

Février 1942

4 – La bataille de l’Atlantique (et d’autres mers)

Cerberus : un succès gâché

1^{er} février

Guerre secrète

Le rotor qui tue

Bletchley Park – Les analystes de l’équipe d’Alan Turing sonnent l’alarme : une partie des messages radio cryptés de la Kriegsmarine reçus ce jour sont très différents de ce à quoi ils sont habitués. Comme ces messages concernent les sous-marins ennemis, ils suspectent immédiatement un changement de taille dans les procédures de l’U-bootwaffe. Les prochains jours vont leur donner raison : c’est l’introduction de la nouvelle version de la machine Enigma (dite M4, avec un quatrième rotor de cryptage) qui les empêche de décrypter le trafic radio opérationnel des U-boots.

Pendant plusieurs mois, les Alliés vont subir un black-out qui aura des conséquences dramatiques, car ils ne seront plus capables d’anticiper les déplacements des sous-marins allemands. Les pertes de navires marchands vont grimper en flèche. Pourtant, ce changement avait été anticipé, car des documents saisis l’année précédente avaient fait référence à l’ajout d’un quatrième rotor. Il n’en reste pas moins que les Alliés devront s’adapter rapidement, en développant de nouvelles “bombes” cryptographiques rapides, sous peine de perdre un nombre d’heures considérable à décoder chaque message.

Devant le succès croissant des attaques en meute dans l’Atlantique, les Allemands pourraient se douter que le trafic codé avant la modification était vulnérable. Mais l’explication de ces succès qui sera trouvée à Berlin sera tout autre, simpliste et non dénuée de pertinence – mais insuffisante : les États-Unis venaient d’entrer en guerre et les nombreux navires isolés quittant ou rejoignant la côte Est constituaient des proies faciles.

2 février

Opération Neuland

Appareillages

Lorient – L’U-126 largue les amarres. Il doit aller se placer en embuscade aux abords de la Passe au Vent (Windward Passage). Ce détroit séparant Cuba et Haïti est la route la plus courte entre la côte Est des États-Unis et le canal de Panama.

.....

Bordeaux – Les sous-marins italiens *Veniero*, *Enrico Tazzoli* et *Luigi Torelli* quittent la base de Betasom. Le *Veniero* doit écumer le canal de la Mona, détroit séparant Porto Rico de la République Dominicaine et par lequel passe une autre route maritime entre la côte Est des États-Unis et le canal de Panama. Les deux autres doivent chasser le navire allié sur la route maritime reliant le Brésil à New York : le *Tazzoli* au large des Bahamas et le *Torelli* au sud-est des Antilles françaises.

3 au 7 février

8 février

Transports italiens en fuite

Kobe (Japon) – Départ pour Bordeaux du cargo *Fusijama*. Il doit suivre la même route (par le cap Horn) que les *Cortellazzo* et *Pietro Orseolo*. Comme eux, il arrivera à bon port (le 26 avril 1942).

9 février

10 février

Opération Neuland

Incident

Au nord-ouest de l'Espagne – La mission commence mal pour le sous-marin *Veniero*, dont l'un des moteurs est tombé en panne. L'équipage va passer six jours à réparer, en regardant passer au loin les convois alliés.

11 février

Opération Cerberus

Sortie

Brest (France occupée), 22h45 – Les cuirassés de la Kriegsmarine *Scharnhorst* et *Gneisenau*, escortés par six destroyers (les *Z-4 Richard-Beitzen*, *Z-5 Paul-Jacobi*, *Z-7 Hermann-Schoemann*, *Z-14 Friedrich-Ihn*, *Z-25* et *Z-29*), quittent la rade noyée sous la brume pour tenter la traversée de la Manche. Le vice-amiral Ciliax, sur le *Scharnhorst*, commande toute l'opération. Le Kapitän zur See Erich Bey dirige l'escorte.

À terre, tous les moyens ont été mis en œuvre pour tromper la population locale à laquelle on ne pouvait pas cacher les préparatifs. À cet effet, de l'équipement prétendument tropical a été chargé à bord et de fausses rumeurs ont été lancées en ville. Mais surtout, un puissant brouillage radio a permis d'empêcher les inévitables espions franco-britanniques de faire remonter l'information à Londres.

L'Amirauté britannique s'attend bien à une sortie imminente de la flotte allemande, car elle a détecté la concentration des navires d'escorte. La Résistance a également remonté des rumeurs – glanées dans les bars de Brest ! – indiquant que les canonnières des deux cuirassés étaient récemment à l'entraînement en Baltique. Mais elle s'attend plutôt à un mouvement une nuit de nouvelle lune, soit vers le 15 février. Pourtant, l'opération *Fuller* est prête depuis longtemps : d'importants moyens aériens et navals ont été prévus pour stopper les cuirassés allemands s'ils tentaient de percer vers l'Atlantique ou de rentrer en Allemagne.

Peu avant minuit, la flottille allemande pénètre dans la Manche, où un chenal a été dégagé au début du mois par les dragueurs de mines à l'insu des Britanniques.

De fait, la surprise côté anglais va être quasiment totale. Il faut dire que la Royal Navy joue de malchance : moins de deux heures avant la sortie allemande, le sous-marin *Sealion*, chargé de surveiller Brest, s'est replié pour faire surface et recharger ses batteries. Par ailleurs, les Lockheed Hudson en patrouille cette nuit-là n'apercevront pas les navires allemands, ni visuellement, ni sur leur radar !

Opération Neuland

Précautions

Antilles néerlandaises – Des troupes américaines commencent à remplacer les soldats britanniques chargés de protéger les précieuses raffineries de pétrole. Des Douglas A-20 Havoc sont également déployés sur les aérodromes d'Aruba et Curaçao.

12 février

Opération Cerberus

Coup de poker gagnant (ou presque)

Manche et mer du Nord – Par un temps exécrationnel (8 à 10/10 de couverture nuageuse), la tentative hardie des *Scharnhorst* et *Gneisenau* de passer directement d'Atlantique en mer du Nord se poursuit. Jusque-là, la flottille allemande n'a pas été détectée.

