



Rubrique Historique de GUERRELEC N°14

« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »

Jean-Paul SIFFRE

L'opération « Biting » ou le raid allié sur Bruneval

Il y a des lieux prédestinés sur la surface de la terre comme ces deux communes de France, à quelques kilomètres l'une de l'autre, qui eurent une influence énorme sur le développement de la Guerre Electronique.

C'est à Sainte-Adresse, banlieue chic au Nord du Havre, que le professeur Guiton mit au point le magnétron. C'est de là qu'il partit en 1940, sur ordre du Gouvernement français, avec deux valises renfermant ces précieux éléments qu'il livra aux Britanniques. Cette découverte allait faire franchir un pas énorme aux Alliés quant à la technologie radar.

Egalement, c'est à quelques kilomètres au Nord du Havre, à Bruneval, que se déroula les 27 et 28 février 1942 un des plus audacieux raids anglais de la Deuxième Guerre mondiale qui permit aux Alliés de mettre au point les contre-mesures électroniques qui lui manquaient tant pour la suite du conflit.

C'est au radar que le Royaume-Uni doit de ne pas avoir été envahi durant l'été 1940 ; en effet, la célèbre « Chain Home » mise en place par Sir Watson-Watt et l'Air Vice-Marshall Hugh Dowding, commandant le Fighter Command, aida l'Angleterre à gagner la « bataille » du même nom. Le radar, nouveau dispositif

de détection, permit aux Britanniques d'intercepter les raids aériens allemands qui avaient pour tâche de préparer un débarquement en Grande-Bretagne.

Les services secrets britanniques savaient que, lors du rapatriement depuis Dunkerque vers l'Angleterre de la *British Expeditionary Force* (1940), l'ennemi s'était emparé de matériels qui lui avaient permis de réaliser de rapides progrès dans le domaine de l'électronique. A partir de 1941, les bombardiers de la RAF commencèrent à porter la guerre au cœur de l'Allemagne, obligeant la Luftwaffe allemande à développer sa propre ligne d'alerte radar.

En Angleterre, le docteur Reginald Victor Jones (R.V. Jones) était un « scientifique » diplômé d'Oxford. En 1936, il était en poste au Royal Aircraft Establishment de Farnborough et travaillait sur les problèmes associés à la défense de la Grande-Bretagne contre les raids aériens. Jusqu'alors aucun « scientifique » n'avait jamais fait partie d'un service de Renseignement. Mais en septembre 1939, les Britanniques décidèrent d'en ajouter un dans l'organigramme de la section de Renseignement du Ministère de l'Air. C'était tout à fait inhabituel pour l'époque. Jones fut néanmoins choisi et devint

rapidement le directeur adjoint du service. Pendant la durée de la Deuxième Guerre mondiale, il s'occupa très directement de l'état de la technologie employée par l'ennemi et du développement des technologies liées au domaine de l'offensif et des contre-mesures. Il fut chargé de résoudre un nombre considérable de problèmes. Il fut depuis cette période connu comme le père du Renseignement scientifique et technique. Après un bref séjour à Bletchley Park en septembre 1939, il rejoignit Londres au mois de novembre de la même année.

Un rapport, remis par un inconnu à l'Ambassade de Grande-Bretagne à Oslo et qui parlait de l'état de l'art allemand pour ce qui était de la technologie du radar et de l'implantation des stations nazies le long des côtes, fut authentifié par les services britanniques. Le docteur Jones et son équipe décidèrent de prendre très au sérieux ce rapport. Nous reviendrons sur l'apport énorme du travail de l'équipe Jones au cours du conflit et du bond technologique effectué par les Alliés, suite à ses travaux.

Il fut donc décidé d'en savoir plus sur le nouveau radar déployé par les Allemands, le radar *Würzburg*, afin de découvrir les éléments de ce système et d'en construire les contre-mesures. Jones pensa que les Allemands pouvaient installer les radars *Würzburg* sur les sites où étaient déjà installés les radars *Freya*. Il demanda donc à la RAF d'effectuer des vols de reconnaissance sur les sites *Freya* connus. Le 22 novembre 1941, un Spitfire de reconnaissance prit des photographies d'un radar installé près d'un hôtel situé au sommet d'une falaise à Bruneval, petit village de la côte française situé à une vingtaine de kilomètres, au Nord du Havre. Sur ces clichés, on pouvait, en plus, découvrir des structures inconnues. Le 5 décembre, Tony Hill, pilote d'un Spitfire de reco, lors d'un passage sur cet objectif à très basse altitude, prit des photos obliques et verticales très nettes : on pouvait y reconnaître un radar ainsi qu'une personne dans le voisinage (ce qui permettait de donner une échelle à l'ensemble – une antenne d'environ trois

