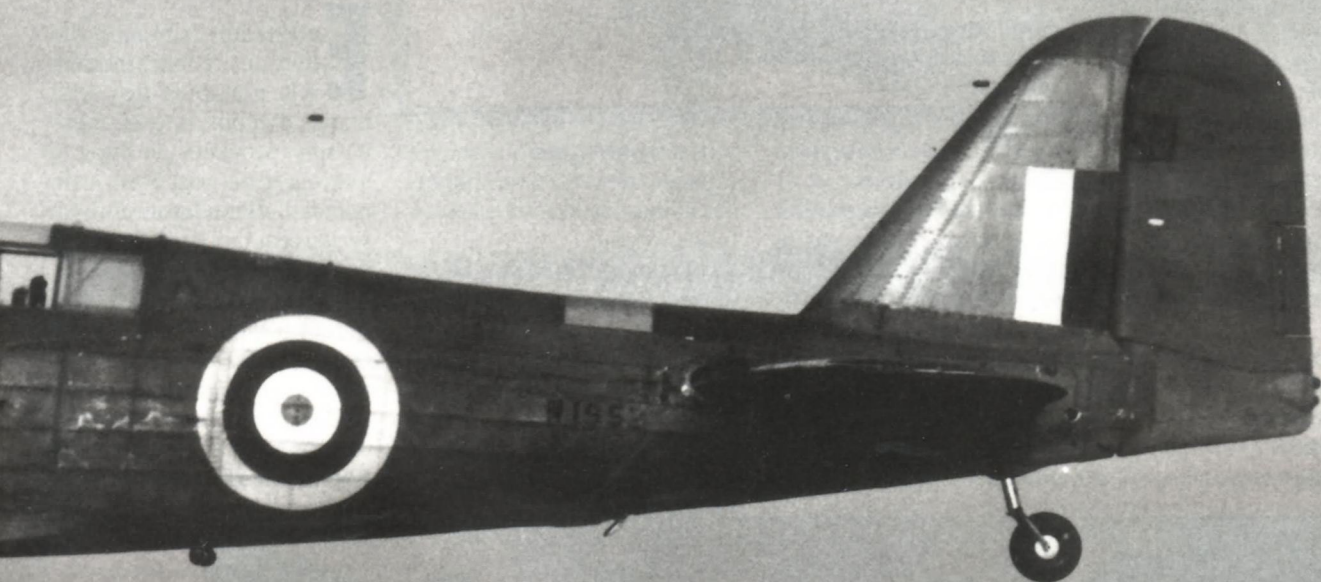




Un Fairey «Fulmar» Mk I du Squadron 807 de la Fleet Air Arm, au-dessus de la Grande Bretagne, en 1941. Des avions de ce type étaient en service au Proche-Orient. Ces avions de chasse embarqués biplaces, étaient dérivés du bombardier Fairey «Battle» ; ils n'étaient pas mieux lotis. (Photothèque du Fleet Air Arm Museum)

LA BATAILLE AÉRONAVALE DE SYRIE

COMBATS FRATRICIDES DE L'ÉTÉ 1941



EN 1941, AU PROCHE-ORIENT, LE GOUVERNEMENT DE VICHY, COLLABORANT DE MANIÈRE AMBIGUË AVEC L'ALLEMAGNE, LIVRA BATAILLE AUX FORCES DE LA GRANDE BRETAGNE ET DE LA FRANCE LIBRE, ET SUBIT UNE DÉFAITE.

Présente au Liban et en Syrie depuis 20 ans, dans le cadre d'un mandat de la Société des Nations la chargeant de conduire ces deux pays vers une totale indépendance, la France, début 1940, durant la « Drôle de guerre », considérant probablement que le III^e Reich ne constituait pas un adversaire suffisamment sérieux, avait décidé de se servir de ces territoires comme d'un tremplin pour attaquer, par la voie des airs, les champs pétrolifères soviétiques de Bakou, sur la mer Caspienne. Nul ne songeait apparemment aux risques d'une entrée en guerre de l'URSS contre la France ou de mesures de rétorsion. Au crédit des stratèges français, apôtres de la stratégie indirecte chère à Winston Churchill, il est vrai que ce pétrole profitait en partie à l'Alle-

magne, Staline cherchant à enlever à Hitler le moindre prétexte d'attaque précoce contre l'URSS.

La France avait donc décidé d'installer au Liban et en Syrie plusieurs groupes de bombardement dotés des récents et gracieux Glenn Martin 167 américains. Des plans très sérieux avaient été élaborés, démontrant que quatre ou cinq groupes (une cinquantaine de machines) bombardant intensivement pendant plusieurs semaines suffiraient à endommager suffisamment les installations de Bakou. Mais la guerre s'interrompt en métropole avant que ces opérations eussent débuté. Toutefois, un groupe de bombardement, le Groupe de Bombardement I/39 (Glenn Martin), avait quand même été expédié en Syrie où se trouvaient éga-

ACTIVITÉ AÉRIENNE AU COURS DE LA BATAILLE DE LA FORCE B

Côté britannique

(protection de la Force B) : 422 sorties, soit :
 «Hurricane» (Sqn 80, 260, 450 de la RAF et Sqn 803, 806 de la Fleet Air Arm) : 339 sorties
 «Tomahawk» (Sqn 3 RAAF) : 73 sorties
 «Fulmar» (Sqn 803 FAA) : 10 sorties

Côté français : 266 sorties

A- ATTAQUE DE LA FORCE B

191 sorties, soit :
 D.520 (GC III/6, II/3 de l'Armée de l'Air et 1AC de l'Aéronautique navale) : 99 sorties
 MS 406 (GC I/7) : 9 sorties
 Glenn Martin (GB I/39) : 18 sorties
 Glenn Martin (4.F) : 2 8 sorties
 Bloch 200 (EB 3/39) : 6 sorties
 LeO 45 (GB I/12, I/25, I/31) : 31 sorties

B- EXPLORATION, RECHERCHE ET POURSUITE DE LA FORCE B

75 sorties, soit :
 Loire 130 (19.S) : 70 sorties
 Glenn Martin 167F (4.F) : 2 sorties
 Potez 63.11 (GR II/39) : 3 sorties

Côté allemand

24 sorties de Ju 88 du II./LG 1

lement, pour assurer la protection du territoire, le Groupe de Chasse I/7 (MS 406), deux unités d'observation sur Potez 63-11, des escadrilles d'observation sur Potez 25 et une escadrille d'hydravions Loire 130. Au moment de l'armistice, le 25 juin 1940, la hiérarchie administrative et militaire de Beyrouth s'interrogea pendant plusieurs jours sur son éventuel passage à la « dissidence ». Après avoir tergiversé, elle décida de rester aux ordres de la métropole. Sous l'égide du Haut-commissaire de France, Gabriel Puaux, politiquement ouvert, les relations avec les autorités britanniques voisines encerclant le Liban et la Syrie (Palestine, Transjordanie, Irak), demeurèrent cordiales ; des consulats britanniques étaient installés au Liban et en Syrie, les voies ferrées syro-libanaises demeurèrent officiellement ouvertes aux Britanniques, etc., jusqu'à l'arrivée, à la fin de l'été 1940, d'une délégation italienne chargée du contrôle de l'armistice.

Cette carte suffit à exposer le problème tel qu'il se posait aux Allemands.

Une reprise en main fut exigée par l'Axe Berlin-Rome et le gouvernement français, replié à Vichy, remplaça Puaux par le Général Dentz. Londres mit alors en place un vigoureux blocus économique qui risquait d'asphyxier rapidement l'économie locale.

Pendant de longs mois, ces territoires isolés, reliés à la métropole uniquement par des liai-

sons aériennes quasi mensuelles et par de très rares mouvements de navires, sombrèrent dans une totale torpeur.

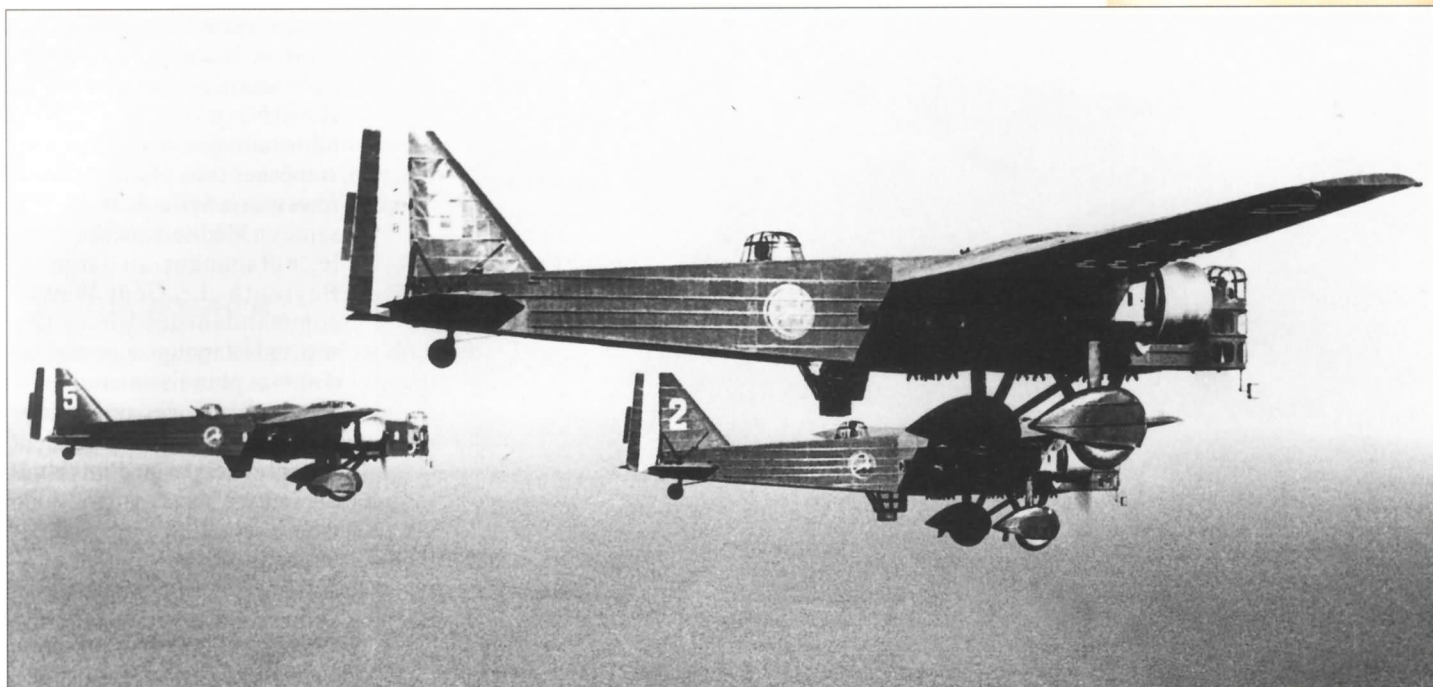
Conscient du problème, Dentz parvint, au printemps 1941, à persuader les Britanniques de ses bonnes intentions – notamment de sa volonté de ne pas laisser ces territoires passer sous la coupe de l'Axe – et à relancer la coopération économique.

Mais, quelques semaines après cet accord, en mai, Mohammed Ali souleva en Irak une révolte contre l'autorité britannique ; Hitler qui lorgnait sur le pétrole irakien, voulut le soutenir avec un corps expéditionnaire doté d'une cinquantaine d'avions. Afin de pouvoir utiliser les aérodromes syriens comme escales indispensables, il entama avec Vichy des négociations sur une politique globale de collaboration dont les accords de Paris devaient constituer l'apothéose. Mais le gouvernement de Vichy, conscient que ces accords risquaient de faire basculer la France dans une guerre totale contre le Royaume-Uni, ne les avalisa pas.

