

Les commandos de la seconde guerre mondiale

PAR PIERRE MONTAGNON



Il est en principe accepté que le terme commando, d'origine portugaise, remonte à la guerre des Boers en Afrique du Sud, au début du XXe siècle. Un commando, à l'époque, désigne un petit groupe de franc-tireurs à cheval chargé d'effectuer des coups de main contre les Britanniques.

Avec la seconde guerre mondiale, le sens du vocable évolue en deux directions opposées. Pour les Anglo-Saxons, restant fidèles aux sources, un commando représente une troupe spécialement chargée de mener des actions de toutes natures sur les arrières enne-

mis. Pour les Allemands, un *Arbeitskommando* ou *Kommando* correspond à un détachement de travailleurs, en principe des prisonniers de guerre, affecté à divers travaux.

Le sens adopté par les Anglo-Saxons prévaut aujourd'hui. Un commando regroupe des hommes relativement peu nombreux, quelques dizaines, rigoureusement sélectionnés et minutieusement préparés, afin d'effectuer une mission ponctuelle impliquant professionnalisme, intelligence et audace. Le vocable s'est même élargi pour désigner non seulement les hommes mais l'action qu'ils mènent. D'où l'expression : « Faire un commando. »

Commando ! Qui, à ce mot, ne croit voir des hommes au visage grimé rampant dans la nuit ? Le poignard à la main, ils s'appêtent à se débarrasser d'une sentinelle importune. Après quoi, toujours silencieux, ils poursuivront... Une telle image n'est pas fausse. Les commandos de la seconde guerre mondiale furent, en de nombreux cas, de ce type. Soldats de l'ombre, ils surgissent inattendus, frappant comme l'éclair avant de s'évanouir, travail accompli.

Ce serait toutefois singulièrement les minorer que de les ramener à ce seul type de combattants. Les progrès de la technique ont procuré tant d'armes et de moyens nouveaux. Ainsi par exemple pour le transport. Avions, sous-marins, vedettes rapides, parachutes, planeurs autorisent des approches inédites alliant la vitesse à la surprise. Une opération de commando prend désormais tous les visages. Elle se mène aussi bien sur terre, sur mer que dans les airs.

Quatre exemples, choisis comme caractéristiques, le montreront. Ils intéressent quatre opérations conduites à partir de sous-marins, d'avions, de véhicules quatre roues et de planeurs. Dans une opération de commando, le moyen d'approche importe peu. Il doit seulement être approprié à la mission à remplir. Ces

quatre exemples sont aussi choisis, volontairement, sans référence à la couleur des drapeaux. Un commando implique audace et héroïsme. Ce sont là des vertus que de vrais combattants savent se partager quelque soit leur cause et même si parfois celle-ci est mauvaise.

La Decima Flottiglia (MAS) italienne

À l'été 1941, le prince Valerio Borghèse a pris le commandement de la *Decima Flottiglia* (MAS), cette flottille italienne spécialisée dans les attaques audacieuses par sous-marins de poche, vedettes rapides ou « hommes grenouilles ». Borghèse ne s'en cache pas. Il a des sympathies pour le régime de Benito Mussolini, mais il est d'abord connu pour ses qualités de commandant de sous-marin. Celui qu'on appellera le « Prince noir » est avant tout un guerrier, bien décidé à porter des coups sensibles à ses adversaires, en l'occurrence les Anglais.

La MAS a déjà attaqué Alexandrie, la grande base navale britannique en Méditerranée. L'affaire s'est avérée malheureuse. En novembre 1941, Borghèse décide de renouveler. Les cuirassés *Queen Elizabeth* et *Valiant* sont amarrés à Alexandrie et représentent des cibles de choix. Les éliminer peut renverser le rapport des forces navales en Méditerranée.

L'opération sera réalisée par des *maiali* amenés au plus près par sous-marin. Le *maiale* (littéralement cochon) s'apparente à une torpille et à un sous-marin de poche. Il se présente sous la forme d'un cylindre à tête conique, de faible diamètre et d'une dizaine de mètres de longueur. Un moteur électrique actionne une hélice qui assure le déplacement à faible vitesse. Sa particularité essentielle provient du positionnement de l'équipage. Les deux « hommes grenouilles » ne sont pas installés à l'intérieur mais à l'extérieur de l'engin. Revêtus de leurs combinaisons de plongée, ils se tiennent à cheval sur deux sièges fixés sur le dessus de leur submersible. À peine sont-ils protégés par un cockpit en matière plastique. Cet attelage leur permet de se déplacer, de se poser au fond de la mer,

puis de nager ou de marcher. Libres de leurs mouvements, ils peuvent couper les filets de protection tendus sous l'eau à l'entrée des ports. Pénétrer à l'intérieur des bases navales adverses leur est accessible. Ils sont alors à même d'approcher un navire à quai et de plaquer sous sa coque la charge explosive contenue dans le nez de leur *maiale*.

Tel est l'engin que vont utiliser trois équipes chevronnées pour attaquer Alexandrie :

- Capitaine Durand De La Penne – sous-officier plongeur Bianchi.
- Capitaine Martellota – sous-officier plongeur Marino.
- Capitaine Marceglia – sous-officier plongeur Schergat.

Ces hommes dûment sélectionnés, ne se doutent pas qu'il leur appartiendra de réaliser l'un des plus formidables exploits de la seconde guerre mondiale.

