

11 février 1814 : bataille de Montmirail.

Napoléon jette la Garde impériale sur le corps russe de Sacken, qui perd 7 000 hommes et remporte une nouvelle victoire. Le comportement héroïque des jeunes recrues (les “Marie-Louise”) formées à la hâte ajoute au retentissement de cette victoire. Montmirail sera le nom de la promotion de l'école spéciale militaire de Saint-Cyr sortie en 1914 (avec dans ses rangs le futur Général Monclar) et qui perdra 60 % de ses effectifs pendant la Grande Guerre, dont la moitié dans les deux premiers mois de la guerre.

Napoléon arrive à huit heures du matin à Montmirail, précédé par les cavaliers de Nansouty et accompagnés par quelques escadrons de la Garde et par une partie de la division Ricard. Face à la supériorité numérique de l'adversaire, l'Empereur décide d'attendre l'arrivée des troupes encore en arrière avant de débiter l'attaque.

À dix heures, la Vieille Garde et le reste de la division Ricard se présentent à Montmirail. Cependant, vers midi, les Russes attaquent et occupent Marchais. Napoléon envoie Ricard reprendre le village. Ce dernier réussit à s'en emparer mais est repoussé à la suite d'une contre-attaque. Les Français perdent et reprennent le village cinq fois de suite. La Vieille Garde de Friant, envoyée à son secours, menace d'être submergée par la masse ennemie. En milieu d'après-midi, alors que la bataille fait rage, l'arrivée du maréchal Mortier avec la division Michel de la Vieille Garde et la cavalerie de Defrance décide l'Empereur à lancer la cavalerie de la Garde sur les Russes, et il fait parvenir aux dragons de la Vieille Garde l'ordre de charger.

Le général Dautancourt, qui les commande, emprunte avec ses cavaliers la route de Fontenelle, passe à côté de la ferme des Gréneaux et traverse les lignes russes placées au milieu du chemin. Les fantassins d'Osten-Sacken, surpris par la rapidité de l'attaque, se replient pour la plupart en désordre dans les bois à proximité. À ce moment, le flanc droit des Russes est coupé de leur centre. Dautancourt rallie ses dragons et les relance à la poursuite des fuyards, qui s'échappent en direction du bois Jean, près de Courmont. Les cavaliers français les y rattrapent et les taillent en pièces ; Dautancourt note que « *les dragons, qui ne donnaient que des coups de pointe, en firent dans cet endroit une véritable boucherie.* » Entretemps, l'infanterie française refoule les Russes au-delà de Marchais, et les Prussiens de Yorck, arrivés tardivement sur le champ de bataille, ne peuvent empêcher la victoire française. À la fin de la journée, les dragons de la Vieille Garde ont perdu six tués et autant de blessés. De leur côté, les dragons de Letort de Lorville, formés en colonnes par pelotons, chargent sur la route de Viels-Maisons et enfoncent trois carrés d'infanterie. Ils galopent ensuite sur Épernay, sabrent les fuyards et font à cette occasion de nombreux prisonniers. Letort de Lorville est nommé général de division sur le champ de bataille le jour même.

Cependant, York, qui arrive à Montmirail, ordonne l'offensive pour stopper les Français dans leur progression, mais il subit de lourdes pertes à la suite de la contre-attaque de Michel appuyée par la cavalerie. À la nuit, les Prussiens se retirent après avoir perdu un millier des leurs.

Au lendemain de la bataille de Champaubert, avec la victoire de Montmirail, Napoléon porte un coup très dur à l'armée de Silésie de Blücher, en infligeant une nouvelle humiliation aux Prussiens et aux Russes pourtant deux fois plus nombreux. Les pertes subies ce jour-là par Osten-Sacken et Yorck sont importantes. Le succès français sème la discorde entre les alliés.

Mais les effets de la victoire de Montmirail demeurent cependant limités par l'inaction de MacDonald et ne portent pas un coup décisif à Blücher.

11 février 1922 : naissance d'Hélie Denoix de Saint Marc (Bordeaux).

Il entre dans la résistance en 1941 à l'âge de 19 ans et est arrêté en franchissant la frontière franco-espagnole en 1943. Déporté dans le camp de concentration de Buchenwald où il manque mourir (« *j'ai trouvé le pire chez les autres mais aussi en moi* »), il conserve malgré tout la soif de l'action et fait Saint Cyr.

Légionnaire parachutiste, il effectue trois séjours en Indochine qui le marquent profondément : les rencontres (avec l'adjudant Bonnin), les combats (« *l'entrée dans ces territoires où rôde la mort, oblige à se hisser à la pointe de soi-même* »), le pays (« *un monde féérique* ») mais aussi l'abandon du village de Talung ensuite massacré par le Vietminh. Chef de cabinet du général Massu pendant la bataille d'Alger puis commandant au 1^{er} REP, il entre en rébellion lors du putsch des généraux en avril 1961 ("*Un homme doit toujours garder en lui la capacité de s'opposer et de résister*"). Il se constitue prisonnier, ne rejoint pas l'OAS et est condamné à 10 ans de prison (« *L'enfermement peut développer une force intérieure qui peut être plus grande que la violence qui nous est faite* »).

Gracié 5 ans plus tard, il est réhabilité dans ses droits civils et militaires. Ecrivain talentueux, et homme au parcours incroyable, son témoignage humble et courageux est à lire "**Les champs de braises**" tant il est structurant pour ***l'éthique du soldat français***.

Lire : [Que dire à jeune de vingt ans ?](#)

Il faut savoir
que rien n'est sûr,
que rien n'est facile,
que rien n'est donné,
que rien n'est gratuit.

Tout se conquiert,
tout se mérite.
Si rien n'est sacrifié,
rien n'est obtenu.

