

### 24 mars 1808 : déménagements dans la chaîne formation impériale.

Napoléon 1<sup>er</sup> signe le décret impérial qui transfère le [Prytanée](#) militaire français de Saint-Cyr à La Flèche. Ce transfert est consécutif à celui de l'école spéciale impériale militaire de Fontainebleau vers Saint-Cyr, où elle remplace le Prytanée qui y avait été installé le 20 septembre 1800.



Crédit : Prytanée.

### 24 mars 1825 : Duperrey boucle son tour du monde (Marseille).

Le lieutenant de vaisseau Duperrey rentre en France à bord de la gabare *Coquille* après une circumnavigation de près de trois ans. Il a fait escale au Chili, au Pérou, en Polynésie, en Insulinde, en Australie et Nouvelle-Zélande et enfin à l'île Maurice et à Sainte-Hélène. Il ne déplore aucune perte dans son équipage et ramène une véritable moisson dans le domaine scientifique : une cinquantaine de cartes nouvelles établies, de nombreuses espèces inconnues rapportées au Muséum d'histoire naturelle.

**24 mars 1896 : le physicien et ingénieur russe Alexandre Popov réalise la première liaison radioélectrique en morse.**



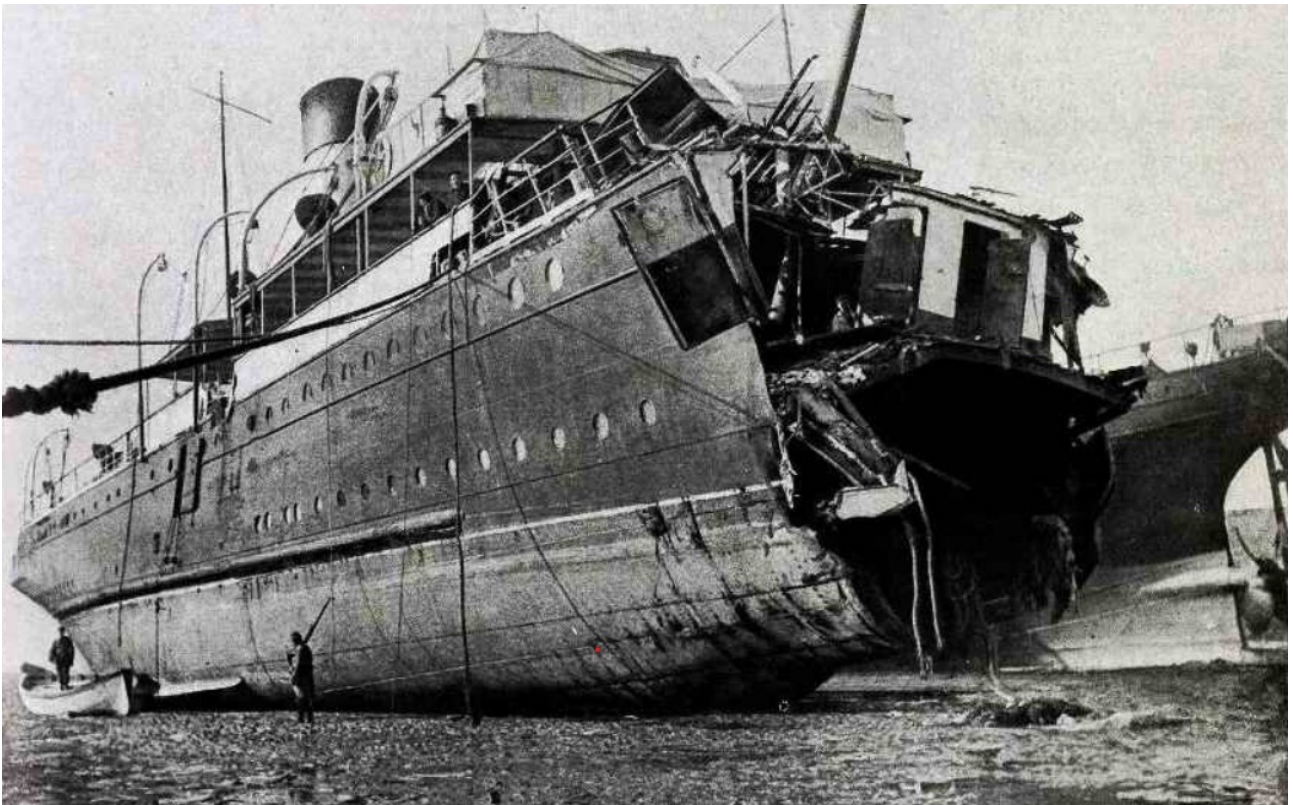
Le 7 mai 1895 Popov présenta son récepteur à la Société Russe de Physique et de Chimie de Saint-Pétersbourg, et montra comment détecter les signaux d'un émetteur à étincelles. Depuis, la plupart des pays d'Europe de l'Est considèrent Popov comme le pionnier de la radio, et depuis 1945 le 7 mai est fêté en Russie comme la « *Journée de la Radio* » ; Pourtant, rien ne prouve que ce jour-là, Popov fût parvenu à reconnaître un signal clair.

En vérité, le premier rapport de Popov d'une authentique *communication* radio est l'expérience publique qu'il fit le 24 mars 1896 à la Société de Physique et de Chimie : il parvint à recevoir distinctement en code Morse, à 250 m de distance, le message HEINRICH HERTZ, que le président de la société retranscrivit sur un tableau noir. Durant l'été 1895, Marconi était lui-même parvenu à transmettre des messages radio sur plus d'un kilomètre (expérience de Salvan), et c'est la raison pour laquelle les sources occidentales donnent la priorité

d'invention à Marconi ; Kronstadt étant une base militaire, Popov s'était engagé à ne pas publier ses travaux, si bien que ses auditeurs ne purent évoquer ses expériences que bien des années plus tard : aussi ne disposons-nous d'aucune source contemporaine des événements de 1896.

### 24 mars 1916 : torpillage du ferry *Sussex* par le U-29.

**Le *Sussex* était un ferry construit en 1896 pour la compagnie London, Brighton and South Coast Railway. En 1914, le navire est transféré à la Compagnie des chemins de fer de l'État français et passe sous pavillon français. Le *Sussex* est devenu le centre d'un incident international quand il a été gravement endommagé après avoir été torpillé par un *U-Boot* en 1916. Après la guerre, il a été réparé et vendu à la compagnie D Demetriades et devient l'*Aghia Sophia*. Il est détruit en 1921 à la suite d'un incendie.**



Le *Sussex* échoué dans le petit port de Boulogne-sur-Mer.

