes, sans résultat. Les quatre MAS, le 526 une fois réparé avait rejoint la flottille, sont rapatriés de Lahdenpoja à bord de wagons pour Punkasalmi et prennent la mer pour Helsinki et ensuite Revel. Les équipages rejoignent l'Italie et les vedettes sont vendues aux Finlandais (rebaptisées J1 à J4).

La flottille avait mené 59 missions, coulant une canonnière et une mahonne.

### Les opérations en Afrique du Nord et en Méditerranée Orientale

#### *L'autocolonna Giobbe*

En juillet 1942, à Tobrouk, trois MTSM sont déchargés du voilier *Costanza* et quatre MTM du chalutier *Sogliola*. La crainte d'une attaque aérienne de la *Desert Air Force* oblige les Italiens à transférer les embarcations à El-Daba formant une *autocolonna* prenant le nom du capitaine Giobbe, mort lors du raid sur Malte. Le 26 août au matin, des contre-torpilleurs anglais apparaissent au large et se mettent à tirer vers la côte. Le MTSM 228 du lieutenant Carminati prend la mer et réussit à torpiller l'*Eridge*. L'aviation allemande intervient, mais s'en prend au MTSM. Finalement, le contre-torpilleur anglais fini par être coulé par les Stuka.

#### *Haïfa et la fin du Scire*

Durant l'été 1942, l'Amirauté décide de mettre en lieu sûr les navires de la Mediterranean Fleet en raison du danger de l'avancée des armées de l'Axe. Haïfa doit recevoir certains de ses vaisseaux. La mission mise au point par *GeneralMas*

Le convoi transportant le MAS 526



consiste à envoyer le sous-marin *Scirè* avec à bord huit nageurs Gamma pour saboter les navires mouillant au large du port palestinien. Le 6 août 1942, le sous-marin vétérân des campagnes de la Decima MAS appareille de Léros. Il est commandé par le *capitano di corvetta* Bruno Zelich qui a remplacé Borghese. Repéré au large d'Haïfa par la corvette *Islay* le 10 août 1942, le sous-marin est atteint par des grenades sous-marines. Il sombre avec tout son équipage et les opérateurs.

### *L'attaque d'Alger*

Depuis l'opération Torch, le port et la rade d'Alger sont encombrés de toutes sortes de navires alliés. *GeneralMas*, l'inspection générale des Mas met au point un plan de grande envergure : trois SLC et dix nageurs Gamma sont employés pour cette action. Ces opérateurs ont été formés pour combler les pertes mais même s'il s'agit de nageurs de haut niveau, ils ne sont pas encore rodés aux missions de sabotage et destruction. Pour augmenter l'efficacité des SLC, ceux-ci sont dotés d'une

double tête explosive, permettant ainsi à un équipage de pouvoir saboter deux navires. Après la perte du sous-marin fétiche de la Decima MAS, le *Scirè*, il est remplacé par l'*Ambra*, commandé par le *tenente di vascello* Arillo. Le 4 décembre 1942, l'*Ambra* appareille de la Spezia avec les *maiali*, les six opérateurs et huit Gamma, avec deux autres laissés en réserve. Le 7 décembre, Alger est en vue, mais la houle empêche l'approche des SLC. Le 11 décembre, à 22h25, les Gamma quittent le submersible, suivis par les SLC à 23h20. Le retour est prévu pour 03h00 du matin. Les navires sont à 1500 milles, le premier *maiale* défectueux doit être coulé. L'équipage Badessi/Pesel rejoint la côte à la nage et est capturé par une patrouille française. L'équipage du second Arena/Cocchi ne peut qu'attaquer qu'un seul navire en raison de l'état de fatigue d'Arena. Les Gamma Luciani et Ghiglione les rejoignent sous l'eau et atteignent la rive où ils se font cueillir.

### *Objectif Bône*

L'île de la Galite au large de la Tunisie devient après l'opération Torch, la nouvelle base de la Decima MAS pour opérer vers les ports algériens. Le chalutier *Cefalo*, aménagé pour le transport des moyens d'assaut, quitte l'île de Pantelleria avec à bord trois MTSM et arrive à la Galite le 13 décembre 1942. Le chef de l'opération est le capitaine Salvatore Todaro, vétérân de la campagne en mer Noire. Trois nageurs Gamma et quatre MTSM sont prévus pour forcer le port de Bône. La mission est retardée en raison des conditions climatiques et du peu de visibilité. Le matin du 14 décembre, deux chasseurs anglais survolent et mitraillent le *Cefalo*. Todaro est tué en plein dans son sommeil. L'équipage du chalutier réussit à faire échouer le navire sur un haut-fond en attendant l'arrivée des secours. Les MTSM sont gravement atteints et inutilisables. Une nouvelle tentative du forçement du port de Bône échouera le 6 avril, les MTSM ayant été repéré par l'aviation anglaise.



MAS 527 sur le lac Ladoga

**EPILOGUE : Mariassalto au sud, avec la RSI au nord**

L'armistice du 8 septembre 1943 surprend la Decima MAS dans ses projets d'attaque du port de New-York. Le sous-marin *Leonardo da Vinci* devait servir à transporter un sous-marin de poche CA ayant à son bord trois Gamma. Au sud de l'Italie, contrôlé par les Alliés, les unités de la Decima MAS sont réunies sous le nom de Mariassalto sous les ordres du capitaine Ernesto Forza. La base est à Tarente. Les Alliés vont utiliser le savoir-faire de ces hommes expérimentés pour mener des actions dans les ports du nord. Pour cela, on fait sortir de son camp de prisonniers en Inde, Luigi Durand de la Penne et son équipier Emilio Bianchi, capturés lors du raid victorieux sur Alexandrie le 19 décembre 1941. Les deux principales opérations menées par Mariassalto en coopération avec des opérateurs anglais consistent à éviter que les Allemands puissent obstruer l'entrée du port de la Spezia (opération QWZ) le 21 juin 1944 en coulant le croiseur *Gorizia*. L'autre opération est menée dans le port de Gênes (opération *Toast*), le 18 avril 1945 avec la tentative de sabotage du porte-avion italien *Aquila* en construction. Dans le nord, Borghese, sans ordres précis, négocie avec la Kriegsmarine et décide, après la libération de Mussolini de continuer la lutte au sein de la République Sociale Italienne.



Le Leonardo Da Vinci

Conservant le département naval, un appel au volontariat permet la création d'une unité d'infanterie de marine. L'afflux de volontaires permet la constitution d'une division Decima MAS à deux régiments, le 1er mai 1944. Les Allemands, d'abord réticents à employer une unité italienne contre les forces anglo-américaines, acceptent finalement qu'un bataillon, le *Barbarigo*, puisse combattre à Nettunio, le long du canal Mussolini en mars 1944. Les autorités de la RSI apprécient peu l'autonomie de Borghese, ses hommes ne font pas le salut traditionnel au Duce mais lancent un « *decima commandante !* » en l'honneur de Borghese. Renato Ricci, chef de la GNR (Garde Nationale Républicaine) ordonne l'arrestation de Borghese, mais la crainte d'une « marche sur Salo » des nageurs-parachutistes de la Xa-MAS contraint Ricci à libérer Borghese. Un bataillon participera à la défense des confins avec la Yougoslavie pour endiguer les visées annexionnistes des unités titistes sur l'Istrie et la région de Gorizia : le bataillon *Fulmine* dont une compagnie est composée de volontaires provenant de la région parisienne : les *volontari di Francia*. Ils repousseront l'offensive du IX Corps titiste à Tarnova, évitant la prise de Gorizia au prix de lourdes pertes. La division sera engagée dans la lutte impitoyable contre les partisans italiens, impliquant exécutions sommaires et représailles.



Le Prince Borghese

Après la guerre et la dissolution des unités de plongeurs de combat, elles renaîtront sous le nom de *Comsubin* (Commando Subacqueo Incurso).

Sources :

*La Decima MAS*, Enzo et Laurent Berrafato. Histoire et Collections.

Les sites de la Regia Marina, Betasom, la Decima MAS et Basco Grigio Verde.









### Grades de la marine italienne utilisés pour l'article

|                       |                      |                      |                        |                          |
|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|--------------------------|
|                       |                      |                      |                        |                          |
|                       |                      |                      |                        |                          |
|                       |                      |                      |                        |                          |
| Capitano di vascello  | Capitano di fregata  | Capitano di corvetta | Tenente di vascello    | Sottotenente di vascello |
| Capitaine de vaisseau | Capitaine de frégate | corvette de corvette | lieutenant de vaisseau | enseigne de 1re classe   |
| CV                    | CF                   | CC                   | TV                     | S/TV                     |








## Récapitulatif des opérations menées par la X<sup>a</sup> MAS entre 1940 et 1943

| DATE ET OPERATION                         | MOYENS D'APPROCHE                                      | MOYENS D'ASSAUT et nombre  | EQUIPAGES   | RESULTAT  |
|---|--|----------------------------|---|---|
| 12 août 1940 :<br>GA 1<br>Alexandrie      | Sous-marin <i>Iride</i><br>tvBrunetti                  | SLC x 3<br>                | Tesei, Birindelli,<br>Giorgini, de la<br>Penne, Toschi...   | Négatif<br>sous-marin <i>Iride</i><br>coulé   |
| 30 septembre 1940 :<br>GA 2<br>Alexandrie | Sous-marin<br><i>Gondar</i><br>tv Brunetti             | SLC x 3<br>                | Giogini, Toschi,<br>Stefanini,  | Échec<br>s/m <i>Gondar</i><br>coulé<br>Toschi capturé   |
| 29 septembre 1940 :<br>BG 1<br>Gibraltar  | Sous-marin<br><i>Scirè</i><br>ccBorghese               | SLC x 3<br>                | Birindelli/<br>Paccagnini, la<br>Penne/ Bianchi,<br>Tesei/Pedretti  | Opération<br>interrompue  |
| 30 octobre 1940<br>BG 2<br>Gibraltar      | Sous-marin<br><i>Scirè</i><br>ccBorghese               | SLC x 3<br>                | idem  | Echec,<br>problèmes<br>techniques   |
| 26 mars 1941<br>La Suda<br>Crète          | Contre-torpilleurs<br><i>Crispi et Sella</i>           | MTM x 6<br>                | tvFaggioni<br>stvCabrini<br>c <sup>o</sup> mec. Tedeschi<br>2 <sup>o</sup> c <sup>o</sup> mec. Beccati<br>c <sup>o</sup> mec. De Vito<br>m. Barberi | HMS <i>York</i> coulé<br>pétrolier<br><i>Péricles</i><br>endommagé<br>équipage<br>capturé               |
| 25-26 mai 1942<br>BG 3<br>Gibraltar       | Sous-marin<br><i>Scirè</i><br>ccBorghese               | SLC x 3<br>                | Vesco/Marceglia<br>Visentini/Magro<br>Catalano/Giannoni   | Avarie appareils<br>respiratoires<br>opérateurs<br>exfiltrés  |
| 26 juillet 1941<br>Malta 2<br>La Valette  | Aviso <i>Diana</i><br>MAS 451<br>MAS 452<br>MTL<br>MTS | SLC x 2<br><br>MTM x 9<br> | Tesei-Pedretti<br>Costa-Barla<br>Bosio,Frassetti,<br>Carabelli,<br>Marchisio,<br>Montanari ,<br>Follieri, Pedrini,<br>Zaniboni,Capriotti            | Échec<br>2 MAS détruites<br>8 MTM détruits<br>15 morts dont<br>Moccagatta,<br>Giobbe, 18<br>prisonniers |

## Récapitulatif des opérations menées par la X<sup>a</sup> MAS entre 1940 et 1943

| DATE ET OPERATION  | MOYENS D'APPROCHE                                       | MOYENS D'ASSAUT et nombre   | EQUIPAGES   | RESULTAT  |
|--|---|---|---|---|
| 18/19 septembre 1941<br>BG 4<br><br>Gibraltar | Sous-marin<br>Scirè<br>ccBorghese                       | SLC x 3   | Catalano-<br>Giannoni<br>Vesco-Zozzoli<br>Visentini-<br>Magro   | <i>Fiona Shell</i><br><i>Durham</i><br><i>Denbydale</i><br>coulés   |
| 19 décembre 1941<br>GA 3<br>Alexandrie   | Sous-marin<br>Scirè<br>ccBorghese                       | SLC x 3<br>   | De la Penne-<br>Bianchi<br>Marcelia-<br>Schergat<br>Martellota-<br>Marino   | HMS <i>Valiant</i><br>HMS <i>Queen Elizabeth</i><br>endommagés<br><i>Sagona</i> et<br><i>Jervis</i><br>coulés |
| 12 mai 1942<br>GA 4<br>Alexandrie  | Sous-marin<br><i>Ambra</i><br>tv Mario Arillo           | SLC x 3<br>   | Spaccarelli,<br>Magello,<br>Feltrinelli...  | Négatif<br>opérateurs<br>capturés   |
| 13/14 juillet 1942<br>GG 1<br>Gibraltar  | <i>Villa Carmela</i>                                    | Gamma x 12<br>   | Stv Straulino,<br>Bianchini,<br>Baucer,<br>Schiavoni, da<br>Valle<br>Feroldi, Giari,<br>Boscolo,<br>Lugano,<br>di Lorenzi | <i>Meta</i> , <i>Shuna</i> ,<br><i>Empire Snipe</i> ,<br><i>Baron Douglas</i><br>coulés                       |
| 10 août 1942<br>SL 1<br>Haïfa  | Sous-marin<br>Scirè<br>ccBruno Zelich                   | Gamma x 8<br><br>             | Del Ben,<br>Morgan,<br>Caprili,<br>Mengoni,<br>Fioravanti,<br>Baronchelli...  | Destruction<br>du <i>Scirè</i><br>équipage et<br>opérateurs<br>tués   |
| 29 août 1942<br>Autocolonna<br>Giobbe<br>El Daba   | Chalutier<br><i>Sogliola</i><br>Voilier <i>Costanza</i> | MTSM x 3<br><br>MTM x 4<br> | Cosulich,<br>Carminatti,<br>Rossi...  | Contre-<br>torpilleur<br><i>Eridge</i> coulé  |

## Récapitulatif des opérations menées par la X<sup>a</sup> MAS entre 1940 et 1943

| DATE ET OPERATION                         | MOYENS D'APPROCHE                       | MOYENS D'ASSAUT et nombre  | EQUIPAGES  | RESULTAT   |
|---|---|--|--|--|
| 15 septembre<br>1942<br>GG 2<br>Gibraltar | <i>Villa Carmela</i>                    | Gamma x 3<br>   | Straulino, Giari<br>et<br>di Lorenzi   | <i>Ravens Point</i> coulé  |
| 7 décembre<br>1942<br>BG 5<br>Gibraltar   | Navire<br><i>Olterra</i>                | SLC x 3<br>   | Visentini/Magro<br>Manisco/Varini<br>Cella/Leone   | Échec<br>Cella unique<br>survivant   |
| 11 décembre<br>1942<br>NA 1<br>Alger      | Sous-marin<br><i>Ambra</i><br>cc Arillo | SLC x 3<br><br>Gamma x 8<br> | Badessi/Pesel<br>Arena/Cocchi<br>Reggioli/Pamolli<br>Morelli, Botti,<br>Luciani, Boscolo<br>Ghiglioni... | <i>Ocean Vanquisher</i> ,<br><i>Berto</i> coulés<br><i>Empire Centaur</i> ,<br><i>Amattan</i><br>endommagés,<br>opérateurs<br>capturés |
| 14 décembre<br>1942<br>BO G 1<br>Bône     | MTSM 228                                | Gamma x 3  | Coceani,<br>Mistrioni,<br>Giari  | Annulé<br>cc Todaro tué  |
| 8 mai 1943<br>BG 6<br>Gibraltar           | Navire<br><i>Olterra</i>                | SLC x 3<br>   | Notari/Lazzari<br>Tadini/Matera<br>Cella/Montalenti  | <i>Pat Harrison</i><br><i>Mashud</i><br><i>Camerata</i> coulés   |
| Été 1943<br>opération<br>Stella           |   | <br>1 Gamma   | Luigi Ferraro<br>    | <i>Orion</i><br><i>Kaituna Fernplant</i><br>coulés   |



# 1941 : surprise et désastre à Pearl Harbor

## Le raid le plus marquant de la SGM

*par Frédéric Bonus*



Oahu, centre de l'archipel hawaïen ... Deux chaînes de montagnes, Koolau et Waianae, bordent un sillon verdoyant dans lequel se trouvent Honolulu et Waikiki, sa plage de corail. A 15 km d'Honolulu, Pearl Harbor n'est pas sans analogie avec Brest. Un goulet de 350 m de large donne accès à une baie, au milieu de laquelle se trouve Ford Island. La profondeur de l'eau est tout juste suffisante pour les grands navires. Ils mouillent autour de Ford Island, dans le chenal sud, dit Battleship Row. Les docks, les ateliers, l'hôpital et ce que l'on appelle le Tank Farm, c'est-à-dire la forêt de réservoirs contenant les approvisionnements en mazout de la flotte du Pacifique, se trouvent près de Battleship Row, en face de Ford Island. Les installations de l'armée, y compris le grand aérodrome d'Hickam Field (il n'y a pas encore d'Air Force indépendante), s'étendent du côté du goulet. Un autre aérodrome, Wheeler Field, se trouve au centre de l'île, et quatre autres sont répartis à la périphérie. Aucune précaution particulière n'a été prise pour camoufler ces vastes installations.