Le 3 décembre 1941 au soir, le sous-marin Sciré, commandé par Borghèse, quitte le port militaire de La Spezia, dans le nord de l'Italie, donnant l'impression d'une patrouille de routine. Arrivé à trois milles au large, Borghèse met son Sciré en panne. Discrètement, un caboteur l'approche. Trois *maiali*, les numéros 221, 222 et 223, sont transférés sur le submersible et installés dans les chambres des torpilles. Puis, le Sciré reprend sa navigation, direction l'île de Leros où les équipages le rejoindront. Après une brève escale à Leros, il met le cap, en plongée, sur Alexandrie.

Le 18, à 18h40, Borghèse a la satisfaction de constater que sa navigation a été excessivement précise. Alexandrie est droit devant lui. La nuit est noire, le ciel sans nuages, la mer calme. À partir de 21 heures, les trois *maiali* sont mis à l'eau. Leurs équipages chevauchent leurs engins puis s'éloignent lentement. Bord à bord, se déplaçant en surface, ils longent la jetée de trois kilomètres protégeant la darse. À hauteur du phare de Ras-el-Tin, De La Penne décide de faire une pause avant de poursuivre. La mise à l'eau a été pénible et laborieuse. La pointe de la jetée se rapproche. Les Italiens distinguent des silhouettes et entendent des voix. Des rondes, sans doute. Une vedette

croise à quelque distance, larguant des grenades sous-marines à titre préventifs.

La fortune sourit aux audacieux. Le filet anti-sous-marins a été ouvert pour laisser entrer trois destroyers. Les *maiali*, en très légère immersion, se glissant dans leur sillage pour entrer inaperçus. Le remous provoqués par les bâtiments les sépare. A chacun désormais d'aller vers son destin. De La Penne et Bianchi sont entrés sans encombre. Toujours en semi-immersion, ils s'avancent dans l'intérieur du port. Vers 2h15, aucun doute possible : cette ombre majestueuse qui se dresse devant eux ne peut être que celle du *Valiant*, leur objectif. Un colosse de 35 000 tonnes ! Comme prévu, un filet anti torpille la ceinture à une cinquantaine de mètres. Depuis qu'il a quitté le Sciré, De La Penne a des ennuis avec sa combinaison isolante qui s'est déchirée et prend l'eau. Aussi, plutôt que de plonger et s'ouvrir une brèche dans le filet, préfère-t-il passer au-dessus. L'obscurité le permet. La manœuvre réussit. Le *Valiant* est presque à portée de main. Soudain, pour une cause inexpiquée, le *maiale* pique du nez. La Penne et Bianchi ne réussissent qu'à moitié à le contrôler. Finalement, ils touchent le fond et se rendent compte qu'ils ne sont pas directement sous le *Valiant*. S'arc-voutant, ils poussent leur engin devenu inerte, moteur calé. Ce travail est épuisant. Bianchi, à bout de forces, remonte en surface pour respirer de l'air frais. Le fait-il trop brutalement ? Il perd connaissance et se retrouve flottant inanimé.

De La Penne, réalise que son camarade ne revient pas. A son tour. Il remonte en surface pour se rendre compte de ce qu'il en est. Ne voyant rien, il redescend à nouveau. Pendant quarante minutes, il se battra seul pour amener pouce par pouce son engin avec sa charge explosive à l'aplomb du milieu du cuirassé. Complètement épuisé, il déclenche les allumeurs à retard et nage vers la surface. A peine la tête hors de l'eau, il est pris sous le feu d'une arme automatique. Le tir s'arrête et des voix lui intiment de se porter sur l'une des bouées supportant le filet anti-torpilles. Il a la surprise d'y retrouver Bianchi qui, revenu à lui, a également été repéré. Les deux hommes

sont prisonniers. Correctement traités, ils ne parleront pas.

6 heures. La minuterie était bien réglée. La déflagration soulève le cuirassé, son côté tribord sérieusement endommagé. L'eau s'engouffre dans les brèches. Les lumières s'éteignent tandis que le navire s'enfonce en donnant de la bande. Heureusement pour lui, le tirant d'eau de la rade est faible. L'étrave, presque tout de suite, touche le fond.

Peu après la première explosion, une seconde se produit, sous la coque du *Queen Elizabeth* cette fois. L'équipe Marceglia-Schergat avait, elle aussi, mené à bien sa mission. Initialement, elle avait le porte-avion *Eagle* pour objectif. Comme De La Penne et Bianchi, Marceglia et Schergat se sont infiltrés dans la darse en profitant de l'entrée des trois destroyers britanniques. Au bout de vingt minutes de navigation dans le port, Marceglia distingue un gros bâtiment que par ses dimensions il prend pour le porte-avion. Il s'agit en fait du *Queen Elizabeth*. Vers 2h30, les deux Italiens franchissent le filet habituel de protection sans obstacles majeurs et plongent pour arriver au-dessous de la ligne de flottation. S'étant fixés à hauteur de la salle des machines, ils déchargent leur charge et la plaquent sous la coque. A 3h15, détonateurs amorcés, ils refont surface avec leur engin et gagnent le rivage. Il leur faut essayer de s'emparer d'une embarcation pour rejoindre, comme prévu, un sous-marin. La chance qui les avait accompagnés les abandonne. Repérés, ils sont faits prisonniers mais ils ont à leur actif un cuirassé de 35 000 tonnes.