Pendant la Première Guerre mondiale, les navires utilisés sur la ligne de Newhaven sont utilisés comme transports de troupes.

Alors que le *Sussex* (commandant : Capitaine au cabotage Auguste Mouffet) effectue une traversée entre Folkestone et Dieppe, le 24 mars 1916, il est torpillé par le sous-marin *UB-29* sous le commandement de Herbert Pustkuchen. Le navire est gravement endommagé, l'ensemble de l'étrave ayant été arrachée. Certains canots de sauvetage sont mis à l'eau, mais deux d'entre eux chavirent et plusieurs personnes se noient. Sur les 378 personnes présentes à bord (53 membres d'équipage et 325 passagers), au moins 50 personnes trouvent la mort. D'autres sources comptent entre 80 et 100 morts. Le *Sussex* reste à flot et il arrive au port de Boulogne-sur-Mer remorqué par un chalutier des armements Gournay-Delpierre.

Parmi les morts figurent le célèbre compositeur espagnol Enrique Granados et son épouse Amparo, Auguste Leduc (industriel Français pionnier de l'aéronautique), ainsi que le joueur de tennis irlandais Manliff Goodbody. Plusieurs passagers américains sont blessés, mais aucun n'est tué. Malgré ce fait, l'opinion publique américaine est fortement choquée, provoquant des échanges tendus entre les gouvernements américains et allemands. L'Allemagne fait la « *promesse du Sussex* », qui promet la suspension de sa guerre sous-marine à outrance, et des attaques de ses *U-Boote* contre les navires transportant des civils. Entre le 1<sup>er</sup> janvier 1917 et 3 janvier 1917, le HMS *Duchess of Montrose*, le HMS *Myrmidon*, le HMS *Nepaulin*, le HMS *Redcar* et le HMT *Security* participent au sauvetage du *Sussex*. Il reste ensuite en France, et est utilisé par la Marine nationale au Havre.

En 1920, le *Sussex* est réparé en France et vendu à la compagnie D Demetriades. Il devient l'*Aghia Sophia*. Il est détruit en 1921 à la suite d'un incendie.

**24 mars 1944 : chute libre miraculeuse (Schmallenberg – Allemagne).**

**Nicholas Stephen Alkemade est né le 10 décembre 1922 à North Walsham, dans le Norfolk. Avant la guerre, il travaillait comme maraîcher à Loughborough. À l'entrée en guerre du Royaume-Uni, il s'engagea dans la Royal Air Force, où il fut formé comme mitrailleur aérien. À l'issue de sa formation, il fut affecté au 115<sup>e</sup> escadron de la RAF en tant que mitrailleur de queue sur un bombardier Avro Lancaster.**

Le poste de mitrailleur de queue est l'un des plus exposés à bord d'un bombardier lourd. Isolé à l'arrière de l'appareil dans une tourelle en Plexiglas, le mitrailleur assure la surveillance du secteur arrière et répond aux attaques de chasseurs ennemis, généralement dans des conditions de froid extrême et avec une protection limitée.

L'équipage d'Alkemade pilotait un Avro Lancaster MK II, l'un des bombardiers lourds les plus utilisés par la RAF durant la Seconde Guerre mondiale. Ces appareils opéraient essentiellement de nuit. L'équipage avait baptisé leur appareil *Werewolf*.

Après avoir accompli 14 missions sans incident, l'équipage reçut l'ordre de participer au raid sur Berlin dans la nuit du 24 au 25 mars 1944. L'appareil, immatriculé DS664 et codé A4-K, décolla de la base RAF de Witchford, dans le Cambridgeshire, à 18 h 48. Le *Werewolf* était l'un des 811 appareils engagés dans ce raid sur la capitale allemande. Pour Alkemade, alors âgé de 21 ans, il s'agissait de sa quinzième mission de combat.

Le vol aller se déroula selon le plan prévu. L'appareil atteignit Berlin et largua sa charge utile sur les objectifs assignés. Les difficultés commencèrent au retour. Un vent du nord particulièrement fort poussa de nombreux bombardiers loin au sud de leur trajectoire, entraînant le *Werewolf* vers la Ruhr, zone densément défendue par des batteries anti-aériennes et des chasseurs de nuit.

Peu avant minuit, un chasseur de nuit Junkers Ju 88 piloté par l'*Oberleutnant* Heinz Rökker, du *Nachtjagdgeschwader 2*, intercepta le *Werewolf* et l'attaqua par en dessous au canon et à la mitrailleuse. L'aile droite et le fuselage de l'appareil furent lacérés et s'embrasèrent. Les flammes se propagèrent jusqu'à la tourelle arrière, dont le Plexiglas avait également été soufflé par l'impact, exposant Alkemade à l'air extérieur. Ce combat était la 20<sup>e</sup> victoire de Rökker, sur un total final de 64.

Alkemade parvint à riposter avec ses quatre mitrailleuses, sans résultat décisif. Le pilote, le Sergent-Chef James Arthur Newman, donna l'ordre à l'équipage de sauter en parachute.

Le saut en parachute présentait pour Alkemade une difficulté spécifique à son poste. La tourelle arrière d'un Lancaster était trop exiguë pour que le mitrailleur y porte son parachute. Celui-ci était rangé dans un conteneur dans la partie arrière du fuselage et devait être clipé sur un harnais de poitrine au moment du besoin.

Lorsqu'il centra sa tourelle et ouvrit les portes intérieures pour récupérer son parachute, Alkemade constata que celui-ci était déjà entièrement en feu. La chaleur lui brûla le visage et les poignets. Son masque à oxygène en caoutchouc commença à fondre. Il fut contraint de refermer les portes. L'incendie atteignit ensuite le liquide hydraulique de la tourelle, qui s'enflamma à son tour, propageant les flammes à ses vêtements.