Vers 06h30, elle reçoit le renfort de neuf torpilleurs (*T-2, T-4, T-5, T-11, T-12, T-13, T-15, T-16, T-17*) et de S-Boats venus de Cherbourg. À ce moment, un épais brouillard matinal s'étend sur une bonne partie des aérodromes du sud de l'Angleterre.

Peu après commence l'opération *Donnerkeil* (coup de tonnerre), volet aérien de *Cerberus*. Elle va mobiliser plus de 300 avions, car la Luftwaffe doit assurer une couverture maximale pendant toute la journée. Des officiers de liaison sont présents à bord des deux cuirassés. Les chasseurs allemands, dirigés par Adolf Galland en personne, assurent une protection en altitude, mais aussi à hauteur de mât, pour éviter les radars britanniques. D'autres avions sont chargés de larguer des leurres pour tromper ces radars. Au moins seize chasseurs doivent couvrir les navires à chaque instant. C'est d'ailleurs le premier engagement d'importance pour le Fw 190.

Dans la matinée, les seuls avions anglais en vol sont les Spitfire de la patrouille de routine du Fighter Command, couvrant la côte entre Ostende et l'embouchure de la Somme.

À partir de 08h30, les opérateurs radar de la RAF découvrent que quatre groupes d'avions allemands volent en cercle un peu au nord du Havre. Ils pensent d'abord à une opération de secours en mer, mais, vers 10h00, ils réalisent que ces groupes, qui se trouvent à ce moment à hauteur de l'embouchure de la Somme, se déplacent vers le nord-est à vitesse très faible – pour des avions (et pour cause, ils cerclent autour de la flotte allemande). Vingt minutes plus tard, deux Spitfire sont envoyés en reconnaissance. À cet instant, le Fighter Command est informé que l'ennemi a lancé un brouillage radar depuis une heure, mais que la station de Beachy Head a tout de même détecté des navires. Les chasseurs anglais repèrent les navires allemands au large du Touquet, mais sans apercevoir les cuirassés. Comme les pilotes ont pour ordre d'observer le silence radio, il faut attendre leur atterrissage à 10h50 pour que la nouvelle remonte. Au même moment, les stations radar du Kent signalent deux grands navires au large du Touquet.

Il faut encore attendre pour une confirmation ferme. En effet, deux pilotes expérimentés basés au sud de Londres ont décidé de profiter d'une fenêtre de temps dégagé pour mener une incursion au-dessus des côtes françaises. Une fois au-dessus de la mer, ils repèrent deux Bf 109, qu'ils engagent immédiatement. Mais l'escarmouche les conduit rapidement au-dessus de la flotte allemande, qu'ils décriront par la suite avec précision : « *Deux gros navires, un écran de destroyers et un anneau extérieur de S-boats* ». Une douzaine de chasseurs allemands leur tombent dessus et ils ne peuvent s'en sortir qu'en rasant les flots au travers des tirs de la flak – sans oublier de mitrailler un S-boot au passage. De retour à leur base, leur témoignage confirme la présence de navires ennemis – et surtout des cuirassés – au large du Touquet, une demi-heure plus tôt. Il est déjà plus de 11h00.

À 11h30, l'alerte générale est enfin donnée côté anglais, alors que la flotte allemande entre dans le Pas-de-Calais, sous une forte couverture aérienne. À ce moment, les torpilleurs *Seeadler, Falke, Kondor, Iltis* et *Jaguar*, venus de Boulogne, se sont joints à l'escorte.

Peu après midi, tout ce monde est brièvement accroché par les batteries côtières de Douvres, mais la visibilité limitée à 5 milles ne permet pas d'ajuster la visée. De plus, les navires font route à plus de 30 nœuds en zigzaguant et sont rapidement hors de portée du radar de conduite de tir.

Pendant ce temps, plusieurs groupes de MTB et MGB ont quitté Douvres et Ramsgate. Mais la couverture aérienne prévue n'arrive pas, les S-Boats forment un double écran très efficace et la météo qui se dégrade ne permet pas de lancer les torpilles dans de bonnes conditions.

La première attaque aérienne n'intervient qu'un peu après 13h00, alors que le Pas-de-Calais a été franchi, avec une douzaine de Swordfish de la FAA escortés par quelques Spitfire. L'attaque se termine par un massacre prévisible ; les chasseurs des JG.2 et JG.26 revendiquent neuf Swordfish abattus – six sont effectivement perdus. D'autres attaques vont suivre tout long de la journée, y compris par des bombardiers lourds. Cependant, le temps est si mauvais que les appareils britanniques ont d'énormes difficultés pour trouver leur objectif et attaquent par petits groupes désorganisés, facilement repoussés par une Luftwaffe très présente et par la Flak.

C'est finalement une arme discrète mais efficace qui va contrarier les plans allemands : à 15h31, le *Scharnhorst* fait détoner une mine magnétique larguée par la RAF, au large de l'embouchure de l'Escaut. L'explosion provoque de sérieux dégâts : environ 1 200 tonnes d'eau s'engouffrent par la large déchirure dans la coque, provoquant une gîte d'environ un degré et enfonçant la proue du navire d'un bon mètre. La tourelle Bruno ainsi que les affûts de 150 mm bâbord sont bloqués. Le souffle endommage des pompes à fuel et les turbo-générateurs, tandis que le choc fait disjoncter le système électrique.

Rapidement, le vice-amiral Ciliax demande à être transféré sur le *Z-29*. Par malchance, le destroyer percute la poupe du *Scharnhorst*, endommageant son propre gaillard d'avant, mais Ciliax réussit néanmoins à monter à bord.

Vers 16h00, le *Scharnhorst* peut se mouvoir à nouveau et reprend sa route, accélérant au fur et à mesure que les turbines sont remises en marche. Par miracle, aucune attaque de l'aviation britannique n'a eu lieu pendant que le navire était immobilisé et donc très vulnérable.