Hélie de Saint Marc

11 février 1922 - 26 août 2013

IN MEMORIAM

- Grand-croix de la Légion d'honneur, en date du 25 novembre 2011
- Croix de guerre 1939-1945 avec 1 citation
- Croix de guerre des TOE avec 8 citations
- Croix de la valeur militaire avec 4 citations
- Médaille de la résistance
- Croix du combattant volontaire de la Résistance
- Croix du combattant
- Médaille coloniale avec agrafe « Extrême-Orient »
- Médaille commémorative de la guerre 1939-1945
- Médaille de la déportation et de l'internement pour faits de Résistance
- Médaille commémorative de la campagne d'Indochine
- Médaille commémorative des opérations du Moyen-Orient (1956)
- Médaille commémorative des opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en Afrique du Nord (1958) avec agrafes « Algérie » et « Tunisie »
- Insigne des blessés militaires (2)
- Officier dans l'ordre du mérite civil Taï Sip Hoc Chau



11 février 1928 : naissance de Bernard DE LATTRE DE TASSIGNY.

Bernard Jean Marie Michel de Lattre de Tassigny, né le 11 février 1928 à Paris (16^e) et mort le 30 mai 1951 près de Ninh Binh (Tonkin), est un officier français.



Il est l'enfant unique du maréchal Jean de Lattre de Tassigny et de Simonne Calary de Lamazière. Désireux de s'engager dans les Forces françaises libres, il est jugé trop jeune pour être admis dans l'armée de libération qui se prépare pour le débarquement de Provence, néanmoins, devant sa volonté de combattre, le général de Gaulle lui accorde une dispense d'âge. Le 8 août 1944, il est affecté au 2^e régiment de dragons. Lors de la bataille pour la libération d'Autun, le 8 septembre 1944, il est sérieusement blessé. Il reçoit la médaille militaire.

Entré à l'École militaire interarmes, le 1^{er} août 1945, il choisit l'arme blindée et cavalerie à sa

sortie. Le 26 novembre 1945, il est aspirant. Stagiaire à l'École de cavalerie de Saumur, il est nommé sous-lieutenant le 26 novembre 1946. Affecté ensuite au 4e régiment de cuirassiers, il est promu lieutenant le 26 novembre 1948.

Il quitte la métropole pour l'Indochine le 1^{er} juillet 1949. Chef d'un peloton blindé du 1er régiment de chasseurs, il est commandant du poste de Yen My, qui contrôle quinze villages et une population d'environ 20 000 habitants. Il est cité à l'ordre de la brigade le 21 avril 1950. Le 6 décembre 1950, le général de Lattre devient haut-commissaire, commandant en chef en Indochine et commandant en chef du corps expéditionnaire français en Extrême-Orient. Son fils Bernard refuse de faire partie de son état-major ; il veut rester avec ses hommes de troupe.



Il prend le commandement d'un escadron composé en grande partie de volontaires vietnamiens, le 1^{er} mars 1951. À la suite des combats de Maï Dien, il est cité à l'ordre du corps d'armée le 11 mai. Fin 1951, Giap lance une grande offensive-surprise sur la rivière Day. Le 29 mai, il est informé de l'offensive de la brigade 304 vietminh rejoint son Bataillon (1^{er} Chasseur) au nord de Ninh Binh. Il établit dans la nuit du 29 au 30 son escadron sur le piton Hoi Hac (aujourd'hui rasé) qui garde le passage du trafic fluvial à l'ouest du piton de Non Nuoc. Il est mortellement atteint par un obus

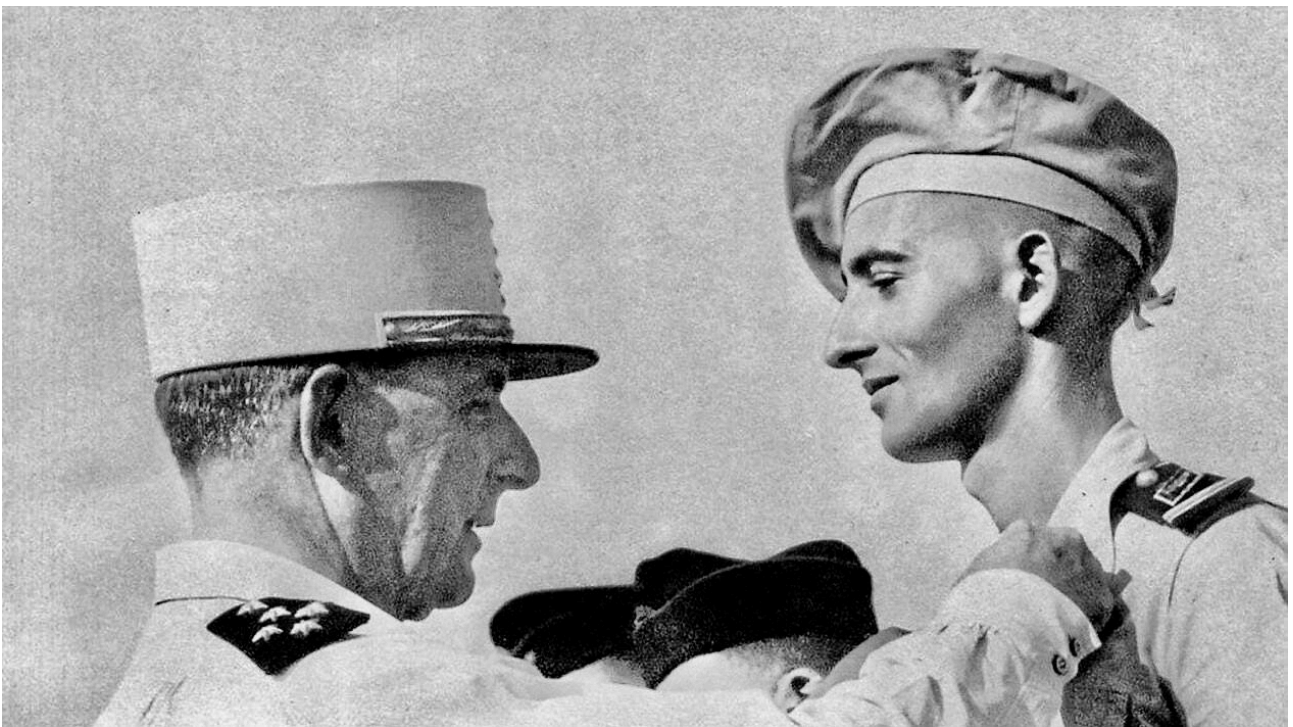
de mortier transpercé de 80 blessures au pied du blockaus. Son corps est transporté depuis les lignes de front après que le commando Vandenberghe a repris la position. Son père a eu cette phrase : « *Bernard n'est pas mort pour la France, il est mort pour le Vietnam* ».