La troisième équipe avait reçu mission d'attaquer un pétrolier de 16 000 tonnes, le *Sagona*. L'opération cachait une arrière-pensée : déclencher un brasier qui s'étendrait dans le port (12 pétroliers représentant 120 000 tonnes étaient alors en mouillage à Alexandrie). Les deux marins auraient préféré un objectif plus noble. C'est pourquoi ils ont été autorisés à attaquer, si possible, le porte-avion *Eagle*. Non sans difficultés, Martellotta et Marino sont entrés dans le port. Les lames de fond de grenades anti-sous-marines les ont sérieusement secoués. Leur esquif a été projeté contre une bouée soutenant le filet d'entrée et ils ont peiné pour se dégager. Enfin, à minuit

trente, ils étaient à l'intérieur en quête du *Eagle*. Dans l'obscurité, ils ont été eux aussi trompés. Ils se sont crus devant le porte-avions et l'ont piégé. Ayant découvert leur méprise, ils ont eu le courage de tout démonter et reprendre leurs recherches. Mais le froid commence à faire effet. Martellotta vomit et est incapable de replonger. Ayant fini par découvrir le *Sagona* accosté au quai des pétroliers, Martellotta parvient cependant à conduire son engin jusqu'au navire. Marino se charge du reste. Il fixe la charge sous la coque et amorce la mise à feu. Il est 2h55 lorsqu'il déclenche le retard fixé à trois heures. Avant de s'éloigner définitivement, les deux Italiens disposent tout autour des mines incendiaires en vue d'élargir l'incendie. Ce dernier travail accompli, ils piquent vers le rivage. Eux aussi se feront repérer.

Aux alentours de 6 heures, l'explosion sous le *Sagona* se joint à celles sous le *Valiant* et le *Queen Elizabeth*. La mission s'achève sur un plein succès. Deux cuirassés, un gros pétrolier sont immobilisés pour de longs mois. Un destroyer, le *Jervis*, aux côtés du *Sagona*, est également très sérieusement endommagé. Churchill en ses mémoires, évoquant les pertes du *Valiant* et du *Queen Elizabeth*, après celles précédentes du cuirassé *Barham* et du porte-avions *Ark Royal*, écrira : « Ainsi, en quelques semaines, toute notre flotte de ligne de l'Orient se trouva anéanties en tant que force combattante. »

Commando aérien

Les puristes estimeront peut-être qu'il ne s'agit pas d'un commando au sens strict du terme. Parce que le combat, dans le cas présent, n'est pas mené à terre. Pourtant, le raid aérien du colonel Doolittle sur le Japon le 18 avril 1942, présente tous les critères d'une opération commando. Regroupement d'une équipe d'hommes sélectionnés. Préparation intensive. Exécution rapide et par surprise. Repli sans attendre une fois le coup porté. Risques assumés dans une entreprise particulièrement audacieuse. Impact stratégique de l'opération menée. Rien ne manque sauf l'avance, à pas feutrés, la dague

à la main. Est-ce suffisant pour refuser le titre de commando ?

Qui en a eu l'idée ? Roosevelt peut-être qui n'a pas caché qu'il souhaitait voir bombarder le Japon. Le président a été profondément meurtri par Pearl Harbor. Il entend sanctionner ce qu'il appelle l'infamie. Il veut également démontrer que l'Amérique est toujours debout. Le projet est étudié mais le problème technique s'annonce dans l'immédiat insoluble. Les distances à parcourir sont au-delà du rayon d'action des bombardiers depuis les bases du Pacifique. Soudain un officier de l'état-major de l'amiral King, le patron de la marine des Etats-Unis, propose une solution inédite. Le bombardement s'effectuerait avec des avions de l'armée de l'air des Etats-Unis, décollant non d'un atoll avancé du Pacifique, mais d'un porte-avions. Le kilométrage pourrait être alors sensiblement diminué.

A la mi-janvier 1942, le feu vert est général. Des bombardiers légers décollent d'un porte-avions. Ils s'en iront frapper le Japon puis poursuivront pour se poser en Chine nationaliste, en lutte contre l'Empire nippon depuis des années. La mission, eu égard aux difficultés techniques et militaires, implique à sa tête un chef ayant du répondant. Ce sera le lieutenant colonel James Doolittle, 45 ans, passionné d'aviation. Doolittle, promu grand maître de l'opération, a des choix à faire. Comme avion, il opte pour le B 25 Mitchell, bombardier léger capable d'emporter 1260 kg de bombes sur 2170 kilomètres. Sur la base d'Eglin, en Floride, Doolittle rassemble ses équipages. Il en a sélectionné 21 qui savent qu'ils ne seront que 16 à partir. Les places seront chères pour une destination inconnue et qui intrigue. Pendant un mois les pilotes s'entraînent à raccourcir au maximum leur distance d'envol.