mètres de diamètre). R.V. Jones conclut que c'était probablement un site de radar *Würzburg*. Le commandement des Opérations Combinées, sous les ordres de Lord Louis Mountbatten, étudia la faisabilité d'un raid. Un plan fut établi qui prévoyait d'employer, pour la première fois, une unité spécialement créée pour ce genre de mission : la 1^{ère} Brigade de Parachutistes. Les commandos devaient être accompagnés par un spécialiste radar de la RAF, le Flight Sergeant C.W.H. Cox. Sa mission consistait à photographier le radar avec le plus grand nombre de détails et même à démonter les éléments clés du système et à les emporter en Angleterre lors du repli du dispositif offensif.

Outre l'intérêt que représentait pour la RAF l'examen de ce radar, l'état-major allié souhaita faire agir ensemble, pour la première fois, les armées de terre, de l'air ainsi que la marine, y compris des troupes aéroportées, en tirant de cette expérience des enseignements du plus grand intérêt. Ce fut l'occasion d'en finir avec la phase purement défensive consécutive à la Campagne de France et ce fut aussi un coup audacieux contre un ennemi réputé invincible.

Pendant plusieurs semaines, le site fut photographié, reproduit sous forme de maquette. Les troupes aéroportées apprirent par cœur tous les détails du terrain. L'entraînement fut intensif. Des sauts à diverses altitudes furent effectués par tous les temps avec l'installation de nids de résistance sous tir réel, y compris la conduite de véhicules capturés à l'ennemi.

Cependant, le succès du raid nécessita la conjonction de trois conditions idéales qui ne se retrouvaient que rarement :

- un vent modéré sur la zone permettant des conditions de parachutage correctes ;
- une bonne visibilité pour permettre de bien se repérer, le raid devant avoir lieu la nuit ;
- une marée propice et une mer calme afin de permettre un

réembarquement dans les meilleures conditions.

Le concours de la Résistance française fut déterminant lors de la préparation du raid et, en particulier, celui de la « Confrérie Notre Dame », fondée par Gilbert Renault, alias le colonel Rémy. Un membre de cette « Confrérie », le commandant Roger Dumont (pseudonyme « Pol »), pilote de Chasse lors de la Première Guerre mondiale et entré dans la résistance dès juillet 1940, fit parvenir à Londres, des renseignements recueillis méticuleusement. Aidé de Roger Hérissé et de Charles Chauveau, il alla relever les emplacements des installations militaires, les effectifs des personnels, les heures de relève, etc.

Le 27 février 1942, une équipe de 116 hommes des compagnies B et C du 2^{ème} Bataillon du Régiment de Parachutistes, commandée par le Major John Frost, décolla de la base aérienne de RAF Thruxton au Nord de Southampton et fut larguée depuis douze bombardiers *Whitley V* du « Squadron 51 ». Le commandant de l'escadron, leader du dispositif, était le Wing Cdr P.C. Pickard.

Quelques heures auparavant, la force navale de récupération avait appareillé de Portsmouth. Elle était composée de péniches d'embarquement, de deux contre-torpilleurs d'escorte et de navires des forces navales de la France Libre.

Le plan d'opération était simple : les paras seraient largués en trois groupes. Chaque groupe recevrait le nom de code d'un corsaire anglais. Le premier, nommé « Rodney », sous les ordres des lieutenants John Ross et Euen Charteris, reçurent pour mission de reconnaître et de tenir la plage afin de sécuriser l'embarquement. Le second, nommé « Drake », commandé par Frost, était scindé en trois sections et devait :

- neutraliser la villa et la station radar ;

- protéger la mission contre d'éventuelles contre-attaques allemandes ;
- procéder au démontage et à la récupération des pièces principales du *Würzburg* ;
- détruire le reste de l'objectif afin de dissimuler le « vol ».

Le troisième, nommé « Nelson », dirigé par le lieutenant Timothy, reçut comme objectif de protéger le groupe « Drake » et d'ouvrir le chemin vers la plage.