Sa dépouille et celles du lieutenant Mercier et du brigadier Mellot, tombés à ses côtés, sont rapatriées en métropole, accompagnées par le général de Lattre.

Terrassé par un cancer à la hanche mal soigné et bouleversé par la mort de son fils unique, son père meurt 7 mois plus tard à Paris le 11 janvier 1952. Sa mère meurt le 3 juin 2003.

Le tombeau de Bernard de Lattre de Tassigny est situé au cimetière de Moulleron-en-Pareds, aux côtés de celui de ses parents.

La 24^e promotion (1984-1985) de l'École militaire interarmes porte son nom.



- **Chevalier de la Légion d'honneur**
- **Médaille militaire**
- **Croix de guerre 1939-1945, palme de bronze**
- **Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs**, décoration remise par son père, le 11 mai 1951, à Phu Ly.
- **Médaille des évadés**
- **Ordre national du Vietnam (chevalier)**, remis à titre posthume au nom de l'empereur Bao Daï.
- **Mérite militaire (Chili)**

« Ne pas subir »

11 février 1942 : opération « Donnerkeil ».

L'opération *Donnerkeil* (« coup de tonnerre » en allemand) désigne le volet aérien de l'opération *Cerberus*, l'une des actions interarmées les plus audacieuses de la Seconde Guerre mondiale. Planifiée et commandée par l'*Oberst Adolf Galland*, *General der Jagdflieger* (général de la chasse), cette opération de supériorité aérienne avait pour objectif d'assurer la protection des cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau* et du croiseur lourd *Prinz Eugen* lors de leur transit à travers la Manche, de Brest vers les ports allemands de Wilhelmshaven et de Kiel.

Lancée dans la soirée du 11 février 1942, l'opération s'est achevée le 13 février avec l'arrivée des navires dans les eaux allemandes. *Donnerkeil* constitue un succès tactique remarquable pour la Luftwaffe, qui parvint à neutraliser les tentatives d'interception britanniques tout au long du trajet. Pour la *Royal Navy* et la *Royal Air Force*, cet épisode, désigné sous le nom de « *Channel Dash* » par la presse britannique, représenta une humiliation stratégique majeure.

Contexte stratégique

Des navires piégés à Brest

Les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau* étaient arrivés à Brest le 22 mars 1941, à l'issue de l'opération *Berlin*, une campagne de guerre de course menée dans l'Atlantique pendant huit semaines. Le croiseur lourd *Prinz Eugen* les avait rejoints le 1^{er} juin 1941, après l'échec de l'opération *Rheüning* qui avait coûté la perte du *Bismarck*. La présence de ces trois bâtiments dans le port breton représentait une menace permanente pour les convois alliés dans l'Atlantique.

Le *RAF Bomber Command* avait pris ces navires pour cibles dès le 30 mars 1941. Le *Gneisenau* fut touché par une torpille aérienne le 6 avril 1941, puis par des bombes qui endommagèrent sa poupe. Le *Scharnhorst* fut à son tour touché le 24 juillet 1941 lors d'un bombardement de jour à La Pallice, subissant cinq impacts qui endommagèrent ses systèmes électriques et ses chaudières. À la fin de l'année 1941, les bombardements cumulatifs avaient rendu toute nouvelle sortie dans l'Atlantique impossible sans risquer la destruction des bâtiments.

Parallèlement, Hitler était devenu de plus en plus préoccupé par une possible invasion britannique de la Norvège. La perte du *Bismarck* en mai 1941 et le torpillage des cuirassés britanniques *Prince of Wales* et *Repulse* par l'aviation japonaise au large de la Malaisie en décembre 1941 l'avaient convaincu de la vulnérabilité croissante des grands bâtiments de surface face à l'aviation. Il ordonna donc, fin 1941, à l'*Oberkommando der Marine* (OKM) de préparer le rapatriement des navires de Brest vers les bases allemandes.

La conférence du 12 janvier 1942

Le 12 janvier 1942, Hitler réunit les principaux responsables de l'opération dans son quartier général de Prusse-Orientale, la *Wolfsschanze* (« *Tanière du loup* »). Étaient présents le *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, chef de l'OKW, Hans Jeschonnek, chef d'état-major de la Luftwaffe, le General Alfred Jodl, chef des opérations militaires, l'*Oberst* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, le Grossadmiral Erich Raeder, commandant en chef de la Kriegsmarine, et le *Vizeadmiral* Otto Ciliax, qui devait commander le groupe de combat naval.

Au cours de cette réunion, Hitler compara la situation de la flotte allemande à Brest à celle d'un patient cancéreux condamné s'il refusait l'opération chirurgicale. Le passage par la Manche était, selon lui, cette opération : risquée mais offrant une chance de survie. Trois options furent examinées : le passage vers la Méditerranée via Gibraltar, la route par le détroit du Groenland pour contourner les îles Britanniques, ou le transit direct par la Manche. Cette dernière option fut retenue en raison de la brièveté du trajet, de la possibilité d'une couverture aérienne continue et de l'effet de surprise.