Pendant ce temps, le *Gneisenau* et une partie de l'escorte ont pris de l'avance. Vers 16h45, ils sont attaqués par cinq destroyers, les HMS *Campbell*, *Mackay*, *Vivacious*, *Whitshed* et *Worcester*, qui étaient en train de s'entraîner au large des côtes anglaises en prévision d'une telle opération et ont été alertés vers midi ¹. Après avoir suivi l'ennemi au radar, les navires britanniques émergent de la brume à environ quatre milles de la flotte allemande et sont immédiatement engagés au canon. Ils prennent néanmoins le risque de s'approcher davantage, dans une mer très agitée. Mais aucune de leurs torpilles n'atteint l'adversaire. Le *Worcester*, qui est en tête, est par contre touché par plusieurs obus de 280 mm du *Gneisenau*. Les dégâts sont très importants : des incendies se déclarent et une voie d'eau inonde une chaudière, laissant le navire pratiquement en perdition. Malgré les morts et les blessés, l'équipage va réussir à relancer la machinerie et à regagner le port sans assistance. Il faut dire que les Allemands ne se sont pas attardés !

Du côté du *Scharnhorst*, une nouvelle attaque aérienne britannique est menée par douze Bristol Beaufort avec une escorte de chasse. La Luftwaffe continue de veiller au grain et surtout l'artillerie anti-aérienne se déchaîne, à tel point que les tubes sont chauffés à blanc ! À bord du *Z-29*, un obus de 15 cm explose dans l'un des canons arrière, tuant un homme, sectionnant des conduites d'huile et mettant hors service la turbine bâbord. À 18h25, le vice-amiral Ciliax est à nouveau transféré, cette fois-ci sur le destroyer *Z-7 Hermann-Schoemann*, tandis que le *Z-29* fait route vers Bremerhaven pour y être réparé.

¹ Un sixième, le *Walpole*, a fait demi-tour en raison d'un problème de propulsion.

À la tombée de la nuit, l'opération *Cerberus* apparaît comme un grand succès tactique pour les Allemands. La traversée de la Manche a réussi, même si le *Scharnhorst* a subi des dégâts. D'autres navires ont été endommagés : le *T-13*, modérément, le *Jaguar* et deux S-boots, plus légèrement. Une vingtaine d'avions ont été perdus ou détruits à la suite d'accidents à l'atterrissage.

Du côté britannique, l'opération *Fuller* est sans conteste un sérieux échec : sur environ 450 avions engagés, 42 ont été perdus ; un destroyer est gravement endommagé ainsi que plusieurs unités légères. Et surtout, l'ennemi a réussi à passer ! Le *Times* écrira d'ailleurs le surlendemain : « *Le vice-amiral Ciliax a réussi là où le duc de Medina Sidonia avait échoué. Rien de plus mortifiant pour la fierté de notre puissance maritime n'est arrivé depuis le XVII^e siècle. [...] Cela a sonné la fin de la légende de la Royal Navy selon laquelle, en temps de guerre, aucune flotte de combat ennemie ne pouvait passer par ce que nous appelons fièrement the English Channel.* » Les Anglais ne peuvent sauver la face que grâce à l'humour. En effet, le journal local de Brighton se permet de publier ce communiqué : « *Il n'y a aucun fondement à l'affirmation selon laquelle les navires allemands se sont arrêtés hier en fin d'après-midi à la grande jetée de Brighton pour prendre le thé. Il est bien connu des autorités supérieures que les marins allemands ne boivent pas de thé.* »

De nombreuses failles sont apparues dans la planification de la RAF, notamment le fait que seuls trois squadrons de bombardiers-torpilleurs se trouvaient en Grande-Bretagne, que leur entraînement avait été limité par manque de torpilles et que les enseignements des combats en Asie du Sud-Est avaient été ignorés. L'efficacité du Bomber Command Home contre les navires en mouvement s'est révélée ridicule et une confusion certaine dans la chaîne de commandement a conduit à des attaques dispersées utilisant des tactiques inadaptées.

L'épisode ne sera pas sans conséquences à Londres : quelques jours plus tard, le Parlement britannique va réclamer et obtenir la tête de l'Air-Marshal Peirse. Il sera remplacé à la tête du Bomber Command Home par un homme neuf, le chef du Bomber Group 4 : Richard "Bomber" Harris. Sous son impulsion et grâce au nouveau matériel entrant en service, la Royal Air Force va prendre l'initiative stratégique face à la Luftwaffe.

Mais, en réalité, l'affaire n'est pas terminée – la RAF n'est finalement pas si incompétente que ça...

En effet, début février, des renseignements reçus par Ultra ont montré que les dragueurs de la Kriegsmarine s'efforçaient de dégager un chenal le long des côtes néerlandaises et allemandes de la mer du Nord. Le Bomber Command a donc fait larguer des mines magnétiques le long du chenal au fur et à mesure que la Kriegsmarine le dégageait... Le dernier largage a eu lieu dans l'après-midi, dès la confirmation de la tentative de franchissement de la Manche.

À 19h55, au large de Terschelling, le *Gneisenau* fait exploser une de ces mines magnétiques. Les dégâts sont toutefois mineurs : une petite voie d'eau est rapidement maîtrisée, bien que le choc ait mis hors service une des turbines. Moins de 30 minutes plus tard, le cuirassé reprend sa route, escorté par deux destroyers.

Peu après 22h30, le *Scharnhorst* heurte un autre engin dans le même secteur. Le cuirassé subit à nouveau des dégâts très importants : en plus de provoquer une légère voie d'eau, l'explosion met hors service le système électrique, bloque les gouvernails et endommage le système anti-incendies. Le choc abîme également les parties rotatives de toutes les tourelles et trois des tourelles de 150 mm se retrouvent carrément bloquées. Lorsque le navire finit par reprendre sa route, à vitesse réduite, il est décidé de le mettre à l'abri à Wilhelmshaven.