Cependant, en dépit des étendues marines qui l'entourent, une attaque contre Pearl Harbor n'est pas considérée comme impossible. Le 24 janvier 1941, le Ministre de la Marine, Franck Knox, l'envisageait dans une lettre à son collègue de la Guerre : « *Il est hautement possible que les hostilités avec la Japon soient ouvertes par une attaque brusquée contre la flotte ou la base de Pearl Harbor ... Les dangers par ordre de probabilité sont les suivants : bombardement aérien, attaque par torpilles aériennes, sabotage, attaque au canon ...* ». Deux mois plus tard, le commandant de la base navale, l'Amiral Bellinger, et le commandant des forces aériennes, le général Martin, s'associaient pour rédiger un mémorandum décrivant par anticipation l'évènement du 7 décembre : action précédant la déclaration de guerre, attaque aérienne matinale en combinaison avec une action sous-marine, utilisation probable de six porte-avions etc. Le 1<sup>er</sup> avril, le chef des opérations navales ajoutait cet avertissement : « *Les précédents montrent que les puissances de l'Axe prennent communément leurs initiatives les samedis et les dimanches : il importe que les précautions ne soient pas relâchées ces jours-là* ». Or, c'est bien sur un dimanche que ce lève l'aube rayonnante du 7 décembre 1941 ...

Ce dimanche-là, il existe des raisons particulières de vigilance. Lisant les dépêches chiffrées japonaises, Washington sait que la remise des six points de Cordell Hull a été pour l'orgueil nippon un soufflet. Roosevelt et ses chefs d'état-major ont en main, sur le papier pourpre des secrets, le télégramme du ministre des Affaires étrangères Togo à Nomura et à Kurusu : « *Vous deux, ambassadeurs, avez fait des efforts surhumains. Cependant, les Etats-Unis nous ont remis ces propositions humiliantes. Les négociations sont terminées. Abstenez-vous toutefois d'en donner l'impression. Dites que vous attendez des instructions ...* ». La tradition japonaise d'attaque brusquée, l'illustre précédent de Port-Arthur, permettent de donner à ce texte tout son sens. Les Américains n'ont d'ailleurs pas attendu cette interception pour savoir que leur note du 26 novembre constitue une invitation à la guerre. Le soir même, l'Amiral Stark, chef d'état-major de la Marine, adresse à l'Amiral Husband E. Kimmel, commandant la flotte du Pacifique à Pearl Harbor, des instructions commençant ainsi : « *This dispatch is to be considered a war warning* ». Le chef d'état-major de l'armée, George C. Marshall, envoie un avertissement analogue au lieutenant général Walter C. Short, commandant les forces terrestres : « *Hostile action possible at any moment ...* ». Kimmel et Short sont invités à « *prendre le déploiement défensif préparatoire à l'ordre d'opérations W.P.C. 4C* » (*plan Rainbow*), correspondant à la guerre contre le Japon. Ils doivent « *faire procéder à des reconnaissances et ordonner toutes les mesures de sécurité qui leur paraîtront appropriées* ». On leur recommande toutefois « *de ne pas jeter l'alarme dans la population civile* ». Fatale restriction ! Il est toujours dangereux de fournir aux généraux des prétextes pour ne pas agir.



La flotte japonaise va frapper

Ce 26 novembre, la force de frappe japonaise vient à peine d'appareiller. Six jours de navigation la séparent de son objectif. Les autorités d'Hawaii ont tout le temps nécessaire pour mettre l'archipel en état de défense. Elles en ont les moyens : 9 cuirassés, 3 porte-avions, 12 croiseurs lourds, 9 croiseurs légers, 67 destroyers, 27 sous-marins, 2 divisions d'infanterie, 43 000 hommes, 1017 pièces de D.C.A. terrestres ou embarquées, 227 avions, dont 152 chasseurs. « Nous considérons Pearl Harbor, dira le général Marshall, comme la seule base raisonnablement bien équipée. Nous n'avons pas d'inquiétudes ... ».

Mais les autorités de Pearl Harbor ne se croient pas en première ligne. Les Philippines, oui ; Guam, Wake, peut-être ; Midway, à la rigueur ; Hawaii, non ! Quand son officier de renseignements lui signale que l'intelligence américaine a perdu la trace de deux divisions de porte-avions japonais, l'amiral Kimmel ironise : « *Voulez-vous dire qu'ils sont en train de doubler Diamond Head et que nous n'en savons rien ? ...* ».

Rien n'est changé à la routine de la base. Si les trois porte-avions du Pacifique ne sont plus dans la rade de Pearl Harbor, c'est uniquement parce que l'*Enterprise* livre ses avions à Wake, que le *Lexington* livre des avions à Midway, et que le *Saratoga* est en réparation à San Diego.

Le service du temps de paix continue, à cette réserve près que l'armée est en alerte contre le sabotage (il y a 100 000 Japonais dans l'archipel) et que la Navy doit couler sans avertissement tout sous-marin inconnu dans les eaux de Pearl Harbor. Les déflecteurs pare-torpilles ne sont pas mis en place parce qu'ils gêneraient le service des navires, et le barrage de ballons n'est pas hissé parce qu'il constituerait l'une de ces causes d'alarme de la population civile qu'il est recommandé d'éviter. La veille radar, à laquelle beaucoup d'officiers ne croient pas, n'est assurée que de 4 à 7 heures du matin, et les reconnaissances aériennes sont limitées à quelques secteurs de l'ouest et du sud. L'austère et laborieux amiral Kimmel est un marin d'une si haute réputation qu'on l'a fait passer par-dessus la tête de trente-deux officiers plus anciens, pour lui confier à la fois le commandement de l'escadre du Pacifique (CINPAC) et le commandement en chef de la flotte américaine (CINCUS). Mais il considère que son principal devoir est d'entraîner ses équipages et que des consignes d'alerte trop étendues nuiraient à l'instruction.



La nuit du 6 au 7 décembre a été racontée plusieurs fois dans livres, films ... décrivant quartiers libres, bandes de matelots et de soldats dans les rues d'Honolulu .... Réceptions, danses et flirts dans les clubs d'officiers. Après l'unique drink hebdomadaire qu'il se permette, l'austère Kimmel est dans son lit à 10 heures, dans le bungalow de Makapala Heights pour lequel il a quitté sa cabine du cuirassé amiral *Pennsylvania*. Aucun pressentiment ne le tourmente, bien que le F.B.I. l'ait informé que le consul général du Japon brûle ses papiers et qu'une conversation téléphonique suspecte a été interceptée entre Tokyo et un journal japonais d'Honolulu. Kimmel a rendez-vous le lendemain matin avec le général Short, mais c'est pour une partie de golf !

Les heures s'écoulent. La ville, la base, la flotte s'endorment. La mer est calme et lumineuse. A 3h42 l'enseigne de réserve Mc Cloy, du mouilleur de mines *Condor*, discerne un faible sillage et identifie un périscope. Il appelle le chef de la patrouille, le destroyer *Ward*: « *Sous-marin en plongée, route à l'ouest, vitesse 9 noeuds* ». Le lieutenant de vaisseau Outerbridge fait rappeler aux postes de combat, mais le sonar du *Ward* ne renvoie aucun écho. Convaincu que le réserviste du *Condor* s'est trompé, Outerbridge envoie ses hommes dormir.

A 6h30, la nuit se dissipe. Un PBY vient de s'envoler de Ford Island pour la patrouille de l'aube. Le *Ward* se rapproche du goulet pour rentrer dans la rade. Traînant une péniche, le remorqueur *Antarès* s'en rapproche aussi. C'est lui, qui, le premier, aperçoit un petit sous-marin au ras de l'eau. Le PBY l'aperçoit presque en même temps et laisse tomber deux pots à fumée pour le localiser. Outerbridge se jette sur l'engin, le canonne et le grenade. Il coule comme une pierre. Le premier des cinq « *Midgets* » japonais est mort.

50 km au nord, à la pointe extrême d'Oahu, la veille radar s'achève. Les 2<sup>e</sup> classes Lockard et Elliott n'ont plus qu'à fermer la porte jusqu'au soir. Mais Elliott est une recrue zélée, et, comme le camion qui doit l'emmener vers son breakfast n'est pas encore là, il ne débranche pas son écran. Il sursaute : un essaim de taches noires vient d'apparaître. Il est 7h02. A 7h20, après s'être longuement étonnés, Lockard et Elliott décident de téléphoner à la base : « *Nombreux avions à 132 milles, 3° E de N.* ». L'officier de garde est le lieutenant Tyler. Sa réponse : « *Forget it* », sera l'un des mots historiques de Pearl Harbor.

C'est exactement à cet instant que les nuages se déchirent et que Mitsuo Fushida voit devant lui les montagnes verdoyantes d'Oahu.

La force qu'il conduit comprend 143 appareils : 43 sont des chasseurs Zeke, qui doivent briser l'opposition éventuelle de l'ennemi et straffer les aérodromes ; 51 sont des bombardiers en piqué Vals, qui doivent écraser Ford Island, Hickham Field et Wheeler Field ; 40 sont des Kate aménagés en avions torpilleurs, qui doivent attaquer les navires de ligne de Battleship Row. Les 49 autres sont encore des Kate, bombardiers horizontaux qui viseront les mêmes objectifs à l'aide de bombes perforantes. Il a été recommandé aux équipages de ne pas perdre un seul projectile et de faire autant de passes qu'il sera nécessaire pour ajuster le tir. Le risque n'est pas à prendre en considération. Tokyo a calculé que la réussite de l'opération ne sera pas payée trop cher par la perte de deux porte-avions et de 50% des appareils.

Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, les assaillants tournent au-dessus d'Oahu. Pearl Harbor est là, paisible et serein dans la pure lumière matinale. Les porte-avions sont bien absents mais sept cuirassés se trouvent aux emplacements prévus, dans Battleship Row. Un huitième, le *Pennsylvania* est en cale sèche de l'autre côté du chenal. Aucun coup de D.C.A. n'a encore noirci le ciel. Rien ne bouge au sol et sur les navires. Fushida lance le signal convenu pour indiquer la réussite de la surprise : « *Tora, Tora, Tora* » (*Tigre, Tigre, Tigre*). Par un coup de chance inouï, le faible signal est capté à des milliers de milles, dans la baie d'Hiroshima par le cuirassé amiral de la flotte japonaise, *Nagato*. C'est le premier signe de vie qui parvient à Yamamoto de son expédition aventureuse. Il l'inonde de joie.

Sur la première pente du vieux volcan Makalapa, un autre commandant en chef, atterré, regarde les avions au soleil sanglant tournoyer au-dessus de ses navires. L'infortuné amiral Kimmel s'était habillé pour le golf. Son aide de camp, le commandant Murphy, lui a téléphoné pour le mettre au courant – non sans un certain scepticisme – de la destruction d'un sous-marin en miniature par le *Ward*. Kimmel a répondu qu'il allait descendre à la base. Il attend encore son chauffeur quand de violentes détonations le précipitent sur son péristyle. Un immense geyser monte de l'*Oklahoma*, amarré en couple avec le *Maryland*. D'autres explosions retentissent, des volutes de fumée s'élèvent, le klaxon d'alarme brame ; une voiture folle, à laquelle s'accroche un officier aviateur éperdu, emporte Kimmel vers son P.C. Non seulement il n'est plus question d'aller jouer au golf, mais il n'est déjà plus qu'un témoin impuissant du désastre dans lequel sa carrière se brise net. Un éclat amorti l'ayant frappé à la poitrine, il aura le mot de Ney à Waterloo : « *Que n'est-il entré ?* » Mais, à sa place, un amiral japonais n'aurait pas accepté de survivre.



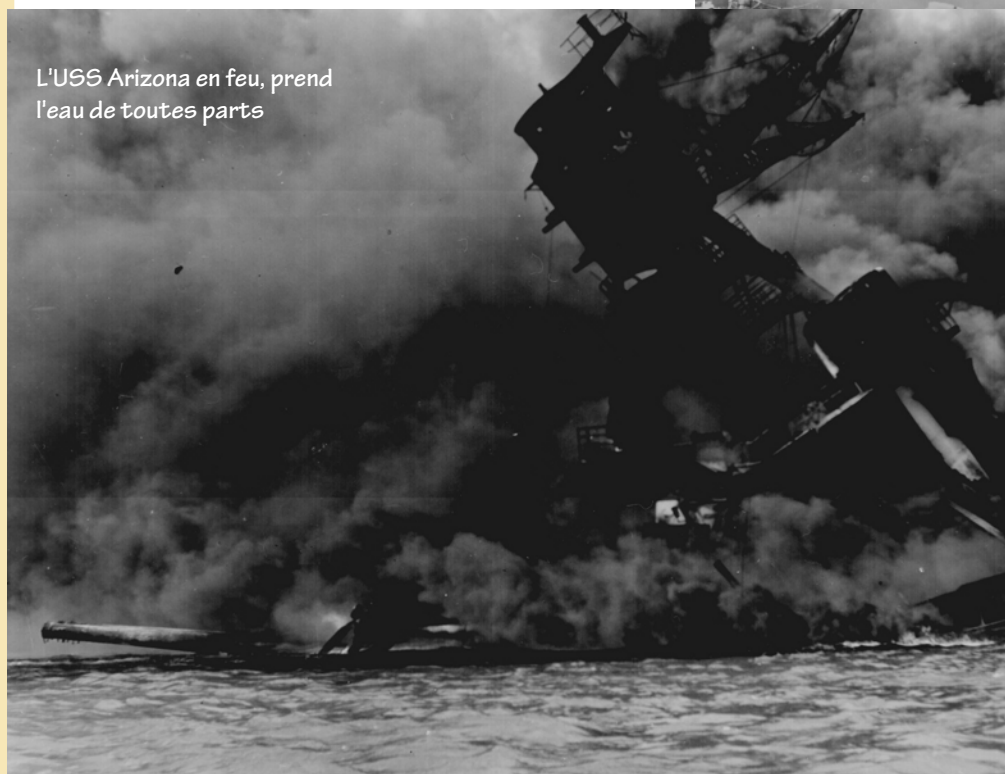
Groupe par groupe, missions remplies, les assaillants se retirent. Fushida, ayant lâché ses bombes, attend l'arrivée de la deuxième vague. 171 avions conduits par le lieutenant-commander Shimazaki. Ils se présentent au-dessus de Kahuku Point à 08h54. Leur tâche est plus difficile. La quiétude de cristal a fait place à un enfer. D'immenses nuages de fumée rougeoyante traversée d'explosions, masquent les cibles. La D.C.A. s'est partiellement ressaisie et déploie dans le ciel un écran meurtrier. La deuxième vague, qui ne compte pas d'avions torpilleurs, n'en complète pas moins les destructions de la première. Puis elle disparaît vers le nord. Avant de la suivre, Fushida fait un dernier survol de l'île. Tous les aérodromes sont des masses de flammes. Battleship Row est un fantastique spectacle. Le *California* chavire et coule, sa grande tente blanche tendue sur sa plage arrière et ses signaux multicolores flottant aux drisses. Au flanc du *Maryland* endommagé, l'*Oklahoma*, complètement retourné, montre sa quille semblable au corps d'un gigantesque cétacé. Caractérisés par leur mâts en treillis, le *Tennessee* et le *West Virginia* paraissent enchevêtrés l'un dans l'autre, mais le premier a été protégé par le second, qui, mouillé à l'extérieur, a été complètement éventré par les torpilles. L'*Arizona*, dont les soutes ont explosé, n'est plus qu'une masse informe brûlant avec rage. Dans la cale sèche, où deux destroyers ont été mis en pièces, le *Pennsylvania* a un incendie à bord. Un seul cuirassé, le dernier de la file, le *Nevada*, a tenté d'appareiller : les Vals l'ont incendié et ont failli le couler dans le goulet, où il aurait procuré aux Japonais le coup de fortune d'embouteiller Pearl Harbor. Les croiseurs, les destroyers, les navires auxiliaires qui coulent, brûlent ou explosent, sont trop nombreux pour être identifiés. La rade elle-même brûle, à cause des flots de mazout qui s'y déversent. Par contre, la Tank Farm, cible facile, est intacte, ainsi que les ateliers de l'arsenal.



L'USS California en train de couler



L'USS West Virginia est la proie des flammes



L'USS Arizona en feu, prend l'eau de toutes parts

Quand Fushida retrouve l'*Akagi*, la plupart des appareils ont déjà apponté. Les pertes sont incroyablement légères : une trentaine d'avions, cinq fois moins que les prévisions. Les équipages brûlent de repartir. Fushida tente de convaincre Nagumo qu'il reste à détruire les installations à terre et même qu'il est encore possible de retrouver les porte-avions manquant au tableau. Mais Nagumo est tellement soulagé par un succès auquel il ne croyait pas qu'il a déjà donné l'ordre de remettre le cap sur le Japon. Fushida s'emporte en vain. L'escadre force de vitesse. Deux bombardiers égarés l'appellent en lui demandant sa position, mais la victoire ne rompt pas le silence radiophonique. Les bombardiers rendent compte qu'ils sont à bout d'essence et qu'ils tombent à la mer. « Banzai ! Banzai ! Banzai ! ».