Le *Generaloberst* Jeschonnek promit 250 chasseurs pour assurer la supériorité aérienne locale, auxquels s'ajouteraient une trentaine de chasseurs de nuit. Il refusa néanmoins de garantir le succès de l'opération et de renforcer les forces de chasse de l'Ouest par des transferts depuis d'autres théâtres, notamment le front de l'Est. Jeschonnek confia à Galland qu'en cas d'échec, la *Luftwaffe* serait désignée comme bouc émissaire par la marine. Galland reçut le commandement exécutif de l'opération aérienne, qui fut baptisée *Unternehmen Donnerkeil*.

Planification de l'opération Donnerkeil

Le dispositif aérien de Galland

Adolf Galland établit son quartier général à Jever, en Frise orientale, et élaborait un plan de couverture aérienne d'une précision méthodique. Le dispositif reposait sur trois escadres de chasse (*Jagdgeschwader*) réparties le long de l'itinéraire prévu : la *Jagdgeschwader 2* « *Richthofen* » de l'Oberstleutnant Walter Oesau, la *Jagdgeschwader 26* « *Schlageter* » du Major Gerhard Schöpfel, et la *Jagdgeschwader 1* du Major Erich von Selle. Des appareils d'écoles de chasse furent également mobilisés pour compenser l'absence du gros de la *Jagdflieger*, engagé sur le front de l'Est.

Au total, le dispositif comprenait environ 252 chasseurs de jour — des Messerschmitt Bf 109 pour la JG 1 et des Focke-Wulf Fw 190 pour les JG 2 et JG 26 — auxquels s'ajoutaient une trentaine de Messerschmitt Bf 110 de chasse de nuit. L'organisation prévoyait des relais successifs de groupes de 16 chasseurs formés en quatre *Schwärme* (patrouilles de quatre appareils), chaque groupe assurant la protection des navires pendant 30 minutes sous silence radio strict. Dix minutes avant la fin de chaque rotation, le groupe suivant devait se présenter, de sorte que pendant la majeure partie du trajet en heures diurnes, 32 chasseurs survolaient en permanence la formation navale.

La répartition géographique des responsabilités était précise : la JG 2 et la JG 26 assuraient la couverture lors du passage dans le détroit du Pas-de-Calais, considéré comme la phase la plus dangereuse du trajet. La JG 1 prenait le relais lorsque les navires atteignaient l'estuaire de l'Escaut et poursuivaient leur route vers la mer du Nord. Chaque centre de contrôle couvrait une succession de secteurs qui se chevauchaient, de Brest aux ports de destination.

Pour assurer une coordination locale directe entre l'aviation et la marine, l'*Oberst* Max-Josef Ibel, ancien *Geschwaderkommodore* de la JG 27, embarqua à bord du *Scharnhorst* avec un détachement de transmissions en qualité de *Jafü Schiff* (« chef de chasse embarqué »). Des officiers de guidage de la chasse (*Jägerleitoffiziere*) avec leur équipement radio furent également installés sur le *Gneisenau* et le *Prinz Eugen*, ce qui permettait de disposer en permanence de la situation aérienne et, une fois la surprise perdue, de diriger les chasseurs par radiophonie vers les menaces identifiées.

La guerre électronique

Un volet essentiel de la planification, souvent sous-estimé dans les analyses ultérieures, concernait le brouillage des radars britanniques. Le General Wolfgang Martini, chef du *Funkhorchdienst* (service d'écoute et de renseignement des transmissions), mit en œuvre une stratégie de brouillage progressif des radars côtiers britanniques. Dès le début du mois de février 1942, des stations de brouillage terrestres installées le long de la côte de la Manche commencèrent à interférer avec les stations de détection britanniques du réseau *Chain Home* et les radars *Freya*.

L'intensité du brouillage fut augmentée très lentement, jour après jour, afin que les opérateurs britanniques n'identifient pas immédiatement l'interférence et l'attribuent à des perturbations atmosphériques naturelles. Deux Heinkel He 111 spécialement équipés furent également mis en œuvre le long du littoral avec des émetteurs puissants pour compléter le brouillage des radars aériens et de surface britanniques. Des Dornier Do 217 de la *Kampfgeschwader 2* devaient par ailleurs effectuer des sorties de leurrage électronique au-dessus de la Manche occidentale pour détourner les avions britanniques.

V. Jones, directeur adjoint du renseignement scientifique au ministère de l'Air britannique, nota après la guerre que Martini avait rendu la couverture radar britannique « *pratiquement inutilisable* » de façon imperceptible. Le lieutenant-colonel Wallace, de l'unité d'interception radar de l'armée de terre, avait bien signalé le brouillage croissant, mais ses alertes n'avaient pas été relevées par la chaîne de commandement.

Les mesures de sécurité et d'intoxication

Le secret de l'opération fut préservé avec une rigueur exceptionnelle. Même les chefs de Gruppen (groupes) de chasse impliqués ne furent informés de la véritable nature de la mission que le soir du 10 février 1942, soit moins de 24 heures avant le début de l'opération. Des mesures d'intoxication furent déployées auprès de la population locale de Brest : des casques tropicaux furent embarqués ostensiblement, des barils de pétrole marqués « *Pour usage sous les tropiques* » furent chargés à bord, et de fausses rumeurs d'un départ vers les eaux chaudes

furent répandues.

Les dragueurs de mines du Commodore Friedrich Ruge avaient silencieusement nettoyé et balisé les passages miniers le long de l'itinéraire prévu, opérant exclusivement de nuit pour ne pas alerter les patrouilles britanniques. Le chenal déminé était tracé en eaux profondes afin de permettre aux navires de maintenir une vitesse de marche élevée, de l'ordre de 28 nœuds. Trois sous-marins furent détachés du groupement de l'Atlantique et positionnés près de l'Islande pour transmettre en continu des bulletins météorologiques nécessaires au choix du créneau optimal.