Face à cette situation, deux options se présentaient : rester dans l'appareil et mourir brûlé, ou sauter sans parachute depuis 5 600 mètres. Alkemade a décrit son raisonnement en ces termes : *« J'avais le choix de rester dans l'avion ou de sauter. Si je restais, je serais brûlé vif — mes vêtements étaient déjà bien en flammes et mon visage et mes mains brûlaient, même si sur le moment je ne ressentais guère la douleur tant j'étais dans un état d'excitation intense. J'ai décidé de sauter et d'en finir aussi vite et proprement que possible. J'ai pivoté la tourelle vers tribord et j'ai sauté en arrière dans la nuit. C'était très calme, le seul bruit étant le bourdonnement lointain des moteurs d'autres appareils, et aucune sensation de chute. Je me sentais suspendu dans l'espace. »*

À un moment de la descente, Alkemade perdit conscience. Au-dessus de lui, le *Werewolf*

explosa.

Trois heures plus tard, Alkemade reprit conscience. Il était allongé dans un bois de pins, la neige au-dessus de lui percée du trou formé lors de sa traversée de la canopée. Son bilan physique était le suivant : brûlures et coupures à la tête et à la cuisse, contusions, et un genou tordu. Aucun os fracturé. Ses deux bottes de vol avaient disparu, probablement arrachées lors du contact avec les branches.

La neige n'avait que 45 centimètres de profondeur, à l'abri du soleil sous les pins. À 20 mètres se trouvait un terrain dépourvu de neige. Les branches souples des jeunes pins avaient ralenti la descente d'Alkemade suffisamment pour que la neige amortisse l'impact final.

Incapable de marcher, Alkemade utilisa son sifflet de détresse. Des civils allemands le transportèrent jusqu'à une infirmerie, puis à l'hôpital de Meschede, où ses brûlures furent soignées et des fragments de Plexiglas et d'éclats de bois retirés de son corps.

Le lendemain, la Gestapo l'interrogea sur l'absence de parachute. Les interrogateurs refusèrent dans un premier temps de croire sa version et l'accusèrent d'avoir enterré son parachute. Alkemade les mit au défi d'examiner son harnais, dont les sangles de suspension devaient encore être en position rangée — ce qui ne serait pas le cas si le parachute avait été déployé. Une fouille du bois confirma sa version. L'examen des débris du *Werewolf*, écrasé à 30 kilomètres de là, apporta une confirmation supplémentaire : la poignée et le câble de déclenchement du parachute se trouvaient encore dans leur logement de stockage.

Les autorités allemandes délivrèrent un certificat officiel (n° 1431537) corroborant la déclaration du Sergent Alkemade. Ce document fut contresigné par des officiers britanniques prisonniers de guerre présents au *Dulag Luft*.

Après trois semaines d'hospitalisation, Alkemade fut transféré au centre de transit *Dulag Luft*, puis au *Stalag Luft III* en Pologne. Son récit lui valut une certaine notoriété dans les camps de prisonniers. Le Lieutenant de vol Bennett Ley Kenyon réalisa son portrait, aujourd'hui conservé au Musée de la RAF.

Lors de l'évacuation forcée du camp à l'hiver 1944-1945, alors que les 10 000 prisonniers durent marcher sur des centaines de kilomètres à travers le nord de l'Allemagne dans des conditions de blizzard avec des températures pouvant descendre à -22 °C, Alkemade survécut et fut finalement libéré.

Trois membres de l'équipage du *Werewolf* survécurent : Alkemade, le Sergent John P. Cleary (navigateur) et le Sergent Geoffrey R. Burwell (opérateur radio), tous deux éjectés par l'explosion et faits prisonniers. Cleary, dont le parachute endommagé s'était déployé seul, tomba dans le même bois qu'Alkemade et fut assommé contre un tronc. Il souffrit d'engelures sévères et d'un poumon perforé, et fut hospitalisé six mois avant d'être rapatrié en février 1945.

Les quatre autres membres de l'équipage — le Sergent-Chef James Arthur Newman (pilote), le Sergent Edgar William John Warren (mécanicien de bord), le Sergent Charles Alfred Hilder

(bombardier) et le Sergent John Joseph McDonough (mitrailleur dorsal) — furent tués. Ils sont inhumés au cimetière de guerre de Hanovre.

Démobilisé en 1946, Alkemade retourna à Loughborough et trouva un emploi dans une usine chimique. Il fut impliqué dans plusieurs accidents industriels graves : intoxication au chlore après une décharge électrique ayant déplacé son masque à gaz, projection d'acide sulfurique industriel sur le visage et les bras, et écrasement partiel par une glissière en acier tombée de ses supports. Dans chaque cas, il s'en sortit sans séquelle durable.

Il devint ensuite vendeur de meubles à Loughborough, où il vécut avec sa femme et ses enfants. Il décéda en juin 1987.



**24 mars 1944 : la grande évasion (Pologne).**

**Dans la nuit du 24 au 25 mars, 76 prisonniers de guerre appartenant à la R.A.F s'échappent du Stalag Luft III, situé près de Zägan. 50 sont capturés et exécutés. Cet épisode a inspiré le film *La grande évasion*.**



Plus de 200 prisonniers participèrent à la réalisation de trois tunnels creusés à 10 m de profondeur, dont le plus connu : le tunnel « *Harry* ».

Les prisonniers les plus impliqués faisaient partie du « *Comité X* », que le pilote britannique Roger Bushell commandait. Les deux premiers tunnels devaient permettre à des prisonniers de s'échapper par la forêt, face nord.

L'un reliait le baraquement 123, l'autre les amenait à la liberté. « *Tom* », le tunnel qui reliait le baraquement 123 à la forêt, devait être vite construit car les Allemands projetaient de détruire les bois afin d'agrandir le camp. Ils n'étaient plus qu'à 12 mètres lorsque le tunnel fut découvert. Le tunnel « *Harry* » était le passage de la dernière chance, Roger Bushell décida d'attendre deux mois le temps que la tension se calme. Ainsi en janvier 1944, les travaux reprirent, face Nord, depuis le baraquement 104. Le Comité X devait creuser 120 mètres, sous 10 mètres de sable. De plus, ce tunnel était le plus risqué : il passait sous les baraquements d'administration. Les travaux avancent à une vitesse remarquable et, en mars 1944, les travaux sont quasiment terminés.

Roger Bushell devient de plus en plus stressé et les Allemands finissent par remarquer quelque chose. Il ordonne que la « *Grande Évasion* » ait lieu le 23 mars 1944, 10 jours après l'inauguration de « *Harry* ».