Entretemps, la France avait livré aux rebelles irakiens, à la demande des Allemands, d'importantes quantités d'armes stockées en Syrie, et avait permis aux italo-allemands d'utiliser les aérodromes syriens comme bases de transit et logistiques.

Les Britanniques ne s'y trompèrent pas qui, dès la mi-mai, lancèrent des attaques aériennes sur ces aérodromes, détruisant quelques avions allemands et français, et envoyèrent un commando détruire un pont fer-





roviaire pour couper le trafic vers l'Irak.

Une fois la révolte irakienne matée, fin mai, les Britanniques qui, parallèlement, se faisaient étriller en Crète, décidèrent que la situation du Liban et de la Syrie était intolérable, les deux pays pouvant à tout moment servir de base de départ aux Allemands et aux Italiens pour attaquer le canal de Suez ou les énormes champs pétrolifères irakiens qui alimentaient en carburant les forces alliées en Égypte.

Par ailleurs, une victoire de la Grande Bretagne, considérée alors comme facile contre la France, pouvait être, dans un contexte incertain, un argument pour détourner la Turquie de l'Allemagne. Le 8 juin 1941, les forces britanniques (principalement d'origine australienne) et françaises libres attaquèrent la Syrie et le Liban. Pour la première fois des Français se battirent contre d'autres Français.

Cette campagne de Syrie, en juin et juillet 1941, aurait pu ne constituer qu'une campagne aéroterrestre. Ce ne fut pas le cas, même si l'historiographie se complaît dans cette présentation. L'aspect aéronaval se révéla essentiel sur trois plans : la flotte britannique, au large des côtes syriennes, soutint de ses canons la progression des forces terrestres, et devint un objectif privilégié des avions français et allemands, nécessi-

tant le maintien d'une couverture aérienne pesant d'un poids considérable sur les disponibilités de la RAF.

L'aviation britannique tenta de museler la Division Navale du Levant (DNL) française, en s'attaquant à ses navires et ses ports ; elle établit enfin, à partir de Chypre et de l'Égypte, un véritable blocus pour empêcher l'arrivée des renforts en Syrie par voie de mer.

Économiser

Trois croiseurs et six destroyers coulés, 17 autres bâtiments de guerre – parmi lesquels trois cuirassés, six croiseurs et l'unique porte-avions présent en Méditerranée – plus ou moins sérieusement endommagés : la campagne de Crète, qui venait, le 30 mai 1941, de se terminer, avait coûté cher à la flotte britannique d'Alexandrie. Celle-ci ne pouvait plus se permettre de pareilles saignées. Ses chefs allaient donc essayer de l'économiser.

Or, une semaine plus tard, le 8 juin, s'ouvrirent les hostilités franco-britanniques en Syrie. La Royal Navy maintint au large du littoral syro-libanais, tout au long du conflit, un groupement naval de combat dont la composition varia selon les circonstances et disponibilités. Baptisé *Force B*, ce groupement, lors de ses actions de soutien aux forces australiennes progressant le long du littoral syrien, était censé

bénéficier d'une couverture aérienne.

L'étrillage des « Fulmar »

Le 8 juin, ce fut tout naturellement aux Fairey « Fulmar » du Sqn 803 de la Fleet Air Arm (FAA), l'Aéronautique navale britannique, que fut confiée cette responsabilité. Ces biplaces de chasse embarqués étaient disponibles car, suite aux dégâts qu'il avait subis au cours des récentes opérations de Crète, en mai, leur porte-avions, le HMS *Formidable*, était immobilisé pour longtemps. Rapidement, le 803, fort de huit « Fulmar », fit mouvement de sa base provisoire de Dekheila, à proximité d'Alexandrie, en Égypte, vers la Palestine.

Mais ces avions souffrirent, dès le premier jour des combats, de leurs performances médiocres, face aux chasseurs français. Vers 13 h 15, ce 8 juin 1941, deux Dewoitine D.520 du Groupe de Chasse III/6 décollèrent de Rayak pour intercepter ce que les opérateurs du guet pensaient être un avion guidant l'artillerie de la flotte britannique contre les alentours de Sidon. En fait, il s'agissait des chasseurs assurant la couverture aérienne de la *Force B*. À peine arrivée sur les lieux, la patrouille française fut prise à partie par trois « Fulmar » et engagea un combat tournant au cours duquel un « Ful-

Trois Bloch 200 du Groupe de reconnaissance I/61, basé à Biskra, en 1939. Des avions du même type dotaient encore une escadrille du GB I/39 en Syrie, en 1941.

mar » et un D.520 furent descendus en flammes, le pilote du Dewoitine étant fait prisonnier.

Vers 15 h 50, six autres D.520 revinrent sur les lieux, toujours pour intercepter des avions britanniques survolant la *Force B*. Cette fois-ci, les avions français engagèrent le combat dans des conditions favorables, descendirent en flammes deux « Fulmar » et en endommagèrent deux autres, dont un si sévèrement qu'il fut ferrailé à son retour. Toutefois, plusieurs Dewoitine subirent des dommages plus ou moins sérieux du fait de l'intense DCA des navires britanniques.

Les Français comprirent alors leur erreur. Il ne s'agissait pas d'avions d'observation ou de guidage d'artillerie, mais de chasseurs de protection. Autrement dit, ces avions n'avaient qu'un rôle défensif et ne présentaient aucun danger pour les forces terrestres françaises. Il n'y avait donc aucun besoin de les intercepter sauf à vouloir bombarder la flotte ou user les forces britanniques.



Deux Fairey «Fulmar» II en 1942.
(Collection R.C. Sturtivant)

L'expérience du 8 juin mit en évidence d'une part le poids des tirs de la *Force B* sur le moral des troupes françaises, d'autre part la relative faiblesse de sa couverture aérienne, donc l'éventuelle vulnérabilité de ses navires. Il fut donc décidé de lancer les avions du CAL (Commandement Air Levant de l'Armée de l'Air) à l'attaque de la *Force B*.

Côté britannique, au soir du 8 juin, le verdict était clair. En moins d'une journée de combat, le squadron 803, littéralement exsangue, se retrouvait avec trois «Fulmar» opérationnels (plus un en réparation) sur les huit dont il disposait le matin même. Une véritable catastrophe. Certes, la RAF pouvait fournir des avions plus performants que ceux de la FAA pour assurer la protection des navires. Mais la faiblesse de ses moyens allait rendre difficile la

conduite de cette tâche simultanément au soutien aérien des forces terrestres ; or, cette dernière mission était prioritaire, selon les ordres initiaux passés à la RAF.

La couverture aérienne de la *Force B* constituait-elle une tâche essentielle ? La présence de la *Force B* présentait-elle un avantage stratégique ou tactique tel qu'il justifiait le détournement d'un nombre important de chasseurs de la RAF pour sa couverture ? En fait, le retrait de la *Force B* fut envisagé par l'Amiral Cunningham, commandant en chef de l'escadre britannique d'Alexandrie. À ses yeux, les opérations navales, dans le cadre de la campagne de Syrie, n'avaient qu'un rôle de soutien à la progression des forces terrestres. Si les forces terrestres estimaient pouvoir s'en passer, il ne voyait

aucun inconvénient à l'interrompre. Il ajouta, cependant, qu'il était essentiel pour la Royal Navy, en terme de crédibilité militaire, mais aussi pour empêcher tout passage de renforts vers la Syrie, de rester présente en Méditerranée orientale, notamment au large de Beyrouth. Le Gén. Wavell, commandant les forces terrestres britanniques, en convint d'autant plus aisément que les responsables des opérations terrestres en Syrie ne voulaient pas entendre parler d'un retrait du soutien naval, quand bien même cela aurait pour conséquence de les priver de soutien aérien. Sur terre, en effet, les vallées, perpendiculaires à la côte, pouvaient être prises en enfilade par les canons des navires, ce qui rendait particulièrement opportune et efficace la présence de la *Force B*. Les autorités britanniques en tirèrent les conséquences et prirent aussitôt la décision de confier la couverture aérienne de la flotte aux «Hurricane» et «Tomahawk» de la RAF et de la Royal Australian Air Force.

Le sacrifice des bloch 200

Dès le 9 juin, donc, l'Armée de l'Air lança une opération de bombardement de la force navale anglaise afin de soulager les forces terrestres françaises combattant le commando britannique débarqué au petit matin sur la rivière Litani. Cette mission devait rassembler six Glenn Martin du Groupe de

Un Glenn Martin 167 de l'Armée de l'Air vraisemblablement à la fin de l'été de 1940.





Bombardement I/39 et six antiques Bloch 200 de l'Escadrille 3/39 – le tout escorté par six D.520 du GC III/6, conduits par le Sous-Lieutenant Le Gloan, fameux as de la campagne de France. En fait, des six Bloch 200, l'un ne parvint pas à mettre ses moteurs en marche, tandis qu'un autre dut effectuer un atterrissage de fortune en rase campagne sur panne de moteur, peu après le décollage. Dix bombardiers arrivèrent finalement vers 15 h 25 en vue de la *Force B*.

Au-dessus de celle-ci, trois «Hurricane» du Sqn 80 de la RAF patrouillaient depuis 90 minutes, attendant l'autorisation de rentrer pour se ravitailler. Voyant les antiques et lents Bloch 200 voler en impeccable formation en V, les trois chasseurs britanniques, qui n'avaient pas aperçu leur escorte de chasseurs, plongèrent agressivement sur eux. L'un des Bloch 200 fut immédiatement abattu et tomba dans la mer. Un autre, sévèrement endommagé, s'écrasa quelques instants plus tard près de Bir Hassen. Simultanément, Le Gloan et ses coéquipiers interceptaient les «Hurricane» qui, de chasseurs se muèrent en gibier. Le Gloan en descendit deux en flamme. Pendant ce temps, les six Glenn

Martin lâchaient leurs bombes... sans obtenir le moindre coup au but.

Suite aux appels de Le Gloan, trois autres D.520 du GC III/6 décollèrent de Rayak vers 15 h 40. Après un quart d'heure de vol, ils parvinrent à 3 500 m au-dessus de la *Force B*. Ils furent aussitôt attaqués par trois nouveaux «Hurricane» qui, ignorant les combats qui venaient de se dérouler, approchaient pour relever les trois précédents. Un combat tournoyant s'engagea aussitôt à l'issue duquel un «Hurricane» et un D.520 se percutèrent et s'abattirent en mer ; le pilote français fut fait prisonnier par une vedette britannique.

Le bilan de l'opération s'avérait donc mitigé : deux bombardiers et un chasseur français abattus (plus un bombardier accidenté au départ) pour trois chasseurs britanniques. Mais l'objectif du raid – contraindre la *Force B* à s'éloigner en lui causant des dommages insupportables – n'avait pas été rempli ; ses navires reprirent immédiatement leurs tirs. En outre, il était évident que les Bloch 200, trop lents, ne pourraient plus être employés de jour. Enfin, la vulnérabilité de la *Force B* ayant été démon-

trée, les Français pouvaient être désormais assurés qu'une couverture aérienne puissante serait maintenue au-dessus d'elle. Aucun effet de surprise ne pourrait donc plus être obtenu par des bombardiers français et le coût de leurs assauts risquait d'être prohibitif.

Pourtant, un nouveau bombardement, réunissant une demi-douzaine de bombardiers Glenn Martin du GB I/39 et neuf chasseurs D.520 du III/6, fut effectué le lendemain 10 juin, mais sans plus de résultat.