Le 2 février, un exercice effectué sur un porte-avions s'avère probant. Washington donne un feu vert définitif. Le 2 avril, le porte-avions *Hornet*, pouvant atteindre 33 nœuds, quitte San Francisco. Sur son pont 16 B 25 soigneusement arrimés. Le bruit est officiellement répandu que le *Hornet* assure une mission de transport imposée par l'urgence. Dans le contexte du printemps 1942, l'explication, à l'intention des agents secrets nippons, est

très plausible. Au large, le *Hornet* rejoint l'*Enterprise* et la *Task Force* de l'amiral Halsey, un rude marin. Les B 25 ont été allégés au maximum. Leurs mitrailleuses de 50 ont été démontées. La surprise doit éviter d'avoir à livrer un combat aérien contre des chasseurs. Chaque appareil emporte quatre bombes de 500 livres : trois explosives, une incendiaire. 80 aviateurs au total ont été retenus, soit cinq par avion. Une fois en mer, le secret peut être levé. Les journées à bord sont consacrées à l'étude des cartes et du site de la baie de Tokyo. Après une brève escale à Pearl Harbor, la *Task Force* cingle plein ouest. Les destroyers assurent la protection des deux porte-avions car pas question de faire décoller des chasseurs. Sur Honshu, l'île principale de l'archipel nippon, les Japonais se croient à l'abri. L'éloignement les protège à l'est versant du Pacifique. Par prudence toutefois, une ligne de vedette a été disposée à 1000-1200 kilomètres à l'est du Japon.

Le 18 avril, vers 2 heures du matin, le radar de l'*Enterprise* détecte l'une de ces vedettes. Localisé à l'aube, le navire est envoyé par le fond mais avant de sombrer il a certainement eu le temps de signaler une présence américaine. Une meute d'avions japonais est susceptible de se manifester à brève échéance. Tokyo est encore à 1200 kilomètres mais poursuivre serait suicidaire pour le *Hornet* et l'*Enterprise*, à cette heure la moitié des porte-avions disponibles dans le Pacifique. Conscient du danger, Halsey prescrit à Doolittle de décoller sur-le-champ. Au lieu d'atteindre Tokyo de nuit, les B 25 y parviendront de jour. Tant pis ! L'enjeu est trop grave pour les unités navales. La mer est forte. Le vent souffle à quarante nœuds. Les hautes lames aspergent le pont. Doolittle, le premier à partir, n'a que 140 mètres devant lui. A 8h20, les gaz à fond, il lâche les freins et en 647 pieds s'arrache du *Hornet*. Derrière lui, ses compagnons, soulagés par son départ impeccable, s'apprêtent à l'imiter. Ils déclareront par la suite avoir eu l'impression de « décoller normalement et sans problème ». Pourtant le vent soufflait avec force et le pont tanguait. A 9h24, le dernier des 16 B 25 était parti.

Le centre de Tokyo se situe à 35°40 de latitude nord. Les B 25 quittent le *Hornet* par 35°10 de moyenne. Un vol sensiblement plein ouest doit les conduire sur la capitale. L'escadrille vole à ras des flots pour éviter d'être repérée. Dans les habitacles, le moral est bon. Le décollage, la partie jugée la plus délicate, s'est bien déroulée. Au Japon, l'alerte a été donnée mais personne ne redoute une attaque proche. A Tokyo même, la confiance règne. Aucun chasseur prêt à décoller. La DCA ne vit pas sur le qui-vive. Il est un peu plus de midi lorsque les premiers B 25 abordent les côtes nippones un peu au nord de Tokyo. Le rapport de Doolittle sur cette arrivée est volontairement concis :

« Nombreux terrains d'aviation. Des avions en l'air au nord de Tokyo. Pour la plupart biplans d'entraînement.

Rencontre neuf chasseurs en trois vols de trois. A environ dix milles des faubourgs de Tokyo.

Volé tout le temps aussi bas que le terrain le permettait. Continué volé plein sud sur les faubourgs puis est vers le centre de Tokyo.

Monté à 1200 pieds ; piqué sud-ouest vers zone inflammable à bombe incendiaire. Largué première bombe à 1 heure 30.

DCA très active mais seul un tir proche.

Descendu au-dessus des toits et piqué vers faubourgs ouest dans la brume et fumée... »

Au grondement des bombardiers, les habitants croient d'abord à un exercice. L'écho des explosions, les fumées des incendies relayées par les hurlements de sirènes et la canonnade de la DCA font bientôt découvrir une autre réalité. En fait, les 16 B 25 ne procèdent pas à un raid massif. Les départs échelonnés les ont séparés. Chacun vit sa propre aventure isolément. Doolittle a donc atteint la côte japonaise le premier. Le n° 2 du lieutenant Hoover l'a suivi à vue. Ayant grimpé à 900 pieds, il bombarde deux usines et des entrepôts. Le n° 3 du lieutenant Gray largue

trois bombes explosives sur des usines et un engin incendiaire sur un secteur portuaire. Sitôt après, pris à partie par des chasseurs, il parvient à les distancer et à s'éloigner vers la mer de Chine. Le n° 4 du lieutenant Holstrom, attaqué par les chasseurs, doit larguer ses bombes dans la baie. Le navigateur du n° 5 a du mal à se localiser en atteignant Honshu. Son pilote, le lieutenant Jones, finit par déboucher dans la baie de Tokyo. Un réservoir de pétrole, des usines sont atteints. Les numéros 6, 7 et 8 arrivent en formation, s'en prennent à la DCA très active et piquent sur les cibles prévues. Par miracle, ils ne sont pas touchés par la *Flak*. Le n° 9 du lieutenant Watson ne manque pas la compagnie de gaz et d'électricité de Tokyo au sud de la ville. Le lieutenant Joyce, avec son n° 10 a choisi de voler assez haut dans la couche nuageuse. Au-dessus de Tokyo, il perce, distance des *Zero* grâce à sa vitesse et frappe une aciérie et une usine d'instruments de précision. Le lieutenant Greening, mène son n° 11 droit au but : des raffineries et entrepôts entre Tokyo et Yokohama. Le n° 12 l'a suivi. Lui aussi s'en prend à une raffinerie et des entrepôts. Le n° 13 atteint le porte-avions *Ryuju*, en cale sèche mais ne peut observer les résultats des autres impacts. Le n° 14 avait Nagoya pour objectif. Casernements militaires, dépôt de carburant, l'usine d'aviation Mitsubishi sont atteints avec précision. Le n° 15 du lieutenant Smith ne rencontre ni chasse ni DCA. Les objectifs sont rapidement découverts sans distinguer les résultats. Le dernier, parti en final, observe les incendies de ses prédécesseurs et largue à son tour ses bombes, toutes incendiaires, avec succès en dépit de la DCA.