À 19 heure, 203 hommes se présentent au baraquement 104, dont Roger Bushell. Les membres du Comité X passent en premier. L'ordre de passage des hommes est tiré au sort, les prisonniers ont chacun leur numéro. Problème, le tunnel est trop court de 10 mètres et débouche à l'orée du bois au lieu de la forêt. Le départ est retardé de 2 h 30 et Roger Bushell n'a plus le choix, ils doivent partir. Les premiers partent à 22 h 30, 20 prisonniers s'échappent mais surviennent alors des effondrements.

76 prisonniers s'échappent jusqu'à ce qu'un garde allemand remarque le tunnel, l'alarme est sonnée. Le commandant du camp, qui suspectait le baraquement 104, en ordonne la fouille. Les prisonniers ont tout juste le temps de se changer. Les Allemands découvrent le trou et y placent des charges explosives : la première, trop puissante, fait sauter le baraquement ; la deuxième, elle, détruit bien « *Harry* ».

Pour l'Allemagne nazie, c'est une humiliation que 200 personnes tentent de s'évader, surtout dans le camp réputé infranchissable. Hitler ne respectera pas la Convention de Genève et ordonnera que l'on exécute 50 des prisonniers échappés.

Deux Français ont participé à cette évasion : le capitaine Raymond Van Wymeersch qui est repris alors qu'il se trouve près de Metz et envoyé en camp de concentration à Sachsenhausen, et le sous-lieutenant Bernard William Scheidhauer, des Forces françaises libres, qui est repris et assassiné avec le *squadron leader* Roger Bushell, près de Sarrebruck par la Gestapo.

Ainsi Roger Bushell et son compagnon avaient réussi à traverser toute l'Allemagne jusqu'à leur exécution à la frontière de la France.

Seuls trois évadés réussirent à rejoindre le Royaume-Uni, en terre libre.

Le 27 août 2015, Paul Royle, l'ancien pilote de la RAF survivant australien de la « *grande évasion* », décède à Perth à l'âge de 101 ans. Dick Churchill, le dernier survivant, décède à 99 ans le 12 février 2019 près de Crediton dans le comté de Devon.

**24 mars 1945 : opération « *Varsity* » - la plus grande opération aéroportée en une seule journée de la Seconde Guerre mondiale.**

**En mars 1945, les armées alliées ont pénétré en profondeur sur le territoire allemand et se trouvent face au Rhin. Ce fleuve, avec ses berges escarpées et ses courants puissants, constitue la dernière barrière naturelle d'envergure protégeant le cœur industriel de l'Allemagne et la plaine du nord, route directe vers Berlin. Les ponts ont pour la plupart été détruits par les forces allemandes en retraite. Franchir le Rhin est donc une nécessité militaire de premier ordre, mais aussi un défi logistique considérable.**

Le général Dwight D. Eisenhower, commandant suprême des forces expéditionnaires alliées, opte pour une stratégie de franchissements multiples. Dans le secteur nord, le maréchal britannique Bernard Montgomery, à la tête du 21<sup>e</sup> groupe d'armées (forces britanniques, canadiennes et américaines), conçoit l'opération *Plunder* : un assaut amphibie massif à travers le Rhin dans la zone de Rees et Wesel, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Pour appuyer cette traversée terrestre, Montgomery insiste sur l'ajout d'une composante aéroportée. C'est l'opération *Varsity*.

Il convient de noter que le 22 mars, soit deux jours avant *Varsity*, le général américain George S. Patton avait déjà fait franchir le Rhin à sa III<sup>e</sup> armée à Nierstein, plus au sud, dans un geste qui relevait autant de la stratégie que de la rivalité personnelle entre les deux commandants.



### **La planification : les leçons d'Arnhem**

L'opération *Varsity* est planifiée en tenant compte des échecs coûteux de l'opération *Market*

*Garden*, menée en septembre 1944 aux Pays-Bas. Lors de cette opération, les parachutistes britanniques de la 1<sup>re</sup> division aéroportée avaient été largués trop loin des troupes terrestres, isolés à Arnhem, et pratiquement anéantis. Les planificateurs alliés refusent de répéter ces erreurs.

Plusieurs principes sont donc retenus pour *Varsity* :

- Premièrement, les troupes aéroportées seront larguées à proximité immédiate des lignes amies, et non à des dizaines de kilomètres en territoire ennemi.
- Deuxièmement, l'ensemble des deux divisions aéroportées sera déployé en une seule vague, le même jour, et non en plusieurs rotations étalées sur plusieurs jours comme à Arnhem.
- Troisièmement, l'assaut terrestre sera lancé en premier : les troupes au sol traverseront le Rhin de nuit, et les parachutistes n'interviendront que le lendemain matin, une fois les premières têtes de pont établies.

L'opération est confiée au XVIII<sup>e</sup> corps aéroporté américain, commandé par le major-général Matthew B. Ridgway. Deux divisions sont sélectionnées : la 6<sup>e</sup> division aéroportée britannique, commandée par le major-général Eric Bols, unité aguerrie ayant participé au débarquement de Normandie en juin 1944, et la 17<sup>e</sup> division aéroportée américaine, commandée par le major-général William Miley. Cette dernière, activée en avril 1943, a combattu dans les Ardennes mais n'a encore jamais effectué de saut de combat. Une troisième division, la 13<sup>e</sup> division aéroportée américaine, avait été envisagée, mais l'insuffisance des avions de transport disponibles conduit à l'écarter du plan.

Les objectifs assignés aux divisions aéroportées sont précis : s'emparer de la forêt de Diersfordt (Diersfordter Wald), qui domine le Rhin et pourrait servir de position d'artillerie allemande ; capturer le village de Hamminkeln, nœud de communication de la zone ; et saisir plusieurs ponts sur la rivière Issel, affluent du Rhin, pour empêcher toute contre-attaque allemande et faciliter la progression des forces terrestres vers l'est.

## Les forces en présence

### Du côté allié

L'armada aérienne mobilisée pour *Varsity* est considérable. Du côté britannique, 440 planeurs (Horsa et Hamilcar) tractés par des avions décollent des aérodromes d'Angleterre dès 6 heures du matin le 24 mars, transportant 3 383 soldats ainsi que des véhicules et des pièces d'artillerie. Peu après, 322 avions de transport C-47 Dakota emportent 3 837 parachutistes britanniques depuis le sud de l'Angleterre. Au total, la 6<sup>e</sup> division aéroportée britannique engage environ 7 220 hommes.