13 février

Opération Cerberus

Des ombres sur le succès

Mer du Nord – Un peu avant quatre heures du matin, le *Gneisenau* et son escorte sont à la hauteur de l'île d'Heligoland ; ils atteignent l'embouchure de l'Elbe vers 07h00. La glace présente dans le canal qui relie la mer du Nord au port de Kiel oblige les navires à s'arrêter aux écluses de Brunsbüttel vers 09h30. Lors d'une manœuvre, le cuirassé heurte une épave immergée, ouvrant une nouvelle brèche dans la coque ; la voie d'eau reste néanmoins limitée. Le *Gneisenau* atteindra Kiel le lendemain.

De son côté, le *Scharnhorst* arrive en début de matinée en vue de Wilhelmshaven. Là aussi, la glace empêche le navire d'entrer dans le port. En attendant que celle-ci soit dégagée, le vice-amiral Ciliax remonte à bord du navire. Dans deux jours, le *Scharnhorst* se rendra lui aussi à Kiel pour des réparations qui s'annoncent longues.

Ciliax peut donc signaler à sa hiérarchie que *Cerberus* est un succès total. Toutefois, le Gross Admiral Raeder ne va tarder à parler d'une victoire, certes, au niveau tactique, mais d'une défaite stratégique, car aucun des deux cuirassés ne peut dans l'immédiat prendre part à une quelconque opération.

.....

Londres – Malgré l'humiliation et la fureur qui s'expriment à la Chambre des Communes et par la bouche du citoyen britannique lambda, l'Amirauté est soulagée qu'une partie de la menace pesant sur les convois de ravitaillement dans l'Atlantique soit écartée. Le président Roosevelt ira jusqu'à féliciter Churchill pour cette bonne nouvelle ! Les écoutes Enigma révéleront les dégâts infligés par les mines aux deux cuirassés allemands, mais l'information sera gardée secrète pour ne pas en dévoiler la source – même si cela aurait permis de remonter le moral du pays et d'améliorer un peu la réputation ternie des forces de Sa Majesté !

14 février

15 février

Procédure hasardeuse

Kiel – Le *Gneisenau* est admis dans la cale sèche des chantiers de la Deutsche Werke pour réparer les avaries de coque dues à l'explosion d'une mine lors de l'opération *Cerberus*. Mais le bâtiment devra être disponible pour le 6 mars, et cette date n'est pas modifiable ! Pour pouvoir tenir ce délai impératif, les autorités navales prennent une décision qui n'est pas sans risque : contrairement aux procédures habituelles, les munitions ne sont pas débarquées avant l'entrée au bassin²...

16 février

Opération Neuland

Premier sang

Baie de San Nicolas, Aruba (Antilles néerlandaises) – Au petit matin, une explosion illumine la baie. Le pétrolier britannique *Pedernales* (4 317 GRT) est en flammes. Personne à bord ne comprend ce qui se passe, est-ce un accident ? Alors que les marins luttent contre l'incendie³, une nouvelle explosion se produit à proximité. C'est un autre pétrolier

² Ces procédures avaient été introduites par la Marine Nationale au lendemain de la catastrophe du cuirassé *Jéna* en 1907 et adoptées ensuite par toutes les grandes marines. Elles imposent aussi que les fusées des obus soient enlevées pour éviter qu'un obus n'explose à cause d'une malencontreuse manipulation lors de l'inspection des soutes.

³ Avec succès, puisque le navire pourra reprendre du service après réparation.

britannique, l'*Oranjestad* (2 396 GRT), qui venait pourtant de lever l'ancre pour s'écarter de la zone. Il chavire une heure plus tard, entraînant quinze hommes sur les vingt-cinq de l'équipage. Cette fois-ci, tout le monde a compris : les loups de l'Atlantique sont là. Il s'agit en fait d'un loup solitaire : l'*U-156*, commandé par Werner Hartenstein.

Pendant que du pétrole enflammé se déverse dans la baie, avec des flammes visibles jusqu'à Curaçao, le sous-marin change de position pour accomplir la deuxième tâche de sa liste : bombarder la raffinerie de Lago. C'est là que les choses se gâtent : un canonier, trop nerveux ou distrait par le spectacle, oublie de retirer la tôle de bouche protégeant le canon de 105 mm. Lorsque le premier obus détone, ce n'est pas sur la cible, mais dans le canon. L'officier canonier et l'un de ses hommes sont gravement blessés. Seize obus sont néanmoins tirés avec le canon antiaérien de 37 mm, mais sans effet notable. Hartenstein, dépité, décide de jeter l'éponge... pour le moment. Bien lui en prend, car un canon américain récemment installé commence à le prendre pour cible.

Alors que le sous-marin se retire, il est surpris par un avion néerlandais de patrouille maritime qui vient de décoller d'Oranjestad. L'attaque, utilisant des charges ASM improvisées, n'est pas concluante. Le sous-marin allemand échappe ensuite aux patrouilleurs de la marine néerlandaise.

L'*U-156* se dirige alors vers le port d'Oranjestad et s'en prend à un pétrolier américain, le SS *Arkansas*, de la Texaco (6 452 GRT). Les deux premières torpilles manquent leur cible, qui est pourtant ancrée à la jetée de la raffinerie Arend-Eagle (!). Enfin la troisième fait mouche, mais le navire reste à flot (!!). Cette fois-ci, Hartenstein décide de filer. L'un des deux hommes blessés dans l'explosion du canon va décéder en fin de nuit, il sera inhumé en mer.

Pendant ce temps, le lieutenant-général Frank Andrews, commandant les troupes américaines dans la région et témoin direct de l'attaque d'Aruba, envoie un câble à Washington. Il y réclame d'importants renforts pour assurer la sécurité des raffineries.