Le survol du Japon a été trop rapide et trop inopiné pour provoquer des réactions efficaces. Un seul appareil a été touché mais a pu poursuivre. Lorsque les responsables nippons surpris, prennent conscience de l'événement, Doolittle et les siens sont déjà loin. Avec peut-être encore le plus dur devant eux. Le niveau des réservoirs baisse. La nuit approche. Les rivages japonais sont encore loin. Heureusement un fort vent arrière, quasi miraculeux de 25 nœuds, pousse vers l'ouest. Arrivant au-dessus de la Chine, certains équipages tente-

ront un atterrissage ou un amerrissage forcé ; d'autres sauteront en parachute. Au total sur 80 aviateurs partis du *Hornet*, trois faits prisonniers sont exécutés par les Japonais, un meurt en captivité, trois se tuent lors du crash de leurs appareils. 69 aidés par les Chinois, rejoindront l'Amérique où ils reprendront le combat (18 seront tués par la suite). Les quatre derniers, prisonniers, ne devront leur salut qu'à la capitulation japonaise. Mais ils seront libérés dans un état d'épuisement extrême.

Le bilan matériel des pertes japonaises de ce qui sera appelé à tort « trente secondes sur Tokyo » est modeste. L'impact du commando de Doolittle est ailleurs. L'écho du raid est immense. La presse s'enflamme. Le but souhaité par Roosevelt est atteint. Les autres incidences militaires sont capitales. Le Japon dégarmit ses possessions chinoises pour mieux défendre son territoire. Il est conduit à repousser plus loin vers l'est ses avant-postes. D'où l'intention d'occuper Midway, prochaine grande victoire américaine.

Commando terrestre

Les marins italiens sont arrivés par les profondeurs de la mer, les aviateurs de Doolittle par le ciel. Le SAS de Stirling, à Sidi Haneish, le 27 juillet 1942, est arrivé, transporté très prosaïquement, par ce que les militaires français dénomment des « roulettes ».

Le SAS, *Special Air Service*, est l'œuvre d'un homme, David Stirling. En service au commando numéro 8 en Egypte, le lieutenant Stirling, 26 ans, se présente le 4 juillet 1941 à ses supérieurs hiérarchiques avec une idée en tête : « Frapper au point faible là où personne ne l'attend ». Le général Auchinleck, commandant en chef, est séduit. Il nomme Stirling capitaine et l'autorise à recruter 65 volontaires. Un peu par hasard, cette formation, à créer et développer, prend le nom de SAS. Au terme d'un entraînement rigoureux, Stirling lui donne un insigne et une devise : "*Who dares wins*" (Qui ose gagne). Et le SAS de passer aussitôt à l'action, effectuant des raids sur les arrières ennemis, en particulier contre les aérodromes de la *Luftwaffe*. Début juillet, le

SAS transporté jusqu'alors par camions et terminant à pied, perçoit 24 Jeeps. Ce merveilleux petit véhicule, avec ses quatre roues motrices si besoin, passe partout. Bardé de jerricans, il possède une autonomie de 2300 à 2500 kilomètres. Stirling surtout lui donne une puissance de feu redoutable : deux mitrailleuses *Vickers* jumelées à l'arrière, servies par un mitrailleur ; une autre à l'avant, servie par le passager à droite du chauffeur. Ainsi équipé Stirling sait qu'il peut entreprendre. Les commandos du SAS débouchant en jeeps, (trois hommes à bord) mitrailleront à bout portant les avions ennemis immobilisés sur les parkings. Faut-il encore oser le faire ! Les dégâts provoqués par les impacts des *Vickers* remplaceront ceux des bombes *Lewis* déposés manuellement.

Juillet 1942. Les Britanniques sont en difficultés devant Rommel qui avance vers Alexandrie. Auchinleck compte le bloquer à hauteur d'El Alamein mais a besoin de temps pour organiser une position défensive. Il convoque Stirling, auréolé par ses succès, et lui demande de détruire le maximum d'avions sur les terrains allemands. Car si le *Panzerdivisionen* de Rommel on souffert, la *Luftwaffe* se montre toujours aussi menaçante. Pour expérimenter sa nouvelle tactique sur Jeeps et dans le cadre des directives d'Auchinleck, Stirling choisit l'aérodrome de Sidi Haneish, en bordure de la mer, à 200 kilomètres à l'ouest d'El Alamein. La RAF y a localisé une forte concentration d'avions, bien garés de part et d'autre de la piste. Le désert libyen est un immense *no man's land*. Seule sa zone côtière est véritablement secteur de combat, sous réserve de quelques cas précis comme Bir-Hakeim. Il autorise les déplacements discrets. Après une progression difficile en longeant la bordure septentrionale de la dépression d'El-Qattara, Stirling a installé une base de départ, dite base n° 2, à 75 km au sud-ouest de Sidi Haneish. L'endroit se prête à une telle implantation. Au pied d'une longue falaise, des anfractuosités naturelles fournissent des grottes accessibles où se camoufler et se reposer.

