

Il y a cinquante ans

L'attaque à la torpille du port de Cherbourg

Une opération historique de la R.A.F. en 1940

Par Paul Ingouf-Knocker

Au cours de la nuit du 17 au 18 septembre 1940, en pleine bataille d'Angleterre, alors que les Allemands préparent l'invasion de la Grande-Bretagne, une escadrille de la Royal Air Force lance une attaque par avions-torpilleurs sur le port de Cherbourg.

Le but primordial est de tester l'efficacité d'une nouvelle technique d'attaque en cours d'expérimentation par les équipages de Beauforts, un type d'appareil tout à fait récent.

Cette attaque aérienne de nuit sur le port de Cherbourg constitue une grande première dans l'histoire du second conflit mondial. Une précision émanant du ministre britannique de la Défense, Air Historical Branch.

Le 19 Juin 1940, le Général Major Rommel, à la tête de la VI I^{ème} Panzerdivision, obtenait la reddition de Cherbourg. Commençaient alors pour la population une période d'occupation longue de 1 738 jours.

En raison de sa position géostratégique, le Nord-Cotentin devient une excellente base de départ pour une attaque en direction de l'Angleterre au cas où celle-ci repousserait la « paix généreuse » que propose Hitler.

Le 22 juillet, devant le refus opposé par Lord Halifax, ministre britannique des Affaires Etrangères, le Führer décide de passer aux actes en donnant son accord pour déclencher l'opération « Seelöwe ». Il reprend là une suggestion formulée par le grand amiral Reader fin mai, lorsque les Panzer avaient atteint les côtes de la Manche.

Le Nord-Cotentin, et plus particulièrement la région cherbourgeoise, voient affluer de nombreuses troupes qui ne tardent pas à s'entraîner en bordure de la côte et sur les plages en vue de l'invasion de l'Angleterre. Le plan allemand prévoit en effet que deux corps d'armée de la Wehrmacht doivent s'élancer à l'assaut depuis le Pas-de-Calais, Le Havre et Cherbourg.

Les troupes basées à Cherbourg – trois divisions du groupe d'armée « B » - prendront pied en baie de Lyme avant d'attaquer en direction de Bristol.

Dans le cadre général de « Seelöwe », la Kriegsmarine rassemble à Cherbourg plusieurs navires de guerre, des barges de débarquement, tandis que la Luftwaffe renforce ses escadrilles de chasse et de bombardement sur les aérodromes de Querqueville et de Gonneville. Une Flak importante se met en place pour assurer la protection du port, celle des pistes d'aviation et des lieux de rassemblement de la force d'assaut.

Défendre l'Angleterre et s'attaquer aux forces d'invasion

L'invasion de l'Angleterre ne peut réussir que si l'aviation allemande parvient à acquérir la maîtrise incontestée du ciel, aussi bien au-dessus du territoire britannique que des eaux du Channel.

Le Reichsmarschall Goering ne tarde pas à promettre les foudres de l'apocalypse aux sujets de George VI.

Jusqu'alors, depuis l'armistice avec la France, la Luftwaffe s'est contentée d'effectuer que des raids de faible envergure.

Tout change à partir du 31 juillet 1940 lorsqu'en prévision du plan « Seelöwe », Heinkels, Dorniers, Junkers 88, Messerschmitts... protégés par les Stukas, se lancent à l'offensive. Le quelque millier de pilotes d'Hurricanes et de Spitfires présents sur le sol britannique va s'opposer à ces attaques meurtrières au cours de ce qui va s'appeler la bataille d'Angleterre, dont le summum sera atteint vers la mi-août.

Si la chasse britannique est aux prises avec les Luftflotten allemandes, il n'en reste pas moins, qu'isolément ou par petits groupes, d'autres avions – ceux du Coastal Command (1) et du Bomber Command (2) – s'en prennent aux navires allemands et aux concentrations de troupes rassemblés sur les côtes françaises en l'attente de l'invasion.