Du côté américain, les premiers appareils décollent des aérodromes de la région parisienne peu après 7 heures. La flotte comprend 836 C-47 Dakota, 72 C-46 Commando (un appareil plus récent) et 906 planeurs Waco CG-4A. Le manque d'avions de transport oblige à tracter 578 de

ces planeurs par paires, en formation en V, ce qui occasionnera des accidents au décollage et en vol. La 17<sup>e</sup> division aéroportée engage environ 9 387 parachutistes et soldats aéroportés.

Au total, ce sont donc plus de 16 000 soldats aéroportés qui sont mis en l'air, transportés par quelque 1 500 avions et plus de 1 300 planeurs. La colonne aérienne s'étend sur plus de 300 kilomètres dans le ciel et met 2 heures et 37 minutes à passer au-dessus d'un point donné. Environ 2 153 chasseurs alliés assurent l'escorte de cette flotte. Il s'agit, par son ampleur en une seule journée et en un seul lieu, de la plus grande opération aéroportée de l'histoire.

## Du côté allemand

Les forces allemandes chargées de la défense de ce secteur du Rhin appartiennent à la 1<sup>re</sup> armée parachutiste (*Erste Fallschirmarmee*), commandée par le général Alfred Schlemm. Cette armée est cependant très affaiblie par les combats des mois précédents, notamment lors de l'opération *Veritable* dans la forêt de Reichswald en février 1945.

Les divisions directement confrontées à l'assaut aéroporté sont la 84<sup>e</sup> division d'infanterie, commandée par le *Generalmajor* Heinz Fiebig, et la 7<sup>e</sup> division parachutiste. Ces deux formations ne comptent plus qu'environ 4 000 hommes chacune après leurs pertes antérieures. La 84<sup>e</sup> division d'infanterie, déjà détruite une première fois dans la poche de Falaise en août 1944, puis reconstituée, avait été à nouveau décimée lors de l'opération *Veritable* et ne disposait plus que d'environ 500 fantassins au 12 mars, auxquels s'étaient ajoutés des éléments hétéroclites : *Volkssturm*, troupes statiques de Wehrkreis, et même un bataillon composé de soldats malentendants.

Les réserves mobiles allemandes, regroupées sous le XLVII<sup>e</sup> *Panzerkorps*, comprennent la 116<sup>e</sup> *Panzerdivision* (estimée à une soixantaine de chars) et la 15<sup>e</sup> *Panzergranadierdivision* (une quinzaine de chars et 20 à 30 canons d'assaut), positionnées à une vingtaine de kilomètres au nord-est d'Emmerich.

Un élément notable est le déploiement massif de défense antiaérienne (*Flak*) le long du Rhin. Le renseignement allié estime la présence de plus de 100 pièces antiaériennes lourdes et de plus de 700 pièces légères dans la zone. Le général Schlemm, disposant d'un rapport allié capturé analysant les erreurs d'Arnhem, avait en effet anticipé qu'un largage aéroporté aurait lieu à proximité de Wesel et avait concentré ses défenses antiaériennes en conséquence.

## La préparation

Dans la semaine précédant l'opération, les Alliés lancent une campagne aérienne massive de plus de 10 000 sorties, visant les aérodromes de la *Luftwaffe* et le réseau de transport allemand, afin de neutraliser toute capacité de réaction aérienne ennemie. Des ingénieurs britanniques installent par ailleurs un rideau de fumée de près de 100 km de long le long du Rhin, destiné à masquer les préparatifs de pontage et de traversée.

L'opération *Plunder*, le volet terrestre, débute dans la nuit du 23 au 24 mars à 21 heures. Sous le couvert de l'obscurité, les troupes de la II<sup>e</sup> armée britannique du général Miles Dempsey, ainsi que des éléments du XVI<sup>e</sup> corps américain rattaché à la IX<sup>e</sup> armée du général William

Simpson, franchissent le Rhin en embarcations d'assaut et véhicules amphibies, appuyés par un bombardement d'artillerie massif de quatre heures, mené par quelque 4 000 pièces. Des bombardiers de la RAF frappent la ville de Wesel dans la nuit, la réduisant pratiquement en ruines.

Dès les premières heures du 24 mars, plusieurs têtes de pont sont établies sur la rive est du Rhin. Le quartier général de la II<sup>e</sup> armée transmet alors le signal convenu aux forces aéroportées pour déclencher l'opération *Varsity*.

## Le déroulement de l'opération

### Le largage (10 h 00 – 12 h 00)

À 10 h 00 du matin, les premiers éléments de la 6<sup>e</sup> division aéroportée britannique commencent à se poser sur le sol allemand, environ 13 heures après le début de l'assaut terrestre.

Le premier bataillon à atterrir est le 8<sup>e</sup> bataillon de parachutistes, appartenant à la 3<sup>e</sup> brigade parachutiste du brigadier James Hill. La brigade se pose avec neuf minutes d'avance sur l'horaire prévu, mais atterrit correctement sur sa zone de saut désignée (DZ A). Dès le sol touché, les parachutistes essuient un feu nourri d'armes automatiques et de canons antiaériens de 20 mm. Malgré les pertes, la brigade engage le combat dans la forêt de Diersfordt et, à 11 h 00, la zone de saut est pratiquement dégagée des forces ennemies. Le point stratégique de Schnappenberg est enlevé par le 9<sup>e</sup> bataillon de parachutistes en coordination avec le 1<sup>er</sup> bataillon de parachutistes canadien. Ce dernier perd son commandant, le lieutenant-colonel Jeff Nicklin, tué par des tirs d'armes légères quelques instants après son atterrissage.

La 5<sup>e</sup> brigade parachutiste se pose ensuite sur sa zone de saut (DZ B), mais les conditions de visibilité sont mauvaises : la brume et la fumée des bombardements d'artillerie compliquent la navigation des pilotes et le regroupement des parachutistes au sol. La zone est soumise à un feu d'artillerie et de mortier intense. Le 7<sup>e</sup> bataillon de parachutistes parvient néanmoins à nettoyer la zone, tandis que les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> bataillons s'emparent des autres objectifs de la brigade.