Stirling a retenu 18 Jeeps. Trois des équipages, ceux du lieutenant Jordan et des aspirants Martin et Zirnheld, proviennent du *French Squadron*, c'est-à-dire des paras français du SAS. Avant

le départ, Stirling a expliqué le déroulement envisagé :

L'attaque contre Sidi Haneish aura lieu à 1 heure du matin dans la nuit du 26 au 27 juillet. Départ le 26 de la base 2 dès le coucher du soleil. Navigation nocturne. Début et mitraillage.

La colonne quitte son repère à l'heure prévue. Rouler apporte un souffle d'air. Le Rhodésien Mike Sadler est le navigateur. Avec son théodolite, il vise les étoiles pour se situer et mener la formation au but. Stirling lui fait confiance. Il a déjà eu l'occasion d'apprécier ses talents d'orientateur. Vers 2 heures, Sadler stoppe pour vérifier son point. Il estime Sidi Haneish 18 kilomètres au nord. Stirling profite de cette pause pour donner ses derniers ordres :

Nous nous arrêterons encore une fois lorsque nous arriverons à proximité de l'objectif, pour nous disposer en formation frontale pour aborder l'aérodrome. Ensuite, sur le terrain, à mon signal fusée verte, vite formation d'attaque en U renversé, et à l'attaque !

La lune s'est levée. Aux approches de la côte, le terrain est devenu plus plat. Il fut, il y a peu, un champ de bataille. Horrible spectacle de carcasses de chars et de véhicules et de cadavres abandonnés. La clarté lunaire le rend encore plus morbide. Sadler a demandé à faire halte une nouvelle fois pour ajuster son théodolite. Au bout de quelques instants, sûr de son fait, il annonce calmement :

D'après mes calculs, j'estime l'aérodrome à moins de deux kilomètres, juste droit devant nous. Il serait bon d'assurer la formation frontale dès maintenant.

Pourtant, tout est calme. Stirling a une confiance absolue en son navigateur : "*Well! We go !*" Comme à la parade, les véhicules s'alignent. Les conducteurs roulent doucement pour éviter de faire rugir les moteurs. Chefs de voiture, mitrailleurs essaient de percer l'obscurité pour déceler cet aérodrome annoncé devant eux. Soudain, l'horizon s'illumine à courte distance. Instant d'anxiété. Pourquoi ces projecteurs brutalement allumés ? Les Jeeps seraient-elles repérées ? Un bourdonne-

ment croissant ne tarde pas à en fournir l'explication. Un bimoteur est en approche. Le terrain d'aviation s'est éclairé pour lui baliser la piste et l'accès au parking. Stirling a réalisé. L'arrivée de cet avion est miraculeuse. Les Jeeps sont encore dans la pénombre. Leur objectif est devant elles, brillamment éclairé.

Les SAS sont à moins de 100 mètres de l'extrémité de la piste lorsque le train du bimoteur touche le sol. Les Vickers se déclenchent presque à bout portant. L'appareil s'embrase instantanément. Aussi vite les projecteurs s'éteignent. L'alerte est donnée. Une trompette sonnerait la charge. Autres temps, autres moyens. Stirling envoie vers le ciel sa fusée verte, le signal convenu. *Go!* La piste offre un autodrome magnifique. Les photographies aériennes étaient exactes. A pleine vitesse, les 18 Jeeps prennent la formation en U inversé prescrite avant le départ. En tête, Stirling. Derrière lui, Sadler. Puis une double colonne. Jordan ouvre la file de gauche. Zirnheld et Martin ferment celle de droite. Les cibles sont là, à portée de main, immobiles : *Messerschmitt, Stuka, Heinkel, JU 52*. Les traceuses partent en gerbes, à l'horizontale, au fur et à mesure que les Jeeps enfilent l'axe de la piste. Les mitrailleurs des trois premières voitures tirent légèrement en oblique, leurs camarades, dans les colonnes, ajustant de flanc. Des avions prennent feu aussitôt et explosent. D'autres semblent encaisser sans souffrir. Ce n'est qu'au bout de 30 à 40 secondes qu'ils accusent les rafales meurtrières. Des silhouettes affolées courent dans tous les sens. Certaines s'affaissent, fauchées en pleine course. A peine perceptible dans le vacarme général, le chuintement d'un obus précède une explosion, puis une autre. Un mortier vient d'entrer en action, s'efforçant de viser la piste. Quelques Jeeps sont touchées mais peuvent poursuivre. Celle de Stirling, par contre, est mise hors d'usage. Nul à bord n'est blessé. Ses passagers sautent en voltige dans le véhicule qui suivait. Deux Jeeps ont localisé les départs des coups. Une incursion rapide, des rafales de *Vickers*. Le mortier se tait. La fin de la piste a été atteinte. Regroupement. Stirling interroge : "*Everybody OK?*" *Yes*, miracle tout est OK. Demi-tour pour un ultime passage. Les

Vickers finissent de vider leurs tambours. Le capitaine Paddy Mayne, l'adjoint de Stirling, descend un instant. Il a repéré un avion tout neuf curieusement épargné. Fidèle à ses habitudes, il lui dépose une bombe Lewis. Il terminera la campagne avec près de 150 avions détruits personnellement. Aucun chasseur de la RAF n'alignera un tel bilan.