Néanmoins, l'efficacité des tirs de la *Force B* était de moins en moins supportable par les Français dont l'état-major terrestre réclama l'utilisation de tous les moyens disponibles pour la chasser. Le 12 juin, le GC I/7 reçut ainsi l'ordre d'expédier six MS 406 au-dessus de la flotte britannique afin de mitrailler les passerelles de ses « petites unités ». Sachant qu'il y avait là plusieurs croiseurs, dont un spécialisé dans la lutte antiaérienne, une telle mission, aux effets purement symboliques et psychologiques (balles et obus d'avions, de trop faible calibre, ne pouvant percer le blindage des navires), était suicidaire. Après une vive réaction du responsable du groupe de chasse, l'ordre fut annulé.

Les Morane-Saulnier 406 du Groupe de Chasse I/7 alignés avant leur départ vers Rayack, en Syrie, en 1939.

«Stuka» ou pas ?

De son côté, la Luftwaffe qui n'avait pas apprécié le revers subi fin mai en Irak face à la RAF et son retrait consécutif des bases françaises de Syrie, était désireuse de participer activement au conflit franco-britannique, et, si possible, de s'installer à nouveau sur les bases syro-libanaises abandonnées quelques jours plus tôt. Elle offrit donc ses « services » et notamment ses « Stuka » qui venaient de faire si brillamment leurs preuves quelques jours plus tôt, au détriment des navires britanniques, au large de la Crète.

Elle trouva un écho favorable auprès de l'Am. Gouton, le « pacha » de la DNL (Division navale du Levant), qui avait pleinement conscience du complet déséquilibre existant entre ses maigres moyens et ceux de la Royal Navy. En outre, depuis la malheureuse affaire de Mers-el-Kébir, en juillet 1940, l'amiral éprouvait un sérieux ressentiment à l'égard de la Royal Navy. Non sans raison, il esti-

UNE DNL BIEN INFORMÉE

Outre ses postes de guet côtiers, la Division navale du Levant a profité, tout au long du conflit, pour être informée de la présence et de la localisation des navires britanniques, de l'excellent travail accompli par ses moyens aériens. Ainsi, quotidiennement, les cinq hydravions Loire 130 de la 19.S basée à Tripoli conduisirent des explorations en haute mer pour repérer la Force B, puis, plus ou moins discrètement, la suivre, de loin, malgré les risques liés à la présence, souvent, de chasseurs britanniques. Au cours de ces combats, la 19.S réalisa ainsi quelque 58 sorties d'exploration et de reconnaissance, plus 12 de surveillance maritime. D'autres unités l'épaulèrent dans cette tâche. Ainsi, les Glenn Martin de la 4.F accomplirent pour leur part neuf explorations maritimes, tandis que les hydravions Laté 298 de la 1.T en assumèrent huit supplémentaires. Des Potez 63.11 de l'Armée de l'Air en réalisèrent incidemment trois ou quatre.

► mait que la présence des «Stuka» contraindrait la Force B à s'éloigner du littoral. Mais le rayon d'action de ces Junkers 87 ne leur permettait pas d'opérer depuis les aérodromes de l'Axe à Rhodes, en Crète, et, encore moins, en Grèce continentale. Il fallait donc qu'ils s'installassent sur les bases françaises de Syrie et du Liban.

Après moult discussions, le Gén. Dentz, le Haut-commissaire de France au Levant, qui subissait aussi les pressions de Jacques Guérard (1), envoyé extraordinaire de Vichy pour gérer la coopération militaire franco-allemande, mise en place en Syrie en mai dans le cadre des opérations italo-allemandes en Irak, réclama officiellement à Vichy, le 12 juin, l'intervention des «Stuka».

Cette demande, qui aurait fourni une justification facile à l'invasion britannique de la Syrie et du Liban, fit sensation au sein du gouvernement de Vichy. Elle répondait trop bien aux souhaits allemands visant à pousser la

France dans un conflit global avec le Royaume-Uni, à un basculement complet et irrémédiable d'alliance. Vichy ne voulait pas en entendre parler. Le jour même, l'Am. Darlan, vice-président du Conseil des ministres à Vichy, répondit en annonçant l'envoi immédiat en Syrie des GB I/12 et I/25, dotés de LeO 45, et de la Flottille 4.F, dotée de Glenn Martin, tous prétendument entraînés au bombardement de navires. Cela permettrait de se passer des bien

encombrants «Stuka». Le Gén. Jannekeyn, commandant Air Levant et très germanophile, confirma le lendemain que ses moyens ne lui permettraient pas de fournir aussi un soutien logistique et une protection aux avions allemands, sans compter que l'impact sur le moral des Français d'une telle coopération serait fortement négatif.

Mais le 16 encore, Dentz, au vu des bombardements navals britanniques sur le littoral, renouvela sa demande. On ne saurait exclure que Dentz vît dans la question des «Stuka» un moyen de placer Vichy devant ses responsabilités: devait-il se battre pour vaincre, auquel cas il fallait lui fournir tous les moyens de quelque nature qu'ils fussent, ou bien devait-il se contenter d'une défense limitée à ses seuls moyens et donc, quoiqu'acharnée, vouée à plus ou moins longue échéance à l'échec – une défense symbolique pour sauver les apparences à l'égard de Berlin ?

.....
(1) Jacques Guérard, inspecteur des Finances et ami de Laval, le vice-président du Conseil des ministres, ancien chef du cabinet de P. Baudoin lorsqu'il était ministre des Affaires étrangères du premier gouvernement de Vichy; il était alors président du comité d'organisation des compagnies d'assurance. C'est Jacques Benoist-Méchin qui proposa Guérard à Darlan. Guérard resta ensuite pendant plusieurs années secrétaire général de la Présidence du Conseil à Vichy.

Décollage d'un Laté 298 de la Flottille 1T.



Darlan répondit en faisant valoir l'impact et les conséquences politiques et internationales d'une telle intervention. Il lui expédia, de France, le Gén. d'aviation Bergeret, pour lui transmettre de vive voix les décisions du gouvernement (et son souhait que ne soit plus posée la question des «Stuka»). Le but n'était pas de vaincre les Britanniques, mais, au mieux, de les repousser, au pire de les laisser envahir la Syrie en évitant, surtout, de se laisser enfermer dans une collaboration militaire avec l'Axe avant d'avoir obtenu des garanties politiques suffisantes.

Par contre, une porte de sortie élégante, ne coûtant politiquement pas grand-chose, fut trouvée en indiquant aux Allemands que Dentz ne voyait aucune difficulté à ce que des appareils multimoteurs à grand rayon d'action de l'Axe, n'ayant donc pas besoin de s'installer en Syrie, s'en prissent aux navires britanniques au large des côtes syro-libanaises. Apparemment, une certaine coordination fut même concédée, via l'Attaché naval maintenu par Vichy à Athènes auprès du commandement régional de la Luftwaffe.

Les interventions allemandes se firent à des moments où il était intéressant pour la DNL d'écarter la force navale britannique (tentative de passage des navires français forceurs de blocus, par exemple). Et les avions allemands savaient précisément où se trouvaient les navires britanniques... suivis à la trace par les Loire 130 de l'Escadrille 19.S de Tripoli et les postes de guet maritime de Syrie.

Les Ju 88 plongent...

Le 13 juin, donc, huit bombardiers allemands Ju 88, appartenant aux escadrilles 4. et 5./LG 1, venant de Rhodes, tentèrent, vers 15 h 30, une attaque de la Force B. Huit Curtiss «Tomahawk» (P-40) du Sqn 3 australien, qui assuraient la protection des navires, les interceptèrent à proximité de Sidon. Trois Ju 88 furent descendus, un autre gravement endommagé et un dernier légèrement, sans que les avions australiens n'enregistrassent la moindre perte. Un peu plus tard, neuf D.520 patrouillè-

rent entre la *Force B* et Sidon dans l'espoir, vain, de repérer et intercepter un éventuel avion britannique d'observation et de réglage d'artillerie navale.

Le lendemain, 14 juin, au large de Beyrouth, d'une altitude de 3 000 m, quatre bimoteurs LeO 451 appartenant au GB I/31 (un cinquième étant rentré à sa base sur panne), escortés de six D.520 du GC III/6 menés par Le Gloan, bombardèrent, vers 18 heures, les navires britanniques. Quasi simultanément, six Glenn Martin du GB I/39, protégés par trois MS 406 du GCI/7, s'en prirent également aux navires. La précision des bombardements souffrit de la puissance des tirs de la DCA et de la rapide réalisation d'un rideau de fumée destiné à cacher les navires. Plusieurs grosses bombes tombèrent à moins de 500 m de la poupe du destroyer *Hero*.

Un «Hurricane» du Sqn 80, survolant Beyrouth, vint à la rescousse mais, pris à partie par les chasseurs français, dut s'enfuir. L'arrivée, quelques instants plus tard, de trois «Hurricane» supplémentaires provoqua un combat tournoyant avec les D.520 au cours duquel un chasseur français fut gravement endommagé. Son pilote parvint à le ramener sur le petit terrain de Beyrouth où il s'écrasa. Plusieurs Dewoitine rentrèrent à leur base plus ou moins gravement endommagés.

Toujours est-il que les résultats pratiques de cette opération de bombardement se révélèrent nuls en raison de la pratique du bombardement horizontal à haute altitude, technique inadaptée pour traiter des cibles mobiles et petites, sans compter l'absence de viseurs précis ; seuls trois des Glenn Martin 167 du GB I/39 étaient équipés pour le bombardement en semi-piqué. L'absence d'entraînement des équipages de l'Armée de l'Air au bombardement de navires (seuls quelques équipages du GB I/39 avaient suivi un rapide entraînement spécifique, quelques jours avant l'ouverture des combats) constitua une raison complémentaire pour expliquer cet échec.



IMPACT DE LA COUVERTURE AÉRIENNE DE LA FLOTTE SUR LES SORTIES DES CHASSEURS BRITANNIQUES

Dates			Pourcentage des sorties de protection de la flotte par rapport au total
08 juin	12	33	36,3
09 juin	28	38	73,7
10 juin	24	36	66,6
11 juin	28	34	82,3
12 juin	22	40	55,0
13 juin	30	43	69,7
14 juin	4	14	8,6
15 juin	6	65	9,2
16 juin	0	9	0,0
17 juin	8	11	72,7
18 juin	0	28	0,0
19 juin	12	30	40,0
20 juin	10	31	32,2
21 juin	13	27	48,1
22 juin	0	25	0,0
23 juin	0	29	0,0
24 juin	5	29	17,2
25 juin	0	18	0,0
26 juin	12	40	30,0
27 juin	11	29	38,0
28 juin	24	35	68,5
29 juin	12	31	38,7
30 juin	0	16	0,0
1 ^{er} juillet	0	34	0,0
02 juillet	27	50	54,0
03 juillet	20	36	55,5
04 juillet	21	38	52,5
05 juillet	20	41	48,8
06 juillet	67	103	65,0
07 juillet	6	58	10,3
08 juillet	0	20	0,0
09 juillet	0	79	0,0
10 juillet	0	63	0,0
11 juillet	0	39	0,0
Totaux	422	1252	33,7

Un Loire 130 de la H55 au large de Dakar, en décembre 1939.

La 19S, au Levant, était équipée des mêmes petits, vulnérables et très laids hydravions d'observation.

Les Glenn de la Marine...

Le 15 dans l'après-midi, les six Glenn Martin 167F de l'Escadrille 6B de la Flottille 4F de l'Aéronautique navale, basée à Tafaraoui, en Afrique du Nord, se posèrent en Syrie. La flottille avait reçu, le 12 juin, l'ordre de rejoindre la Syrie ; devaient les rejoindre, deux jours plus tard, les Glenn de l'Escadrille 7B de la même flottille. Cet apport présentait le sérieux avantage, pour le Gén. Dentz et Vichy, de pouvoir décliner l'offre de soutien de la Luftwaffe tout en satisfaisant les demandes de l'Am. Gouton pour inquiéter les navires de la *Force B* : les 12 Glenn Martin 167 de la 4F étaient équipés pour le bombardement en semi-piqué, beaucoup plus précis que le bombardement horizontal, et, surtout, leurs équipages avaient été depuis longtemps formés à l'attaque des navires.