La 6<sup>e</sup> brigade d'atterrissage, transportée par planeurs, a pour mission de capturer Hamminkeln et les ponts sur l'Issel. Les planeurs, arrivant sous un feu antiaérien très dense, subissent des pertes sévères. Plusieurs sont abattus en vol et des pelotons entiers sont anéantis. En une seule journée, la brigade subit davantage de pertes que pendant les trois mois entiers de la campagne de Normandie. Des compagnies du 2<sup>e</sup> bataillon d'infanterie légère Oxfordshire and Buckinghamshire et du 1<sup>er</sup> bataillon *Royal Ulster Rifles* parviennent toutefois à poser leurs planeurs directement sur les ponts de l'Issel et à les capturer.

Du côté américain, le 507<sup>e</sup> régiment d'infanterie parachutiste, commandé par le colonel Edson Raff, est la première unité à toucher le sol. Environ la moitié du régiment atterrit sur la zone de

saut prévue, mais Raff et près de 690 parachutistes dérivent au nord-ouest, près de Diersfordt. Raff rassemble rapidement ses hommes dispersés et les conduit vers la zone de regroupement, neutralisant au passage une batterie d'artillerie allemande.

Le 513<sup>e</sup> régiment d'infanterie parachutiste, en raison d'une erreur de navigation, manque sa zone de saut et atterrit sur une zone britannique. Malgré cette confusion, les hommes s'organisent et contribuent à la prise de Hamminkeln aux côtés des unités britanniques.

Les planeurs américains Waco se posent sous un feu intense dans le secteur sud-ouest de Hamminkeln. Plus de 1 300 hommes, 143 jeeps et remorques, ainsi que 20 pièces d'artillerie, sont débarqués dans cette zone. De nombreux planeurs sont détruits ou endommagés par le feu ennemi ou lors d'atterrissages forcés.

À 13 h 00, une fois les opérations aéroportées terminées, 240 bombardiers B-24 *Liberator* de l'*US Air Force* survolent les zones de largage à basse altitude et parachutent environ 600 tonnes de ravitaillement. 17 de ces bombardiers sont si gravement touchés par la *Flak* qu'ils s'écrasent ou sont détruits lors d'atterrissages d'urgence.

## La jonction avec les troupes terrestres

Dans l'après-midi du 24 mars, la 15<sup>e</sup> division d'infanterie (écossaise), progressant depuis les têtes de pont sur le Rhin, effectue la jonction avec les deux divisions aéroportées. À minuit, le premier pont léger est opérationnel sur le Rhin. Trois jours plus tard, le 27 mars, douze ponts capables de supporter le passage de blindés lourds enjambent le fleuve. Les Alliés disposent alors de 14 divisions sur la rive est, avec une pénétration atteignant 16 kilomètres en profondeur sur un front de 56 km de large.

## Le bilan humain

Les pertes alliées sont lourdes. La 6<sup>e</sup> division aéroportée britannique déplore environ 1 400 hommes tués, blessés ou portés disparus à la fin du 24 mars, sur un effectif engagé d'environ 7 220 soldats. La 17<sup>e</sup> division aéroportée américaine subit quant à elle environ 1 300 pertes (dont 159 tués, 522 blessés et 840 disparus, ces derniers pour la plupart ralliés dans les jours suivants) sur 9 650 hommes engagés entre le 24 et le 29 mars. Le *IX Troop Carrier Command* perd en outre 41 tués, 153 blessés et 163 disparus.

Au total, plus de 1 070 soldats alliés des deux divisions aéroportées sont tués le 24 mars, faisant de cette journée la plus meurtrière de l'histoire des opérations aéroportées alliées. 56 aéronefs sont détruits ce jour-là : 21 des 144 avions de transport acheminant la 17<sup>e</sup> division sont abattus, 59 autres sont endommagés par le tir antiaérien, et 16 bombardiers de la 8<sup>e</sup> *Air Force* sont abattus pendant les largages de ravitaillement. Une cinquantaine d'avions de transport supplémentaires, trop endommagés, s'écrasent dans la zone d'atterrissage ou parviennent à se poser en catastrophe à l'ouest du Rhin.

Du côté allemand, la 84<sup>e</sup> division d'infanterie est effectivement anéantie. Les deux divisions aéroportées alliées capturent au total environ 3 500 prisonniers de guerre allemands (1 500

pour la 6e division britannique, 2 000 pour la 17<sup>e</sup> division américaine).

## Faits d'armes

Plusieurs actes de bravoure individuels sont distingués lors de l'opération. Du côté canadien, le caporal Frederick Topham, infirmier du 1<sup>er</sup> bataillon de parachutistes canadien, est décoré de la *Victoria Cross*, la plus haute distinction militaire du Commonwealth. Blessé au visage, il refuse d'être évacué et continue à secourir des camarades sous le feu ennemi pendant plus de deux heures. Il s'aventure ensuite seul dans un véhicule en flammes dont les munitions explosent pour en extraire trois hommes.

Du côté américain, trois soldats de la 17<sup>e</sup> division aéroportée reçoivent la *Medal of Honor*. Parmi eux, le soldat George Peters, qui, en atterrissant à environ 75 mètres d'une position de mitrailleuse allemande, charge seul vers l'ennemi, et le sergent Clinton Hedrick, qui couvre le repli de ses hommes avant d'être tué.

Le major-général Ridgway lui-même échappe de peu à la mort dans la nuit du 24 mars : de retour d'une visite aux commandants de division, son convoi tombe sur une patrouille allemande et une grenade explose contre sa jeep, des éclats le blessant à l'épaule.

## Un succès tactique

Sur le plan tactique, l'opération *Varsity* atteint l'ensemble de ses objectifs. La forêt de Diersfordt est nettoyée, Hamminkeln est capturé, les ponts sur l'Issel sont saisis, et la 84<sup>e</sup> division d'infanterie allemande est détruite en tant que force combattante. Le *Generalmajor* Fiebig, qui la commandait, déclarera après la guerre que l'apparition soudaine des deux divisions aéroportées avait produit un effet dévastateur sur des défenseurs en infériorité numérique.

Le général Eisenhower qualifiera *Varsity* d'opération aéroportée la plus réussie menée jusqu'alors. Ridgway affirmera dans son rapport d'après-action que le largage aéroporté avait été le facteur décisif du franchissement du Rhin par Montgomery. En quelques jours, l'encercllement de la Ruhr est réalisé, piégeant plus de 370 000 soldats allemands dans la poche et privant le Reich de sa dernière grande zone industrielle.