Les SAS ont retrouvé la sérénité du désert, la tension retombe. Derrière eux des incendies, des détonations. L'aérodrome rougeoit de mille feux. Stirling ordonne une pause pour se compter. Il n'a plus que 16 Jeeps, contre 18 au départ. La sienne, oui. Et l'autre ? Un SAS explique : « Elle a été touchée de plein fouet par un obus. J'ai récupéré le mitrailleur et le conducteur. L'autre mitrailleur est mort ». Tout est clair. Stirling donne ses instructions pour le retour à la base, dans les grottes de la falaise. « Eclatement par deux ou trois. Vous connaissez le cap à suivre. Les Allemands vont nous chercher. Pas de progression de jour. Roulez de nuit ! A bientôt à la base. »

Ce retour sera tragique pour une équipe française repérée par les *Stuka* et mitraillée. L'aspirant Zirnheld est mortellement blessé. Dans ses papiers personnels, son ami Martin trouvera une prière qu'il avait composée :

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste,
Donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais,
Je ne vous demande pas le repos
Ni la tranquillité...

Cette prière est aujourd'hui celle des parachutistes français. Le bilan du raid sur Sidi Haneish est incertain. Le commandement britannique retiendra 25 avions détruits, et une douzaine d'autres endommagés.

Commando aéroporté

Le 25 juillet 1943, Benito Mussolini, chef du gouvernement italien depuis 1922, a été désavoué par le Grand Conseil fasciste. A la sortie de l'audience royale où il avait été convoqué, le Duce a été arrêté et interné dans un lieu secret. Cette chute de son compère fasciste ennuie Hitler. Après ses revers à Stalingrad et en Tunisie, voici que l'Italie risque

de se détacher de lui. Récupérer Mussolini permettrait de rétablir le lien, si artificiel soit-il, avec l'Italie. Mais où est le Duce ?

La mission de découvrir son lieu d'internement et de le délivrer, le 26 juillet, Hitler la confie à un grand diable balafré, le *Hauptsturmführer* SS (capitaine) Otto Skorzeny. A cette date, Skorzeny commande le bataillon ZBV *Friedenthal*, unité *Waffen* SS à « destination spéciale ». Ce sigle mystérieux cache une unité de 300 hommes, tous volontaires et appartenant aux *Waffen* SS, destinée, comme le nom l'indique, à des missions spéciales. Dans l'immédiat, Skorzeny est placé sous les ordres du général Student, le patron des paras allemands. Les deux hommes partent aussitôt pour l'Italie où Student a déjà des bataillons. Skorzeny y sera rejoint par une vingtaine de ses hommes commandés par son adjoint, le lieutenant Radl. La première difficulté pour Student et Skorzeny est de découvrir où est interné Mussolini ? Travaillant en liaison avec le SD allemand, ils finissent par apprendre qu'il a été transporté à l'hôtel *Refugio Albergo* dans le massif des Abruzzes. Le site au cœur du massif du Gran Sasso, sur le plateau du Campo Imperatore, se situe à 2112 mètres d'altitude. Il est relié à la vallée par un téléphérique. Le *Refugio Albergo*, évacué par les clients et le personnel, est gardé par 250 carabinieri. Pour compléter l'unique documentation, à usage touristique, dont il dispose, Skorzeny survole les lieux à haute altitude afin de ne pas attirer l'attention. Les photos qu'il prend laissent apparaître à côté de l'hôtel une prairie « parfaitement plate ». On constatera, à l'expérience, qu'elle est sérieusement pentue.

Le 10 septembre Student fait le point avec Skorzeny et le major Mors commandant le 1^e bataillon de parachutistes du *Fallschirmjägerregiment* 7. Les trois hommes tombent vite d'accord. Parachutage ? Hors de question. La « prairie » est de dimension trop modeste. Accès par le téléphérique ? La défense, au *Campo Imperatore*, serait alertée. Seule solution possible préconisée par Mors, des planeurs. Une dizaine d'appareils permettrait d'arriver à pied d'œuvre. Student est convaincu. Douze planeurs à neuf – sans compter les pilotes – donnent un effectif global de 108. Dix seront occupés par des paras. Deux par des gens du ZBV *Friedenthal*. Le commando

sur le Gran Sasso est d'abord et avant tout un commando de parachutistes. Le lieutenant von Berlepsch en est le chef, même si son grade est inférieur à celui de Skorzeny. Pour Skorzeny, une seule mission essentiellement politique : ramener Mussolini à Hitler. Student fixe l'opération au 12 septembre, dès l'arrivée des planeurs en provenance de Valence, France.

12 septembre 1943

2 heures du matin. Mors part avec une colonne motorisée vers les Abruzzes afin d'atteindre le départ du téléphérique et venir appuyer les éléments aéroportés.

5 heures. Paras de von Berlepsch et gens de Skorzeny commencent à se préparer sur le terrain de Pratica di Mare au nord de Rome.

12 heures. Arrivée tardive, de douze planeurs DFS 230, du type de ceux qui, le 10 mai 1940, se sont posées sur le fort belge d'Eben-Emael. Plein de carburant des *Henschel* 126 de remorquage.