Ce même 15 juin, un contre-torpilleur français, le *Chevalier-Paul*, parti de Toulon, devait tenter de franchir le blocus aéronaval britannique afin de



Des Dewoitine 520 du GC III/6, lors d'une escale en route vers la Syrie. Conformément aux instructions allemandes, l'arrière des fuselages et les dérives était recouvert de peinture jaune vif.

ravitailer ses congénères beyrouthins en obus de 138 mm. Il convenait donc d'occuper la *Force B* afin de favoriser l'arrivée du navire français.

Trois heures à peine après l'arrivée des Glenn, le 15 juin, une ambitieuse opération de bombardement fut donc montée. Sans que les documents disponibles permettent de savoir si c'était voulu, cette opération fut concomitante avec une attaque allemande des mêmes objectifs.

Vers 17 h, donc, huit bombardiers allemands Ju 88 du II./LG 1, venant de Crète, bombardèrent avec détermination à la *Force B* alors qu'elle se trouvait à 25 km environ au large du port libanais de Sidon. Le destroyer *Isis* fut gravement endommagé par l'explosion, à proximité immédiate de sa coque, de deux bombes de 500 kg larguées en semi-piqué d'une altitude de 1 200 m. Trois «Hurricane» du Sqn 80 parvinrent à abattre un bombardier allemand et à en éloigner trois ou quatre autres, dont un sévè-

rement endommagé, avant qu'ils eussent largué leurs bombes.

Une heure plus tard, trois Glenn Martin de l'Escadrille 6B et quatre LeO 451 du GB I/12, escortés par sept D.520 et six MS 406, prononcèrent une nouvelle attaque sur les navires qui se trouvaient à 8 km environ au large de Beyrouth. Une bombe française, lancée par un avion de la 6B, explosa très près des flancs du destroyer *Ilex*, que les avaries ainsi provoquées immobilisèrent pendant 15 mois. Les cinq autres bombes lâchées par les Glenn Martin (chacun n'emportant qu'une bombe de 225 kg) tombèrent entre 10 et 100 m des navires britanniques.

Bien que bombardant à 3 000 m, les LeO 45 réussirent à encadrer d'assez près les navires de leurs petites bombes de 50 kg, endommageant légèrement le *Jackal*; leurs grosses bombes tombèrent cependant beaucoup trop loin. Un «Hurricane» du Sqn 80 engagea trois des MS 406 de l'escorte et en endommagea un. Une heure plus tard, quatre LeO 451 du GB I/31 effectuèrent une nouvelle attaque; l'un d'entre eux fut toutefois sérieusement endommagé à l'aile par un obus de DCA.

Le respect des horaires avait permis aux avions français provenant de quatre unités différentes de se retrouver au bon

endroit au bon moment, permettant une certaine saturation de la DCA britannique. En outre, l'absence de chasseurs britanniques facilita la visée des bombardiers, donc leur efficacité, et évita des pertes; un seul D.520 fut détruit par accident, à l'atterrissage, suite à une panne de freins. L'opération aéronavale « franco-allemande » du jour, concertée ou non, pouvait donc être considérée comme un franc succès avec deux destroyers sévèrement endommagés et un autre plus légèrement, même si elle ne put empêcher la destruction par l'aéronavale britannique, dans la nuit du 15 au 16 juin, du contre-torpilleur *Chevalier-Paul*. Elle rendit l'Amirauté britannique plus circonspecte : les tirs le long du littoral seraient pendant quelque temps limités à l'aube ou au crépuscule, et la garantie d'une couverture aérienne pour protéger en permanence ses navires allait être exigée.

Le lendemain 16 juin, à l'aube, les navires britanniques recommencèrent à pilonner les positions françaises sur le littoral. Vers huit heures, trois Glenn Martin de la 6B/4F escortés de neuf D.520 du GC III/6 mirent à nouveau le cap sur la *Force B*, à 18 km au large de Sidon. Un torpilleur s'écarta de la flotte et s'arrêta, devenant une cible idéale sur laquelle se précipita en semi-piqué un Glenn Martin. Mais il s'agissait d'une ruse. Le

navire était un bâtiment antiaérien; une DCA très puissante et précise se mit aussitôt à tirer sur l'avion français qui, « poivré » par de nombreux éclats, parvint tout de même à revenir se poser sur le terrain de Beyrouth, avec ses deux réservoirs crevés. Aucune de ses six bombes n'avait fait mouche.

Météo défavorable

Le 19 juin, à l'aube, une force navale anglaise rassemblant un croiseur et cinq destroyers bombardarda la région de Damour. L'Am. Gouton plaça aussitôt la 4F en alerte. Mais les postes de guet côtier signalant la présence de chasseurs britanniques au-dessus des navires, et l'Armée de l'Air ne pouvant fournir d'escorte, décision fut prise de ne pas tenter une mission de bombardement qui aurait été suicidaire.

Le lendemain, toujours à l'aube, la même force navale britannique reprit ses tirs contre la terre aux mêmes endroits. Quatre avions de l'Escadrille 6B décollèrent vers 6 h, accompagnés par cinq D.520, et tentèrent de bombarder ces navires, mais sans y parvenir, à cause d'une couche nuageuse particulièrement dense à basse altitude au-dessus de la mer.

Le 21, à 7 h 10, neuf Glenn Martin de la 4F décollèrent encore pour attaquer les navires britanniques, sous la protection

de 12 D.520 du GCII/3. Il s'agissait d'ouvrir la voie au contre-torpilleur français *Vauquelin* qui, venant de Toulon, approchait de Beyrouth. Les avions britanniques basés à Chypre ayant déjà cherché à le couler, une autre tentative d'interception était probable au large des côtes syro-libanaises. Mais, une nouvelle fois, la présence d'une importante couverture nuageuse et l'imprécision des renseignements localisant la *Force B* ne permirent pas de la trouver. En fait, elle évoluait beaucoup plus au sud, en route vers Haïfa. Le message radio d'un Glenn Martin, envoyé plus tôt en reconnaissance par la 4F, et qui avait trouvé cette flotte, ne fut reçu ni par Marine Beyrouth ni par la voiture radio de la 4F.

Après quoi, la situation au sud-est de la Syrie, notamment au niveau de Palmyre, imposa la mobilisation de tous les bombardiers disponibles, y compris ceux de la 4F, dans des actions de bombardement terrestre. Il est vrai que la quasi absence des navires britanniques au large du littoral libanais, du 22 au 26 juin, encouragea l'abandon provisoire des bombardements aéronavals.

De son côté, le commandement de la Luftwaffe en Grèce, exaspéré de voir ses bombardiers se faire étriller par la chasse anglaise à quelques kilomètres des côtes syro-libanaises sans que les avions de chasse français n'intervinssent pour les aider, demanda, le 22 juin, à l'Attaché naval de Vichy à

Athènes d'intervenir auprès de Beyrouth afin de coordonner l'action de la chasse française avec celle des bombardiers allemands. Le Gén. Jannekeyn, patron local de l'Armée de l'Air, répondit par la négative... faute de disponibilités.

Côté britannique, la Fleet Air Arm consentit un sérieux effort pour participer à la couverture de la flotte et libérer en partie les avions de la RAF pour d'autres missions. Ainsi, le 24, six «Hurricane» I du Sqn 806 s'installèrent à Lydda. Les mécaniciens, pièces et équipements y parvinrent le surlendemain. Le 27, l'escadron fit mouvement vers l'aérodrome de Ramat David, à proximité de Haïfa, et, dès le lendemain, commença, sous le contrôle du centre local de défense aérienne de la RAF à assurer la couverture aérienne des navires de la *Force B*, avec deux patrouilles, en étroite coordination avec le Sqn 80.

Car, ce même jour, la *Force B* fit sa réapparition au large de Damour. Pour l'attaquer, cinq Glenn Martin de la 4F (deux autres ayant décollé sept minutes plus tard mais n'ayant pu rejoindre la formation revinrent à Rayak), décollèrent à 5 h 15 de Majdaloum, dans la brume, sous un plafond de 50 m.

Neuf D.520 du GC III/6 (dont un s'écrasa au retour) suivirent pour les escorter mais ne parvinrent pas à les trouver. Une demi-heure plus tard, les bombardiers

aperçurent, à travers un trou de la couche nuageuse, quatre destroyers et un croiseur antiaérien britanniques, marchant au cap 220 en rangs serrés, à une douzaine de kilomètres à l'ouest du Ras Sadiyate. Quatre Glenn prononcèrent une attaque en semi-piqué, larguant huit bombes, tandis que le cinquième effectuait un bombardement en vol horizontal. Si certaines bombes tombèrent près des navires, aucun ne fut endommagé. Les Glenn mitraillèrent également les passerelles des navires avec leurs mitrailleuses inférieures arrières. La DCA s'exprima vivement dès avant le début du piqué des avions, et longtemps après leur ressource et leur départ au ras de la mer : un obus arracha la tourelle arrière d'un Glenn Martin.

À leur retour, les Glenn furent pris à parti par la DCA française.

Pendant les huit jours suivants, les avions français délaissèrent les navires britanniques, la priorité allant alors au secteur terrestre de Palmyre où l'aviation avait pour mission de pallier les faiblesses des forces terrestres et d'empêcher la progression des Britanniques. Toutefois, le 2 juillet, vers 15 h, la *Force B* dut faire face au bombardement par méprise – heureusement imprécis – de 12 «Blenheim» de la RAF.

Plus tard, le 6 juillet, les avions de la 4F furent placés en alerte, vers 5 h, en vue d'une nouvelle attaque de la flotte britannique pour protéger l'arrivée éven-

tuelle des cargos *Saint-Didier* et *Oued Yquem*, porteurs de renforts français. Mais, à 6 h 15, leur aérodrome de campagne fut attaqué par six «Hurricane». Résultat : quatre Glenn endommagés ; un seul demeurant disponible. Les «Hurricane» assurèrent ensuite la couverture de la *Force B*. Mais six D.520 de la Flottille 1AC les interceptèrent au-dessus de la mer et en endommagèrent deux (2).

Quel vainqueur ?

Le 7 juillet, avec des avions de l'armée de l'Air et non plus de l'Aéronautique navale, fut montée une nouvelle attaque de la *Force B* qui bombardait les positions françaises entre Damour et Beyrouth. Mais les distances avec les bases de

(2) La doctrine d'emploi de l'Armée de l'Air, totalement consacrée à l'appui de l'Armée de Terre, interdisait aux aviateurs Français d'attaquer les bases britanniques ! N.D.L.R.

Un LeO 45 en route vers la Syrie, empennage horizontal, dérives et capots des moteurs recouverts de jaune vif. Les cocardes semblent avoir disparu du dessous des ailes.





Un Martin 167A3 de l'Escadrille 6B de l'Aéronautique navale.

départ des avions, dans la région d'Alep, étant importantes (environ 350 km), une escale de ravitaillement et de rassemblement fut organisée à Hama. Finalement, sept LeO 451 du GB I/25, escortés par quatre D.520 (trois du III/6, un de la 1AC), tentèrent d'attaquer, vers 13 h, au large de Damour. Mais le plafond était trop bas ; les avions ne parvinrent pas à lâcher leurs bombes. Deux heures plus tard, un groupe de Ju 88 allemands appartenant au II./LG 1 les relaya. Mais six «Hurricane» du Sqn 80 veillaient. Deux Ju 88 rentrèrent très mal en point à leur base crétoise tandis qu'un chasseur britannique était endommagé. Le lendemain encore, 15 LeO 451, escortés de quelques D.520 du III/6, effectuèrent une dernière tentative de bombardement, elle aussi infructueuse.