L'exécution de l'opération

La soirée du 11 février : l'appareillage

L'appareillage était initialement prévu à 20 h 30. Cependant, un bombardement de 18 Wellington du *Bomber Command* sur Brest dans la soirée du 11 février obligea les navires, qui commençaient à lever l'ancre, à regagner temporairement leurs postes. Les bombes ne causèrent que peu de dégâts et, détail crucial, les Britanniques ne remarquèrent rien d'anormal. La fin d'alerte fut donnée à 22 h 15, et les trois navires capitaux appareillèrent avec six destroyers d'escorte environ 45 minutes plus tard, soit vers 22 h 45 (23 h 45 heure allemande selon certaines sources, 21 h 14 heure britannique selon d'autres).

Plusieurs dispositifs de surveillance britanniques auraient dû détecter le départ. Le sous-marin HMS Sealion, en patrouille devant Brest, s'était retiré pour recharger ses batteries. Trois patrouilles aériennes de Hudson du Coastal Command couvraient trois secteurs : « *Stopper* » au large de Brest, « *Line SE* » au nord du port, et « *Habo* » entre Le Havre et Boulogne. Le Hudson assurant la patrouille Stopper décolla à 19 h 25, mais fut intercepté par un Bf 110 du NJG 1 (*Nachtjagdgeschwader 1*). L'avion échappa à son attaquant, mais son radar ASV devint inutilisable, le contraignant à rentrer à sa base. Le remplacement de cet appareil ne parvint pas à établir le contact avec la flotte allemande.

Un agent britannique présent à Brest ne put signaler le départ en raison du brouillage radio allemand. Ainsi, par une combinaison de défaillances matérielles, de coïncidences malheureuses et d'efficacité du brouillage électronique, les navires allemands échappèrent à toute détection pendant plus de douze heures.

Le 12 février : la traversée et la réaction britannique

La matinée du 12 février se déroula dans des conditions météorologiques défavorables — pluie, nuages bas à 300-400 pieds, visibilité réduite — qui profitèrent aux Allemands. Les chasseurs de nuit Bf 110 cédèrent la place aux Bf 109 de la JG 2 et aux Fw 190 de la JG 26 à l'aube. Les pilotes se relayaient par groupes de 10 à 16 appareils, décrivant de larges figures en huit au-dessus de la formation navale.

Vers 06 h 30, la flottille contourna la presqu'île de Cherbourg. Les patrouilles de

reconnaissance du Fighter Command ne repèrent rien, en raison de la mauvaise visibilité et du brouillage radar. La station radar de Swingate, près de Douvres, détecta trois échos importants vers 10 h 00 et les relia à l'opération Fuller (le plan de contingence britannique), mais la ligne téléphonique vers Dover Castle était défectueuse et l'information ne parvint aux autorités navales qu'à 10 h 40.

C'est le *Squadron Leader* Bill Igoe, contrôleur de secteur à Biggin Hill, qui identifia les cuirassés à partir des plots radar et donna véritablement l'alerte. Il fit décoller deux Spitfire du 91 *Squadron* basés à Hawkinge pour une identification visuelle. Deux autres Spitfire de Kenley, en mission au-dessus de la France, identifièrent également deux grands bâtiments et le signalèrent à leur atterrissage à 11 h 09. Il était déjà près de midi, et la flotte allemande approchait du cap Gris-Nez, au point le plus étroit du détroit.

La réponse britannique désordonnée

La réponse britannique, sous le plan d'urgence Opération *Fuller*, fut marquée par un manque de coordination entre les différentes armes. Les batteries côtières de South Foreland ouvrirent le feu à 12 h 19, mais la visibilité limitée à cinq milles rendait toute observation de tir impossible. Les salves furent tirées sans correction, guidées uniquement par les échos du nouveau radar de type K, et n'atteignirent aucun navire. Des vedettes lance-torpilles (MTB) de Douvres attaquèrent à 12h35, sans résultat.

Les forces aériennes britanniques souffraient d'une dispersion critique de leurs moyens. Le Bomber Command, qui disposait théoriquement de quelque 300 bombardiers en alerte, avait été placé au repos la veille en raison des conditions météorologiques, et ses équipages n'avaient reçu aucune formation aux attaques antinavires. Les trois escadrons de Beaufort torpilleurs du Coastal Command (les 42, 86 et 217 *Squadrons*) étaient les seules unités disponibles, mais ils étaient dispersés entre Leuchars en Écosse, Thorney Island dans le Hampshire et St Eval en Cornouailles. 57 Beaufort avaient été détournés vers d'autres théâtres d'opérations. Deux escadrons supplémentaires (les 415 et 489 *Squadrons*) étaient en cours de conversion sur Hampden, et le 22 *Squadron* était en transfert vers le Moyen-Orient.

L'attaque du 825 Naval Air Squadron

L'épisode le plus marqué du 12 février fut l'attaque menée par le 825 *Naval Air Squadron* de la *Fleet Air Arm*, commandé par le *Lieutenant Commander* Eugene Esmonde. Les six Fairey Swordfish biplans torpilleurs de l'escadron avaient été déplacés de Lee-on-Solent vers la base de la RAF à Manston, dans le Kent, le 4 février, dans le cadre des préparatifs de l'opération Fuller. L'escadron, reconstitué après la perte du porte-avions HMS *Ark Royal* torpillé en novembre 1941, comptait des équipages encore peu expérimentés.

Esmonde, 32 ans, était un pilote irlandais de grande expérience. Il avait déjà mené ses Swordfish contre le *Bismarck* en mai 1941, action pour laquelle il avait reçu le *Distinguished Service Order*. Le 11 février 1942, il était précisément à Londres pour recevoir cette décoration des mains du roi George VI au palais de Buckingham.