Il n'en demeure pas moins que l'action des bombardiers Blenheim nécessite une protection aérienne que seuls peuvent assurer les avions de chasse britanniques déjà engagés en très grande partie contre les appareils allemands, d'autant que les pertes sont sévères.

Aussi songe-t-on en haut-lieu, côté britannique, à confier la tâche d'attaquer les forces d'invasion aux avions bombardiers-torpilleurs Beaufort du Coastal Command.

Un nouveau type de bombardier-torpilleur

Le Beaufort est un nouveau type d'appareil dont les études ont commencé en 1935 en vue de remplacer les anciens Avro-Anson jugés peu maniables et trop lents.

C'est à partir du Bristol Blenheim 149, construit au Canada, que les ingénieurs entreprennent diverses modifications intéressant la conception du fuselage. Il convient d'adapter ce dernier au nouveau système de fixation et de largage des torpilles.

De longs mois vont être nécessaires avant que ce projet – Bristol 150 – soit présenté aux spécialistes du ministère de l'Air britannique qui demandent de nouvelles modifications. Finalement, le prototype Bristol Beaufort 1 voit le jour.

Il s'agit d'un bombardier-torpilleur bimoteur de 2 250 CV capable d'atteindre une vitesse de 400 km/h à 1 800 mètres d'altitude – vitesse de croisière 320 km/h – avec un rayon d'action de 1 650 km. L'armement comporte trois mitrailleuses de 7,7 mm, deux sur l'avant, une en tourelle arrière. Le prototype, prévu pour un équipage de quatre personnes, se révèle apte à transporter soit 1,6 tonne de bombes ou de mines, soit une torpille de 730 kg.

Les premiers vols du prototype auront lieu en fin d'année 1938. Ils entraîneront d'autres adaptations et ce n'est qu'en janvier 1940 que la Royal Air Force commencera à être équipée de quelques exemplaires, une douzaine au total.

Des spécialistes à l'entraînement

Ces Beauforts sont alors confiés aux mains expertes des équipages d'une escadrille créée spécialement au sein du Coastal Command, le 22 Squadron.

Tous sont des spécialistes reconnus de l'utilisation de la torpille comme arme d'attaque. Leur rôle va consister à tester dans les plus extrêmes conditions d'emploi le comportement des avions, la fiabilité des instruments et appareils de bord, ainsi que de nouvelles techniques d'attaque.

Le 22 Squadron quitte alors la côte Sud anglaise pour rejoindre une base discrète et sévèrement gardée du Lincolnshire où les équipages sélectionnés vont poursuivre l'entraînement dirigé par le wing commander F. Braithwaite. Un entraînement intensif qui, parfois, va voir les avions être engagés au cours de missions pas trop exposées, dans le cadre d'un plan connu sous le code « Rover's ».

Au cours de la nuit du 15 au 16 avril, les Beauforts procèdent au mouillage de mines dans les eaux côtières allemandes. Début juin, au moment de la bataille de Dunkerque, ce sont des bombardiers allemands en vol qui sont attaqués à la mitrailleuse.

Enfin, le 11 septembre, en plein jour, cinq Beauforts aux ordres du flight lieutenant Beaman attaquent à la torpille un convoi allemand entre Calais et Ostende et font mouche sur un destroyer et un cargo.

De retour à la base, les films des appareils photographiques connectés aux mitrailleuses sont développés.

Les résultats sont analysés et soumis à critique. La nouvelle technique d'attaque à la torpille semble être au point.

Une mission très importante ne tarde pas à être confiée au 22 Squadron. Ce sera une grande première pour le Coastal Command pendant le second conflit mondial.

Assaut de nuit à la torpille

Autant que peut le savoir l'état-major britannique – les reconnaissances aériennes du Coastal Command l'ont montré – la Kriegsmarine et la Wehrmacht sont prêts à déclencher « Seelöwe ». Les quelques raids effectués de jour sur les lieux de rassemblement par de petits groupes de Blenheims se sont révélés être meurtriers pour les pilotes en raison de la puissance de feu de la Flak.