La Force B eut donc à subir huit attaques aériennes françaises et trois allemandes, et, grâce aux nuages, échappa à quatre autres. Ces attaques se soldèrent, pour les Britanniques, par de graves avaries pour deux destroyers,

retirés du service pour de longs mois, et légères pour un autre, sans compter la perte au combat de sept avions de chasse (quatre «Fulmar» et trois «Hurricane»). Chez l'adversaire franco-allemand, ces attaques coûtèrent dix avions (quatre D.520, deux Bloch 200 et quatre Ju 88). Objectivement, en première analyse, la comparaison des pertes jouait en faveur des franco-allemands.

Par contre, si l'on considère les résultats obtenus par rapport à celui qu'espérait l'Am. Gouton – le retrait les navires britanniques –, force est bien de constater un échec : le soutien naval britannique aux troupes australiennes fut maintenu jusqu'au bout. Toutefois, la menace permanente que faisaient peser les attaques aériennes eut quand même pour conséquences directes de limiter les actions de soutien de la Force B aux premières lueurs du jour ou à la tombée de la nuit, et aussi de détourner, en faveur de la protection aérienne des navires, un nombre considérable de sorties d'avions de chasse, même quand l'aviation de Vichy ne consacra plus d'activité importante à l'attaque de la flotte britannique.

En fait, il semblerait qu'au-delà du 16 juin, l'Am. Gouton accepta la présence de la Force B comme un fait irrémédiable et que les attaques aériennes françaises ne furent alors plus

conduites que pour soutenir des actions navales ponctuelles (arrivée en renfort du *Vauquelin* par exemple) ou pour contraindre la RAF à maintenir son effort au-dessus des navires anglais.

De fait, non moins de 422 sorties de chasseurs furent consacrées par les Britanniques à la protection de la Force B, soit le tiers du total des sorties de chasseurs britanniques pendant la campagne. Ceci, bien évidemment, au détriment de la bataille aéroterrestre : pendant sept jours, sur les 34 de la campagne, la couverture aérienne de la Force B fonctionna les 2/3 au moins des sorties de chasse de la journée pour l'ensemble du théâtre d'opérations.

Ainsi, la protection de la Force B par la RAF offrit aux Français un avantage indéniable, puisqu'elle diminua les risques d'interception des bombardiers français au-dessus du champ de bataille terrestre, et réduisit à sa plus simple expression le soutien aérien rapproché accordé par l'aviation britannique à ses forces terrestres.

L'Am. Cunningham, le pacha de la Royal Navy pour la Méditerranée, le reconnut dans son rapport de campagne : « *L'importance des attaques aériennes que subit la Force B s'avéra suffisante pour limiter son action aux périodes nocturnes, sauf présence d'une couverture aérienne. Et le nombre de chas-*

seurs britanniques se révélant trop réduit pour répondre aux besoins parallèles des forces terrestres et navales, il fallut faire en permanence des choix entre l'intérêt pour les forces terrestres de notre soutien d'artillerie navale et l'utilisation des chasseurs en appui direct des troupes au sol. »

Heureusement pour les Britanniques, devait préciser le Vice-amiral King, commandant en chef des opérations navales pour la campagne de Syrie, dans son rapport de campagne, « *des liens très étroits furent établis avec la RAF et notamment avec l'Air Commodore Brown, son commandant en chef en Palestine, dont l'attitude demeura celle d'une coopération active. Les arrangements concernant notre couverture aérienne ne posèrent aucun problème et sa qualité s'avéra très élevée.* »

Quant à la collaboration de la Luftwaffe, même s'il ne fait aucun doute que les Français transmirent aux Allemands des informations sur la présence et la position de la Force B, elle se heurta à deux contraintes rédhibitoires : d'une part le refus français d'autoriser les chasseurs allemands à se ravitailler en Syrie pour escorter les bombardiers de la Luftwaffe, d'autre part le refus français d'escorter eux-mêmes les bombardiers allemands.

À suivre...

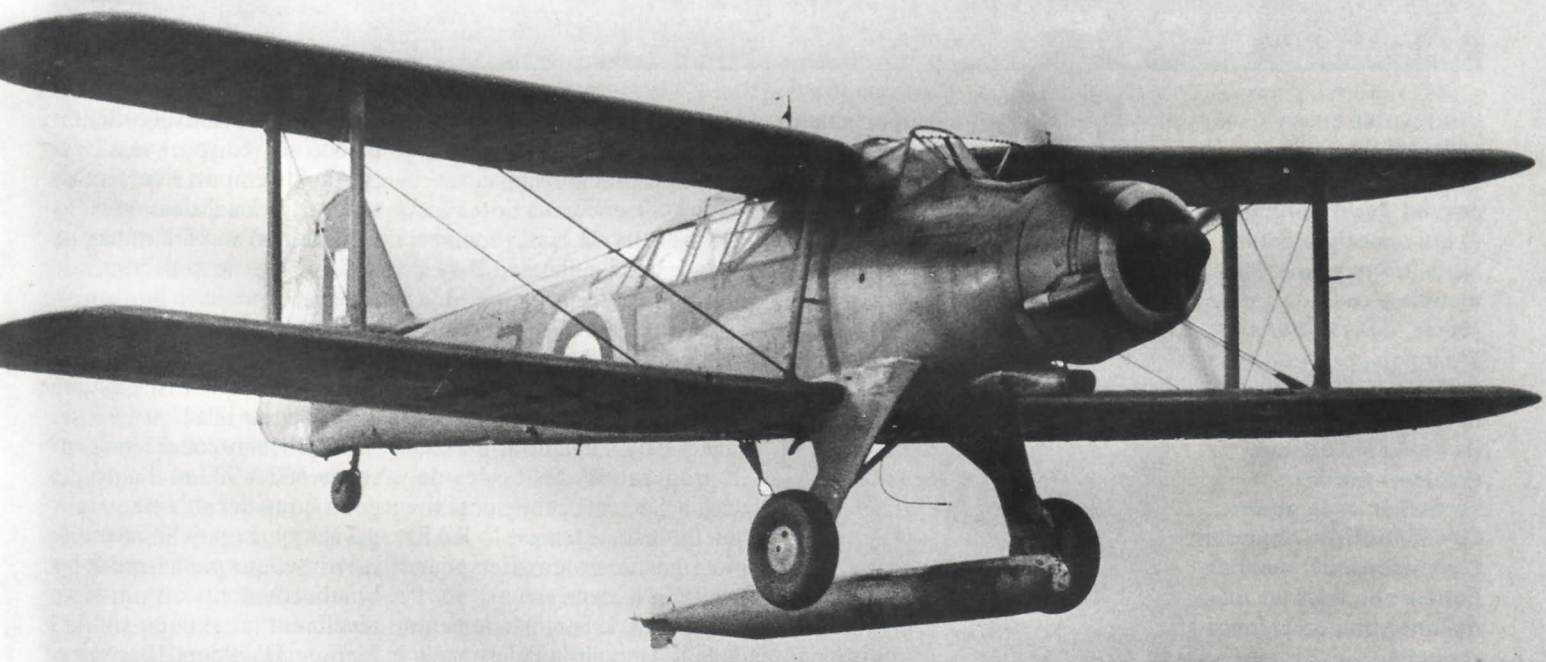
LA BATAILLE AÉRONAVALLE DE SYRIE

LES COMBATS FRATRICIDES
DE L'ÉTÉ 1941

LES COMBATS TERRESTRES QUI OPPOSÈRENT
LES FRANÇAIS AUX BRITANNIQUES EN SYRIE SONT
CONNUS.

ON SAIT MOINS QU'ILS FURENT ACCOMPAGNÉS
D'UNE LONGUE BATAILLE AÉRONAVALLE.

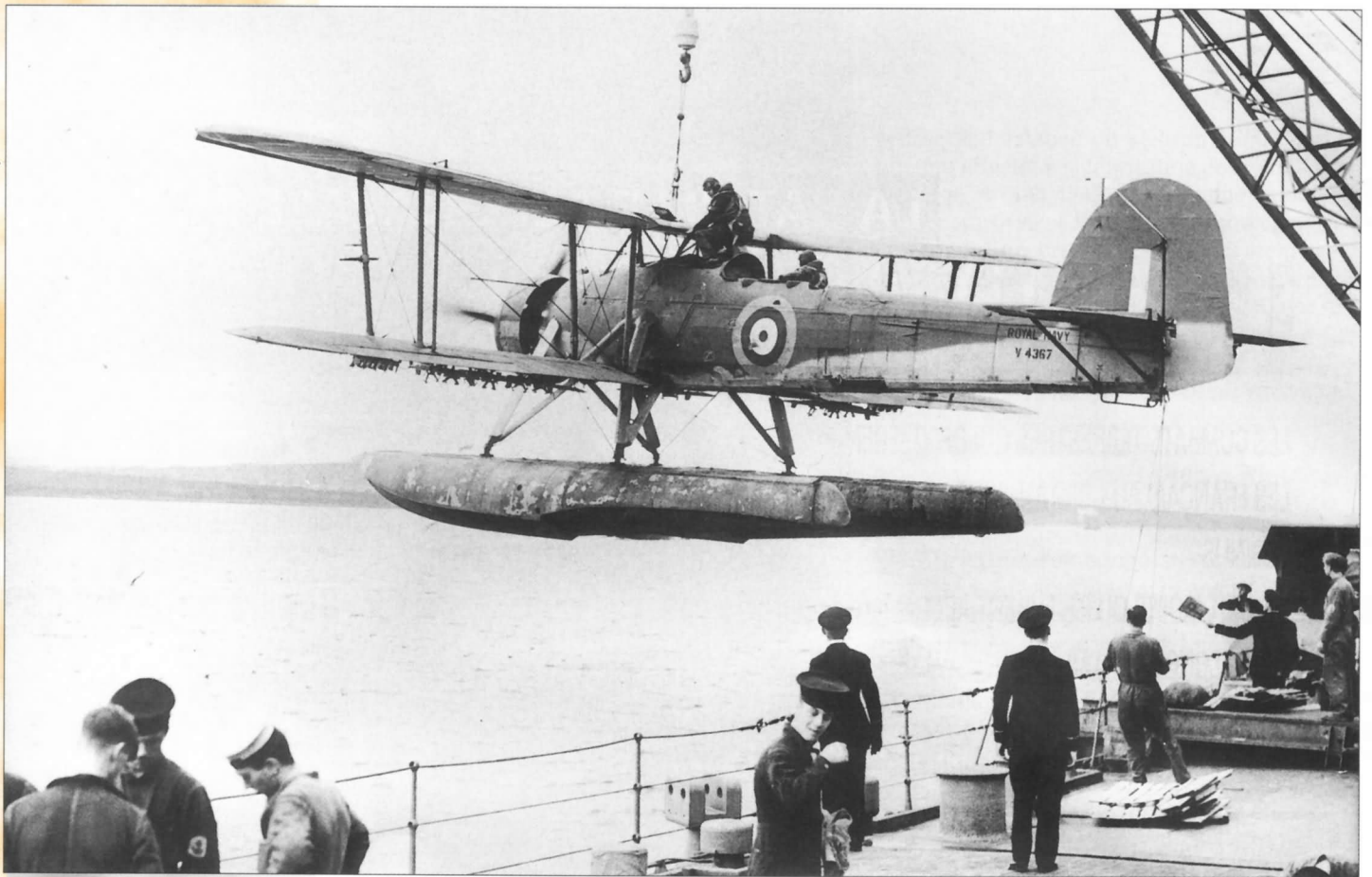
Deuxième partie



Un Fairey «Albacore»
lâchant une torpille
d'exercice.
(Photothèque du
Musée de l'Air et de
l'Espace)

Face à la toute puissante flotte d'Alexandrie, la petite Division navale du Levant ne pouvait peser lourd. Toutefois, la 3^e division de contre-torpilleurs, qui rassemblait le *Guépard* et le *Valmy*, faisait peser une menace – réelle quoique marginale – sur les navires britanniques évoluant devant le littoral libanais. D'où la décision de l'Amiral Cunningham de couler – ou au moins confiner au port – ces deux puissants et fringants navires de guerre, véritables petits croiseurs de 2 500 tonnes. L'aviation lui apparut comme le moyen optimal d'y parvenir.