Au même moment, Midway est canonné par les destroyers *Sazanami* et *Ushio*. Wake et Guam sont attaqués. Hongkong est bombardé. Trois débarquements ont lieu au Siam et en Malaisie. Un autre se prépare à Bornéo. Aux Philippines, la base aérienne de Clark Field est détruite. L'état-major américain estimait que les Japonais n'étaient pas en mesure d'entreprendre plus d'une opération aéronavale à la fois ! Ils en ont entrepris sept, dont trois majeures : Pearl Harbor, Philippines, Malaisie.

Mais le coup de tonnerre de Pearl Harbor a éveillé le géant endormi. « *Yellow bastards !* » est le cri de rage de l'Amérique. Roosevelt marque l'ennemi au fer rouge (« *a day wick will live in infamy* ») et le condamne à mort. Sans doute aurait-il fallu encore des mois pour mettre l'Amérique en guerre. Les bombes de Pearl Harbor l'y précipitent avec une unanimité, une instantanéité, une fureur, un élan torrentiels. Au sénat, la guerre est votée à l'unanimité des quatre-vingt-un présents. A la Chambre, la seule qu'on ne puisse entraîner, qui résiste en secouant furieusement sa tête grise, est une vieille fille du Montana, Jeannette Rankin, qui a voté contre la guerre en 1917 et qui récidive en 1941. Mais tous les chefs de la faction isolationniste, Hoover, Lindberg, Landon, Lewis, Wheeler, se mettent à la disposition du Président du pays.

La Seconde Guerre Mondiale connût alors un tournant majeur et décisif.



Le 10 décembre, le fuel s'échappe toujours des navires touchés

## Pearl Harbor ship locations, 0755hrs, December 7, 1941



### KEY

No. = ship's number  
 c. = date commissioned  
 conv. = date converted  
 BB = battleship  
 DD = destroyer  
 CA = heavy cruiser  
 CL = light cruiser  
 SS = submarine  
 CM = minelayer  
 DM = light minelayer  
 DMS = fast minesweeper  
 YMS = minesweeper  
 PT = motor torpedo boats  
 AD = destroyer tender  
 AV = seaplane tender  
 AH = hospital ship  
 AK = cargo ship  
 AO = oil tanker  
 AR = repair ship  
 AX = auxiliary ship  
 PG = patrol gunboat

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. Phoenix (Brooklyn class, No.46: CL, c.1938)     | 30. Phelps (Porter class, No.360: DD, c.1936)         | 59. Cachalot (SS, No.170: c.1933)                    |
| 2. Blue (Craven class, No.387: DD, c.1937)         | 31. MacDonough (Farragut class, No.351: DD, c.1935)   | 60. Helena (St. Louis class, No.50: CL, c.1938)      |
| 3. Whitney (AD, No.4: c.1919)                      | 32. Worden (Farragut class, No.352: DD, c.1934)       | 61. Jarvis (Craven class, No.393: DD, c.1934)        |
| 4. Conyngham (Mahan class, No.371: DD, c.1936)     | 33. Dewey (Farragut class, No.349: DD, c.1934)        | 62. Argonne (AX, No.31: c.1921)                      |
| 5. Reid (Mahan class, No.369: DD, c.1937)          | 34. Hull (Farragut class, No.350: DD, c.1935)         | 63. Sacramento (PG, No.19: c.1914)                   |
| 6. Tucker (Mahan class, No.374: DD, c.1936)        | 35. Dobbin (AD, No.3: c.1924)                         | 64. Mugford (Craven class, No.389: DD, c.1934)       |
| 7. Case (Mahan class, No.370: DD, c.1935)          | 36. Solace (AH, No.5: c.1941)                         | 65. Rigel (AD, No.13: c.1921)                        |
| 8. Selfridge (Porter class, No.357: DD, c.1937)    | 37. Allen (DD, No.66: c.1916)                         | 66. Cummings (Mahan class, No.365: DD, c.1937)       |
| 9. Ralph Talbot (Craven class, No.390: DD, c.1938) | 38. Chew (DD, No.106: c.1918)                         | 67. Honolulu (Brooklyn class, No.48: CL, c.1937)     |
| 10. Patterson (Craven class, No.392: DD, c.1938)   | 39. Nevada (Oklahoma class, No.36: BB, c.1914)        | 68. Schley (No.103: DD, c.1918)                      |
| 11. Henley (Craven class, No.391: DD, c.1937)      | 40. Vestal (AR, No.4: c.1909)                         | 69. Ramapo (No.12: AO)                               |
| 12. Aylwin (Farragut class, No.355: DD, c.1935)    | 41. Arizona (Pennsylvania class, No.39: BB, c.1916)   | 70. San Francisco (Astoria class, No.38: CA, c.1934) |
| 13. Farragut (DD, No.348: c.1934)                  | 42. Tennessee (California class, No.43: BB, c.1919)   | 71. New Orleans (Astoria class, No.32: CA, c.1932)   |
| 14. Dale (Farragut class, No.353: DD, c.1935)      | 43. West Virginia (Maryland class, No.48: BB, c.1921) | 72. Preble (DM, No.20: conv.1937)                    |
| 15. Monaghan (Farragut class, No.354: DD, c.1933)  | 44. Maryland (BB, No.46: c.1920)                      | 73. Swan (AV, No.7: c.1919)                          |
| 16. Ramsay (DM, No.16: conv.1930)                  | 45. Oklahoma (BB, No.37: c.1914)                      | 74. St. Louis (CL, No.49: c.1938)                    |
| 17. Gamble (DM, No.15: conv.1931)                  | 46. Neosho (No.23: AO)                                | 75. Bagley (Craven class, No.386: DD, c.1938)        |
| 18. Montgomery (DM, No.17: conv.1931)              | 47. California (BB, No.44: c.1919)                    | 76. Tracy (DM, No.19: conv.1937)                     |
| 19. Trever (DMS, No.16: conv.1940)                 | 48. Avocet (AV, c.1918)                               | 77. Pruitt (DM, No.22: conv.1937)                    |
| 20. Breeze (DM, No.18: conv.1931)                  | 49. Helm (Craven class, No.388: DD, c.1937)           | 78. Grebe (YMS, No.43: c.1919)                       |
| 21. Zane (DMS, No.14: conv.1940)                   | 50. Bobolink (YMS, No.20: c.1919)                     | 79. Sicard (DM, No.21: conv.1937)                    |
| 22. Perry (DMS, No.17: conv.1940)                  | 51. Vireo (YMS, No.52: c.1919)                        | 80. Thornton (AV, No.11: conv.1939)                  |
| 23. Wasmuth (DMS, No.15: conv.1940)                | 52. Rail (YMS, No.26: c.1918)                         | 81. Hulbert (AV, No.6: conv.1939)                    |
| 24. Medusa (AR, No.1: c.1924)                      | 53. Tern (YMS, No.31: c.1919)                         | 82. Tautog (SS, No.199: T class, c.1940)             |
| 25. Curtiss (AV, No.4: c.1940)                     | 54. Shaw (Mahan class, No.373: DD, c.1935)            | 83. Dolphin (SS, No.169: D type, c.1932)             |
| 26. Tangier (AV, No.8: c.1940)                     | 55. Cassin (Mahan class, No.372: DD, c.1933)          | 84. Narwhal (SS No.167: N type, c.1930)              |
| 27. Utah (Ex-BB, No.31: c.1911)                    | 56. Downes (Mahan class, No.375: DD, c.1933)          | 85. Pelias (SS tender, No.14: c.1941)                |
| 28. Raleigh (Omaha class, No.7: CL, c.1922)        | 57. Pennsylvania (BB, No.38: c.1915)                  | 86. Sumner (AX, No.32: c.1913)                       |
| 29. Detroit (Omaha class, No.8: CL, c.1922)        | 58. Oglala (CM, No.4: c.1917)                         | 87. Castor (AK, No.1: c.1940)                        |



# Les pigeons de la RAF

*par Jean-Philippe Mathieu*

**L'**Histomag, sous la plume de Jean-Philippe Mathieu, membre du forum Picardie 39-45.org et grand spécialiste de la RAF, vous propose de découvrir un sujet peu connu, à savoir l'utilisation régulière de pigeons voyageurs à bord des bombardiers de la RAF pendant la WW2.

Mai 1943, base de Skellingthorpe. Embarquement d'un équipage du n°50 squadron pour une mission de nuit; On voit très bien l'homme se trouvant sur le seuil de la porte du Lancaster qui tient à la main deux containers contenant les pigeons.



Jusqu'à la fin de l'année 1943, un ou deux pigeons se trouvent à bord des appareils du BOMBER COMMAND et du COASTAL COMMAND chargés d'un vol opérationnel au-dessus de la mer. Ces pigeons peuvent devenir un moyen de communication d'urgence en cas de panne radio ou lorsque l'avion effectue un amerrissage. Durant la durée de la mission, les pigeons sont sous la responsabilité de l'opérateur radio. Chaque pigeon voyage dans un casier, au début de la guerre ils sont en osier puis sont remplacés par une boîte métallique peinte en jaune (Stores ref. 4B/579). Lors de leur incorporation les pigeons sont répertoriés par couleur, sexe et reçoivent un numéro matricule. Avant d'être opérationnels, les pigeons reçoivent un entraînement dans l'un des nombreux centres régionaux (comme FINNINGLEY). Ils sont acclimatés aux avions et également formés pour être libérés depuis un appareil en vol. Le pigeon qui effectue une mission est équipé d'un container en bakélite contenant un message d'urgence (Form 1326), partiellement rempli, indiquant la base d'appartenance de l'appareil (code de couleur), le numéro de série de l'avion et la date.



*Cette photo en couleur est très connue mais souvent mal légendée. Ce cliché date de octobre 1942, il est pris sur la base de Waddington dans le Lincolnshire. Le Pilot/Officer A.S. JESS (Canadian) est l'opérateur radio de l'équipage du Squadron Leader P. BURNETT servant à bord d'un Lancaster du n°44 squadron. (I.W.M., TR193)*

USWarPhotos.com

En cas d'urgence, l'équipage complète le message en précisant son emplacement et l'heure. Si l'équipage de l'avion n'a pas le temps de le faire, ou si le formulaire est déchiré, il est prévu une bande blanche sur le container arrimé au pigeon où l'on peut indiquer des informations à l'aide d'un stylo indélébile.

Chaque base de la RAF est équipée d'un service de pigeons constitué d'un personnel ayant une expérience dans la colombophilie, deux "Airmen" sous les ordres d'un "Corporal." La désignation dans les spécialités de la RAF est "Pigeon Keeper". Leur tâche consiste à s'occuper des pigeons en attente de service, du montage des containers sur les

pigeons avec la préparation des messages, à guetter ceux qui reviennent à la base, etc...

Lorsqu'un pigeon se présentait à la base avec un message de détresse, le personnel prévenait l'officier responsable des transmissions pour que les mesures

nécessaires soient prises.

Voici la traduction de la note d'utilisation pour les pigeons. (A.T.C. P50, sept.43)

### Notes sur l'utilisation des pigeons :

A moins que les équipages ne soient familiers du traitement des pigeons, les oiseaux peuvent être inefficaces à cause d'un lâcher hâtif ou d'une blessure. L'instruction par le sous-officier en charge des pigeons et la pratique dans leur manipulation doivent être poussés dans le propre intérêt des équipages.

Chaque pigeon affecté à un avion transporte un message déjà rédigé avec le numéro de l'avion, la date et le code couleur de la "station".

Les informations supplémentaires les plus importantes requises par le sauvetage air/mer après réception du message radio de SOS sont :

# Résistance

(a) Est-ce que l'équipage est parvenu à lancer et occuper le dinghy ?

(b) L'heure et l'endroit de l'abandon.

(c) L'heure de lâcher du pigeon.

(d) En cas de recherche infructueuse, si l'avion de recherche ou le bâtiment de surface a été vu par l'équipage en détresse et, si c'est le cas, quel était le cap et la distance ?

Toutes ces informations peuvent être transmises par pigeon S'ILS SONT EMPORTEES DANS LE DINGHY par l'équipage suivant ces instructions:

Tous les messages de SOS par pigeon doivent commencer par une des deux lettres préfixes :

(a) "A/" signifie pigeon lâché de l'avion en vol

(b) "D/ " signifie pigeon lâché du dinghy

Si après avoir ordonné au radio d'envoyer un SOS le commandant de l'avion estime que ce signal n'a pas été efficace il peut, à son gré, ordonner le lâcher en vol d'un pigeon avec message comportant :

A/position/Heure

- Ce lâcher doit être effectué de la manière appropriée au type d'appareil sans tenir compte des conditions climatiques et de l'obscurité. Bien qu'il y ait une bonne chance qu'un tel message par pigeon lâché dans l'obscurité soit efficace, il est souligné que ce n'est pas comparable avec un lâcher de jour et qu'un lâcher de nuit doit être évité autant que possible.

- L'extérieur émaillé du container, s'il fait humide, devra être écrit au stylo indélébile de la même manière que le tube blanc à l'extérieur du container à pigeon. L'écriture bavera avec l'humidité mais quand elle aura disparu le texte original restera lisible. L'extérieur du container peut donc être utilisé au cours de l'urgence pour indiquer de manière permanente la position etc... pour l'utilisation ultérieure du pigeon.

- Quand l'abandon est imminent FERMER LE COUVERCLE du container du pigeon. Le pigeon peut encore être utilisé 30 minutes après avoir été enfermé. Emportez le container dans le dinghy (Note : le container donne une flottabilité de 25 livres quand il est submergé au 7/8e). Assurez le container au dinghy au moyen de la sangle.

- Aussitôt dans le dinghy OUVREZ L'AERATION au sommet du container (Note : ce couvercle est phosphorescent pour faciliter l'ouverture dans l'obscurité). Abritez l'ouverture des éclaboussures.

- Le commandant du dinghy ordonne le lâcher des pigeons quand il le désire, sans oublier les principes généraux suivants :

(a) Attendre le jour. La meilleure visibilité et les meilleures conditions climatiques améliorant les chances de succès. (De tous les pigeons relâchés plus de 90 % arrivent)

(b) S'assurer que le message comporte les informations suivantes :



un cliché pris à Duxford I.W.M.  
(photo Lucien Bodart)

D/Heure de l'abandon/Heure du lâcher

"D/0240/0620" indique que l'équipage est dans le dinghy après abandon à 2H40 et que le pigeon a été lâché à 6H20.

Ces informations sont de la plus haute importance pour les services de secours et peuvent être facilement inscrites sur la bande blanche à l'extérieur du tube porte-message quand le pigeon est tenu en position normale de la main gauche

(c) S'il y a un second pigeon à bord du dinghy gardez-le pour une urgence ultérieure. Si les recherches semblent infructueuses, par exemple si l'avion de recherche ou le bâtiment de surface sont visibles mais ne voient pas le dinghy alors :  
D/SV270°/3/1315, ce qui signifie:

Depuis le dinghy- secours visibles 270° 3 miles ne nous ont pas vus/Heure d'origine 13H15 - les trois points les plus importants que l'équipage doit retenir:

- (a) Emportez-les dans le dinghy.
- (b) Gardez les pigeons au sec et vivants.
- (c) N'oubliez pas d'indiquer l'heure d'abandon.

Le saviez-vous? Des pigeons ont été décorés pour service rendu.

La "Dickin Medal est la Victoria Cross pour les animaux, la médaille est décernée pour des "actes de bravoure et de dévouement en temps de guerre". Cette prestigieuse médaille est décernée par le "People's Dispensary for Sick Animal" (PDSA) qui est un organisme de bienfaisance animale vétérinaire au Royaume-Uni.

Cette médaille a été créée en 1943 par la fondatrice du PDSA, Mme Maria Dickin. Sur l'avers de la décoration il est inscrit: PDSA, pour acte de bravoure, Nous servons aussi et gravé sur le revers les détails de l'événement.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, un total de 54 médailles ont été décernées à des animaux dont 32 pour les pigeons, 18 pour les chiens, 3 pour les chevaux et une pour un chat.

Voir sur ce lien la liste des pigeons récipiendaires.

[http://www.pdsa.org.uk/about-us/animal- ... al-pigeons](http://www.pdsa.org.uk/about-us/animal-...al-pigeons)

*Remerciement à Marc Pilot pour la traduction de la note d'utilisation.*

*Sources:*

*A.T.C.P50, sept. 43*

*A.B.C. of the RAF, 1943*

*The Lancaster Story de Peter Jacobs 2002*

*The RAF of WWII in color de Roger A. Freeman 1993*  
*site du PDSA*

# Les Ailes Anciennes - Le Bourget

*par André Lefebvre*

Caudron CR-714. Des instruments authentiques



Dans les années 70 quelques amateurs se proposent d'aider le Musée de l'Air et de l'Espace (MAE) pour collaborer à la restauration de ses collections. Les débuts sont modestes mais le sérieux étant là, de plus en plus de machines sont confiées aux membres de notre association créée en 1977.

De nouveaux membres s'inscrivent, le travail s'intensifie. Quelques déménagements plus tard, l'affaire tourne bien et un atelier moteur est créé. La recherche, en province dans des casses ou sur des terrains d'aviation divers, de matériels intéressants impose des déplacements plus ou moins lointains. Et quelques fois des transports acrobatiques !

Site internet : <http://www.aa-lebourget.org/>

C'est ainsi que les négociations entreprises par le MAE avec la base de Cazaux permettent à nos hommes de sauver de la destruction un des cinq SNCASE Baroudeur, prototype d'un chasseur mono réacteur des années 50 qui décollait sur un chariot largable et atterrissait sur des patins escamotables. Le pauvre avait bien souffert, la corrosion et les impacts de balles ou d'obus des militaires l'ont plus ou moins transformé en écumoire. Il est toujours là avec son chariot. Un travail de qualité lui redonne sa configuration originale.