À 11 h 30 le 12 février, la confirmation de la présence du *Scharnhorst* et du *Gneisenau* au large de Boulogne parvint à Manston. La question de retarder l'attaque des Swordfish pour la coordonner avec les Beaufort de Thorney Island fut discutée, mais la faible vitesse des Swordfish (80 nœuds, soit environ 150 km/h) rendait tout délai inacceptable. Esmonde devait bénéficier de l'escorte de cinq escadrons de Spitfire. En réalité, seul le 72 Squadron du Squadron Leader Brian Kingcombe, soit 10 Spitfire, se présenta au rendez-vous à l'heure prévue.

Le *Wing Commander* Constable-Roberts, officier de liaison de la RAF à Dover Castle, téléphona à Esmonde pour lui demander s'il estimait disposer d'une escorte suffisante. Esmonde décida de partir sans attendre. Les six Swordfish décollèrent de Manston à 12h25 et cercèrent Ramsgate en attendant brièvement les escorteurs. Esmonde plongea ensuite à 50 pieds au-dessus de la mer et mit le cap vers le convoi allemand.

À environ dix milles de Ramsgate, les chasseurs allemands apparurent et furent immédiatement engagés par les Spitfire. L'escorte de biplans à 80 nœuds par des Spitfire volant à 250 nœuds se révéla extrêmement difficile ; dès que les chasseurs britanniques manoeuvraient pour engager l'ennemi, ils perdaient le contact visuel avec les Swordfish, dont le camouflage était efficace dans la mauvaise visibilité. Tous les Swordfish furent lourdement attaqués par les chasseurs allemands avant même d'atteindre les navires.

L'appareil d'Esmonde eut son aile bâbord déchiquetée mais le pilote maintint son cap à travers l'écran de destroyers pour tenter de s'approcher des cuirassés. Son Swordfish fut finalement abattu par un Fw 190, probablement piloté par l'un des aviateurs de la JG 26. L'Oberleutnant Johannes Naumann de la 9. Staffel revendiqua deux des six Swordfish abattus, et le Leutnant Paul Galland (frère cadet d'Adolf Galland) fut crédité d'un troisième. Les six biplans furent détruits en l'espace de vingt minutes. Sur les dix-huit membres d'équipage, treize furent tués. Les cinq survivants furent récupérés en mer.

Le capitaine Hoffmann du *Scharnhorst*, témoin de la scène, déclara selon le journal de guerre allemand : les Swordfish étaient si lents que l'attaque relevait du suicide. L'amiral Ramsay, qui commandait la défense de Douvres, écrivit ultérieurement que cette sortie constituait l'une des plus remarquables démonstrations de sacrifice et de dévouement dont la guerre ait été le témoin. Esmonde reçut à titre posthume la Victoria Cross, la plus haute distinction militaire britannique, le 3 mars 1942.

Les attaques du Bomber Command et du Coastal Command

Les attaques ultérieures de la journée du 12 février ne furent pas plus fructueuses. Sur les 242 bombardiers du Bomber Command qui participèrent à l'opération, seuls 39 trouvèrent effectivement les navires allemands et pu larguer leurs bombes ; aucun impact ne fut enregistré. En plus des bombardiers, 398 chasseurs Spitfire et Hurricane du Fighter Command effectuèrent plusieurs sorties au cours de la journée. Au total, 675 appareils de la RAF (398

chasseurs, 242 bombardiers et 35 appareils du Coastal Command, Hudson et Beaufort) prirent l'air pour rechercher et attaquer les navires allemands.

Les Beaufort torpilleurs, censés constituer la menace principale, furent incapables de mener une attaque coordonnée. Dispersés sur trois bases éloignées, perturbés par les conditions météorologiques et la désorganisation générale, ils arrivèrent au-dessus de la zone par petits groupes décousus. Les destroyers britanniques de Harwich, sous le commandement du Captain Pizey, tentèrent également une attaque à la torpille dans l'après-midi. Le destroyer Worcester s'approcha à 2 200 yards du Gneisenau avant de lancer ses torpilles, mais fut touché à plusieurs reprises par des obus de 280 mm et de 203 mm, subissant de lourdes pertes.

Comme l'observa un officier aérien britannique après les faits, les équipages ne savaient souvent pas où ils allaient ni sur quoi ils tireraient ; la coordination relevait de la plaisanterie, les communications de la farce, et l'escorte de chasse était inexistante. Face à cette réponse désordonnée, le dispositif de Galland se révéla d'une efficacité implacable. Les chasseurs allemands, protégeant les navires selon le plan établi, interceptèrent méthodiquement chaque vague d'assaillants.

Bilan de l'opération

Les pertes

Le bilan humain et matériel de la journée du 12 février témoigne de la disproportion entre les deux camps. Les pertes britanniques s'élevèrent à 42 avions abattus et environ 250 marins et aviateurs tués ou blessés. Un destroyer (le *Worcester*) fut gravement endommagé et plusieurs vedettes lance-torpilles subissent des avaries. Du côté allemand, l'historien Donald Caldwell, dans son étude de référence sur la JG 26 publiée en 1996, dénombra 22 avions de la Luftwaffe abattus, dont sept chasseurs, et 23 membres d'équipages tués, parmi lesquels quatre pilotes de chasse de la JG 26.

Les pilotes de chasse allemands déposèrent des revendications pour 35 avions britanniques abattus par les seules JG 2 et JG 26. La JG 1 revendiqua de son côté sept bombardiers britanniques près de Texel, dont quatre furent crédités à la 5. Staffel. Parmi les pilotes qui se distinguèrent figuraient l'Oberleutnant Karl-Heinz Greisert, Kommandeur du II. Gruppe de la JG 2, l'Oberleutnant Egon Mayer de la 7. Staffel (qui abattit un Whirlwind), et le Feldwebel Adolf Glunz de la 4. Staffel de la JG 26, qui porta son total de victoires à dix. La Luftwaffe effectua au total environ 300 sorties de chasse et 40 sorties de bombardiers au cours des journées des 11 et 12 février.