Le succès de *Varsity* a toutefois fait l'objet de discussions parmi les historiens militaires. L'historien américain Charles MacDonald a soutenu que les forces terrestres auraient pu s'emparer des mêmes objectifs sans l'appui aéroporté, et probablement avec moins de pertes. Il relevait à l'appui de cette thèse que les traversées amphibies avaient rencontré très peu de résistance : les 30<sup>e</sup> et 79<sup>e</sup> divisions d'infanterie américaines, engagées dans l'assaut fluvial, n'avaient perdu au total que 41 tués et 450 blessés. L'historien James A. Huston a abondé dans ce sens, estimant que si les mêmes ressources avaient été employées au sol, la progression vers l'est aurait pu être plus rapide.

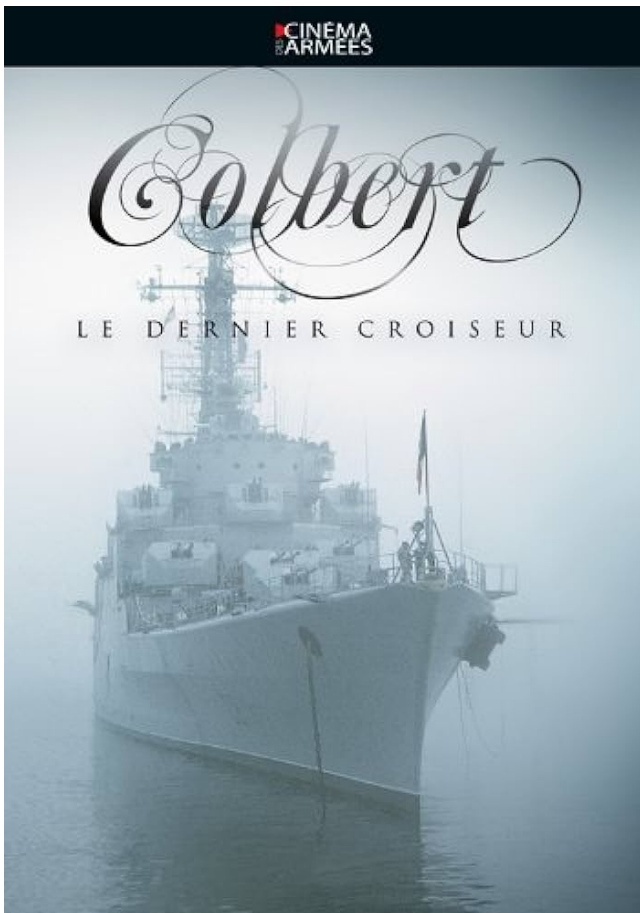
Ce débat s'inscrit dans une interrogation plus large sur l'emploi des forces aéroportées au cours de la Seconde Guerre mondiale : le coût humain et matériel de telles opérations est-il

justifié lorsque l'objectif peut potentiellement être atteint par des moyens conventionnels ? La question reste ouverte. Ce qui ne fait pas débat, en revanche, est que l'opération a accéléré la sécurisation de la tête de pont sur le Rhin et contribué à l'effondrement rapide de la défense allemande dans ce secteur.

L'opération *Varsity* est la dernière opération aéroportée de grande envergure de la Seconde Guerre mondiale. Six semaines plus tard, le 8 mai 1945, l'Allemagne capitule sans conditions. La 6e division aéroportée britannique, après avoir mené l'avance britannique en Allemagne à partir du 26 mars, fera sa jonction avec les troupes soviétiques fin avril près du port de Wismar, sur la Baltique.

Winston Churchill et le maréchal Montgomery ont personnellement assisté aux largages aériens du 24 mars depuis la rive ouest du Rhin. Le lendemain, Churchill traversera lui-même le fleuve en embarcation de débarquement pour fouler brièvement le sol de la rive allemande.

**24 mars 1956 : lancement du croiseur *Colbert*.**



Le ***Colbert***, portant le nom du ministre de la Marine de Louis XIV, Jean-Baptiste Colbert, est un ancien croiseur de la Marine nationale

française entre 1956 et 1991. Converti de 1993 à 2007 en navire musée à flot à Bordeaux, en attente de déconstruction il est amarré près de Brest, sur coffre au cimetière des navires de Landévennec de 2007 à 2016 ; il est démantelé à Bassens, près de Bordeaux entre 2016 et 2018.

Il est le 6<sup>e</sup> bâtiment de la marine à porter ce nom, et le second croiseur ; le précédent, un croiseur lourd de 10 000 t entré en service en 1932 avait été sabordé le 27 novembre 1942 à Toulon.

**Ce fut un navire de guerre essentiellement destiné à la lutte anti-aérienne.** Sa construction débuta sur demande de la Marine nationale en 1953 dans les chantiers de la DCAN de Brest. Le *Colbert* devait être un navire puissant capable de contrer toutes menaces aériennes par la puissance de feu de son artillerie composée de 8 tourelles doubles de 127 mm (127mm/54 modèle 48 AA) et de 10 affûts doubles ACAD modèle 51 AA de 57 mm pour une cadence de feu d'un coup par seconde et par tube.

Devise du croiseur *Colbert* : « *Perite et recte* » (« *Avec habileté et droiture* »). Son insigne est inspiré des armes de la famille Colbert.





Le vice-amiral Philippe de Gaulle (1921-2024) à bord du Colbert en 1976.

**24 mars 1986 : F-14 contre Mig 23 (Golfe de Syrte).**

L'**opération Prairie Fire**, également connue sous le nom d'**action du golfe de Syrte de 1986**, est une opération militaire de la marine américaine impliquant le déploiement de groupes de porte-avions en mars 1986 dans le golfe contesté de Syrte en mer Méditerranée.

La Libye revendiqua l'emprise territoriale de l'ensemble du golfe au 32° 30' N, avec une zone de pêche exclusive de 62 milles marins (115 km). Le dirigeant libyen Mouammar Kadhafi l'affirma en 1973, surnommant la zone « *la ligne de la mort* ». Les États-Unis revendiquèrent leurs droits de mener des opérations navales dans les eaux internationales, une limite territoriale standard fixée à 12 milles marins (22 km) à partir des côtes d'un pays.

Cet engagement fait suite à l'incident du Golfe de Syrte en 1981 et en précédera un autre en 1989.