.....
Au large de Punta Macolla (golf du Venezuela) – Trois navires sont en flamme à environ 45 kilomètres de la côte. Il s'agit des *Tia Juana* (britannique, 2 935 GRT), *Monagas* (vénézuélien, 2 650 GRT) et *San Nicholas* (britannique, 2 391 GRT), transportant tous les trois du pétrole brut. Ces petits pétroliers, dont le faible tirant d'eau leur permet de naviguer sur le lac Maracaibo, ont été torpillés par l'*U-502*. Malgré l'intervention de la canonnière vénézuélienne *General Urdaneta*⁴, une trentaine de marins sont portés disparus.

La destruction des trois pétroliers au large de Punta Macolla n'est pas sans conséquences. Dès le lendemain, l'Associated Press rapporte que de nombreux équipages – majoritairement chinois – refusent de naviguer et que le trafic maritime dans la zone est suspendu. Il faudra l'arrestation des meneurs et la promesse que les navires seront protégés pour que le transport du brut vers les raffineries reprenne. Malheureusement, l'amirauté allemande est également mise au courant et ordonne à l'*U-502* de s'attaquer au trafic côtier du Venezuela en attendant une reprise du ballet des pétroliers.

.....
Port de Willemstad (Curaçao) – L'*U-67* s'est glissé dans le port peu après minuit. À l'aube, il lance une première salve de torpilles en direction de deux pétroliers à l'ancre. Mais les quatre torpilles ratent leur cible ou n'explorent pas ! Utilisant ses deux tubes arrière, le commandant Müller-Stöckheim réussit à toucher un autre pétrolier, le néerlandais *Rafaela* (3 177 GRT). Après avoir manqué le coup de grâce, Müller-Stöckheim décide de ne pas gaspiller de nouvelle torpille et quitte le port. Il ne s'aperçoit pas qu'un A-20 Havoc l'a pris en chasse. Le bombardier américain largue la totalité de ses charges ASM, mais rate sa cible,

⁴ À l'origine, un mouilleur de mines construit en Italie.

par manque d'expérience et parce que les charges utilisées sont trop légères pour être efficaces. Le sous-marin plonge immédiatement et s'échappe sans difficulté.

Pris en remorque, le pétrolier néerlandais finit par se briser en deux et sombrer, mais il sera renfloué, réparé et remis en service après quelques mois.

17 février

Opération Neuland

Mobilisation alliée

QG alliés des Caraïbes – Les responsables alliés commencent à recevoir les rapports des attaques de la veille. Il est clair que les coupables sont des sous-marins de l'Axe. Tous les moyens ASM disponibles sont immédiatement mobilisés, mais la région à protéger est très vaste et les différents commandements, mal coordonnés, sont en désaccord sur les mesures à prendre. Les Américains, en particulier, ne veulent toujours pas entendre parler de la mise sur pied de convois pour les navires civils ⁵. L'US Navy va se contenter d'ordonner aux navires marchands de suivre des routes que l'on suppose sûres, car la capacité des sous-marins ennemis à opérer si loin de leurs bases et pour une durée prolongée est encore méconnue. Pire : ces instructions sont interceptées par les Allemands, qui vont repositionner leurs sous-marins en conséquence. En suivant les consignes, les pauvres marins vont se jeter dans la gueule du loup.

.....

Guantanamo (Cuba) – Le commandement américain dans la Mer des Caraïbes (Caribbean Sea Frontier) est divisé en trois zones. La zone Aruba/Curaçao, outre les raffineries néerlandaises, inclut les champs pétrolifères du Venezuela et elle a aussi la charge des approches du canal de Panama, dont le commandement (Panama Sea Frontier) est tourné principalement vers le Pacifique. La zone de Cuba fait la liaison avec le commandement du Golfe du Mexique (Gulf Sea Frontier), mais en pratique elle couvre aussi les Bahamas. Enfin, celle de Porto Rico surveille le nord-est de la Mer des Caraïbes.

Le contre-amiral John H. Hoover envoie le destroyer USS *Barney* (DD-149, classe Wickes) patrouiller dans le golf du Venezuela pour protéger la sortie du Lac Maracaibo, tandis que les douze PBY du ravitailleur d'hydravions USS *Lapwing* ⁶ vont surveiller le trafic naval le long de la côte. Un autre destroyer, l'USS *Blakeley* (DD-150, classe Wickes), qui vient d'escorter le convoi ayant débarqué des troupes dans les Antilles néerlandaises, doit patrouiller autour de Curaçao, avec deux patrouilleurs de classe Eagle ⁷.

.....

Fort-de-France, Martinique – L'amiral Georges Robert organise la surveillance du secteur dont il a la charge. Celui-ci couvre un triangle Guadeloupe au nord – Guyane au sud-est – Trinidad au sud (en coopération avec les Britanniques).

L'avisos *Ville d'Ys* reçoit l'ordre d'appareiller au plus vite pour patrouiller à la recherche d'éventuels sous-marins ennemis. L'avisos *Amiens* doit revenir d'une courte mission d'escorte de convoi le lendemain. À peine ravitaillé, il ira rejoindre le *Ville d'Ys* sans laisser à son équipage le temps de souffler. Les huit PBY de l'E25 vont se relayer pour patrouiller entre Guadeloupe et Trinidad, ravitaillés par l'avisos *Belfort*. Ils seront assistés par les Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille S26, qui se chargeront de surveiller les côtes des îles de cette

⁵ Il faudra des mois pour que les Américains admettent enfin que l'organisation de convois fortement escortés, notamment entre Key West et Trinidad, constitue la meilleure parade contre les sous-marins, même si elle ralentit le trafic.

⁶ Ancien dragueur de mines mis en service à la fin la Première Guerre Mondiale, c'est le tout premier navire de ce type dans l'US Navy.

⁷ Chasseurs de sous-marins construits par Ford à la fin de la Première Guerre Mondiale.

partie de l'arc antillais. Leurs homologues de l'escadrille S27 basée à Cayenne patrouilleront le long des côtes du Surinam, entre les Guyanes française et britannique.