Il convient de noter que les deux camps surestimèrent considérablement les pertes adverses. Les équipages de la RAF rapportèrent neuf à douze impacts sur les navires capitaux, affirmant notamment que le Gneisenau avait été torpillé et gîtait fortement. La reconnaissance photographique du 13 février démentit ces allégations : les navires avaient traversé la Manche intacts du point de vue des dommages de combat. La Luftwaffe, de son côté, revendiqua plus de 100 avions britanniques abattus, soit plus du double du chiffre réel de 42.

Le *Gneisenau* et le *Prinz Eugen* atteignirent Brunsbüttel, à l'entrée du canal de Kiel, à 6h30 le 13 février 1942. Le *Scharnhorst*, qui avait heurté deux mines magnétiques au cours de la traversée (la première au large de l'estuaire de l'Escaut), arriva à Wilhelmshaven à 10 heures, ayant dû réduire sa vitesse en raison des avaries. Le *Gneisenau* avait également touché une mine, mais les dommages étaient moindres. Aucun des trois navires n'avait subi de dégâts significatifs du fait des attaques aériennes ou navales britanniques — le constat de l'échec total de l'opération Fuller.

Conséquences stratégiques

Winston Churchill ordonna immédiatement une commission d'enquête, présidée par Sir Alfred Bucknill. Le *Times* qualifia l'affaire de fiasco britannique. La commission critiqua le Coastal Command pour n'avoir pas assuré une reconnaissance à l'aube susceptible de compenser les défaillances des patrouilles de nuit au large de Brest. Elle estima également que le brouillage radar allemand du matin du 12 février aurait dû susciter davantage de suspicion, et que l'engagement du Bomber Command dans une opération pour laquelle il n'était pas formé constituait une erreur. La fragmentation du commandement entre le *Coastal Command* (patrouille maritime), le Fighter Command (supériorité aérienne) et la Home Fleet (interception de surface) avait considérablement retardé et désorganisé la réponse.

Si *Donnerkeil/Cerberus* représenta un succès tactique indéniable, ses bénéfices stratégiques s'avèrent limités. Le *Gneisenau* entra en cale sèche à Kiel et fut touché deux fois par les bombardiers de la RAF dans la nuit du 26 au 27 février 1942. Une bombe pénétra le pont blindé et déclencha l'explosion de la soute à munitions avant, arrachant la tourelle avant de son socle. Les dégâts furent si importants que le commandement naval allemand décida de reconstruire le navire pour recevoir six canons de 380 mm. Mais après l'échec des forces de surface allemandes à la bataille de la mer de Barents en décembre 1942, Hitler ordonna l'arrêt des travaux. Le *Gneisenau* fut désarmé en juillet 1943 et démoli en 1945.

Le *Scharnhorst* nécessita des réparations jusqu'en octobre 1942 avant d'être déployé en Norvège. Il fut coulé le 26 décembre 1943 lors de la bataille du cap Nord, face à des navires de la Royal Navy dont le HMS *Belfast*, avec la perte de 1 932 de ses 1 968 membres d'équipage. Le *Prinz Eugen* fut torpillé au large de la Norvège le 23 février 1942, à peine dix jours après son arrivée. Après réparation, il passa le reste de la guerre en Baltique et survit au conflit. Il fut cédé aux Américains et utilisé comme cible lors des essais nucléaires de Bikini en 1946.

En définitive, comme le nota l'historien naval Stephen Roskill, Hitler avait échangé la menace que ces navires représentaient pour les convois alliés dans l'Atlantique contre un déploiement défensif en Norvège, face à une menace d'invasion qui ne se matérialisa jamais.

L'opération *Donnerkeil* eut des conséquences inattendues dans le domaine de la guerre électronique. L'efficacité du brouillage allemand incita les Britanniques à prendre au sérieux la menace sur leurs radars. L'une des premières mesures fut l'opération *Biting*, le raid de commandos sur la station radar de Bruneval dans la nuit du 27 au 28 février 1942, à peine deux semaines après le Channel Dash. Les Britanniques s'emparèrent de composants d'un

radar Würzburg, les analysèrent et développèrent des contre-mesures. Les Allemands réagirent en fortifiant toutes leurs installations radar, les rendant paradoxalement plus visibles pour la reconnaissance aérienne de la RAF.

Cette escalade conduisit au développement par les Britanniques du système de brouillage Mandrel, destiné à aveugler les radars Freya, Wassermann et Mammüt, ainsi qu'à la mise au point du Window (bandes d'aluminium), utilisé pour la première fois en juin 1943 lors du bombardement de Hambourg, avec un effet dévastateur sur la capacité des chasseurs de nuit allemands à localiser les bombardiers de la RAF. L'opération Donnerkeil marqua ainsi le point de départ d'une course technologique aux contre-mesures électroniques qui allait façonner le reste de la guerre aérienne.

L'opération Donnerkeil fut qualifiée par Galland lui-même, dans ses écrits d'après-guerre, comme la plus grande heure de sa carrière militaire. La réussite de l'opération tenait moins au ratio de pertes, qui s'établissait à environ 2:1 en faveur des Allemands, qu'à l'échec complet de la RAF, de la Fleet Air Arm et de la Royal Navy à intercepter ou même à endommager sérieusement les navires allemands.

La coordination entre la Luftwaffe et la Kriegsmarine avait fonctionné de manière quasi irréprochable, fait rare dans le système militaire allemand où les rivalités interarmées étaient fréquentes. Le plan de couverture aérienne de Galland, fondé sur des relais méthodiques, le silence radio, le contrôle aérien embarqué et le brouillage électronique, représentait un modèle d'opération interarmées. Le Channel Dash demeura le seul passage de navires ennemis à travers la Manche depuis l'Invincible Armada espagnole en 1588.