Les paras se regroupèrent en dix minutes et progressèrent dans l'obscurité, sans bruit. L'accrochage fut bref mais violent. Au cours de ce dernier un tireur isolé allemand fut mis hors de combat. Le commando du lieutenant Young se rendit maître de la station radar en neutralisant les sentinelles et en capturant un opérateur radar. En une demi-heure, les pièces sensibles du radar furent démontées par l'équipe de Fox ; des photographies furent prises et des charges de démolition furent posées. L'ordre de repli vers la plage fut donné par Frost alors que la défense allemande s'organisait. A 2 heures 15 du matin, les commandos furent prêts pour l'embarquement et durent attendre durant quelques minutes l'arrivée des navires dont la route avait été modifiée à cause d'un convoi allemand croisant à moins d'un mille nautique du lieu de réembarquement.

Les pertes britanniques furent de deux tués, six blessés et six disparus. Deux guetteurs furent capturés neuf jours plus tard en tentant de rejoindre la Suisse. Quant aux pertes allemandes, elles furent de deux tués et de deux prisonniers, dont le technicien radar. Ils furent tous deux embarqués vers l'Angleterre en même temps que les troupes d'assaut britanniques.

Le retour des péniches d'embarquement s'effectua sous l'escorte de destroyers de la Royal Navy et de la couverture d'un escadron de *Spitfire* de la RAF. L'arrivée à Portsmouth fut triomphale. L'expertise des pièces du radar démontra sa construction modulaire

et la maintenance simple mise au point par les Allemands sur ce type de matériel. Ceci fut confirmé par les interrogatoires des prisonniers allemands capturés lors du raid, mais montra également l'entraînement meilleur des personnels britanniques.

Cependant, les Alliés se rendirent compte que les Allemands avaient choisi pour leurs émissions radar des bandes de fréquence très proches les unes des autres. Cela simplifiait d'autant le travail des Alliés car il suffisait de produire des contre-mesures dans un spectre étroit pour couvrir pratiquement toutes les fréquences radar allemandes.

Les Alliés ont pu aussi confirmer les études de Jones et employer les « chaff » pour brouiller les radars allemands sans brouiller leurs propres radars, puisqu'ils travaillaient dans des bandes de fréquences assez éloignées.

Le succès de l'opération « Biting » eut un retentissement considérable outre-Manche, tant du côté des Autorités que de la presse. Cela eut pour but de remonter le moral de la population qui, après le choc du « Blitz », avait besoin de savoir qu'une victoire était possible.

Le succès du raid avait montré aux autorités britanniques combien était vulnérable une installation stratégique en bordure de mer, car exposée aux raids ennemis. Ceci conduisit à déplacer le Telecommunications Research Establishment (TRE) de Worth Matravers, situé sur la côte, à Malvern situé dans les terres.

En réponse au raid de Bruneval, les Allemands fortifièrent leurs sites de radars. Ainsi, lors de l'important raid opéré par les Canadiens sur Dieppe, une équipe de commandos ne réussit pas à s'emparer, comme cela était prévu, du tout

ou d'une partie d'un radar *Freya* à cause de ces nouvelles fortifications.

Pour conclure ce chapitre, il est intéressant de tirer quelques leçons de ce raid :

- les Alliés étaient persuadés que la préparation minutieuse d'une opération combinée (terre-air-mer) donnait d'excellents résultats, à condition de s'appuyer lors de la préparation sur un faisceau de renseignements très précis émanant de différentes sources, y compris celles venant de la Résistance comme « la Confrérie Notre-Dame » ;
- les éléments radar ramenés et les interrogatoires du technicien fait prisonnier ont permis aux Alliés de faire le point sur l'état d'avancement des recherches allemandes et de leur niveau dans « l'état de l'art » ; ils ont ainsi pu découvrir que les Allemands n'avaient pas franchi le saut technologique des fréquences centimétriques et que le brouillage des radars allemands serait plus facile, car émettant sur des fréquences fixes et proches les unes des autres ; la découverte des « chaff » ou « windows » allaient permettre à ces petites bandelettes de papier aluminium de leurrer les opérateurs allemands lors des interceptions des chasseurs de nuit de la Luftwaffe ;
- ce raid a permis également de montrer à la population que les succès ne resteraient pas très longtemps dans le camp des forces de l'axe et que la victoire était possible ;
- enfin, ce raid, et d'autres comme à Saint-Nazaire et à Dieppe, fut un excellent entraînement pour la grande opération prévue le 6 juin 1944, « Overlord » qui marquera le début de la reconquête de l'Europe de l'Ouest par les forces alliées.

Pierre-Alain ANTOINE
Comité Historique de Guerrelec