.....
HMS *Malabar* (QG de la Royal Navy aux Bermudes) – Le vice-amiral Charles Kennedy-Purvis (America and West Indies Command) met en alerte ses maigres moyens navals, basés à Trinidad, en Jamaïque et aux Bermudes. Malheureusement, la protection du trafic naval ravitaillant la Grande-Bretagne et l'Afrique du Nord reste prioritaire, alors que l'opération Paukenschlag bat son plein. Or, ces routes maritimes passent pour l'essentiel au nord des Bermudes, très au nord de la zone visée par l'opération Neuland.

La Royal Navy ne pourra mobiliser qu'une seule corvette Flower – et encore, temporairement : le gros de l'effort va peser sur une demi-douzaine de petits chasseurs de sous-marins, deux dragueurs de mines néerlandais et deux autres norvégiens, ainsi que sur divers petits patrouilleurs davantage habitués à la chasse aux contrebandiers qu'à la lutte contre des U-boats. La 19^e flottille de MTB sera aussi déployée à Trinidad et à La Barbade, mais pas avant le mois d'avril. Ces vedettes embarquent quatre charges de profondeur qui, lâchées une par une, ne peuvent pas causer beaucoup de dégâts à un sous-marin, mais peuvent le forcer à rester en plongée.

Eagle Beach, Aruba (Antilles néerlandaises) – Une torpille non explosée de l'*U-156* est retrouvée par une patrouille néerlandaise. L'équipe de démolition envoyée neutraliser l'engin décide de le hisser plus haut sur la plage. Cette manœuvre imprudente provoque l'explosion de la torpille – quatre hommes sont tués et trois autres blessés.

18 février

Opération Neuland

Raté

Bouches du Dragon, Trinidad, 09h30 – Un système de détection magnétique sous-marin, installé dans un des détroits séparant le Golfe de Paria de la Mer des Caraïbes, capte un signal. Aussitôt, patrouilleurs et avions se lancent à la recherche de l'intrus. Le responsable est l'*U-161* – le commandant, Albrecht Achilles, et un de ses officiers connaissent bien Trinidad. Le sous-marin va passer le reste de la journée tapi au fond de l'eau, face à Port-d'Espagne, principal port de l'île. Après quelques heures, les recherches sont abandonnées : l'alerte est supposée due au passage d'un navire. À vrai dire, les nouvelles des attaques des jours précédents n'ont jusqu'à présent pas été très diffusées et la surveillance est encore assez relâchée.

19 février

Opération Neuland

Trois victimes de plus

Golfe de Paria, Trinidad – Deux navires sont ancrés par petits fonds face à Port-d'Espagne, leurs silhouettes se détachant nettement sur les lumières de la ville. En fin de nuit, l'*U-161* lance coup sur coup deux torpilles : la première touche le cargo américain *Mokihana* (7 460 GRT), chargé de matériel de prêt-bail, qui coule sans faire de victimes. La deuxième torpille foudroie le pétrolier anglais *British Consul* (6 940 GRT), qui sombre lui aussi sans pertes humaines. Les deux navires seront toutefois renfloués et reprendront du service avant la fin de l'année.

Albrecht Achilles quitte la zone en faisant preuve d'audace : alors que la confusion règne sur l'île et que des navires et des avions commencent à sillonner le Golfe de Paria en tous sens, il

décide de naviguer en surface, toutes lumières allumées. Se faisant passer pour un petit navire parmi les autres, l'*U-161* file au nord-ouest sans être inquiété. Alors que la garnison redoute une attaque contre la raffinerie de Pointe-à-Pierre, le sous-marin passe sous le nez des batteries côtières qui défendent les Bouches du Dragon. Au passage, il déclenche à nouveau le système de détection magnétique sous-marin, mais le signal est une nouvelle fois ignoré et l'*U-161* rejoint sans difficulté la sécurité des profondeurs de la Mer des Caraïbes.

.....
Près de 600 milles à l'est de La Barbade – Alors qu'il rejoint sa zone de patrouille, le sous-marin *Luigi Torelli* coule à la torpille le cargo britannique *Scottish Star* (7 224 GRT). Le croiseur léger HMS *Diomede*, qui a quitté les Caraïbes pour les Îles Falkland à la suite de l'entrée en guerre du Japon, est immédiatement dérouté. Il arrive à temps pour recueillir la majeure partie de l'équipage : seuls quatre marins perdent la vie.

20 février

Opération Neuland

La liste s'allonge

60 nautiques à l'ouest de la Martinique – Après l'attaque d'Aruba, le Kptlt Hartenstein a obtenu du BdU (*Befehlshaber der Unterseeboote* : commandement des sous-marins) la permission de prendre la direction du Brésil, seul pays (encore) neutre susceptible d'accueillir le marin blessé dans l'explosion du canon de 105 quatre jours plus tôt. Le commandant de l'*U-156* espérait toutefois améliorer son tableau de chasse en passant par les Antilles françaises avant l'arrivée du *Luigi Torelli*, tout en évitant ses camarades opérant aux alentours de Trinidad.

En milieu de journée, le cargo américain *Delplata* (5 127 GRT), encaisse l'une après l'autre trois torpilles de l'*U-156*. L'équipage a tenté de répliquer à l'aide de son canon de 4 pouces, mais sans succès, et le cargo est sur le point de sombrer. Deux PBY français, alertés par l'appel de détresse du navire américain, viennent patrouiller dans les environs et peuvent même grenader le sous-marin à trois reprises. Mais ce dernier s'en tire sans dommage majeur et prend la direction du port brésilien de Belem pour débarquer son blessé. Il rentrera ensuite à Lorient en continuant à traquer les navires alliés pour faire bon usage de ses dernières torpilles. Le *Delplata*, irrécupérable, sera coulé par l'avisos *Amiens*, arrivé sur les lieux pour recueillir les rescapés.