Un chasseur léger le Caudron-Renault CR.714 C1 « Cyclone », vendu et livré en 1940 à la Finlande et faisant partie d'un lot de six appareils pour essais se trouve à l'abandon dans un jardin. Avec un autre avion resté sur place, il est le seul survivant de la série. Acheté à son propriétaire, il est de retour au bercail et par avion ! Majoritairement en bois, cellule et ailes, et sans plan d'origine, il y a là un très gros travail de reconstruction. Pour mémoire, ces Caudron Renault, chasseurs légers sous-armés et sous-motorisés, pilotés par de vaillants aviateurs polonais sous les couleurs de l'Armée de l'Air, ont abattu plusieurs avions allemands en 1940.



Lancaster : prêt à décoller ?

Le gros morceau est l'AVRO Lancaster n° WU21. Ce bombardier quadrimoteur britannique, conçu pendant la guerre, fut un des éléments importants de l'aviation alliée. Plus de 7300 appareils furent construits et ce, en plusieurs versions. La majeure partie était munie de moteurs Rolls Royce Merlin de 1280 à 1620 ch. Une petite série fut équipée avec des moteurs Bristol Hercules de 1735 ch. Un certain nombre furent transformés pour des missions particulières, tel le transport de bombes pour briser les barrages de la Ruhr avec des bombes à ricochet ou pour briser les bunkers avec la « Grand Slam » de 10 tonnes. Cet avion avait une charge « marchande » supérieure aux B-17 ou B-24 américains.

La guerre terminée, les derniers construits sont utilisés à différentes tâches dont une série dite WU, pour Western Union. La France avait besoin d'un avion de ce type pour son Aéronavale et en 1949 en acquiert une cinquantaine. Ils sont affectés là où le pays a des intérêts, en France et dans ses territoires outre mer. C'est ainsi que le WU 21 se trouve basé dans le Pacifique à Nouméa avec deux autres appareils. La surveillance maritime, le secours en mer et autres missions sont leur quotidien. Le temps passant, il ne reste plus que six Lancaster en service, tous en Nouvelle Calédonie. Et c'est ainsi, en 1963, qu'une mission est décidée : aller sur la petite île de Wallis chercher un jeune garçon malade et l'amener à l'hôpital à Nouméa. Bien commencé, le voyage fini mal, un problème d'hydraulique perturbe l'atterrissage qui se termine par l'effacement d'une jambe de train et dans un fossé. Pas mal de dégâts. Pas de blessé, sauf l'avion qui ne volera plus. Il est en fin de carrière et le coût des réparations est trop important.

C'est pourquoi pendant près de vingt ans il reste là, en dehors de la piste où il a été tiré. Bien que regardé parfois comme esprit maléfique par les Wallisiens, il est dépouillé de ses éléments considérés comme essentiels à la vie locale: auges à cochons avec les bords d'attaques, siège pilote pour le dentiste et autres utilisations utiles ou décoratives. Les amateurs de souvenirs, en passant se servent. Les enfants ne sont pas les derniers à occuper le terrain...

Jean-Michel Daniel, président-fondateur des AA connaissait depuis des années la situation de cette épave et se demandait pourquoi elle n'était pas récupérée pour le Musée. C'est qu'il n'y en a plus ! Sur les six survivants, un est parti en Australie, un autre en Nouvelle Zélande, un troisième en Angleterre et le quatrième sert à l'entraînement de pompiers et un cinquième est dans un lycée technique en Nouvelle Calédonie (?).

Une expertise du MAE envoyée sur place décide : trop corrodé, trop loin, trop cher. On peut comprendre qu'un organisme officiel envoyant du personnel à l'autre bout du monde, avec le matériel nécessaire, trouve l'addition trop salée pour son budget. Mais une équipe de bénévoles peut-elle voir les choses sous un autre angle ? C'est ainsi que J-M Daniel entreprend les démarches auprès des autorités

pour avoir les autorisations nécessaires. Il est aidé et conseillé par un ancien pilote de l'Aéronavale. Convaincre toute une série d'amiraux, au plus haut niveau, du sérieux du projet, n'est pas une mince affaire, ils ne veulent pas s'engager dans une histoire un peu, beaucoup, folle. Et l'affaire remonte jusqu'au Ministre de la Défense !

Un accord est trouvé, il dit « mettez cet avion en pièces détachées et nous le rapatrierons ».

Reste à planifier l'opération, ce sera en 1984, avec une dizaine de bénévoles, tous membres d'une compagnie aérienne, (transport gratuit par la JAL) organisés en trois équipes qui se relayeront sur place. Tous ont été briffés sur les us et coutumes locales dont la principale est la « coutume », dépose de cadeau auprès de l'hôte. Ces politesses sont primordiales, elles conditionnent les relations avec des locaux chatouilleux sur les traditions. Ils sont cordialement reçus et l'aide apportée facilite le travail, une entreprise locale (Dumez) apporte son concours et un moyen de lavage. Une deuxième équipe vient relever la première. Ceux-ci arrivent par un vol UTA à Nouméa, un vol ETOM le lendemain ne pouvait les prendre parce que complet. Pas de solution avant une semaine, alors les deux gars, pas des touristes ordinaires, se font mettre en relation, via la tour de contrôle de Nouméa, avec le chef d'Etat Major de l'Aéronavale à Paris. L'amiral Goupil, réveillé en pleine nuit et bien au courant de l'affaire, règle le problème et le lendemain les deux quasis VIP rejoignent leur chantier !

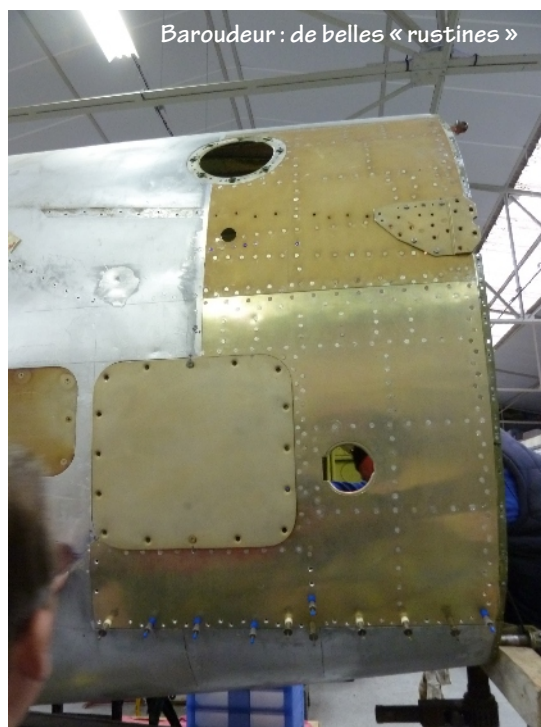
C'est quand même une rude affaire, mettre en morceaux un gros avion, avec les moyens du bord ! Eh bien, l'affaire est bouclée, la bête est débitée ! Reste à rapatrier le matériel, qui se fera en plusieurs étapes. C'est la Marine Nationale qui avait en charge le transport et l'assura en fonction de sa possibilité. Un premier transport, le Jacques Cartier assure le transfert Wallis-Nouméa, puis la Jeanne d'Arc qui passait par là ramena quelques morceaux de l'avion. Le gros de l'appareil fut ramené à Brest par le TCD Orage, puis l'Armée de l'Air convoiera le tout au Bourget. Bien des mois s'étaient écoulés depuis le début de l'opération et le travail de restauration pouvait alors commencer.

Si la tâche est moins rude, elle est beaucoup plus longue. Quand un visiteur demande « combien d'heures pour refaire ceci ou cela » on répond « l'heure n'est pas l'unité de compte, ici, on compte en années ». Boutade, bien sûr, mais proche de la vérité. Une petite équipe décidée s'occupe du WU plusieurs jours par semaine. Si certains travaux sont gratifiants comme compléter ou surtout refabriquer de façon conforme des éléments du poste d'après des photos ou des plans, d'autres sont pénibles, tel le billage ou le sablage pour enlever les vieilles peintures ou la corrosion. A tout cela il faut ajouter l'étude et la réalisation des bâtis pour supporter des éléments lourds du fuselage avant et central.

Les voyages en Angleterre ne se comptent plus, acheter des pièces manquantes, de la documentation ou pour toutes autres raisons techniques. D'ailleurs, de cordiales relations ont été nouées avec les Anglais, pensez, on restaure un de leurs célèbres avions !

Ce chantier progresse bien, toutefois le Lancaster WU 21 des Ailes Anciennes Le Bourget nécessitera encore de très nombreuses heures de travail et d'attention pour sa restauration complète.

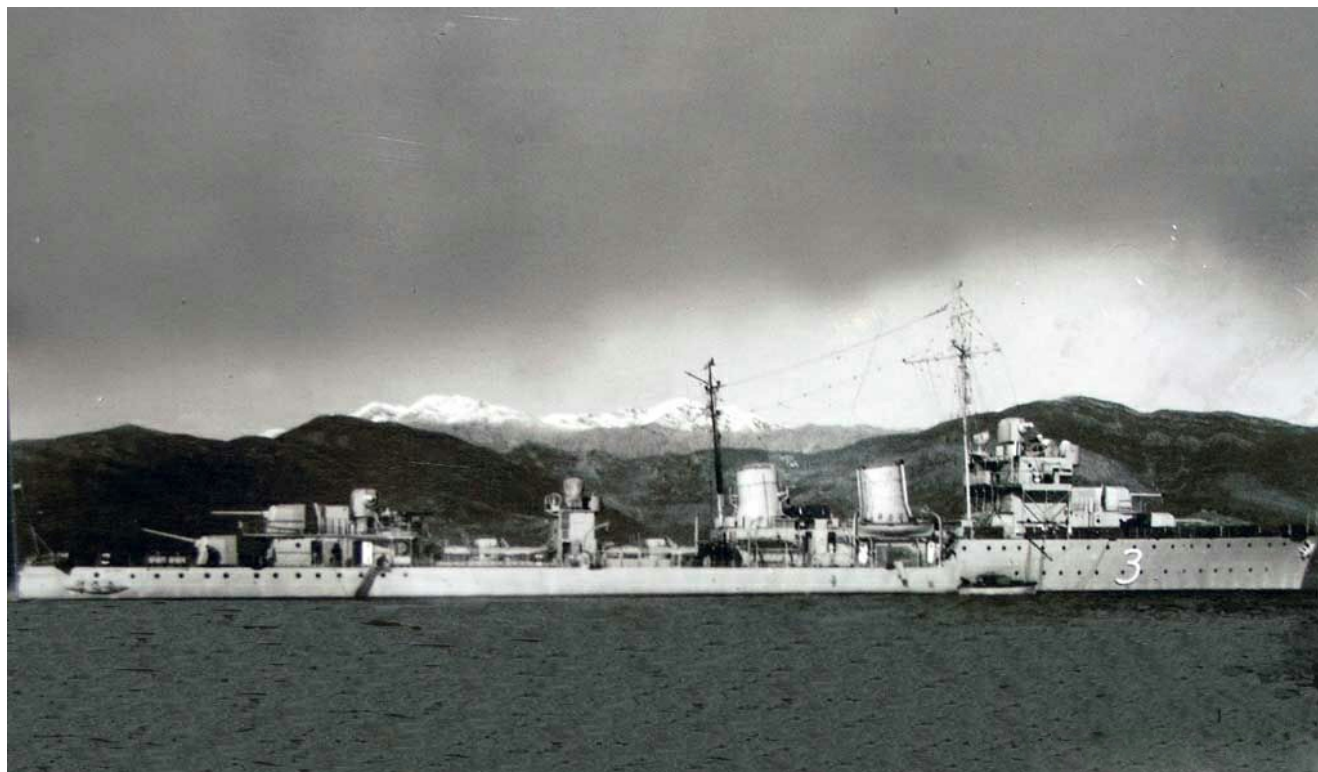
Les membres des AA ne manquent pas d'ardeur au travail, et en plus c'est un plaisir ! Toutefois, un regret, il y a peu de jeunes et la relève est incertaine...



Baroudeur : de belles « rustines »

## Le sabordage du destroyer « Zagreb »

*par Nicolas Moreau*



**L**e 6 avril 1941 les forces de l'Axe envahissent la Yougoslavie. Alors que l'armée tente vainement de résister et de contre-attaquer localement la marine royale essaye de faire de même. Cette dernière, en 1941, est d'importance mineure mais elle s'est en partie modernisée durant les années 1930 et dispose entre autres d'une flottille de destroyers modernes comme le *Dubrovnik* de conception britannique, mais aussi le *Belgrade* et le *Zagreb*, de conception française. Elle dispose en outre d'une dizaine de vedettes lance-torpilles dernier cri. Lorsque la guerre d'avril éclate le destroyer *Zagreb*, de la classe Beograd, est basé à Dobrota dans la baie de Kotor, au Monténégro actuel. A son bord le lieutenant Milan Spasi, l'officier en charge des torpilles et des mines du bateau et le lieutenant Sergej Mašera, premier officier en charge de l'artillerie du navire. C'est le destin de ces deux hommes qui va se jouer...



Le *Zagreb*, avec le *Belgrade* et le *Dubrovnik* étaient les bateaux les plus modernes de la marine royale yougoslave, c'est pourquoi dès le premier jour de la guerre, alors qu'ils sont en patrouille, ils sont la cible d'attaques aériennes. Le *Zagreb* essuie tout d'abord une première attaque aérienne de cinq bombardiers de la *Regia Aeronautica* le 6 avril 1941. Heureusement pour l'équipage, les bombardiers italiens sont à trop haute altitude pour causer des dommages à ces bateaux. La *Regia aeronautica* tenta une autre attaque une semaine plus tard, qui fut, comme la première, sans dommages pour le *Zagreb*.

Cependant le 15 avril, l'état major de l'armée royale yougoslave, submergé de toutes parts, demande une trêve. Les trois destroyers reçoivent l'ordre de ne pas ouvrir le feu sur les forces de l'Axe et de se rendre sans résistance à leur base de départ de Kotor sans détruire leurs armes. En attendant l'entrée des forces italiennes à Kotor les commandants renvoient déjà la majeure partie de leurs équipages et le 17 avril il en reste encore une partie à bord du *Zagreb* (quatorze matelots et officiers), ayant reçu l'ordre d'abandonner le navire. Le lieutenant Spasić et un de ses camarades, le lieutenant Mašera, prirent la décision de désobéir à cet ordre de leur capitaine, Nikola Krizomalija, et de saborder leur navire pour éviter qu'il ne soit réutilisé par les forces de l'Axe, n'ayant pas réussi à le convaincre de gagner Malte pour continuer la lutte.



Milan Spasić



Sergej Mašera

Après avoir fait débarquer l'équipage, Spasić et Mašera disposent des charges explosives et font sauter le navire, se sacrifiant par la même occasion en bloquant les accès aux coursives pour que les sentinelles n'empêchent le sabordage. Après deux explosions sous la ligne de flottaison le navire est très endommagé et coule. Le lendemain, des pêcheurs retrouvent le corps du lieutenant Spasić. Les deux officiers sont enterrés le 19 avril au cimetière naval du village de Savini bien que le corps du lieutenant Mašera ne soit toujours pas retrouvé. Beaucoup de gens furent présents à leurs funérailles, dont un détachement de l'armée italienne, impressionnée par un tel acte de courage.

Leur sacrifice fut connu très tôt, le *Daily Mirror* rapportant cet exploit dans ses colonnes. L'armée britannique inaugura d'ailleurs une plaque commémorative en leur honneur à Malte en 1942. Cependant il n'en fut pas autant en Yougoslavie. Durant l'occupation qui opprima le pays durant les années qui suivirent, les partisans communistes eurent aussi à combattre les monarchistes Tchetniks. Aussi à la fin de la guerre, du point de vue idéologique, la dimension patriotique de défense du pays ne devait être que communiste et il fut interdit de parler d'un tel acte de bravoure des monarchistes, ces derniers ne devant

être considérés que comme des traîtres du point de vue titiste. Leur commémoration fut donc très timide et ce n'est qu'avec la lente démocratisation du pays, dans les années 1960, que leur exploit fut à nouveau connu, un film étant même réalisé sur eux. Ils seront finalement déclarés Héros du peuple Yougoslave par décret du président Tito le 10 septembre 1973 à l'occasion du 30<sup>ème</sup> anniversaire de la création de la marine de guerre yougoslave. A partir des années 1990 des rues portent les noms des lieutenants Spasić et Mašera pour lesquels ont été érigés des monuments, en particulier en Slovénie, région d'origine de Mašera, mais aussi à Tivat, dans la baie de Kotor.



Monument consacré à Spasić et Mašera à Tivat

# Le service de santé des maquis d'Auvergne

*par Xavier Riaud*

Docteur en Chirurgie Dentaire, en Epistémologie, en Histoire des Sciences et des Techniques, Lauréat et membre associé national de l'Académie Nationale de Chirurgie Dentaire.