Les navires de guerre de la Division navale du Levant (DNL) française n'étaient pas à même de tenir tête à la puissante flotte d'Alexandrie britannique. Les trois sous-marins de la 9^e DSM (Division de sous-marins) et l'avisos *Élan* ne représentaient pas une force très sérieuse ; les équipages des sous-marins étaient sous-entraînés ; fin mai, un seul des sous-marins était considéré par l'état-major comme réellement opérationnel ; quant aux torpilles, elles présentaient de sérieuses déficiences. Toutefois, les deux contre-torpilleurs *Guépard* et *Valmy* (3^e DCT), rapides, pouvaient jouer



L'incroyable Fairey «Swordfish» que son successeur l'«Albacore» ne parvint pas à remplacer, et qui opéra pendant toute la Deuxième Guerre mondiale avec un grand succès, dans toutes sortes d'emplois, presque sans évoluer, cas rare à une époque où les progrès de l'aviation étaient accélérés par les nécessités de la guerre. Ce «Swordfish» (Espadon) était embarqué, muni de flotteurs et, sous les ailes, de lance-bombe et lance-roquette. (Photothèque du Musée de l'Air et de l'Espace)

fût, devenait insupportable à une flotte britannique affaiblie. Beaucoup d'autres bâtiments britanniques, suite à la récente affaire de Crète, se trouvaient soit au fond de la Méditerranée, soit en réparations... Il convenait donc d'économiser les survivants et de les protéger. Mais l'espoir de vaincre les navires français lors d'engagements navals semblait ténu, notamment parce que ceux-ci possédaient l'avantage, grâce à leur grande vitesse, de pouvoir rompre le combat à leur guise. Selon l'Amirauté britannique, les attaquer dans le port de Beyrouth, estimé à tort bien protégé par l'artillerie côtière et les barrages de mines, paraissait trop risqué. Restait l'aviation, si possible navale...

LA FAA ATTAQUE

Le 8 juin, avec le déclenchement de l'offensive britannique en Syrie, l'Amirauté britannique autorisa le Squadron 815, basé à Chypre, à bombarder le port de Beyrouth, mais seulement de nuit, car, de jour, la lenteur de ses «Swordfish» biplans aurait fait des cibles idéales pour la DCA et la chasse françaises. Mais il fallut attendre le surlendemain – les contre-torpilleurs ayant démontré leur pouvoir de nu-

sance le 9 en endommageant le destroyer *Janus* – pour que fût réalisée la première mission.

Il restait encore à doter les «Swordfish» de lance-bombes pour des projectiles de 125 kg à larguer en semi piqué. Un hydravion à coque Supermarine «Walrus» se chargea, dans la matinée du 10, de les apporter. Toutefois, l'escadron ne disposant que d'un unique armurier, la préparation des fusées de déclenchement des bombes exigea un certain temps; la RAF prêta deux de ses armuriers pour accélérer le mouvement.

Vers 17 h, le commandement de la RAF pour la Palestine et la Transjordanie (P & TJ RAF HQ) demanda aux escadrons de la Fleet Air Arm de bombarder, cette nuit même, les deux contre-torpilleurs français amarrés dans le port de Beyrouth. Vers 23 h 30, quatre Fairey «Albacore» (des biplans à verrière fermée et train fixe) et trois «Swordfish» (biplans de la génération précédente) du Sqn 829 partirent de Lydda (Palestine) à l'assaut des navires français. À cause des nuagés, seulement deux «Albacore» réussirent à prononcer des attaques – infructueuses – sur le paquebot *Théophile Gautier* qu'ils prirent pour un navire de guerre.

Deux heures plus tard, trois

«Swordfish» du 815 décollèrent de Nicosie (Chypre) vers Beyrouth. Ils emportaient, à eux trois, 12 «Lucioles» (fusées éclairantes) et 18 bombes de 125 kg (leur torpille ventrale avait été déposée, en fin d'après-midi, et posée sur des sacs de sable), c'est-à-dire l'intégralité du stock de bombes disponible ce jour-là sur l'île!

L'importante couche nuageuse, de 600 à 900 m d'altitude, gêna considérablement leur navigation. Le port lui-même ne fut trouvé que par hasard et les bombardements en piqué se révélèrent quasi impossibles à réaliser. D'ailleurs, les contre-torpilleurs ne se trouvaient pas aux endroits annoncés par les renseignements.

Effectuant une nouvelle tentative, l'avion immatriculé K8870 du Sqn 815, piloté par le Lt Torrens-Spence, attaqua le *Marius Chambon*, de la Direction du port militaire de Beyrouth. Une bombe tomba sur son arrière mais n'explosa pas, ce qui sauva le petit remorqueur de 250 tonnes. Mais le plafond bas et clair, sur lequel se détachaient parfaitement la silhouette des «Swordfish», facilita les tirs précis de la DCA. Les appareils se posèrent vers 5 h du matin à Nicosie. Les biplans torpilleurs de la Fleet Air Arm, en dix sor-

les perturbateurs ainsi qu'ils le prouvèrent en frappant sévèrement, le 9 juin, au large de Sidon, le destroyer britannique *Janus*. De l'autre côté, la perte des destroyers *Ilex*, *Isis* et *Jackal*, gravement endommagés, le 15 juin, par des bombardiers allemands et français, réduisait les disponibilités en destroyers de la flotte d'Alexandrie.

La menace que faisait peser la 3^e DCT, aussi marginale qu'elle

ties et plus de trente heures de vol, avaient donc, cette nuit-là, fait chou blanc.

Un peu plus tard, dans la journée du 11, une nouvelle attaque des contre-torpilleurs fut ordonnée. Les renseignements indiquaient qu'ils se trouvaient maintenant à l'extérieur du port dans une position idéale pour être attaqués à la torpille. Deux Fairey «Albacore» et autant de «Swordfish» du 829 de Lydda patrouillèrent toute la soirée devant Beyrouth afin d'intercepter tout navire de guerre cherchant à sortir. À cause de la nébulosité, deux seulement parvinrent à attaquer les contre-torpilleurs mouillés à l'extérieur du port.

Ainsi, vers 23 h, deux bombes tombèrent à 100 m de la proue du *Guépard*, une autre vers 0 h 10 à 30 m à peine sur bâbord arrière du *Valmy* et, vers 0 h 20, trois autres à faible distance de la proue du *Guépard*. À 0 h 35, une autre bombe tomba à 10 m du sous-marin *Souffleur*. En outre, un transport/bombardier de la RAF, un vieux Vickers «Valentia» biplan de l'Iraq Communication Flight, basé à Habbaniya, ne trouvant pas l'aérodrome de Rayak, sa cible, déversa, peu après minuit, son chargement de 1900 kg de bombes sur le port de Beyrouth. La nuit fut chaude...

De son côté, le SqN 815 avait bien préparé une mission comprenant cinq avions : trois armés des bombes et deux d'une torpille. À 23 h, l'état-major de Wavell l'annula tout en décrétant que le port de Beyrouth ne serait plus attaqué sans son accord, ce qui traduisait l'espoir des Britanniques de limiter ce conflit aux forces aéroterrestres et d'obtenir, de facto, par une sorte d'accord tacite, que les contre-torpilleurs seraient confinés au fond de leur port. Ces navires pourraient en effet être fort utiles en combattant ultérieurement aux côtés des Alliés. Il s'agissait aussi de ne pas frapper par erreur les trois cargos et le pétrolier anglo-saxons, placés par les Français sous séquestre dans le même port, que la Royal Navy entendait bien récupérer intacts à l'issue du conflit.

L'ADOUR TORPILLÉ

Le 12, au petit matin, trois D.520 du Groupe de Chasse III/6 assurèrent la couverture aérienne du secteur Beyrouth/Tripoli afin de protéger les contre-torpilleurs d'une nouvelle attaque aérienne. De fait, ce même jour, Alexandrie modifia ses ordres. L'autorisation d'attaquer Beyrouth fut accordée, mais seulement pour frapper les navires mouillant à l'extérieur du port devant lequel, du crépuscule jusqu'à 22 h 30, un «Albacore» du 829 patrouilla. Vers 23 h, deux «Albacore» et deux «Swordfish» de la même unité attaquèrent sans succès un contre-torpilleur à Beyrouth (une bombe tombant à l'emplacement du cargo *Lesbian*) et un autre, à 8 km de là, faisant route au nord (en fait le paquebot *Théophile Gautier*).

Au vu des attaques aériennes nocturnes répétées sur le port de Beyrouth, la Division navale du Levant avait donné l'ordre à ses deux contre-torpilleurs et au pétrolier-ravitailleur *Adour* d'aller mouiller toute la nuit dans la baie de Djouniyé, à 15 km au nord de Beyrouth ; le petit aviso *Élan*, pour sa part, devait croiser toute la nuit au nord de la baie afin de repérer tout éventuel intrus. Pour le SqN 829, la nuit se traduisit tout de même par la perte d'un «Albacore» qui effectua un amerrissage forcé au large de Sidon, l'équipage étant sauvé.

De son côté, ce même soir, le 815 réalisa, depuis Chypre, une double attaque sur Beyrouth. Deux «Swordfish» emportant chacun une torpille prirent l'air à 0 h 45. Trois autres, armés de

bombes, quittèrent Nicosie 90 minutes plus tard. L'un d'entre eux lâcha ses bombes sur des immeubles à l'extrémité orientale du port de Beyrouth, touchant ainsi des installations électriques, tandis que les deux autres rentraient bredouilles sans avoir largué leurs bombes.

En arrivant au-dessus de Beyrouth, les deux avions-torpilleurs se séparèrent, remontant la côte, l'un vers le nord, l'autre vers le sud.

Et ce qui devait arriver... arriva (c'était un vendredi 13...). Parvenu au-dessus de la baie de Djouniyé, l'équipage du L9735, piloté par le Sous-lieutenant Macaulay, repéra, vers 1 h 30, parfaitement éclairés par la clarté lunaire, trois navires de guerre à l'ancre : un gros et, 3 km plus loin, très près de la côte, deux plus petits, mouillés l'un derrière l'autre. L'équipage s'en prit au plus gros, qu'il pensait être un croiseur, mais qui n'était autre que le pétrolier-ravitailleur militaire *Adour*. L'avion, malgré les tirs intenses de la DCA, plongea au ras des vagues et lâcha sa torpille. Elle frappa le pétrolier-ravitailleur immobile à tribord, sur l'arrière de la passerelle, au niveau des pompes principales.

L'avion refit un passage par tribord avant mais les feux des mitrailleuses de 13,2 mm le mirent en fuite. Il se dirigea alors vers le contre-torpilleur *Guépard*. Mais les tirs croisés de la DCA devenant de plus en plus denses et précis, il obliqua vers le large et s'enfuit. Bien que l'*Adour* fût gravement endommagé (il y avait dans sa coque une brèche de 6 x 8 m par où

trois soutes à mazout se remplirent d'eau de mer), aucun incendie ne se déclara et le navire ne coula pas. Par le transfert du mazout d'une cuve à l'autre, la gîte de 4° du navire put être rapidement compensée. Les chaudières furent rallumées et, 45 minutes plus tard, l'*Adour*, accompagné du *Guépard*, se dirigea vers le port de Beyrouth qu'il atteignit juste avant l'aube.