.....
Au sud-est de Trinidad – L'*U-129* entame sa campagne de chasse. D'après les informations à disposition du Kptlt Nicolai Clausen, la plupart des cargos dans la zone transportent de la bauxite. Vers 04h00, le sous-marin allemand torpille le norvégien *Nordvangen* (2 400 GRT), qui coule avec tout son équipage.

L'*U-129* ayant sévi bien plus au sud que les autres sous-marins, les Alliés comprennent que l'ennemi frappe sur une zone très étendue, les contraignant à disperser leurs maigres moyens. En conséquence, les avions de l'escadrille S27, basée en Guyane, vont intensifier leurs patrouilles le long de la route qui longe les côtes nord-est du continent sud-américain.

21 février

Opération Neuland

Deux de plus

Au nord-ouest de Trinidad – Dans la soirée, le pétrolier *Circe Shell* (8 207 GRT), naviguant à lège, encaisse deux torpilles de l'*U-161*. L'arrivée de plusieurs avions venant de Trinidad

offre un répit au pétrolier, mais le sous-marin reprend son attaque dès la nuit tombée et achève sa victime.

.....
À l'est de Curaçao – Dans l'après-midi, l'*U-67* coule le pétrolier norvégien *Kongsgaard* (9 467 GRT), qui avait déjà été torpillé dans l'Atlantique Nord en 1941. Seuls une dizaine de marins s'en sortiront.

22 février

Opération Neuland

Encore un

Au nord-ouest d'Aruba – L'*U-502* torpille le pétrolier *J.N. Pew* (9 033 GRT). Une partie de l'équipage réussit à s'embarquer sur des canots de sauvetage, mais son errance ne fait que commencer.

23 février

Opération Neuland

Des victimes récalcitrantes

Au large du Venezuela – L'*U-502* laisse deux victimes supplémentaires dans son sillage, les pétroliers *Thallia* (panaméen, 8 329 GRT) et *Sun* (américain, 9 002 GRT), naviguant tous deux à vide. Le premier est touché par trois torpilles (deux autres ont manqué leur cible), après quoi il faut encore l'achever au canon : pas moins de 103 obus sont tirés par le sous-marin ! Il est miraculeux qu'il n'y ait qu'une seule victime parmi l'équipage. Le second est gravement endommagé par une torpille ; l'équipage (qui n'a subi aucune perte) abandonne le navire, mais remonte à bord quand un avion arrive sur les lieux, forçant le sous-marin à plonger. Le *Sun* peut alors se réfugier près des côtes vénézuéliennes.

À court de torpilles, l'*U-502* met fin à sa mission et regagne l'Atlantique.

.....
275 milles à l'ouest de la Martinique – Le cargo américain *Lihue* (7 001 GRT) est gravement endommagé par une torpille de l'*U-161*. Le sous-marin fait surface pour achever sa victime au canon, mais l'équipage de ce dernier réplique, forçant l'agresseur à plonger. Le cargo esquive deux autres torpilles, puis l'*U-161* décroche, soupçonnant un piège. Les marins du *Lihue* évacuent pourtant leur navire mal en point ; ils seront secourus au bout de quelques heures par un pétrolier anglais. Le cargo coulera trois jours plus tard, alors que l'avisos *Ville d'Ys* le remorquait vers Fort-de-France.

.....
Au large de la Guyane britannique – L'*U-129* réussit cette nuit un doublé. Le sous-marin coule à la torpille le cargo américain *West Zeda* (5 658 GRT), chargé de bauxite, puis le canadien *George L. Torian* (1 754 GRT), qui transporte du minerai de chrome turc.

L'équipage du *West Zeda* a eu le temps de lancer des appels de détresse. Dans la matinée, une partie des marins sont secourus par une goélette de Saint Vincent et un Catalina venu de Trinidad. Pendant ce temps, les Grumman JRF-5 de Cayenne vont se relayer toute la journée pour patrouiller dans le secteur. Leurs recherches vont rester infructueuses, mais l'*U-129* est contraint de rester en plongée. Il va ainsi manquer un autre cargo chargé de bauxite.

24 février

25 février

Opération Neuland

Un de plus

Très loin au nord de la Guyane française – Le sous-marin *Luigi Torelli* repère une proie alléchante, un pétrolier moderne battant pavillon panaméen. L'*Esso Copenhagen* (9 245 GRT) est rapidement expédié. Un seul marin est porté disparu.

26 février

Après Cerberus

Coup heureux

Kiel – Dans la nuit du 26 au 27, un raid de la RAF surprend le croiseur de bataille allemand *Gneisenau* au chantier naval de la Deutsche Werke. Les travaux de réparation des dommages causés par la mine heurtée durant l'opération *Cerberus* viennent de s'achever. Le navire, qui doit appareiller pour la Norvège le 6 mars, se trouve toujours dans son dock flottant. Ses réserves de munitions ont été complétées et quelques essais doivent bientôt avoir lieu.

Le navire encaisse une bombe de 1 000 livres qui perce le pont blindé juste devant la tourelle *Anton*. Des éclats incandescents perforent la paroi de la soute de cette tourelle. Les gaz chauds qui pénètrent par ces brèches font détoner des charges propulsives entreposées dans la soute aux gargousses, entraînant une énorme explosion. La tourelle est éjectée de son support et un incendie ravage toute la section avant du navire. L'équipage a le réflexe de noyer en partie la soute à obus et gargousses de la tourelle *Bruno*, évitant ainsi une explosion plus catastrophique. 112 hommes sont tués et 21 autres blessés.

Quelques jours plus tard, une reconnaissance photo de la RAF permettra aux Alliés de constater avec satisfaction que le navire est toujours immobilisé, l'avant totalement calciné.

Côté allemand, après la stupéfaction initiale, un constat déprimant s'impose rapidement : il faudra au moins deux ans avant que le bâtiment puisse reprendre du service. Il est alors décidé de reconstruire le *Gneisenau* selon un plan établi avant-guerre, mais qui n'avait pas pu être mené à bien. Les trois tourelles triples de 280 mm doivent être remplacées par trois tourelles doubles de 380 mm, les mêmes canons que la classe Bismarck. La reconstruction prévoit également l'allongement de la proue pour améliorer la tenue à la mer et le renforcement du système électrique. Les tourelles Bruno et Caesar doivent être installées en Norvège comme batteries côtières.