Attaquer de nuit les navires de transport et d'accompagnement serait préférable.

C'est la mission confiée aux pilotes du 22 Squadron qui, en même temps, servira pour tester la méthode mise au point pour les attaques nocturnes.

Une mission qui est fixée à la nuit du 17 au 18 septembre avec, comme but, l'attaque à la torpille de navires de guerre dans le port de Cherbourg.

Une mission qui, par pure coïncidence, se déroula quelques heures à peine le jour même où, la Luftwaffe n'étant pas encore maîtresse du ciel britannique, Hitler décide de repousser de quelques jours le déclenchement de « Seelöwe ».

Sélectionnés avec soin, les six équipages sont regroupés sur le terrain de l'île de Thorney, près de la base navale de Portsmouth, afin de préparer ce raid avec beaucoup de soin.

L'assaut sera dirigé par le squadron leader Mack avec trois groupes de deux appareils, chaque chef de groupe se voyant désigner un objectif précis après étude de photos aériennes prises par un avion de reconnaissance.

Dans le but d'éviter d'être repérés au son et faire en sorte de se dérober le plus possible aux tirs de la Flak, l'approche du port se fera à très basse altitude et les attaques seront menées simultanément de l'ouest, du nord et de l'est.

Quelques minutes avant l'attaque, pour détourner l'attention et faire en sorte d'éclairer les objectifs, une petite formation de Blenheims évoluant en altitude lâchera des bombes incendiaires sur le port.

Ce 17 septembre 1940, peu après 23 heures - heure française - les six Beauforts du 22 Squadron du Coastal Command prennent leur envol de Thorney Island, squadron leader Mack en tête, secondé par le flight lieutenant Francis, cap sur le Nord-Cotentin.

Attaque à très basse altitude

Au début du survol de la Manche, passé l'île de Wight, de gros nuages noirs qui se sont accumulés subrepticement ont pour effet de rompre quelque peu l'organisation de la formation. Poursuivant néanmoins leur envol plus ou moins seuls, les pilotes appliquent les consignes reçues au départ. Au bout d'une vingtaine de minutes, les avions amorcent leur descente vers la mer.

A l'opacité des nuages s'ensuit une légère réverbération de l'eau qui, par chance, va permettre un regroupement partiel des avions en deux groupes de trois appareils.

Deux groupes qui, en raison de la distance qui les sépare, volent de manière indépendante.

Le trio de tête ne tarde pas à discerner l'ombre de la digue du large que soulignent et la lueur des éclatements des obus et les arabesques lumineuses des balles traçantes qui zèbrent le ciel.

A cinq mètres de hauteur, le Beaufort piloté par le squadron Mack surgit soudainement par le travers de la digue de Querqueville en bénéficiant de l'effet de surprise, les tirs de la Flak étant concentrés pour leur plus grande part contre les huit Blenheims du 59 Squadron venant de larguer trente-deux bombes incendiaires de 250 livres sur les docks.

La seule opposition - à retardement - dont il est l'objet, provient des tirs d'une pièce légère en position au fort Chavagnac.

A l'entrée de la grande rade, l'avion leader monte à vingt mètres, cap au sud-est. Les lueurs dégagées par les bombes incendiaires jointes au point de départ de balles traçantes lui permettent de discerner à quai, en rade transatlantique, la silhouette d'un navire de guerre qu'il estime être de l'ordre de cinq à huit mille tonnes.

Il est trop près pour pouvoir l'attaquer efficacement. Aussi, Mack effectue-t-il un arrondi au-dessus de la rade pour se présenter de nouveau sur le côté de la cible et lâcher sa torpille, puis mitrailler un projecteur qui s'est démasqué.

Les attaques lancées contre le navire à quai, puis sur un second, vont se poursuivre pendant quelques minutes.