Dans la journée du 13, le 829 et ses avions rentrèrent – provisoirement – en Égypte. Ne restait plus, pour s'en prendre aux navires de guerre français présents à Beyrouth, que le 815. La nuit suivante, quatre de ses «Swordfish», armés moitié de torpilles, moitié de bombes, décollèrent de Nicosie entre 1 h 30 et 2 h. La formation approcha le littoral à la hauteur de Tripoli, puis descendit le long

Comme beaucoup d'autres avions de la Fleet Air Arm baptisés de noms d'animaux, le Fairey «Albacore» portait le nom anglais du germon, plus connu comme thon blanc. Plus moderne que le «Swordfish», plus puissant (1 000 à 1 100 ch contre 750), plus lourd (4 700 kg de masse maximale contre 4 100), à peine plus rapide (260 km/h contre 220), possédant moins d'autonomie, il ne parvint pas à le remplacer.



de la côte. Toutefois, il avait été prévu que les porteurs de torpille pourraient, cette fois-ci, intervenir à l'intérieur du port, malgré ses dimensions réduites. Un navire non identifié – en fait le pétrolier *Adour* qui vidangeait ses soutes – fit l'objet d'une attaque infructueuse à l'extérieur du port, les deux batteries de DCA empêchant les avions d'approcher pour identifier leur cible. Les avions rentrèrent sans perte à 5 h 30.

LA RAF INTERVIENT

Du 14 au 17 juin, toute l'activité aérienne du 815 fut basculée sur le canal séparant Chypre de la côte turque, dans le cadre de la poursuite du contre-torpilleur français *Chevalier Paul* qui, venant de Toulon, tentait de rejoindre Beyrouth. Mais, les 14 et 15, la 3^e DCT échangea à nouveau, au large de Beyrouth, des tirs avec les navires britanniques. Quoique sans résultat, ces interventions rendaient la présence des contre-torpilleurs français de plus en plus contrariante pour

la flotte britannique. Le 16, le commandement de la Royal Navy en Méditerranée donna l'ordre de les couler à tout prix.

Pour améliorer la coordination opérationnelle, les avions de la FAA furent provisoirement placés sous le contrôle tactique du commandement de la RAF pour la Palestine et la Transjordanie. C'était d'ailleurs déjà le Sqn 11 de la RAF qui réalisait la sortie quotidienne de reconnaissance au-dessus des ports syriens pour localiser les navires de guerre français.

En conséquence, le 16 juin, vers midi, deux «Blenheim» du Sqn 11 de la RAF, basés à Aqir (Palestine), effectuèrent une reconnaissance sur Beyrouth et Tripoli. Ils ne trouvèrent pas les bateaux, mais bombardèrent, sans résultat, un cargo, le long du littoral syrien, au sud-ouest de Tripoli.

Le lendemain soir, trois Fairey «Swordfish» du 815, armés de torpilles, décollèrent de Nicosie vers 1 h 30 pour effectuer une patrouille offensive le long de la côte entre Tripoli et Beyrouth à

la recherche des contre-torpilleurs. Bien qu'ils eussent survolé le littoral syro-libanais à moins de 200 m d'altitude et à la lueur de la lune, ils ne trouvèrent rien sinon la DCA qui endommagea toutefois l'un d'entre eux. Au retour, le Lieutenant Whatley perdit sa route et fut contraint, faute de carburant, et après avoir pris la précaution de se débarrasser de sa torpille, d'effectuer un atterrissage forcé près de Limassol (Chypre). L'avion, légèrement endommagé, put être réparé sur place dans la journée. Le lendemain, il fut acheminé par la route jusqu'à une bande de terrain dégagé, à une trentaine de kilomètres de là, d'où il pourrait décoller. Un pont trop bas, à quelques centaines de mètres de la piste improvisée, nécessita le démontage de la voilure. Le 20 juin l'avion rentra à Nicosie.

Mais le 815 se trouvait désormais totalement accaparé par la recherche du *Chevalier Paul* et d'autres éventuels navires français. L'Amirauté, pour poursuivre sa lutte contre les contre-

torpilleurs de Beyrouth, se vit contrainte de rappeler d'Égypte le Sqn 829 dont trois «Albacore» s'installèrent le 18 juin à Lydda, à 25 km au sud-est de Tel-Aviv; trois «Swordfish» les rejoignirent le lendemain.

Le 18 au soir eut lieu la première mission. L'*Élan* ayant bombardé la terre dans l'après-midi, l'Amirauté anglaise, pensant avoir affaire aux contre-torpilleurs, décida de l'intercepter au retour vers Beyrouth. Au crépuscule, un «Albacore», placé en embuscade, dut se contenter de lancer une torpille en direction d'un sloop qui se défendit assez efficacement pour le contraindre à l'amerrissage – l'équipage étant sain et sauf – près de Sidon, en lui sectionnant un tuyau d'huile!

Il semblerait que deux bombardiers monomoteurs Vickers «Wellesley», provenant du centre de maintenance de Habbaniya, en Irak, aient également bombardé en piqué, sans succès, les quais du port de Beyrouth. Dès le lendemain, la RAF consacra

LES REPRÉSAILLES FRANCO-GERMANO-ITALIENNES...

Le commandement Air Levant s'interdit expressément, durant toute la campagne de Syrie, d'effectuer la moindre action aérienne offensive au-dessus des territoires frontaliers sous contrôle britannique, d'où partaient pourtant les assaillants. Son souci était de circonscrire le conflit à la Syrie et au Liban, et d'éviter son élargissement à l'ensemble de l'Empire. À Alexandrie même se trouvait une puissante force navale française – la Force X – immobilisée dans le port, sous la responsabilité de Vichy, mais dont les Britanniques auraient aisément pu s'emparer. Air Levant (le commandement de l'aviation française en Syrie et au Liban) s'interdit ainsi toute riposte sur les aérodromes adverses en Palestine ou en Transjordanie, ainsi que toute attaque du port palestinien de Haïfa, où une partie de la force navale britannique de blocus trouvait refuge et ravitaillement chaque nuit. Une tardive tentative de représailles contre Haïfa eut quand même lieu, sur l'initiative de la Marine. La Flottille 4F, dont six des Glenn Martin avaient été abattus en une seule et même

mission, le 28 juin, reçut l'ordre de l'Amiral Gouton, patron de la DNL, d'envoyer trois avions bombardier, dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, le port de Haïfa. Les mauvaises conditions météorologiques gênèrent la recherche des cibles. Deux avions bombardèrent le port, sans résultat. La nuit suivante, quatre Glenn repartirent. L'un d'entre eux ne trouva aucune cible et ne bombardait pas. Quant au 6.B-1, après sa troisième passe sur l'objectif, alors que sa silhouette se découpait parfaitement sur les nuages, il fut atteint par un obus de DCA qui le brisa en deux. Le drame mit fin à ces missions inutiles, ayant peu d'effet réel sur les événements de Syrie. Quant aux Allemands et Italiens, ils ne souffraient pas de tels complexes. Non seulement ils attaquèrent en mer, au large de Beyrouth, les navires britanniques mais ils s'en prirent également à leur base avancée de Haïfa. Ainsi, les 10, 12 et 14 juin, à chaque fois au milieu de la nuit, des vagues de bombardiers germano-italiens s'en prirent à Haïfa. 20 avions le 10, une dizaine le 12, 20 encore le 14... Le 10 juin, un pétrolier fut

incendié et la centrale électrique subit quelques dommages. Mais les Allemands perdirent deux avions du fait de la DCA. Le 12, neuf mines larguées bloquèrent le port pendant plusieurs heures. Les attaques reprirent le 24 – sans causer le moindre dommage – et le 8 juillet, date à laquelle le raid d'une vingtaine d'avions frappa la raffinerie; le port fut fermé toute la journée suite au largage de mines. Le seul port de Haïfa fit donc l'objet de quelque 80 sorties de bombardiers en soutien de la campagne de Syrie. Quoique moins en rapport avec la campagne de Syrie, les bombardements du port d'Alexandrie et de ses alentours auraient pu avoir des conséquences sur le déroulement des combats, par exemple en diminuant les effectifs de navires pour la Force B... Près de 150 sorties de bombardement furent ainsi réalisées par les Allemands et les Italiens contre Alexandrie au cours de la campagne de Syrie. Le 23 juin, le cuirassé *Warspite* fut endommagé dans le port. Le 10 juillet, 22 avions de la RAF furent détruits dans le dépôt d'Abu Sueir.

cra à la destruction des deux bateaux français plusieurs sorties du Sqn 11 d'Aqir (Palestine). Ainsi, le 19 juin, vers 13 h, trois de ses «Blenheim», en palier à 3000 m d'altitude, larguèrent 12 bombes de 125 kg sur les contre-torpilleurs. Un chapelet de six tomba à une trentaine de mètres sur l'arrière de l'avisos *Élan*. En soirée, vers 21 h 45, deux «Albacore» et un «Swordfish» du 829 bombardèrent ce qu'ils pensaient être un sous-marin. En fait, les bombes frappèrent seulement les quais entre le contre-torpilleur *Guépard* et le cargo britannique *Lesbian*. Plusieurs autres tombèrent dans l'eau à une dizaine de mètres de l'*Élan*. Les nombreux éclats blessèrent six membres de l'équipage.

Deux jours plus tard, le 21 juin, le contre-torpilleur *Vauquelin*, parvint – intact – à Beyrouth. La 3^e DCT alignait désormais trois bâtiments. Grâce aux 800 obus de 138 mm amenés par le nouveau venu, leurs canons allaient avoir à nouveau leur plein de munitions. Encore fallait-il les transférer du *Vauquelin* à leur bord. Le *Guépard* d'abord, puis le *Valmy* vinrent s'accoler au *Vauquelin*. À chaque fois, une noria humaine transborda les centaines d'obus. Le tout prit plus de quatre heures pendant lesquelles l'Armée de l'Air fournissait une couverture aérienne : 18 sorties de D.520 du GC III/6.

LA 3^e DCT ENDEUILLÉE

Et, de fait, particulièrement dépités de n'avoir pu intercepter le *Vauquelin*, les Britanniques tentèrent le jour même de le briser à Beyrouth. Vers 22 h 30, deux «Albacore» et un «Swordfish» du 829 s'y essayèrent. Sous l'éclairage des fusées tirées par le «Swordfish», un «Albacore» lança sa torpille vers un contre-torpilleur ancré en baie de Saint-Georges, mais le manqua (le lendemain, en trouvant la torpille échouée sur une plage, les militaires comprirent ce qui s'était passé !), tandis qu'un second lâchait ses bombes sur un quai.

Le 22 juin, les Britanniques prirent leur revanche. En début de matinée, six «Blenheim» du Sqn 11 s'alignèrent sur la piste d'Aqir. Après la défaillance de l'un de ses moteurs, celui du lea-



der de la formation s'écrasa au décollage, sans trop de mal pour son équipage. Les cinq autres poursuivirent leur vol jusqu'à Beyrouth. La transmission de l'alerte aux navires mouillés dans le port fut retardée par une déficience du Centre de renseignement du guet aérien. Les équipages des contre-torpilleurs se trouvaient donc au repos sur les ponts lorsque, volant à 600 m d'altitude, débouchèrent, venant de la mer, les cinq bombardiers.