Opération Neuland

Erreur ?

Mille milles à l'est des Antilles – Le sous-marin italien *Dandolo* coule le cargo brésilien *Cabedelo* (3 357 GRT). En plein océan, l'équipage n'a aucune chance. Le commandant Walter Auconi, parfaitement conscient d'avoir coulé un navire neutre, se garde bien d'annoncer le nom de sa victime à Betasom.

27 février

Opération Chariot

Falmouth, 12h30 – La force "Chariot" quitte le port avec les contre-torpilleurs MN *Aigle* et *Gerfaut* (de l'escadre de Casablanca), les vieux destroyers HMS *Walpole* et *Windsor* (classe Admiralty W), le vieux destroyer spécialement équipé HMS *Vortigern*, les vedettes MTB 74 et MGB 314, et quinze vedettes Fairmile ML type B. En comptant les équipages des navires,

ce sont 1 050 hommes qui sont engagés, dont 260 appartenant aux Forces Spéciales Françaises, à l'Armée britannique et aux commandos de la Royal Navy.

Le *Vortigern* a été modifié pour ressembler à un vieux torpilleur allemand de classe Möwe. Il a été allégé au maximum pour remonter la Loire, néanmoins, le blindage de ses superstructures a été renforcé et 8 canons Ørlikon de 20 mm ont été installés. Mais la modification la plus importante qui lui ait été apportée est moins visible : il s'agit de l'installation de 24 grenades ASM Mark-VII dans la coque, dans un conteneur de béton spécialement renforcé.

En eaux froides

Côtes de Norvège – Le sous-marin britannique HMS *Tuna* (Lt. M.B. St.John) clôture le palmarès allié des deux premiers mois de l'année en coulant dans le Porsangerfjord (Finnmark) le patrouilleur allemand *NM-01 (Vandale)*, un baleinier réquisitionné de 337 GRT). Submersibles classiques britanniques et français ont envoyé par le fond six bâtiments, équitablement partagés en nombre mais non pas en tonnage. La troisième victoire britannique, le cargo allemand *Konsul Schulte* (2 975 GRT), coulé le 5 février dans le Porsangerfjord, est revenue au HMS *Trident* (Cdr. G .M. Sladen). Les deux autres succès français ont été modestes : un chalutier de 106 GRT (le très petit *Vaaland*, coulé au canon près de Berlevåg par le *Redoutable*) et un cargo mixte de 506 GRT (le petit *Sørøy*, dépêché au canon, près de Svaerholt, par *L'Espoir* [LV de Roquefeuil], après que celui-ci lui eut tiré en vain une paire de torpilles de 550).

De plus, comme on le saura plus tard, les mines du MN *Nautilus* (LV Bazin) ont fait deux victimes de plus, toutes deux norvégiennes. Le petit (et bien vieux, 1872 !) cargo mixte *Ingøy* (327 GRT) a sauté sur une mine du premier champ mouillé par le *Nautilus* en 1942 (le 6 janvier), au nord-ouest de la péninsule de Nordkinn. Bien mieux, le cargo *Birk* (3 664 GRT) a coulé devant Kirkenes, sur un engin mouillé en septembre 1941 et ayant échappé aux dragueurs allemands. Le *Birk* était au service des Allemands pour le transport du minerai de nickel finlandais.

Mais tout ceci ne peut se comparer aux victoires obtenues par les sous-marins français opérant en Extrême-Orient. Le courage et l'habileté des équipages engagés dans les eaux norvégiennes ne sont pas en cause : les proies sont simplement plus rares et plus maigres. Sans qu'elles soient moins défendues pour autant, comme l'attestent les pertes de 1941.

28 février

Opération Chariot

Au large de Saint-Nazaire (France occupée), 07h00 – La force “Chariot”, qui s'est jusqu'ici dirigée vers le sud avec un convoi faisant route vers Gibraltar, met le cap à l'est.

20h05 – La petite escadre atteint une position au sud-ouest de son objectif. Les *MTB-74* et *MGB-314*, qui étaient en remorque derrière les deux destroyers de classe “W”, mettent leurs moteurs en route. Les deux destroyers s'éloignent alors vers le nord-ouest pour rester hors de portée de détection et attendre le retour des autres bâtiments, qui filent à 20 nœuds vers *Saint-Nazaire*.

22h00 – “Chariot” rencontre et dépasse le sous-marin HMS *Sturgeon*, envoyé en éclaireur.

23h30 – Alors que l'estuaire de la Loire est tout proche, l'escadre peut entendre des bombardiers de la RAF (des Whitley et des Wellington du Sqn 5) attaquer Saint-Nazaire. On voit même les projecteurs de la Flak balayer le ciel. C'est bien sûr une diversion – de plus, les craintes des Français à propos des civils ont été entendues et les avions ne larguent leurs bombes qu'à l'écart des zones habitées, donc de leurs cibles théoriques. Le commandant

d'une des garnisons allemandes racontera par la suite qu'il avait trouvé bizarre le comportement des avions britanniques, mais qu'il avait pensé à un largage de parachutistes.

Opération Neuland

Ravages

Au large de la Guyane britannique – L'*U-129* poursuit ses ravages plus au sud. Le cargo panaméen *Bayou* (2 605 GRT), chargé de minerai de manganèse brésilien, est torpillé au petit matin après une poursuite qui a duré toute la nuit. Un seul marin en réchappe.

Mille milles à l'est des Antilles – Le *Dandolo* coule son dernier navire de la campagne. Il s'agit du cargo letton *Everasma* (3 644 GRT) ; les quinze survivants seront secourus le lendemain. Le sous-marin italien, à court de torpilles, rentre à Bordeaux.