**L**e service de santé au Mont-Mouchet est créé au début du mois de mai 1944. Il a pour vocation de soigner les blessés des actions militaires engagées contre les occupants allemands. Placé sous l'autorité de Max Menut, il est composé d'une équipe de médecins, d'infirmiers et d'aides-soignants. Des pansements et toutes sortes de chirurgies y sont assurés. Charles Béréholc, alors étudiant, en fait partie. Ce maquis organisé comme un véritable corps d'armée voit flotter aux vents le drapeau tricolore. Étendu sur une trentaine de kilomètres de diamètre, les principaux responsables de la région 6 de la Résistance française s'y trouvent. Dans les compagnies ou bataillons, des petites structures médicales correspondent régulièrement avec l'organisation centrale (Béréholc, 1994).

Ce service de santé est composé principalement de : Max Menut qui en est le commandant, Georges Canguilhem, Paul Reiss, Pierre Nugou, pharmacien à Aurillac, Roger Guignard, Marcel Chomard, Fernand Lafaye, Anne-Marie Menut, Laurette Meyer, Jean Simon, Daneel, Charles Béréholc, Louis Mallet et Henry Ingrand. C'est là que Charles Béréholc a rencontré notamment Paul Malassagne (Béréholc, 1994). Les soins sont délivrés dans une grande rigueur médicale, sous des tentes faites de parachutes. Les grands blessés sont mis sur des brancards (Béréholc, 1994).

Le 2 juin 1944, les Allemands décident d'attaquer le Mont-Mouchet et de démanteler son maquis. Pour cela, ils engagent de plus en plus de troupes. A la suite des combats du 20 juin, une antenne du service de santé utilise les murs d'un ancien presbytère pour s'y abriter. Les combats sont si violents que le médecin-capitaine ordonne un repli des blessés vers la Brugère, près de Fridefont, dans une grange abandonnée. Ils sont évacués à travers les lignes ennemies pour gagner la ferme de la Bastide, dans les bois. Les blessés sont transportés par de jeunes séminaristes qui les emmènent sur des brancards vers Lavastrie. Ils sont convoyés jusqu'à Fressanges, sur des chars à bœufs. Là, ils sont recueillis par les habitants. Les autres ont réussi à rejoindre un autre maquis (Béréholc, 1994).

Quant au service de santé de l'état-major, il évacue ses blessés en autocar aménagé en infirmerie. Un long convoi de camions est ainsi formé qui gagne les sous-bois des gorges de Bès, sous la mitraille des avions ennemis basés à Aulnat, près de Clermont-Ferrand. Toute la nuit, les véhicules succèdent aux véhicules et y acheminent l'intégralité du matériel médical. Des parachutages de sulfamides notamment ont procuré l'essentiel des médicaments nécessaires à la survivance du service de santé. Le 21 juin, des chars à bœufs sont réquisitionnés. Les blessés sont ainsi véhiculés jusqu'à Albaret-le-Comtal. Dans ce village, tout le monde se repose. Les soins sont administrés, les pansements changés (Béréholc, 1994). Le 22 juin, la petite troupe repart vers Albaret-Sainte-Marie. Pendant le voyage, Charles se met à chanter, redonnant ainsi de l'espoir aux grands blessés dissimulés au fond des carrioles, sous du foin et de la paille. Menut, pour ne pas se faire remarquer, divise le convoi en deux. A la suite d'une dénonciation, le second est exterminé. Très peu ont survécu. Malgré la menace allemande, le premier convoi, lui, est bien parvenu à Albaret-Sainte-Marie. Sur le chemin, Charles est blessé par une patrouille allemande, mais, arrivé à bon port, il est soigné avec tous les autres (Béréholc, 1994).

Charles Béréholc se rappelle : « Tous ces exemples, et ceux de notre équipe, ont donné à ma démarche, une discrétion, une pudeur et confirmé le sens des valeurs qu'ils défendaient et qui étaient aussi celles de ma famille, et les miennes. » (...) « Face à la barbarie nazie, je garde le souvenir de la fraternité, de l'amitié, des valeurs qui nous unissaient (Béréholc, 1994). »

Charles de Gaulle, quant à lui, en s'adressant aux Forces françaises de l'intérieur, a affirmé : « Vous êtes la France de l'honneur (Béréholc, 1994). »

Charles Béréholc est un nom immense de la chirurgie dentaire dans notre pays, mais aussi de la Résistance française. Il occupe d'ailleurs encore des fonctions importantes au sein de la Fondation de la Résistance et du Concours national de la Résistance et de la Déportation. Commandeur de la Légion d'honneur, récipiendaire de la Croix du combattant volontaire de la Résistance, de la Croix de guerre avec citation (s), il est aussi chevalier dans l'Ordre national du mérite et commandeur dans l'Ordre des palmes académiques. Professeur des universités, il a été président de l'Académie nationale de chirurgie dentaire à trois reprises (1990 ; 1995 ; 2000). Il en est devenu d'ailleurs un des membres d'honneur (ANCD, 2011).

Alors que les troupes allemandes victorieuses s'installent en France, alors que l'armistice vient d'être signé à Rethondes, le 22 juin 1940, malgré l'interdiction qui a été faite par les autorités de manifester le 11 novembre de cette même année, les étudiants parisiens défilent sur les Champs-Élysées toute la journée, avant d'être évacués par la Wehrmacht manu militari. Cet événement est considéré aujourd'hui encore comme un des premiers mouvements de désapprobation et de résistance ouverte au régime de Vichy et à la collaboration prônée par celui-ci. Charles Béréholc a figuré en bonne place dans le cortège de jeunes gens qui ont chanté la Marseillaise et crié leur indignation devant cette capitulation ignominieuse. Ce n'est pas sans une certaine émotion que M. Béréholc m'a compté ce souvenir. Par la suite, en 1942, il rejoint l'état-major du maquis d'Auvergne aux côtés de ses camarades résistants, en tant que responsable du service de santé. Il y a le rang n° 47 (Béréholc, 2011). Ces étudiants qui ont déambulé d'un même cœur ont été 3 à 5 000 selon les forces de police de la capitale. A ce moment précis, le jeune homme est étudiant en médecine. Ce n'est qu'après la guerre qu'il s'oriente vers la chirurgie dentaire avec le parcours brillant que tout le monde lui connaît.

Paul Malassagne (1918-2007) a été dentiste. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il rejoint le maquis et se bat dans la résistance, mais, après la guerre, il décide d'abandonner la voie médicale, pour ne plus se consacrer qu'à la politique. De 1971 à 1983, il est maire de Massiac, sa ville natale. Dans le même temps, de 1971 à 1989, il représente le Cantal au Sénat. Il y est élu une première fois le 26 septembre 1971, réélu le 28 septembre 1980, mais ne se représente pas à l'issue de son deuxième mandat qui s'achève en 1989. Il siège à la commission des affaires économiques dès le 6 octobre 1971. Il y demeure jusqu'à la fin de son deuxième mandat. Pendant ses deux mandats, il pose 176 questions au Sénat qui bénéficient d'une réponse et 29 qui restent sans. Certaines d'entre elles bien évidemment sont consacrées aux professions libérales. Il a émis aussi pas moins de 15 rapports principalement consacrés au tourisme, de 1977 à 1989, pour la commission des affaires économiques, tantôt d'information, tantôt législatifs dans le cadre du projet de loi des finances de l'année en cours. Il devient secrétaire du bureau du Sénat en 1976. Il ne se représente pas en 1977. Il siège aussi à la commission nationale du tourisme (1986-1989), au comité consultatif des courses (1983 ; 1986-1989), au comité directeur du Fonds d'investissement des départements d'outre-mer (1988-1989) et ponctuellement dans quelques autres commissions. Il a aussi proposé de nombreuses lois et résolutions. Représentant tout d'abord le parti politique Divers droite (1971-1980), il rejoint le RPR, quelques années plus tard (1980-1989). Il a été aussi conseiller général du Cantal dans le canton de Massiac. Il finit sa vie dans sa ville natale (<http://www.senat.fr>, 2011).

\*\*\*

D'après le Dr Paul Le Caër, chirurgien-dentiste résistant et déporté, « nombreuses furent les gingivites, les stomatites ulcéreuses, bien souvent en rapport avec des évolutions de dents de sagesse, - compte tenu du jeune âge des maquisards -, des aphtes, des ulcérations non spécifiques, des trismus ou des luxations de la mandibule. La pathologie en l'absence d'hygiène et de soins s'étendait à la pulpite ou à l'abcès évoluant par tous les stades. Les fistules et ostéites résultaient du manque de traitement local et général. Pour les résistants actifs, les soins n'étaient pas pensables, d'où de nombreuses édentations, pertes irréparables pour l'avenir dentaire. L'angoisse et l'anxiété de certains résistants se traduisirent par des parafonctions autodestructrices entraînant des maladies des gencives, lésant le tissu de support des dents. Pour les porteurs de prothèses, se fut souvent un petit drame au moindre accident prothétique ou à la perte d'un pilier de bridge (Le Caër, 1995). »

Ceci est confirmé par le Dr Henri Stroweis, chirurgien-dentiste déporté. « Qu'il ait été maquisard ou résistant sans uniforme, sa pathologie buccale et dentaire a été semblable à celle des soldats d'une armée de campagne : nourriture mal équilibrée, manque d'hygiène, fatigue excessive, traumatismes, psychisme perturbé par des angoisses et par la peur. Parmi les maquisards, beaucoup, très jeunes, présentaient des accidents d'évolution de dents de sagesse qui, ne pouvant être traités correctement, revêtaient des formes graves. Pour tous les résistants vivant dans la clandestinité, la difficulté de se faire soigner entraînait des complications : caries pénétrantes, édentations, infections diverses (Stroweis, 1973).

Pour certains, cette vie en insécurité permanente donna naissance à des angoisses se traduisant par des tics, des para-fonctions amenant des lésions du parodonte et des gingivopathies. Pour les porteurs de prothèses, le moindre accident de leur appareillage et l'impossibilité de le faire réparer, ou rectifier, furent souvent ressentis comme un drame tant sur le plan moral, par la création d'un sentiment de perte d'intégrité, que sur le plan physique, leurs difficultés de mastication aggravant leur état de malnutrition (Stroweis, 1973). »

Ainsi, la présence d'un chirurgien-dentiste au sein d'un maquis s'est révélée bien vite indispensable. Son action principale s'est limitée principalement à des extractions, à une présence et un soutien moral, ainsi qu'à une assistance médicale dans les soins chirurgicaux des blessés.

#### Références bibliographiques :

Académie nationale de chirurgie dentaire (ANCD), Paris, <http://www.academiedentaire.fr>, 2011.

Béréholc Charles, « Le service de santé de l'état-major des maquis d'Auvergne : un épisode des combats de Margueride-Truyère », in *Revue de la Haute-Auvergne*, avril-septembre 1994, pp. 241-249.

Béréholc Charles, communication personnelle, Paris, 2011. <http://www.senat.fr>, Paul Malassagne, 2011.

Le Caër Paul, *Pathologie buccale et dentaire pendant la Résistance, l'Internement et la Déportation*, Deauville, 1972, communication personnelle, 1995, pp. 1-4.

Stroweis Henri, *Pathologie bucco-dentaire dans les camps de concentration allemands, 1944-1945*, Thèse Doct. Chir. Dent., Paris, 1973.

## Les Bunkers usine de la « Kriegsmarine »

*par Patrick Fleuridas*



Karl Dönitz

avant-propos

**A** Konrad, Valentin, de simples prénoms pour désigner d'imposants bunkers construits à Kiel ou Bremen. Hornisse (frelon) pour ce curieux abri bétonné, élevé sur une ancienne forme de construction pour cuirassés : 362 mètres en longueur pour 68 mètres de large. En fait il s'agit là des maillons les plus visibles de l'incroyable chaîne de production des nouveaux sous-marins, type XXI et XXIII, qui doivent redonner à l'Allemagne l'avantage, puis la victoire sur les océans. Jamais autant de moyens humains et techniques n'auront été mobilisés pour un programme militaire. La première partie est consacrée à l'origine de cet ambitieux projet et à la description des nouveaux sous-marins de Dönitz. Dans la seconde j'aborderai la construction de ces imposants bunkers, prévus pour le montage et l'assemblage. Enfin une troisième et dernière partie sera consacrée aux dernières semaines de la guerre, à la ténacité de la Kriegsmarine à entraîner ses équipages et préparer ses U-Bootes pour un dernier combat. Jusqu'en avril 1945, à quelques jours de l'écroulement final du III Reich, les travaux de construction se poursuivent toujours au bunker-usine Valentin et sur d'autres chantiers.

## Situation de la kriegsmarine en 1942 :

L'année 1942 marque le déclin de la Kriegsmarine sur tous les tableaux. Ses grandes unités comme le Bismarck et le Tirpitz sont coulées ou immobilisées. Les autres attendent dans les fjords de Norvège ou restent à quai en Allemagne. D'ailleurs après la perte du Bismarck, Hitler ne croit plus en la haute flotte de surface. Pour les sous-marins, si les succès se poursuivent, c'est au prix de pertes toujours plus grandes. La situation s'aggrave car l'organisation des convois alliés s'améliore ainsi que la protection maritime et aérienne. Les U-Boot type VII C, dont la conception remonte à 1936 sont obsolètes. La durée de vie d'un sous-marin est en moyenne de deux missions seulement à la fin cette d'année 1942.

## Evolution du nouveau sous-marin, du type XVIII au type XXI :

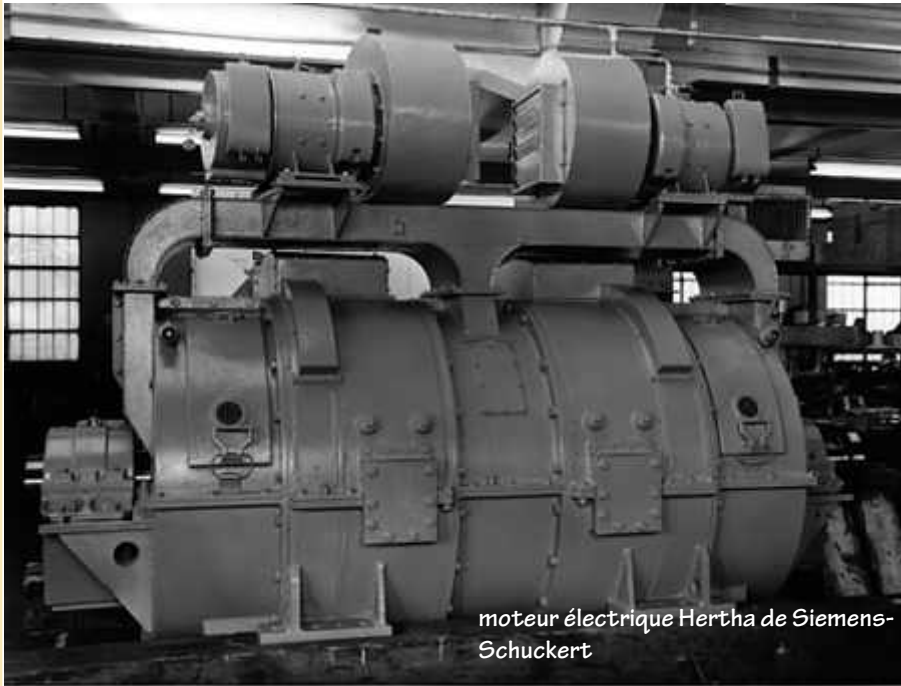
Lors d'une conférence à laquelle participe Hitler en septembre 1942, l'amiral Dönitz fait part de ses craintes de voir les U-Boote perdre la bataille de l'Atlantique. Il demande à ce que tous les efforts soient faits pour assurer la production en masse du type XVIII qui pourrait, dit-il, changer le cours de la guerre. Hitler donne son accord et une commande est passée le 4 janvier 1943 pour la construction de deux bâtiments de ce type pour expérimentation (U-796 et U-797). Ce dernier est révolutionnaire par le profilage hydrodynamique de sa coque, ses performances et sa propulsion.

Cette dernière, mise au point par le professeur Helmut Walter dès 1931 en collaboration avec Germaniawerft à Kiel, ne nécessite pas d'air extérieur pour fonctionner. Le carburant de ce moteur est du peroxyde d'hydrogène (l'eau oxygénée,  $H_2O_2$ ) à forte concentration (perhydrol). Ce dernier est dissocié par catalyse en eau et en oxygène.

Cette opération produisait à la fois de la vapeur et de l'oxygène à haute température qui passait ensuite dans une chambre de combustion, combiné au gasoil, tandis que de l'eau était pulvérisée sur la vapeur afin de générer de la vapeur additionnelle tout en réduisant la température. La combinaison vapeur mélange était alors envoyée dans la turbine puis dans un condenseur où l'eau était extraite ainsi que le résidu de dioxyde de carbone généré dans la chambre de combustion. Le procédé est complexe, fragile, mais l'ensemble est beaucoup plus léger et plus compact qu'un moteur diesel de même puissance. Inconvénient de taille, le peroxyde d'oxygène est un produit instable, surtout à forte concentration. Les risques d'explosion ou d'incendie sont importants. Un prototype, lancé en janvier 1940, avait atteint la vitesse de 28 nœuds en plongée, soit plus du double par rapport aux sous-marins en service à l'époque. La mise au point est longue puisque les deux bateaux sont encore en achèvement en décembre 1943 quand la décision d'annuler le programme arrive. Le problème principal reste la consommation d'eau oxygénée qu'il faut alors stocker dans d'importants réservoirs à bord. Le rayon d'action est réduit de même que le nombre de torpilles embarquées. La production d'eau oxygénée en grande quantité obligerait la construction de nouvelles usines, retardant d'autant le projet. Il apparaît bientôt que les espoirs placés dans le type XVIII sont irréalistes et qu'il ne sera pas possible de produire avant longtemps de tels sous-marins. En avril 1943 le professeur Heinrich Oelfken du Marinebau propose de remplacer les turbines Walter par un système moteur diesel/électrique classique, avec un grand nombre de batteries hautes performances. Le type XXI est né. Tout va être mis en œuvre pour produire rapidement le nouveau sous-marin.