Comme son leader, le sergent H. Phillips a lâché une torpille en direction du navire. En raison de l'intensité des tirs de la Flak et l'aveuglement dû aux projecteurs, il ne peut observer le résultat. Il estime toutefois que le bruit d'une forte explosion a eu lieu dans un laps de temps correct.

Pris également dans le faisceau de plusieurs projecteurs, encadré par les éclats de la Flak, l'officier pilote Jones ne « désarme » pas. A trois reprises, il tente une approche sur l'un des deux navires repérés. Ne pouvant le cibler, il lâche sa torpille à proximité d'un fort de la digue et mitraille les projecteurs au passage.

Un avion s'écrase sur une maison à Tournalville

Le second groupe qui arrive devant le port quelques minutes après va se trouver aux prises avec des tirs intenses déclenchés par la Flak. L'effet de surprise n'est plus de mise pour eux.

A peine a-t-il lâché sa torpille en direction de l'un des navires allemands que l'aviation piloté par le flight lieutenant Francis est atteint par la Flak. Il regagnera l'Angleterre avec beaucoup de difficultés.

Pris au milieu des projecteurs, encadré de près par les explosions et les éclats, l'avion du flying officer Hodgson se trouve dans l'impossibilité de découvrir sa cible. Il regagne lui aussi l'Angleterre en se débarrassant de sa torpille en haute mer pour éviter tout accident à l'atterrissage.

Le pilot officer T. Atherton s'est lancé à son tour à l'attaque des navires à quai. Au terme d'un premier passage infructueux, il regagne l'extérieur de la digue, vers Le Becquet, revient vers l'objectif qui lui est assigné, lâche à très faible hauteur sa torpille et entreprend un virage au-dessus du terre-plein des Mielles pour dégager en direction de l'est, vers la côte du Val de Saire.

C'est alors que l'avion est atteint par la Flak et le pilote blessé mortellement. Le Beaufort « L. 4508 », désarmé, heurte un poteau électrique de la rue de l'Hôtel Giffard, non loin des Flamands, et s'écrase sans exploser sur une maison du paisible village de Bourbourg. Il est 0 h 30 ce 18 septembre 1940.

Arrivés rapidement sur place – peu après des soldats allemands – les pompiers du piquet de garde du dépôt de Cherbourg, aux ordres du lieutenant Truffer, se mettent en devoir de maîtriser l'incendie qui s'en était suivi, puis fouiller les décombres.

Au cours de la nuit, les soldats du feu vont retirer les corps des sept occupants de la maison ainsi que ceux carbonisés des pilot officers T. Atherton et A.M. Farlane, le navigateur, les sergents J. Harvey, radio et J.F. Feather, le mitrailleur-bombardier.

Dans un premier temps, les corps des quatre aviateurs britanniques seront inhumés au cimetière de Turlaville, où furent également enterrées les victimes civiles. Depuis la fin de la guerre, les quatre aviateurs reposent au cimetière britannique de Bayeux.

Le lendemain de ce drame, un avion de reconnaissance de la Royal Air Force effectue une mission photographique au-dessus de Cherbourg. A son retour en Angleterre, après développement de la pellicule, les spécialistes précisent que l'un des navires attaqués a subi d'importantes avaries lors des attaques à la torpille.

Une précision confirmée après la fin de la guerre lorsque les alliés compulsèrent les archives de la Kriegsmarine.

A la date du 19 septembre 1940 - 8 heures - le Kriegstabebuch du Seebriegsleitung Nordsee-Norwegen (3) signale que le tanker « T 11 », attaqué dans le port de Cherbourg au cours de la nuit du 17 au 18 septembre, a été atteint en deux endroits de la coque, côté babord. L'attaque aérienne a fait sept tués dont un officier, sept blessés graves et vingt-sept blessés légers. Un avion anglais a été abattu.

Il y a de cela un demi-siècle.

(1) Commandement de l'aviation côtière.

(2) Commandement de l'aviation de bombardement.

(3) Journal de guerre du commandement naval mer du Nord-Norvège.