13 heures. Décollage. Les planeurs doivent se poser dans un ensellement, la « fameuse prairie », à quelques dizaines de mètres de l'hôtel. Les planeurs n^o 1 et 2 fourniront les équipes de mitrailleurs chargés d'assurer la protection. Von Berlepsch a pris place dans le n^o 5 afin de conduire l'assaut avec les éléments de tête. Skorzeny a embarqué dans le n^o 3 avec le général italien Soleti, patron des forces de police militarisées italiennes, qui doit intimer aux carabinieri de ne pas réagir. La piste avait été bombardée et cache des cratères. Les deux derniers planeurs de paras capotent. De la première partie du vol, Skorzeny écrira :

Lentement, en décrivant de larges courbes, nous nous élevons, notre caravane se forme et met le cap au nord-est. Le temps paraît idéal pour notre entreprise : d'immenses cumulus blancs flottent à environ 3 000 mètres d'altitude. Aucun vent ne disperse ces nuages, nous allons donc atteindre notre destination sans avoir été repérés, et pourront plonger brusquement sur notre objectif.

La formation traverse la zone nuageuse. A la sortie, le lieutenant Meyer, le pilote du n^o 3,

annonce que les n^o 1 et 2 ne sont plus en tête. (Ils seront contraints de faire demi-tour). Skorzeny se retrouve en tête de la formation. Une belle aubaine pour lui.

14 heures. Mors, en bas, après un rapide combat, a forcé un barrage italien. Pour lui, la route est libre jusqu'au départ du téléphérique. Pour les pilotes, le *Refugio Albergo* apparaît, masse semi-circulaire calée sur le plateau. Les câbles de remorquage sont largués. Un grand silence s'établit. Meyer cherche la prairie où il doit se poser. Elle est bien là, mais singulièrement abrupte.

La suite, c'est Skorzeny qui l'a relatée. Naturellement, il se donne la primeur. Sa position dans le premier planeur la lui confère un peu. Pas totalement ! Dans son récit, il oublie singulièrement les paras de von Berlepsch qui par leur nombre et leur rush assureront le succès total. Meyer a basculé son planeur sur la gauche. La terre monte vite. Libération du parachute de freinage. Heurt à l'impact avec le sol. Craquement de l'appareil qui glisse sur quelques mètres et s'immobilise. Il est à 15 mètres du *Refugio Albergo*. Les autres planeurs, presque au même moment, s'écrasent à quelques dizaines de mètres de l'hôtel, côté opposé. Tout se déroule très vite. Les hommes jaillissent des planeurs. Menaçants, fusil d'assaut FG 42 à la main, ils crient *mani in alto* aux sentinelles stupéfiées par cette irruption inopinée. Skorzeny fonce. Une terrasse haute de trois mètres, barre l'accès à l'entrée. Elle est escaladée d'un bond. Deux mitrailleuses, en batterie dans un angle, sont rapidement renversées.

A une fenêtre du premier étage de la façade principale un visage se montre : Mussolini. « Duce, éloignez-vous de la fenêtre » hurle Skorzeny qui craint de mauvaises rafales. Dans le hall du *Refugio Albergo*, les Allemands, à coups de crosse, se fraient sans douceur un passage au milieu des carabinieri. Tous continuent de crier *mani in alto*. Soleti a suivi le mouvement. Lui aussi ordonne à ses compatriotes de ne pas tirer. La soudaineté brutale de l'intervention, les ordres lancés d'un ton qui n'admet pas de réplique paient ; personne ne tire. Pourtant les assaillants ne sont pas

nombreux. Quatre planeurs manquent. Un cinquième s'est écrasé avec des blessés. Un sixième a atterri à plus de 300 mètres. Au total, ils sont à peine une soixantaine, pilotes compris, à se précipiter vers le *Refugio Albergo*. Ils ont pour eux leur ardeur farouche, leur armement impressionnant. A l'intérieur du bâtiment, l'escalier est avalé quatre à quatre. Skorzeny arrive l'un des premiers sur le palier. Une porte lui fait face. Il l'ouvre. Mussolini est là en compagnie de deux officiers italiens immédiatement remplacés par deux sous-officiers paras. Les Allemands sont maîtres des lieux. Le colonel italien, commandant la garnison, s'est plié à l'injonction de se rendre.

Mors arrive par le téléphérique. Il se présente avec raison « en tant que chef responsable de l'entreprise et commandant des troupes engagées. » Skorzeny va lui voler la vedette. Il faut évacuer le Duce au plus vite. Le *Fieseler Storch* de Student, piloté par le capitaine Gerlach tournoie au-dessus. Allemands et Italiens se mettent à l'ouvrage pour dégager un semblant de piste sur 60 mètres de long. Avec maîtrise Gerlach se pose dans ce mouchoir de poche. L'homme n'a pas froid aux yeux. Mais il n'est pas d'accord. Mussolini, oui. Skorzeny, non. Trois sont impossibles et le SS n'est pas un poids plume. La discussion est vive et Gerlach se laisse convaincre. Il réussira à décoller et à reprendre son appareil ayant plongé dans le vide. Cap sur Pratica di Mare où trois *Heinkel* 111 étaient en attente. Le soir Mussolini et Skorzeny seront à Vienne, le second tirant à lui tout le mérite de l'aventure. Le pli sera pris. Il sera l'homme du Gran Sasso et non Student, Mors ou von Berlepsch.

Conclusion

Commando sous-marin. Commando aérien. Commando terrestre. Commando aéroporté. Face à une situation inédite, des combattants ont su trouver des solutions nouvelles. Dans tous les cas la surprise a joué. L'ardeur et le courage l'ont accompagnée avec cette pincée de fol héroïsme qui rend possible ce qui paraît impossible. □