## Le type XXI :

Si son système de propulsion reste classique, la conception même du bâtiment est très en avance sur son temps : il peut descendre à 300m de profondeur et croiser onze jours en plongée périscopique grâce au schnorchel. Celui-ci est périscopique, ce qui permet une plongée rapide en cas d'alerte, et recouvert d'un matériau synthétique qui ne renvoie pas les ondes radars. Le sous-marin est équipé de nouveaux systèmes d'écoute et de détection, d'un radar repérant sa cible en plongée et peut attaquer sans même approcher de la surface. Un système anti-vibration le rend



moteur électrique Hertha de Siemens-Schuckert

totallement silencieux à faible vitesse en plongée, grâce aussi à des moteurs électriques basse tension. Des brouilleurs magnétiques contre les charges de profondeur, des leurres d'huile pour faire croire à un grenadage réussi complètent son équipement révolutionnaire.

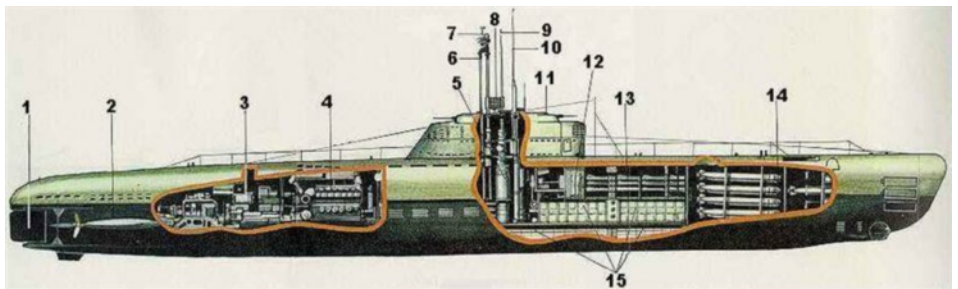
D'un déplacement de 1790 à 1819 tonnes en plongée, le XXI mesure 76,7m de long. Il atteint une vitesse maximum de 15,6 nœuds en surface, et 17,2 nœuds en plongée. Avec ses 250 t. de gasoil, son rayon d'action est de 28 800 kilomètres en surface à 15,5 nœuds. Il peut naviguer en plongée pendant 62 heures et parcourir 525 kilomètres à 5 nœuds en mode silencieux. Equipé de 6 tubes lance-torpilles, il emporte 23 torpilles dont 18 peuvent être lancées en vingt minutes. Enfin sur le pont sont installées 2 tourelles antiaériennes à commande électrique de deux canons de 2 cm chacune (3 cm sur les modèles suivant).

La propulsion est assurée par 2 moteurs diesels Man de 4000 CV, deux motrices électriques hautes performances de 5000 CV et deux autres à faible intensité, silencieux de 226 CV. Les 936 tonnes de batteries à hautes intensités se rechargent en cinq heures seulement. L'air intérieur est filtré et conditionné ce qui apporte un confort non négligeable pour l'équipage, réduit à 57 hommes. Le bâtiment est préfabriqué en neuf sections. On estime qu'un sous-marin représente 266 000 heures de travail pour un coût de 4,6 millions de reichsmarks.

Le premier navire, U-2501, est lancé le 3 avril 1944. Achevé le 12 mai, il est admis au service le 27 juin. Une longue période de tests et d'apprentissage commence. Pour la Kriegsmarine c'est un autre défi qui s'impose. Il lui faut former de nouveaux équipages avec des recrues toujours plus jeunes et sans

aucune expérience maritime le plus souvent. Le recrutement ne posera d'ailleurs que peu de problèmes tant le prestige est grand. Ce sont les officiers qui manquent le plus, car la formation est beaucoup plus longue. Les autres armes, en particulier la Wehrmacht, fourniront quelques cadres.

En mars 1945, on compte près d'une trentaine de sous-marins en croisières d'essais. L'ultime lancement à lieu à Hamburg le 20 avril 1945. Malgré le système de la construction par sections en divers points, les chantiers navals où sont assemblés les sous-marins sont durement touchés par les bombardements de grande envergure des dernières semaines du conflit. Le programme initial prévoyait près de 1600 exemplaires achevés pour la fin 1945. Seulement 121 le seront à la capitulation en mai 1945, malgré les difficultés d'approvisionnement, la pénurie de matériaux et les bombardements massifs des centres de production industrielle et des chantiers de construction navale.



Dessin du type XXI.

1. Gouvernail de direction - 2. gouvernails de direction de profondeur - 3. moteurs électriques - 4. moteurs diesel
5. centrale - 6. Schnorchel - 7. antenne radio - 8. antenne - 9. périscope d'attaque - 10.
11. tourelle pivotante, 12. secteur d'écoute - 13. poste d'équipage - 14. poste torpilles
15. Accumulateurs

Source d'image : Robert Kusch  
Dessin original de Richard Lakowski

"U-Boote - à l'histoire d'une arme des forces armées de mer", maison d'édition de livre de militaires de la RDA, 2ème édition en 1987  
[http://www.u-boot-greywolf.de/utyp\\_xci.html](http://www.u-boot-greywolf.de/utyp_xci.html)

Type XXI, dessin de R. Lakowski, source R. Kusch



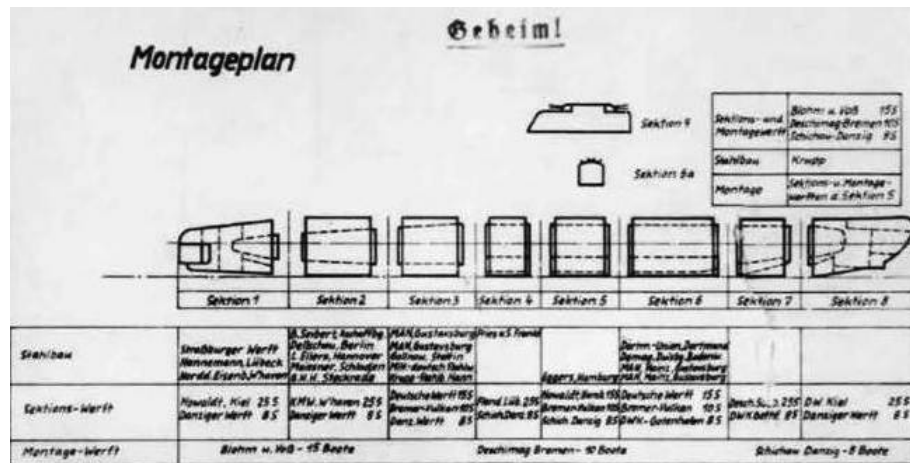
## Planification de la construction navale :

Le 10 juin 1943, Hitler charge Speer de reprendre en main tout le secteur de la construction navale. Ce dernier nomme un nouveau comité central de la construction navale (HAS) Il présente l'ensemble des nouveaux programmes et projets le 8 juillet suivant lors d'une conférence avec Dönitz et Hitler. Celui-ci ordonne que la plus haute priorité soit donnée à la production du type XXI. Speer confie alors à l'ingénieur Otto Merker la mission d'organiser la production industrielle du type XXI. Constatant que les méthodes traditionnelles de construction restent peu productives, Merker propose de « découper » le sous-marin en neuf sections qui seront « préfabriquées » avant d'être assemblées sur un chantier de lancement. Ces idées révolutionnaires sont accueillies avec scepticisme par les industriels mais Merker réussit bientôt à imposer son projet. En août 1943, Dönitz décide de mettre un terme à la production des types VII et IX au profit des seuls type XXI et XXIII. En décembre 1943, près de 1020 personnes, ingénieurs, concepteurs, dessinateurs travaillent dans les bureaux d'étude Glückauf (IBG) à Blaukenburg. A cette même époque, l'amiral Werner Fuchs réclame qu'un prototype soit construit. Mais sa demande est rejetée car elle risque de retarder le projet. Les prévisions de commandes suivent dès le 6 novembre : 130 exemplaires pour Blohm und Voss à Hambourg, 87 pour Deschimag AG Wesser à Kiel et 70 pour les chantiers Schichau à Danzig (Gdansk)

Afin de fournir l'acier aux chantiers, le quota mensuel alloué à la Kriegsmarine passe de 120 000 tonnes à 165 000 tonnes. En mars 1944, 50 % des entreprises fabriquant de l'acier travaillent pour le nouveau programme. Toutes les constructions de navires d'une taille supérieure au destroyer sont arrêtées. C'est la fin du projet de porte-avions Zeppelin notamment. Tous les autres types de sous-marins seront eux aussi progressivement stoppés, les contrats annulés. Seuls les types XXI et XXIII (version côtière du XXI) doivent être mis en chantier. La durée du temps de travail passe de 48 à 60 heures dans les industries liées au programme...

La construction des neuf sections est confiée à de nombreux industriels disséminés à travers toute l'Allemagne. Beaucoup n'ont aucune expérience de la construction navale, mais grâce au remarquable travail du bureau d'étude I.B.G. assemblé autour d'Otto Merker cela ne pose pas trop de problème. Le programme prend tout de même du retard à cause des difficultés causées par le manque de travailleurs qualifiés et les nombreux bombardements aériens qui perturbent en particulier les liaisons ferroviaires.

L'acheminement doit se faire par voies navigables pour les plus importantes sections.



plan de montage des sections du type XXI

Le type XXI est préfabriqué en neuf sections, qui sont livrées complètes, avec les câblages et les équipements internes déjà installés, aux trois chantiers chargés de l'assemblage final qui ne demande alors pas plus de huit semaines.

Section 1 : La poupe du sous-marin, avec le gouvernail et les hélices. Il y a un petit atelier de maintenance, une latrine, la pompe de cale et des bouteilles d'oxygène de secours.

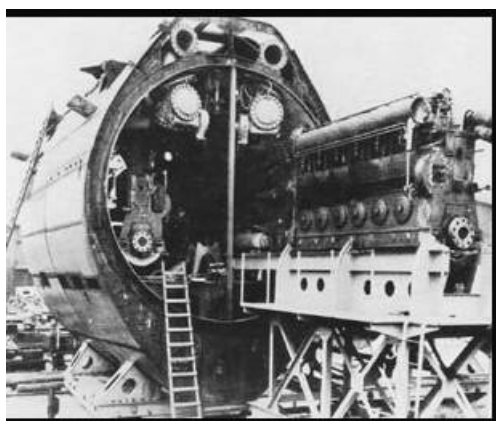
12,7 m de long, 65 tonnes pour un volume de 23m<sup>3</sup>.

Section 2 : Salle des moteurs électriques et de leurs commandes, du transformateur. Deux exemplaires d'une puissance de 1510/1840 KW (type GU 365/30) et deux silencieux.

10 m de long, 130 tonnes pour un volume de 90 m<sup>3</sup>

Section 3 : Salle des deux moteurs diesels MAN, embrayage et transmissions. Compresseurs d'air et système de purification de l'air.

8,4 mètres de long, 140 tonnes pour un volume de 107 m<sup>3</sup>



*mise en place du moteur thermique (section 3)*

Section 4 : Quartier de l'équipage arrière. 24 couchettes : 6 de trois places et quatre de deux places.

5,3 mètres de long, 70 tonnes.

Section 5 : Cuisine et local des réserves alimentaires, réfrigérateurs.

7,6 mètres de long, 140 tonnes.

Section 6 : Salle de contrôle avec l'accès au kiosque. Gestion du tir des torpilles, du schnorkel et des périscopes.

12 mètres de long, 165 tonnes.

Section 7 : Quartier de l'équipage avant avec 12 couchettes doubles. Deux toilettes et trois lavabos. Quartier des sous-officiers avec cinq couchettes superposées, une cabine avec deux couchettes pour le commandant. Local d'écoute. En dessous le local des batteries.

6,8 mètres de long, 92 tonnes pour un volume de 215 m<sup>3</sup>.

Section 8 : La proue avec les six tubes lance-torpilles et le stockage des torpilles.

14 mètres de long, 110 tonnes et un volume de 168 m<sup>3</sup>

Section 9 : Les superstructures avec le kiosque. 14,1 mètres de long.



*au premier plan une section 7, en arrière une section 8*

## Planification de la construction terrestre :

En parallèle à la mise en place du programme de construction navale, un autre défi est lancé par les hautes autorités de commandement de la Kriegsmarine (OKM) qui sont conscientes de la fragilité des chantiers de montage des sections et de l'assemblage des sous-marins. Il faut impérativement protéger toute la chaîne de production des bombardements alliés, de plus en plus destructeurs. Un vaste programme d'abris est mis à l'étude. A la fin de l'année 1942, le Großadmiral Erich Raeder en présente le projet. Un ensemble de vingt bunkers représentant un volume global de 1.8000.000 m<sup>3</sup> de béton armé, soit 95.000 tonnes d'acier. Pour mettre en route et achever ce projet pharaonique, il demande que les contingents des matériaux nécessaires soient prioritaires sur ceux du mur de l'Atlantique... Le projet concerne aussi la protection des chantiers navals classiques ainsi que la construction d'un immense bunker pour la réparation des types XXI. Mais seuls deux ouvrages en béton seront effectivement construits, «Hornisse» et «Valentin», les autres restant à l'état de projet ou, au mieux, des premières fouilles. Un troisième bunker «Konrad» est détourné de son utilisation originelle de simple abri pour sous-marins du type VII afin d'être ré-utilisé comme chaîne de montage des sous-marins type XXI.

Le premier bunker est appelé «Hornisse», ou «Frelon». Afin de gagner du temps, il sera construit sur la base d'un ancien dock prévu à l'origine pour la construction, interrompue, des super-cuirassés de la classe «H». Le bunker doit mesurer 362 mètres de long sur 68 mètres de large. Composé de deux alvéoles parallèles partagées en quatre parties. La première abrite les ateliers de stockage et de fabrications légères. La seconde la chaîne de production des sections 3, 5 et 6. La troisième est un dock asséchable pour la réparation lourde d'une capacité de quatre sous-marins et la dernière une alvéole à flot utilisée aussi comme écluse. Les travaux débutent en mars 1943, mais l'ouvrage ne sera pas achevé. En février 1945, une refonte de la planification est décidée et la priorité est donnée à la troisième partie. Suite à une attaque aérienne massive des Alliés et les dommages infligés à l'ouvrage, les travaux sont interrompus le 6 avril 1945. Un quart du bunker seulement est terminé (75% des murs et 25 % du toit).

Le deuxième bunker de montage de sections est «Konrad». Les travaux débutent en avril 1943 et s'achèvent en octobre 1944. L'ouvrage est somme toute modeste : 163 mètres de long sur 35 mètres de large et ne comprenant qu'une seule alvéole. En fait plusieurs bombardements alliés ont perturbé la construction du bunker mais sans l'interrompre. A l'origine l'abri est prévu pour les réparations légères des types VII, dans lequel cinq exemplaires peuvent être protégés. En février 1944 les plans sont modifiés afin qu'il puisse être utilisé pour le montage des sections du type XXI. Le fond de l'alvéole est comblé avec du sable compacté et le sas d'entrée modifié. Le 2 octobre 1944, la première section entre en montage. Jusqu'au printemps 1945, l'achèvement des sections se poursuit. A partir du mois de mars, elle est stoppée pour faire place à celle des «Seehund», «chiens de mer», petits sous-marins de poche, armés de deux torpilles, dans lequel le commandement de la Kriegsmarine fonde les plus grands espoirs... La production des sections est en effet supérieure aux possibilités réelles d'assemblage des sous-marins qui se fait toujours dans les chantiers navals non protégés. Le bunker est intact à la fin du conflit. En octobre 1946, l'ouvrage sera dynamité par le génie anglais. Les dernières ruines disparaissent entre octobre 1961 et mai 1962.



vue de Hornisse après les bombardements alliés

résultat des bombardements alliés sur « Valentin »



Le troisième ouvrage, « Valentin » est unique dans sa conception. Il est le dernier maillon de la chaîne de fabrication des types XXI puisqu'il s'agit d'assembler sur une chaîne de montage continue l'ensemble des sections. Le site est choisi avec soin en raison de l'énorme masse du bunker, plus de 500.000 m<sup>3</sup> de béton armé. Il est situé au nord de Bremen, à proximité de la rivière Weser. La taille est sans égale avec 450 mètres de long sur 97 mètres de large. Des fondations à 15 mètres de profondeur et larges de 12. Une hauteur intérieure de 16 mètres sous un plafond épais de 4,5 mètres. La surface dépasse les 50 000 m<sup>2</sup>. C'est le plus important ouvrage monolithique construit de toute la guerre. Afin de mener à bien les travaux tout en respectant délais, de nombreux travailleurs sont employés, y compris des déportés du camp de concentration de Neuengamme. Plusieurs centaines périront.

A l'intérieur, 4 lignes d'assemblage parallèles permettent, en treize postes de montage, d'achever la construction du sous-marin. L'ultime étape est la mise à l'eau depuis l'abri par une écluse, puis le départ vers le fleuve afin de rejoindre les chantiers navals pour les ultimes mises au point.