\*\*\*

Le 23 mars 1986, les avions américains des trois porte-avions franchissent la « ligne de la

mort » et commencent à opérer dans le golfe de Syrte.

Le 24 mars à 06 h 00, l'USS *Ticonderoga*, accompagné de deux destroyers, les USS *Scott* et USS *Caron*, se déplacent au sud de la « ligne », couverte par des avions de chasse. Une batterie de missiles libyennes près de Syrte lance deux missiles sol-air SA-5 « *Gammon* » de fabrication soviétique à 07 h 52, vers un F-14A Tomcat du VFA-102 (en) de l'*America*. Les missiles manquent leur cible et tombent sans danger dans la mer. Deux missiles SA-5 supplémentaires sont lancés à 13 h 52 vers des F-14 agissant comme *Combat air patrol* la plus au sud. Ces missiles sont brouillés par un EA-6B Prowler ; selon les Libyens et leurs instructeurs soviétiques ces deux missiles ont atteint leurs cibles, mais n'ont pas réussi à convaincre les renseignements soviétiques et Mikhaïl Gorbatchev.

Deux heures plus tard, deux MiG-25 Foxbat décollent de la base aérienne de Benina avec pour ordre d'intercepter et d'abattre certains chasseurs américains. Cependant, les avions libyens sont interceptés à 6 100 mètres d'altitude par deux F-14A américains du VF-33, après avoir été détectés par un E-2C Hawkeye de l'US Navy. Les Libyens commencent alors des manœuvres frontales agressives dans le but de se mettre en position de tir sur les deux F-14.

Le chef de l'escadre du F-14 allègue « *des actions et des intentions hostiles excessives* » qui conduira le commandant à bord de l'USS *Saratoga* de donner aux pilotes le signal « *avertissement jaune, armes retenues* » : les F-14 pourront ouvrir le feu si nécessaire. Un intense combat aérien s'ensuit, mais sans qu'aucun missile ne soit tiré. Les F-14 descendent ensuite à 1 500 mètres d'altitude (où ils obtiennent un net avantage sur les MiG-25) et se positionnent entre le soleil et les Libyens.

Les F-14 se mettent en position à six heures à l'arrière les MiG, verrouillent leurs cibles à l'aide d'un radar et acquièrent des tonalités AIM-9 Sidewinder, parés à abattre les avions libyens. Les MiG s'éloignent alors, semblant suivre une route de retour vers leur base. Cependant, l'un d'eux fait volte-face et se retourne contre les F-14. Le chef de l'escadre américain demande l'autorisation d'ouvrir le feu. Avant que l'autorisation puisse être accordée, le MiG-25 fait demi-tour et se dirige vers le sud.

Plusieurs patrouilleurs libyens sont déployés vers le groupement tactique américain, provoquant la réponse des Américains qui déploient des avions. Lorsqu'un des patrouilleurs a pointé un avion américain avec son radar de conduite de tir, l'USS *Richmond K. Turner*, un destroyer leader de la classe Leahy (qui avait servi comme navire piquet radar anti-aérien défendant le flanc droit du groupe aéronaval) répond en tirant un missile Harpoon RGM-84. Celui-ci touche le navire libyen et provoque un incendie, nécessitant un remorquage jusqu'à Benghazi.

L'USS *Saratoga* lance un avion d'attaque A-7 Corsair II armé de missiles AGM-88 HARM de l'escadron d'attaque VA-83, un avion A-6 Intruder armé de missiles Harpoon et de bombes à fragmentation du VA-85 et des EA-6B du VAQ-132. L'USS *America* dispose des A-6E du VA-34 et des EA-6B de l'escadron VMAQ-2 du Corps des Marines des États-Unis et l'USS *Coral Sea* dispose des A-6E du VA-55 et des EA-6B du VAQ-135 dans les airs.

Ceux-ci sont soutenus par plusieurs avions de ravitaillement aérien E-2C, F-14A, F/A-18

Hornet et KA-6D. Les premières frappes aériennes ont lieu vers 19 h 26 lorsque deux A-6E TRAM du VA-34 localisent le patrouilleur de construction française *Waheed*. Le navire est touché par un missile Harpoon tiré par l'un des Grumman du VA-34, puis détruit par les Grumman du VA-85 à l'aide de bombes à fragmentation CBU-100.

Quarante minutes plus tard, des F-14A, F/A-18A, A-7E et EA-6B se dirigent vers le site SA-5 près de Syrte à basse altitude et grimpent soudainement, poussant les Libyens à activer leurs radars tout en lançant des missiles sur les avions signalés. Cela incite les A-7E à lancer plusieurs missiles HARM. La formation de frappe descend ensuite à 30 mètres au-dessus du niveau de la mer avant de faire demi-tour. Selon des documents et mémoires soviétiques déclassifiés publiés en 2001, l'un des missiles endommagea un radar *Square Pair (5N62)*.

Les A-6E du VA-86 et du VA-55 font demi-tour pour engager plusieurs bateaux lance-missiles libyens. Vers 21 h 55 (CET), deux A-6E du VA-55 attaquent la corvette *Ain Zaquit* (classe Nanuchka) qui se dirige vers l'USS *Yorktown*, incitant le porte-avion à déployer des missiles Harpoon, dont l'un touche l'*Ain Zaquit*, causant de lourds dégâts. Au même moment, le *Yorktown* tire deux missiles Harpoon sur une autre corvette libyenne (classe La Combattante IIa), la neutralisant.

Corvette libyenne en feu près avoir tenté d'engager des forces américaines.

Vers minuit, les Libyens lancent plusieurs SA-2 Airlines et SA-5, cette fois sur les A-6E et A-7E américains, qui répondent en se dirigeant vers la côte. Les A-7E du VA-83 lancent des missiles HARM, désactivant plusieurs radars libyens. Trois autres SA-5 sont lancés depuis Syrte avec un seul SA-2 lancé près de Benghazi. À 07 h 30 (CET), une autre corvette libyenne de la classe Nanuchka est interceptée par des A-6E du VA-55 et neutralisée par des bombes CBU-100. La corvette sera ensuite coulée par un missile Harpoon lancé depuis un A-6E du VA-85.

L'opération s'est achevée après cette frappe sans aucune perte pour les Américains. 35 marins ont été tués et les Libyens ont subi des pertes matérielles inconnues.



Un F-14 du VF-74 atterrissant sur l'USS Saratoga le 12 février 1986. Crédit : US Navy.