Pour les Britanniques, l'événement mit en lumière les faiblesses structurelles de leur système de défense côtière et la nécessité d'une meilleure intégration entre les armes. La mésinterprétation du brouillage radar, les défaillances dans la chaîne de commandement, l'absence de formation aux opérations antinavires pour le Bomber Command et la dispersion des forces de torpillage constituèrent autant de leçons. Le sacrifice du 825 *Naval Air Squadron*, s'il n'eut aucun effet militaire, devint l'un des symboles du courage désespéré qui marqua cette période sombre de la guerre pour le Royaume-Uni.

11 février 1992 : collision de sous-marins (Mer de Barents).

L'**incident sous-marin au large de l'île Kildine** fait référence à une collision entre le sous-marin nucléaire USS *Baton Rouge* de l'United States Navy et le sous-marin nucléaire K-276 *Kostroma* de la Marine russe près de la base navale russe de Severomorsk, le 11 février 1992. L'incident a eu lieu alors que le USS *Baton Rouge* était engagé dans une mission secrète, apparemment destinée à intercepter les communications militaires russes. Bien que la majorité des sources affirment que le sous-marin américain avait pris la fuite, il est estimé que ni le *Kostroma*, ni le *Baton Rouge* n'étaient en mesure de se localiser l'un et l'autre avant la collision.

La collision entre les deux sous-marins eut lieu à 20 h 16 heure locale le 11 février 1992 à un peu plus de 19,3 km des côtes russes de Mourmansk, dans les eaux considérées par les États-Unis comme internationales et par la Russie comme 8 km à l'intérieur de ses eaux territoriales.

La mission du USS *Baton Rouge* aurait été d'acquérir des données sur les dispositifs de surveillance anti sous-marins. La presse américaine de l'époque affirmait que le sous-marin contrôlait le trafic sans-fil entre les bases russes, tandis que leurs homologues russes affirmaient que les deux sous-marins s'étaient engagés dans une chasse mutuelle, une opinion soutenue également par un certain nombre de sources occidentales. Selon l'analyste naval Eugène Miasnikov, les dispositifs de surveillance anti sous-marine déployés par la Russie le long de ses côtes rendent la première possibilité invraisemblable. Il affirme également que la seconde possibilité est improbable et que la collision ne serait due qu'au hasard. Les vagues qui se brisent et les eaux peu profondes de cette région de la mer de Barents pourraient en effet, en créant trop de « bruit » autour d'eux, avoir empêché la détection précoce des deux sous-marins, qui au moment de l'incident utilisaient seulement leurs sonars passifs.

Miasnikov soutient que les sous-marins de la classe Los Angeles sont incapables de détecter des signaux acoustiques provenant de cibles situées à l'intérieur d'un cône de 60 degrés vers l'arrière. Le scénario le plus probable serait ainsi que le *Kostroma* se serait approché du *Baton Rouge* par derrière. Le sonar de classe Sierra est également « sourd » aux directions arrières, son schéma habituel de la recherche acoustique se déplaçant le long d'une course en boucle. L'incident, cependant, a laissé supposer que les sous-marins d'attaque russes sont capables d'éviter la détection acoustique passive, du moins sous certaines conditions, telles que par exemple selon l'environnement.

Les deux sous-marins ont subi des dommages, mais aucune victime ne fut signalée. Des rapports russes et américains de surveillance aérienne s'accordent en revanche pour dire que la partie avant du *Kostroma* a été endommagée. Les sources de la Marine russe déclarent avoir trouvé des morceaux de matériau composite des tuiles anti-sonar du *Baton Rouge*. L'United States Navy affirme que, outre quelques égratignures, des bosses, et deux coupures mineures sur son réservoir, le *Baton Rouge* n'a pas subi de dommages importants, mais précise toutefois que ce type d'incident était dans tous les cas considéré comme grave, toute rupture de la coque de l'USS *Baton Rouge* compromettant sa résistance à la pression. Le sous-marin sera mis hors service le 17 septembre 1993, bien que certaines sources affirment qu'il avait déjà été mis hors service moins d'un an après l'incident, en janvier 1993. Selon Gregory Stitz, conservateur de l'*Arkansas Inland maritime Museum* et certaines sources européennes, l'United States Navy n'avait pas souhaité réparer la coque, étant donné le coût prévu. Les officiers de la Marine russe affirment que le sous-marin américain était irréparable après la collision. En ce qui concerne le *Kostroma*, il est retiré du service le 28 mars 1992 pour effectuer des réparations, terminées le 29 juin dans les chantiers navals de Nerpa à Snejnogorsk. Il est par la suite rebaptisé *Krab*, avant de reprendre son nom d'origine en novembre 1996. Après une refonte considérable à nouveau, le sous-marin russe retourne en service en 2005.

L'incident produit un embarras intense à Washington. La diplomatie russe s'est plainte de la collision, et le Pentagone a rapidement reconnu que cette dernière avait eu lieu (contrairement

à la politique officielle menée jusque-là). Une réunion entre le secrétaire d'État James Baker et le président russe Boris Eltsine a été organisée immédiatement après l'incident. La Marine russe a accusé les États-Unis de continuer ses opérations de renseignement dans les eaux territoriales russes, malgré la fin de la guerre froide. Cet enchaînement de réactions force l'*United States Navy* à arrêter certaines de ses activités sous-marines au large des bases russes, telles que les mises sur écoute des câbles sous-marins ou l'interception des communications sans fil. Cette mesure, cependant, n'a pas empêché un incident plus tard en mars 1993, lorsque l'USS *Grayling* est entré en collision avec un sous-marin de classe Delta, le *K-407 Novomoskovsk* au large de la péninsule de Kola.