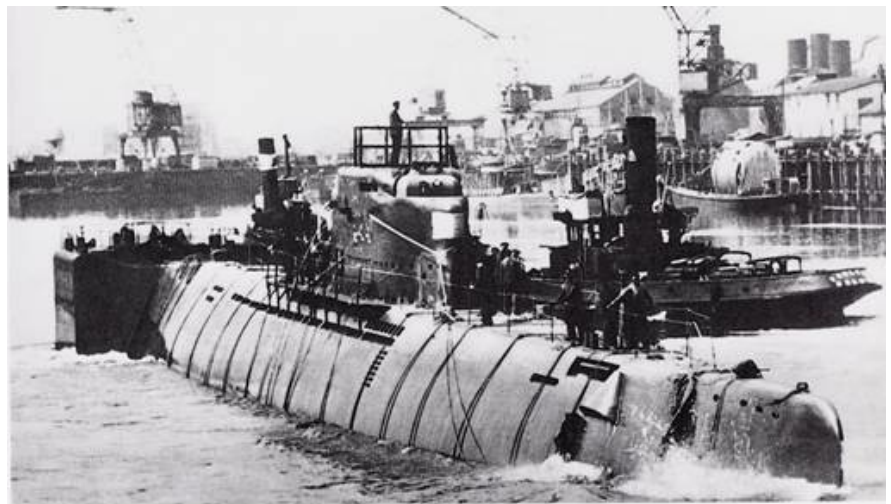
L'abri, dont le gros œuvre est achevé au printemps 1945, n'est cependant pas encore en service. Les aménagements intérieurs sont en cours d'installation pour une production prévue en mai. Lors du raid aérien du 27 mars 1945, deux bombes « anti-béton » percent le toit. Quelques jours plus tard, devant l'ampleur des dégâts intérieurs, le chantier est définitivement arrêté.

Une seconde usine de montage, dénommé « Wenzel » était prévue. Plus grande encore que Valentin avec le montage simultané de 16 sous-marins et une mise à l'eau directe dans chaque alvéole par un slipway comme à l'UBB de Lorient. Seuls les terrassements seront commencés.

A suivre dans le prochain article, la conception, le fonctionnement, les photos ainsi que les plans des ces trois bunkers...

### Sources :

BA, IBM, D. Sokolis, Bremen archive, DW-Kultur-Bremen, IWM, [www.uboataces.com](http://www.uboataces.com), [www.relikte.com](http://www.relikte.com), Irwing u.a. Stadtarchiv Kiel, [bunker-kiel.com](http://bunker-kiel.com), Archives Dyckerhoff und Widmann. BA, [www.Uboat.net](http://www.Uboat.net), IBM, Bremen archive, IWM, Irwing u.a., LIFE



un type XXI quitte sa cale d'assemblage pour sa finition à quai.

## Les Bunkers du château de « Pignerolle »

*par Jean Cotrez*

Pour ce 5<sup>ème</sup> volet de la série « ceux qui restaurent... » nous revenons dans l'univers du béton afin de mettre en lumière l'association « Mémorial des bunkers de Pignerolle » dont les membres se sont attelés à la tâche de restaurer et de faire visiter au public un ensemble de blockhaus situés sur le domaine du château de Pignerolle, non loin d'Angers. C'est le président de l'association, Christophe Marquet qui nous parle de ce site méconnu qui abrita pendant la Seconde Guerre mondiale le QG de Dönitz, commandant les redoutables sous-marins qui semaient la terreur dans l'Atlantique et souvent au-delà.





Christophe Marquet

**Histomag 39-45 :** Pouvez-vous nous faire l'historique du château et du parc de Pignerolle pendant la Seconde Guerre mondiale et nous expliquer pourquoi ce coin paisible a vu subitement s'ériger une dizaine de blockhaus en pleine campagne ?

**Christophe Marquet :** Le domaine de Pignerolle, témoin d'une grande histoire a la particularité de représenter plusieurs pans historiques du XX<sup>ème</sup> siècle. De l'exil du gouvernement polonais en 1939, jusqu'à la Cité de relogement d'urgence après guerre, en passant par le 125<sup>ème</sup> régiment d'infanterie, l'abri antiatomique du général de Gaulle et surtout en ce qui concerne la Seconde Guerre mondiale, le centre de commandement de la Kriegsmarine. Harcelé par les Alliés à St Nazaire et Lorient, l'Amiral Dönitz choisit Pignerolle pour son éloignement des côtes et la proximité de Paris. Angers est déjà un centre important de l'administration militaire allemande contrôlant 17 départements. Pignerolle devient un centre névralgique de la bataille de l'Atlantique et exercera des fonctions de commandements importantes pour tout le secteur Atlantique-Manche. C'est aussi un centre de repos pour sous-marinière, surnommé "U-boote pâturage".

**HM :** Comment et dans quel but est née votre association « Mémorial des bunkers de Pignerolle » ?

**CM :** En 2010, Angers Loire Métropole décide d'ouvrir au public un des bunkers du parc de Pignerolle. Succès immédiat, les Angevins sont au rendez-vous et veulent en savoir plus sur l'histoire de leur patrimoine. Nous rebondissons sur ce phénomène touristique pour créer l'association "Mémorial des bunkers de Pignerolle". Notre objectif principal est bien entendu de rassembler le plus grand nombre d'adhérents afin de concevoir un mémorial sur la Seconde Guerre mondiale, en particulier en Anjou.

Depuis 1992, le château de Pignerolle abrite le musée de la communication, formidable lien avec notre projet car "La Bataille de l'Atlantique" fut une guerre de communication.

**HM :** Présentez-nous la dizaine de blockhaus présents autour du château. Sont-ils de type référencés (Regelbau) et quelles étaient leurs fonctions et/ou armement ?

**CM :** Le parc de Pignerolle comporte dix bunkers. Un onzième appartenant au dispositif de communication du "Bdu west"\* est à l'entrée de la ville de St Barthélemy d'Anjou, au domaine de la Reux. Les fortifications seront construites en surface, parfois à deux étages à l'exception de la plus petite, nichée sous le château. Cette dernière fut découverte lors de l'installation de l'ascenseur pour le musée de la communication. Il pourrait s'agir d'un sas de sécurité en de bombardements.

Mr Patrick Fleuridas (membre de notre forum et contributeur au HM)\*\* est venu prendre les côtes extérieures des bunkers. Il a, entre autres, identifié un R622( abri pour 2 groupes de combats).

Le bunker amiral a une surface de 1500m<sup>2</sup>, ses murs ont une épaisseur de béton de 2 à 3 mètres et une dalle de toit de 3,60m. Il est relié au château par un passage souterrain. Il abritait des salles de cryptages et des consoles radio. Le reste des bunkers servaient à la protection des hommes en cas de coups durs et abritait également du matériel.

HM : Où en êtes-vous des travaux de restauration de ces blockhaus ?

CM : L'ensemble des dix bunkers du parc de Pignerolle a reçu du Ministère de la Culture le label "Patrimoine du XX<sup>ème</sup> siècle". Pignerolle, à travers ses fortifications militaires, stigmatise la barbarie nazie mais représente aussi la généralisation d'un matériau de construction emblématique du XX<sup>ème</sup> siècle: le béton armé. La plaque officielle a été posée sur l'un des bunkers au mois de janvier dernier. L'inauguration officielle aura lieu ultérieurement. Nous proposons régulièrement à l'agglomération d'Angers, la main d'oeuvre bénévole de nos adhérents afin de nettoyer les bunkers et les abords.

HM : Etes-vous aidés et/ou soutenus par des organismes quelconques (commune, communauté de communes, département etc...)

CM : Notre projet de valorisation des trésors de Pignerolle est en adéquation avec le cycle mémoriel 2009-

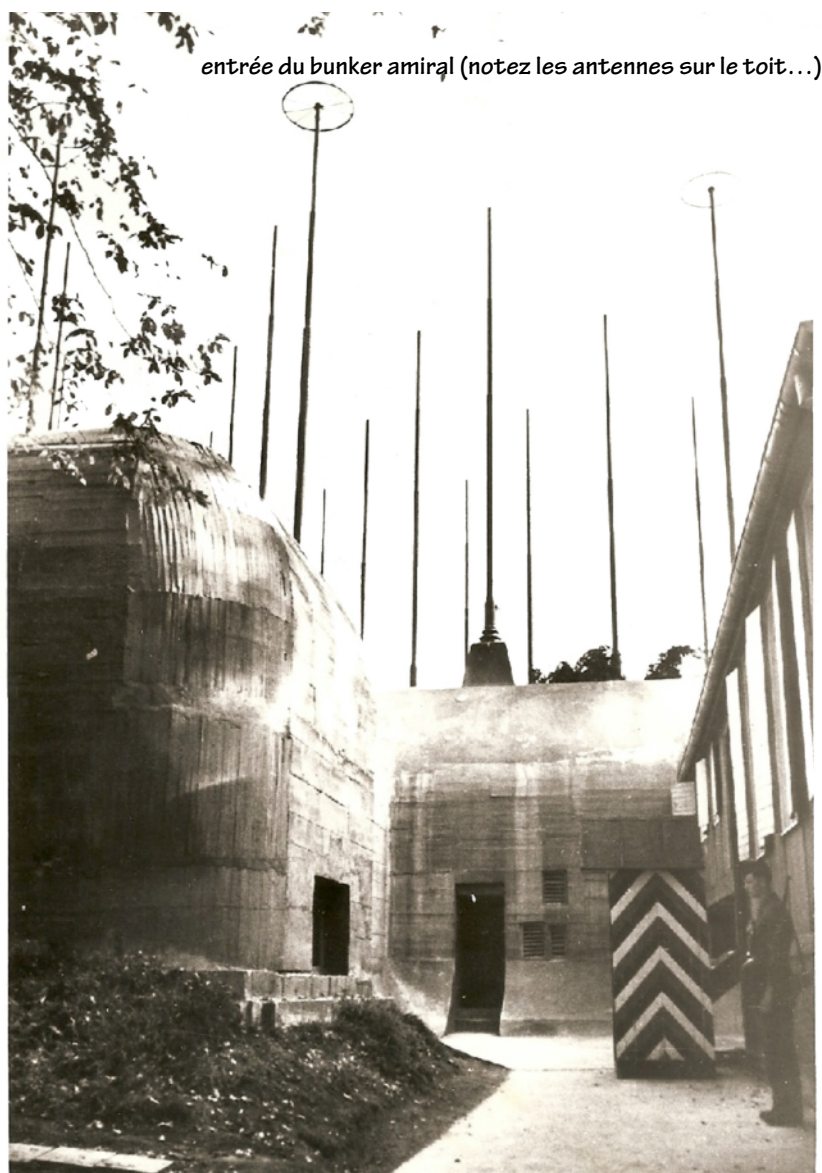
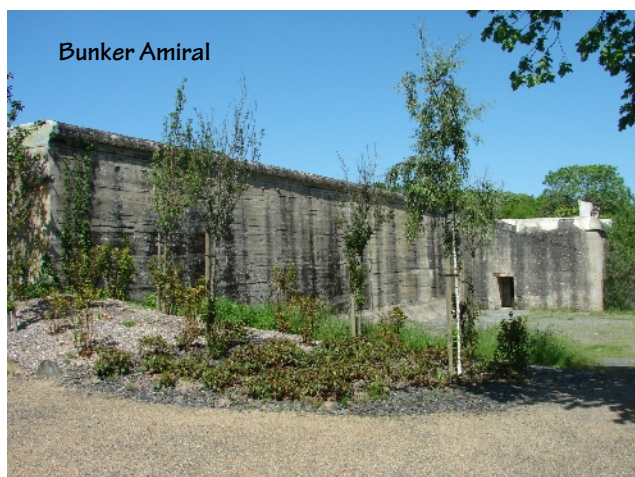
2015 lié au 70<sup>ème</sup> anniversaire de la fin de la Seconde Guerre mondiale et en lien direct avec les problématiques actuelles du ministère de la Défense en matière de politique mémorielle.

Nous avons des mécènes privés qui s'intéressent de près à Pignerolle. Afin de débloquer les fonds, il faut présenter un business plan et pour cela, seule la structure « Angers Loire Métropole » peut nous délivrer l'autorisation de pénétrer dans les installations.

L'avenir du domaine de Pignerolle passera par l'histoire des bunkers et une réelle volonté politique.

HM : Quels sont les moyens d'existence de votre association (subventions ?). Je suppose que, comme dans beaucoup d'associations tout repose sur la passion et le bénévolat ?

CM : Pour l'instant les moyens d'existence sont les adhésions et les soutiens. Seule la passion de l'histoire, la valorisation et préservation du patrimoine nous animent. L'adhésion à notre association débute à partir de 5 euros...



# Ceux qui restaurent

HM : Le domaine de Pignerolle appartient à Angers Loire Métropole. Quelles sont vos relations avec cette entité ?

CM : À la demande du Président de la communauté de communes, nous avons constitué une commission historique et scientifique afin de se porter garant de nos projets et activités. Il ne s'agit pas de faire un "Dönitz-land" ou un mausolée sur le III<sup>ème</sup> Reich, mais à travers un mémorial, de raconter aux jeunes générations, la grande histoire de Pignerolle telle qu'elle s'est déroulée.

HM : À quelles occasions est-il possible de visiter les blockhaus restaurés avec une visite commentée pour les néophytes ? Sur rendez-vous, lors des journées du patrimoine ?

CM : Un des bunkers à étages est ouvert à la visite ainsi qu'une partie du passage souterrain reliant le château au bunker-amiral. Pour cela il faut réserver auprès de l'accueil du château ou d'Angers Loire Tourisme. Lors des dernières journées du Patrimoine plus de 4500 visiteurs sont venus à Pignerolle!

HM : Quels sont vos projets à court/moyen terme pour le site et ses blockhaus ?

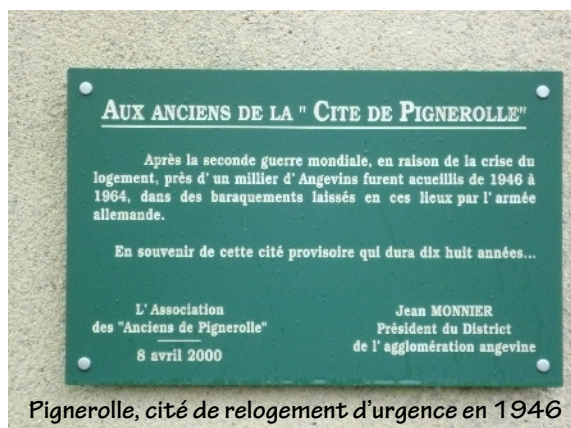
CM : Avec la ville d'Angers, nous avons élaboré une fiche pédagogique (Guide des actions pédagogiques d'éducation au développement durable). Nous proposons une visite guidée et gratuite dans le parc de Pignerolle sans pouvoir entrer (pour l'instant..) dans les installations. Nous commentons un parcours d'interprétation dans les lieux stratégiques du parc.

\* BDU west : Befehlshaber der Unterseeboote ou centre de commandement des Uboot pour l'ouest.

\*\* : NDLR

Contact: Christophe Marquet  
27, rue du Petit chaumineau  
49100 Angers

[memorialbunkers.pignerolle@gmail.com](mailto:memorialbunkers.pignerolle@gmail.com)  
<http://www./bunkers.pignerolles.free.fr>  
<http://www./u-boote.fr>  
Groupe Facebook



Pignerolle, cité de relogement d'urgence en 1946



Pignerolle héberge le gouvernement polonais en exil



# Le coin des lecteurs

*par Vincent Dupont*

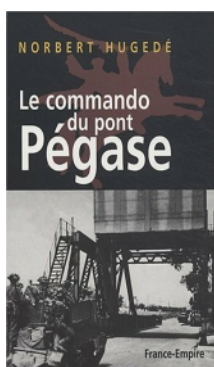
**B**onjour à toutes et à tous,



Comme de coutume nous souhaitons vous recommander quelques ouvrages en rapport avec la thématique du dossier spécial de ce numéro, puis nous vous présenterons plusieurs ouvrages sortis (ou sur le point de sortir) qui ont retenu l'attention de la rédaction. Nous allons vous les présenter en espérant qu'ils vous plairont tout autant !

*Commençons d'ailleurs avec un ouvrage qui date un peu mais que personnellement je ne me lasse jamais de relire tant le lecteur pénètre l'obscurité de la nuit aux côtés des paras à travers ce magnifique récit :*

**Le Commando du Pont Pégase de Norbert Huguédé**  
Editions France-Empire  
214 pages – 12 euros



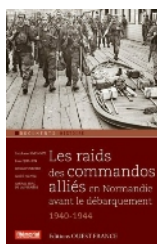
L'ordre de mission, signé par le général Gale commandant la 6e Division Aéroportée, était de "prendre intacts les deux ponts de l'Orne et le canal de Caen, à Bénouville et à Ranville...". La prise de ces deux ponts, qui sera une opération "coup de main", repose essentiellement sur l'effet de surprise, la rapidité d'exécution et la détermination à vaincre. Il faudra s'attendre à une contre-attaque et tenir jusqu'à la relève. Jamais, probablement, une opération de commando n'avait été plus minutieusement préparée. Et pourtant, rien ne se passa comme prévu. Si l'opération réussit quand même, ce fut grâce à une série de circonstances absolument imprévisibles, qui ont toutes incroyablement joué en faveur des Anglais. Cette opération eut lieu dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. D'elle, dépendait la suite des événements.

Elle fut, dès la première heure, caractéristique de toute la campagne de Normandie, qui mit face à face d'une part une armée allemande très bien entraînée, parfaitement équipée, bien implantée, mais empêtrée dans des rivalités de commandement ; et d'autre part, des commandos décidés, prêts à tout, infiniment vulnérables, mais qui savaient tirer parti, sur place, des chances les plus folles. Et plus folle encore, l'audace d'un joueur de cornemuse qui sut, à lui seul, mettre en déroute toute une armée, comme aux temps bibliques...

*Poursuivons avec un ouvrage très pratique, compilant une partie des raids menés par les Alliés en Normandie avant le débarquement (en fait comme le titre l'indique...)*

**Les raids des commandos alliés en Normandie avant le débarquement (1940-1944)**  
(Collectif)

Editions Ouest-France  
248 pages – 20 euros



Cet ouvrage présente une description des différents commandos alliés lancés le long des côtes normandes pour déstabiliser les défenses allemandes et obtenir des renseignements pour la préparation du débarquement. Un bel ouvrage sur le sujet.

*Parmi toutes ces opérations commando menées sur le littoral atlantique, une est particulièrement intéressante :*

**L'odyssée du commando Frankton : décembre 1942**  
de André-Roger Voisin

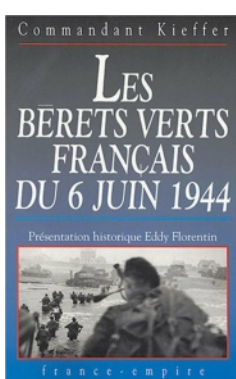
Editions L'apart  
152 pages – 15 euros



En décembre 1942, un groupe d'une dizaine de Royal Marines britanniques réalisait l'une des plus surprenantes opérations commando de la seconde guerre mondiale. Après avoir remonté l'estuaire de la Gironde en kayaks, ces hommes faisaient sauter plusieurs navires allemands amarrés le long des quais de Bordeaux. Ces navires, appelés « briseurs de blocus », avaient pour mission de rapporter d'Asie des matières premières indispensables à l'économie de guerre du Reich. Les hommes désignés pour la mission Frankton savaient qu'ils avaient peu de chance d'en revenir vivants, car une fois leur tâche accomplie, ils devaient rejoindre la Grande-Bretagne en passant par l'Espagne. Deux d'entre eux seulement parviendront à rentrer chez eux sains et saufs, après avoir enduré la fatigue, la faim, le froid et la peur, à l'issue d'une véritable Odyssée. Cet ouvrage est le récit de cette exceptionnelle opération, puis du périple de ses survivants. Au-delà du rappel des faits, l'auteur nous en précise le contexte (celui du blocus allié de l'Europe sous la botte allemande), les raisons et les conséquences.

Enfin terminons par un ouvrage du célèbre Philippe Kieffer, certes du siècle dernier, mais qui n'en demeurent pas moins excellent, consacrant les 177 commandos français qui touchèrent le sol de France aux côtés des Alliés le 6 juin 1944 :

Les Bérets Verts français du 6 juin 1944  
de Philippe Kieffer  
Editions France-Empire  
255 pages – 20 euros



Quasiment tout le monde parmi nos lecteurs, je n'en doute pas, connaît l'histoire de ces « Bérets Verts » aussi je reprendrai la belle présentation faite

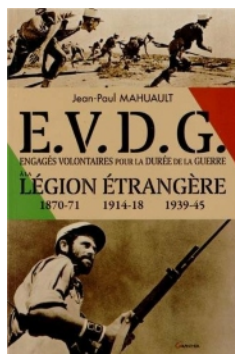
par Cornelius Ryan lors de la sortie de cet ouvrage, pour le décrire :

*« Ce livre que vous avez entre les mains est le seul qui m'apprit, alors que j'écrivais Le Jour le plus long, que les Français participèrent à la délivrance de leur grand et glorieux pays, en même temps qu'à celle d'un continent de trois cents millions d'hommes asservis. Le chef qui conduisit ces vaillants Français aux cinq plages sanglantes de Normandie fut mon ami le "pacha", le commandant Philippe Kieffer.*

*En lisant son livre, j'appris qu'il avait débarqué à la tête de deux cents Français et j'en fus surpris. Combien de correspondants de guerre britanniques et américains avaient connu, me demandais-je, cette participation française au débarquement ? Bien entendu, c'était une petite unité qui passait inaperçue, mais elle tenait une place importante sur les grandes cartes de l'état-major suprême.*

*Sa mission paraissait impossible pour son effectif : s'emparer du central téléphonique de Ouistreham, saisir les écluses, prendre le casino. Les hommes de Kieffer, nous le savons aujourd'hui, atteignirent tous ces objectifs, mais à un prix très élevé. Kieffer, blessé deux fois dans la journée, constitua le centre de ralliement, la force agissante qui ouvrit le chemin. Jamais il ne réclama de ses hommes quelque chose qu'il n'eût pu accomplir lui-même, et on l'aimait pour cela. »*

Passons maintenant aux ouvrages récemment sortis et qui ont retenu notre attention. Ayant eu l'occasion de parler sur le forum des « régiments ficelles » il faut se réjouir de voir publié une étude sur les engagés volontaires pour la durée de la guerre :



Engagés volontaires pour la durée de la guerre

de Jean-Paul Mahuault

Editions Grancher  
315 pages – 18 euros

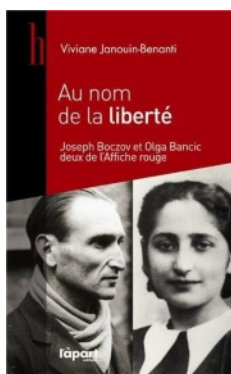
Les trois derniers grands conflits engageant la France (1870-71, 1914-18, 1939-45) ont un point commun : certains étrangers vivant ou non sur le territoire

métropolitain manifestent, dès le début des hostilités, le désir et la volonté de combattre auprès des Français. Tout naturellement, la Légion Etrangère va les accueillir, les encadrer, les instruire. Parfois, ce seront même des unités complètes qui rejoindront le territoire français, tels les *Garibaldiens*. Tout au long de cet ouvrage, Jean-Paul Mahuault s'appuie sur des témoignages historiques repris dans des documents d'époque exceptionnels.

Ce livre est bien réalisé pour tout ceux qui souhaitent se documenter sur ce corps d'armée hors norme mais avant tout sur ces engagés volontaires qui croyaient en la France. Et même si la majeure partie de cet ouvrage concerne la guerre de 1870-71 et la Première Guerre mondiale, près de 100 pages sont consacrées à la Seconde Guerre mondiale et les documents étudiés par l'auteur nous permettent réellement d'en savoir plus sur ces régiments de volontaire, les RMVE, unité par unité, de leur formation à l'épreuve du feu.

*Ensuite c'est un ouvrage se focalisant sur deux visages présents sur l'Affiche Rouge qu'il nous a plu de vous montrer, pour en savoir un peu plus sur ceux que l'on qualifia d'armée du crime :*

**Au nom de la liberté**  
de Viviane Janouin-Benanti  
Editions Làpart  
315 pages – 18 euros



Février 1944, l'Affiche rouge, montrant les visages de 10 personnes, dont ceux de Missak Manouchian et de Joseph Boczov, est placardée par la gestapo dans toute la France. Les résistants des FTP-MOI (Francs-tireurs et partisans, Main-d'œuvre Immigrée) sont dénoncés comme l'armée du crime.

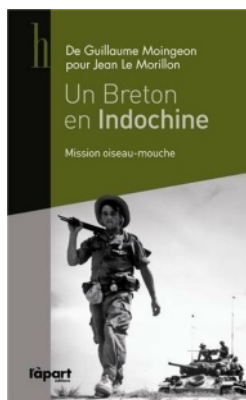
Joseph Boczov, de son vrai nom, Ferencz Wolf, ingénieur, commandait le 47<sup>me</sup> détachement des FTP-MOI chargé du déraillement des trains de la SS et de la Wehrmacht... Il sera fusillé au Mont Valérien le 21 février 1944, à 38 ans.

Olga Bancic, ouvrière, faisait du repérage et du transport d'armes pour les FTP-MOI. Déportée en Allemagne, elle sera décapitée par les nazis à Stuttgart le 10 mai 1944, à 32 ans. Maman, elle laissait une petite Dolorès de 5 ans.

Ils étaient venus à pied de Roumanie. Joseph pour aider les républicains espagnols contre Franco dans les Brigades internationales. Olga, pour fuir la répression et rejoindre la France, patrie des Droits de l'Homme. Issus de familles juives, tous les deux camarades d'Ana Pauker, ils croyaient que le communisme apporterait le bonheur en Roumanie.

*Ensuite vous serez happés par les aventures rocambolesques d'un breton agent de la France Libre tour à tour en France et en Indochine. Une histoire où à la fin on peut se dire « quel personnage ! » :*

**Un Breton en Indochine**  
de Guillaume Moingeon  
Editions Làpart  
224 pages – 18 euros



Jean Le Morillon est né dans le petit port breton du Bono ; le 5 février 1920. Un pays de marins, ce qui l'a incité à se former à l'usage de la radio afin d'embarquer sur un bateau de pêche ou de commerce. Mais...la guerre en a décidé autrement ! En 1940, les allemands arrivent à Lorient, à quelques dizaines de kilomètres du Bono. Beaucoup de militaires français, professionnels ou appelés, embarquent sur tout ce qui flotte pour rallier la Grande-Bretagne.

Jean Le Morillon part avec eux. Il se trouve que les officiers français exilés à Londres cherchaient des « Radios » pour communiquer avec la résistance. Rompu à cette technique, le Breton a d'autant plus retenu leur attention qu'il est grand et costaud. Un officier lui demande : « Seriez-vous d'accord pour intégrer une école de parachutistes, puis éventuellement faire partie du bureau du renseignement ? » « Pourquoi pas ? » répond notre homme. Et le voici officier du renseignement, c'est-à-dire « espion » militaire, parachuté en France pour diverses missions, puis en Indochine où il doit notamment identifier un terrain d'aviation japonais dont on ignore la localisation. Fait prisonnier, condamné à mort, il s'évade en tuant ses gardes. Repris dans des conditions rocambolesques, il ne doit la vie qu'à un incroyable concours de circonstances.

Ce sont ces aventures trépidantes, dont chaque détail est rigoureusement authentique, qu'il a confiées à l'écrivain Morbihannais Guillaume Moingeon ; lequel nous livre ici ce récit palpitant. Un témoignage d'autant plus précieux que depuis, Jean Le Morillon est décédé accidentellement.

*Poursuivons avec le parcours d'un haut-fonctionnaire, comme Jean Moulin, qui chercha à lutter contre l'oppression de l'occupation allemande :*

## Un préfet dans la Résistance de Arnaud Benedetti

CNRS

318 pages - 19 euros



Voici une biographie en hommage à Jean Benedetti signée par son neveu Arnaud. Une démarche d'autant plus touchante

que le préfet Benedetti, en poste à Vire, Dunkerque, Montpellier et Avignon pendant la Seconde Guerre Mondiale fut un grand résistant, décédé en 1981, qui n'écrivit jamais rien sur son engagement. Radical-socialiste, ancien chef de cabinet d'un ministre du Front Populaire, Benedetti apparaît ambitieux, humain, courageux et habile.

En juin 1940, d'emblée, lui et sa femme, Odette, choisissent leur camp : l'épouse du sous-préfet de Vire organise une filière d'évasion pour les prisonniers français. L'ami du couple, le docteur Abraham Drucker, père de Michel (le présentateur omniprésent des dimanches sur France2), a d'ailleurs rendu hommage à l'action d'Odette qui ne concernait pas uniquement les prisonniers : *"Je n'oublie pas non plus ce train de ravitaillement soustrait aux Allemands pour la plus grande joie des habitants de Vire"*.

Sous-préfet à Dunkerque d'Avril 1941 à Janvier 1942 il poursuit son action tant et si bien les Allemands exigent le départ en zone libre de ce fonctionnaire qu'ils ne jugent pas assez coopératif. Benedetti obtient à Montpellier son premier poste de Préfet. Là, il travaille notamment avec l'association juive *"l'Œuvre de Secours aux Enfants"* (OSE), mais aussi avec des religieux catholiques. Ensuite, en poste à Avignon, alors que son appui à la Résistance reste fort et constant, il est arrêté par la Gestapo en mai 1944, puis déporté en Bavière. Il sera libéré en Avril 1945 par les Américains.

Aux antipodes de Jean Benedetti voici maintenant une personnalité peu connue également, mais symbole d'une société mondaine qui tira avantage de l'occupation :

## Jean Luchaire, l'enfant perdu des années sombres de Cédric Meletta

Librairie Académique Perrin

445 pages - 24,90 euros



Strass et paillettes sous le signe de la croix gammée : le 26 mai 1941, dans les salons de la Tour d'argent, le gratin de la collaboration fête Jean Luchaire. Patrons de presse, producteurs, ministres, officiels allemands et noceurs du Tout-Paris célèbrent l'apogée journalistique du plus grand communicant de

l'époque. A 39 ans, Luchaire - *"Louch Herr"*, comme le surnommait Jean Galtier-Boissière, fondateur du Crapouillot - préside la Corporation nationale de la presse française. Il dirige aussi le quotidien le plus moderne des années noires, Les Nouveaux Temps, et influence la radio, le cinéma, la pub, l'édition.

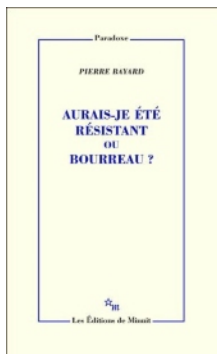
Cette biographie foisonnante, et fort joliment écrite, que lui consacre Cédric Meletta, historien de la littérature, épouse le rythme de cette vie menée tambour battant. Une étude nourrie d'archives inédites, qui scrute les clairs-obscurs d'un personnage veule et surdoué, *"archétype de l'intellectuel dévoyé jouant à l'homme d'action"*, symbole du traître mondain vendu aux Allemands par amour de la *dolce vita*, du luxe et du pouvoir et qui finira condamné à mort et exécuté au fort de Châtillon le 22 février 1946.

*Et pour rester dans la question de la dualité du choix de chacun sous l'occupation, je vous propose de découvrir un ouvrage très intéressant sorti récemment :*

**Aurais-je été résistant ou bourreau ?**

de Pierre Bayard

Les Editions de Minuit  
158 pages – 15 Euros



Pour quelqu'un né après la Seconde Guerre mondiale et désireux de savoir comment il se serait comporté en de telles circonstances, il n'existe pas d'autre solution que de voyager dans le temps et de vivre soi-même à cette époque. Ici l'auteur propose donc, en reconstituant en détail l'existence qui aurait été la sienne si il était né trente ans plus tôt, d'examiner les choix auxquels il aurait été confronté, les décisions qu'il aurait dû prendre, les erreurs qu'il aurait commises et le destin qui aurait été le sien. Un ouvrage à recommander tant du point de vue historique que psychologique : une véritable introspection sur les choix à faire sous l'occupation, sur les doutes et les certitudes qui ont du présenter à chacun et chacune.

*Enfin, pour terminer, nous nous devons de rendre hommage à Stéphane Hessel qui nous a quittés récemment. Pour ceux qui voudraient mieux connaître la vie de ce grand homme, nous recommandons :*

**Stéphane Hessel  
de Manfred Flügge**

Editions Autrement  
288 pages – 20 Euros

L'écrivain Manfred Flügge accompagne Stéphane Hessel depuis près de 30 ans. Il l'a invité à Berlin, sa ville natale, quand il était encore inconnu du grand public. Il a écrit l'histoire de ses parents (qui ont inspiré l'histoire de *Jules et Jim*) et a coréalisé le premier film documentaire sur lui (*Le Diplomate*, 1995). Cette proximité lui permet d'étudier le phénomène Hessel avec le double regard de l'ami mais aussi du biographe expérimenté. Dans ce premier essai sur cet être d'exception, on découvre d'abord l'histoire de la famille Hessel, narrée avec talent et sens de la dramaturgie. Le parcours du diplomate est ensuite retracé avec ses méandres et ses difficultés. L'auteur raconte ses souvenirs personnels de ses rencontres avec Hessel. A partir de documents inconnus trouvés dans les archives de Buchenwald, Manfred Flügge raconte en détail les conditions de survie de Hessel dans les camps allemands. Un chapitre particulier est dédié au rôle de la poésie dans sa vie. La troisième partie est consacrée au surgissement médiatique de l'auteur d'*Indignez-vous !* et aux controverses assez vives que ce texte très court a déclenchées. Un livre bien documenté, limpide et passionnant.



# Histomag

39-45

LA SECONDE GUERRE MONDIALE PAR DES PASSIONNES POUR DES PASSIONNES - [WWW.39-45.ORG/HISTOMAG](http://WWW.39-45.ORG/HISTOMAG)

*Vous souhaitez*  
**Participer à  
Histomag ?**



*Vous souhaitez*  
**Commenter  
Histomag ?**

*Contactez la Rédaction :*  
[histomag@39-45.org](mailto:histomag@39-45.org)

*Rendez-vous ici :*  
[courrierhistomag.39-45.org](mailto:courrierhistomag.39-45.org)