Cinq chapelets de quatre bombes de 125 kg à effet de souffle tombèrent droit sur les navires. Aucune ne les frappa directement, mais six éclatèrent le long du flanc droit du *Vauquelin* criblant les ponts et les superstructures d'éclats ; sept marins furent tués, dix autres très grièvement blessés et cinq plus légèrement ; les soutes à mazout tribord, percées, laissèrent fuir le carburant et provoquèrent une forte gîte. Le télémètre de tir arrière fut mis hors service, et la soute aux obus de 37 mm, incendiée, dut être noyée. Très vite, en vidangeant les soutes à mazout bâbord, la gîte fut maîtrisée et tout risque de chavirement écarté. Malheureusement de nombreuses avaries réduisaient les capacités du fringant *Vauquelin*.

La DCA, intense et précise, toucha le moteur droit de l'un des assaillants, blessant gravement l'observateur. Mais le bimoteur parvint à rentrer à Aqir.

Un peu plus tard, en milieu d'après-midi, six autres «Blenheim» du Sqn 11 revinrent à l'assaut. Cette fois, larguées de 3000 m pour éviter la DCA, les bombes de 125 kg tombèrent dans l'avant-port. Le cargo britannique *Brodwal* en reçut une de plein fouet sur le château central. Un incendie éclata aussitôt mais l'équipage de gardiennage parvint à le circonscire. Un membre de l'équipage de l'*Élan* fut également blessé par un éclat, comme un autre à bord de la gabarre *Vaillante*.

La RAF avait frappé fort. Même si les trois contre-torpilleurs n'étaient pas mortellement atteints, il devenait clair, désormais, que s'ils restaient à Beyrouth, leur sort serait rapidement scellé. La DNL décida de loger les personnels non indispensables à terre et de protéger désormais le flanc exposé de chacun des contre-torpilleurs amarrés à quai à Beyrouth, par un cargo britannique saisi ou des mahonnes ; les contre-torpilleurs étaient prêts à appareiller dans les trois heures, les amarres changeant tous les jours.

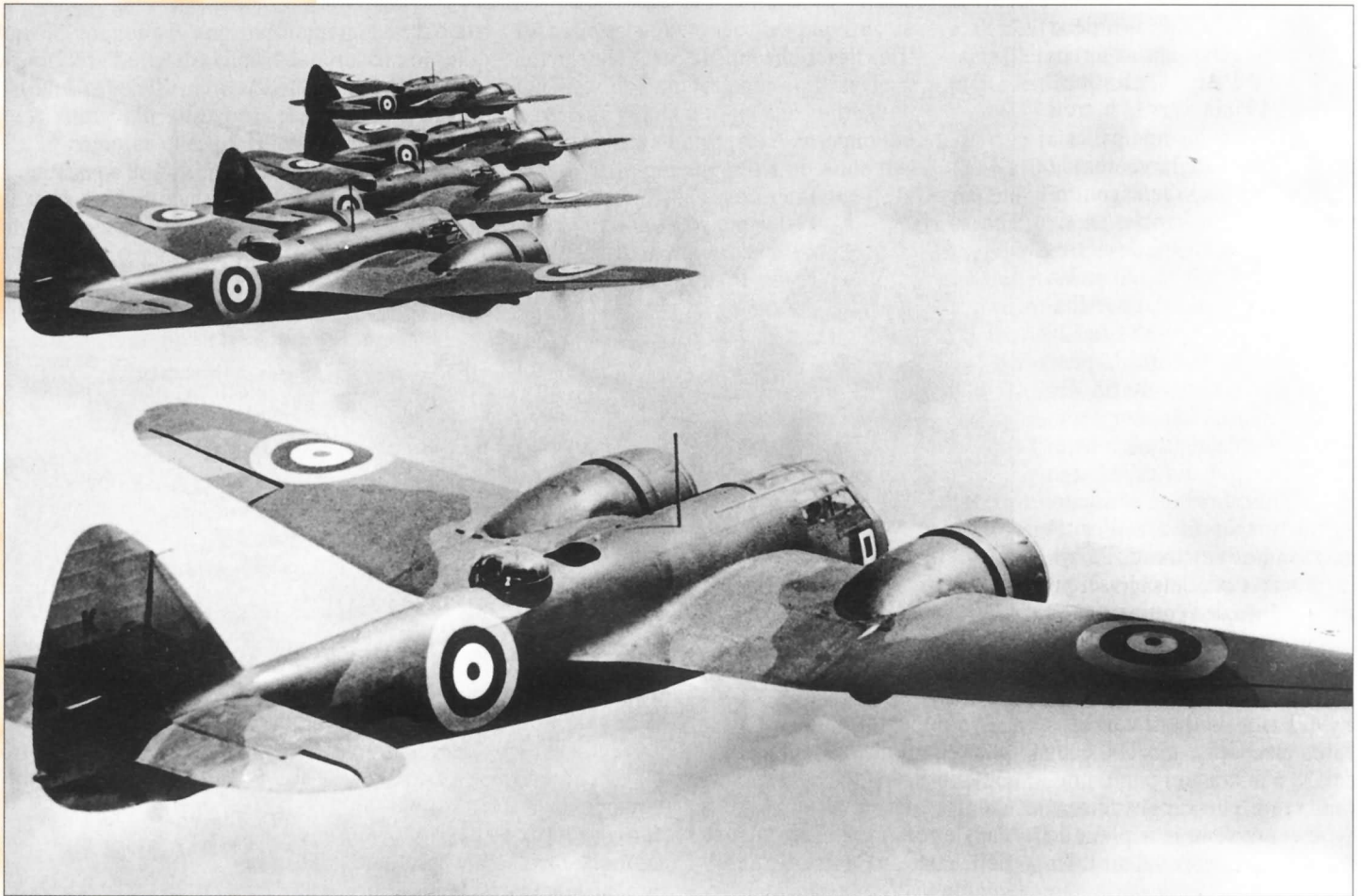
Dans la nuit du 22 au 23, le *Valmy* et le *Guépard* se heurtèrent à nouveau à la force navale britannique croisant devant Beyrouth. L'encounter s'acheva par un match nul. Mais Alexandrie savait, désormais, que la 3^e DCT n'avait pas été mise hors de combat par les bombardements du 22. De nouvelles

Un «Swordfish»
du Squadron 815
de la Fleet Air Arm.
(Collection
Peter Sturtivant)

attaques furent donc ordonnées. Ainsi, la nuit suivante, trois «Swordfish» du Sqn 815, venus de Nicosie, tentèrent de retrouver les contre-torpilleurs. Ils n'y parvinrent pas, faute de lumière (les fusées éclairantes ayant été tirées trop loin du port). Leurs bombes, lâchées au hasard, mirent quand même le feu aux magasins du port. Cet échec démontra la nécessité soit de disposer d'un pilote spécialiste du lâcher de fusées éclairantes, soit d'envoyer les avions attaquer en solitaire en illuminant chacun pour soi l'objectif.

La même nuit, deux heures plus tard, deux «Albacore» du 829, venus de Lydda, prirent le relais. L'une des bombes tomba à proximité de l'avant du *Valmy* sur lequel l'explosion provoqua de nouvelles avaries : rupture de la suspension du compas magnétique et de l'antenne OTC, blocage du pointage en direction de la tourelle n° 1 de 138 mm, enfoncement de la coque, voie d'eau...

La réception par la DCA fut particulièrement chaude. L'un des «Albacore» fut suffisamment endommagé au longeron d'une aile pour être renvoyé en Égypte pour réparations. Quant



Des Bristol «Blenheim» I de la Royal Air Force, peu avant le début de la Deuxième Guerre mondiale. (Photothèque du Musée de l'Air et de l'Espace)

à l'autre, son pilote préféra rentrer avec son chargement de bombes. Au retour, le jour se levant, cinq «Hurricane» du Sqn 80 assurèrent leur protection.

Dans la nuit du 24 au 25 juin, deux «Albacore» du 829, tentant encore une fois de couler les contre-torpilleurs, lâchèrent leurs bombes sur les goélettes à l'extérieur du port. Un Fairey «Swordfish» de la même unité, le 26, ne parvint pas à trouver la moindre cible. Après quoi, Alexandrie ayant compris dans quel état se trouvait la 3^e DCT, les biplans de la FAA tournèrent leurs efforts vers l'interdiction, à partir de Chypre, du passage des navires de renfort français. Les trois contre-torpilleurs furent le Proche-Orient le 29 juin et se réfugièrent à Salonique, en Grèce. Leur présence à Beyrouth ne présentait plus la moindre utilité.

DES «WELLINGTON» SUR LE PORT

Afin de dissuader les marins français de faire revenir la 3^e DCT, la RAF entreprit, à partir

de la nuit du 29 au 30 juin, de bombarder chaque soir le port de Beyrouth avec des bombardiers lourds bimoteurs «Wellington» appartenant aux Sqn 37, 38, 70, 88 et 148 basés en Égypte. Ces bombardements s'échelonnaient tout le long de la nuit – en général de 21 h à 4 h 30 – éprouvant les nerfs des équipages des navires encore présents. Effectués en palier depuis une altitude pouvant varier de 750 à 2 400 m, ces bombardements se révélèrent relativement imprécis, touchant principalement les quais, un dépôt de carburant le 5 juillet, voire la ville. En dix nuits, jusqu'au 9 juillet, les «Wellington» réalisèrent 37 sorties de bombardement sur le port de Beyrouth, lâchant un total de 35,7 tonnes de bombes explosives et 1,6 tonne de bombes incendiaires. (1)

Jusqu'alors, tout l'effort était porté contre le port de Beyrouth.

Désormais, la chasse aux navires de Vichy fut ouverte sur tout le littoral. Les sorties de reconnaissance des ports et du littoral syro-libanais passèrent à deux par jour grâce à des «Hurricane» de reconnaissance du Sqn 208 venus épauler les «Blenheim» du 11. Il fallait empêcher tout débarquement de renforts et, donc, couler tout navire se rapprochant des côtes syro-libanaises. Ceci n'alla pas sans méprises, la RAF voyant des contre-torpilleurs partout...

Le 3 juillet, quatre «Blenheim» du Sqn 11 d'Aqir (Palestine) bombardèrent – et manquèrent – ce qu'ils avaient pris, dans la baie de Chekka, pour un contre-torpilleur et qui n'était qu'un caboteur. Encore mieux – ou pire, c'est selon ! –, 12 avions britanniques, probablement des «Blenheim», bombardèrent, le 2 juillet, vers 15 h, au large de Beyrouth, ce qu'ils prirent pour

.....
 (1) Qu'il s'agisse des «Wellington» ou des «Blenheim» de la RAF, ne sont ici prises en compte que les sorties expressément effectuées contre des navires et des installations portuaires. Il n'a donc pas été tenu compte des nombreuses sorties qui avaient pour objectifs les réservoirs de carburant de Beyrouth, voire la résidence du Haut-commissaire de France.



les trois contre-torpilleurs de la 3^e DCT accompagnant un convoi de trois cargos. Il s'agissait... de

la force navale britannique de blocus. Le croiseur *Perth* fut particulièrement visé.

LA FLEET AIR ARM À L'APPEL

Le 8 juin, l'Aéronautique navale britannique, la Fleet Air Arm (FAA), alignait, sous le commandement de la flotte d'Alexandrie, huit escadrons rassemblant 29 «Swordfish», 18 «Albacore», 30 «Fulmar», 6 «Gladiator» et 3 «Walrus». L'un de ces escadrons, le 830, fort de douze «Swordfish», était alors basé à Malte, hors de portée de la Syrie. Un autre, le n° 700, rassemblait quatre «Swordfish» et trois «Walrus» embarqués à bord des cuirassés et croiseurs d'Alexandrie. Indispensables à l'éclairage de leur navire porteur, ces appareils ne pouvaient être risqués dans des missions de torpillage à haut risque au-dessus de Beyrouth.

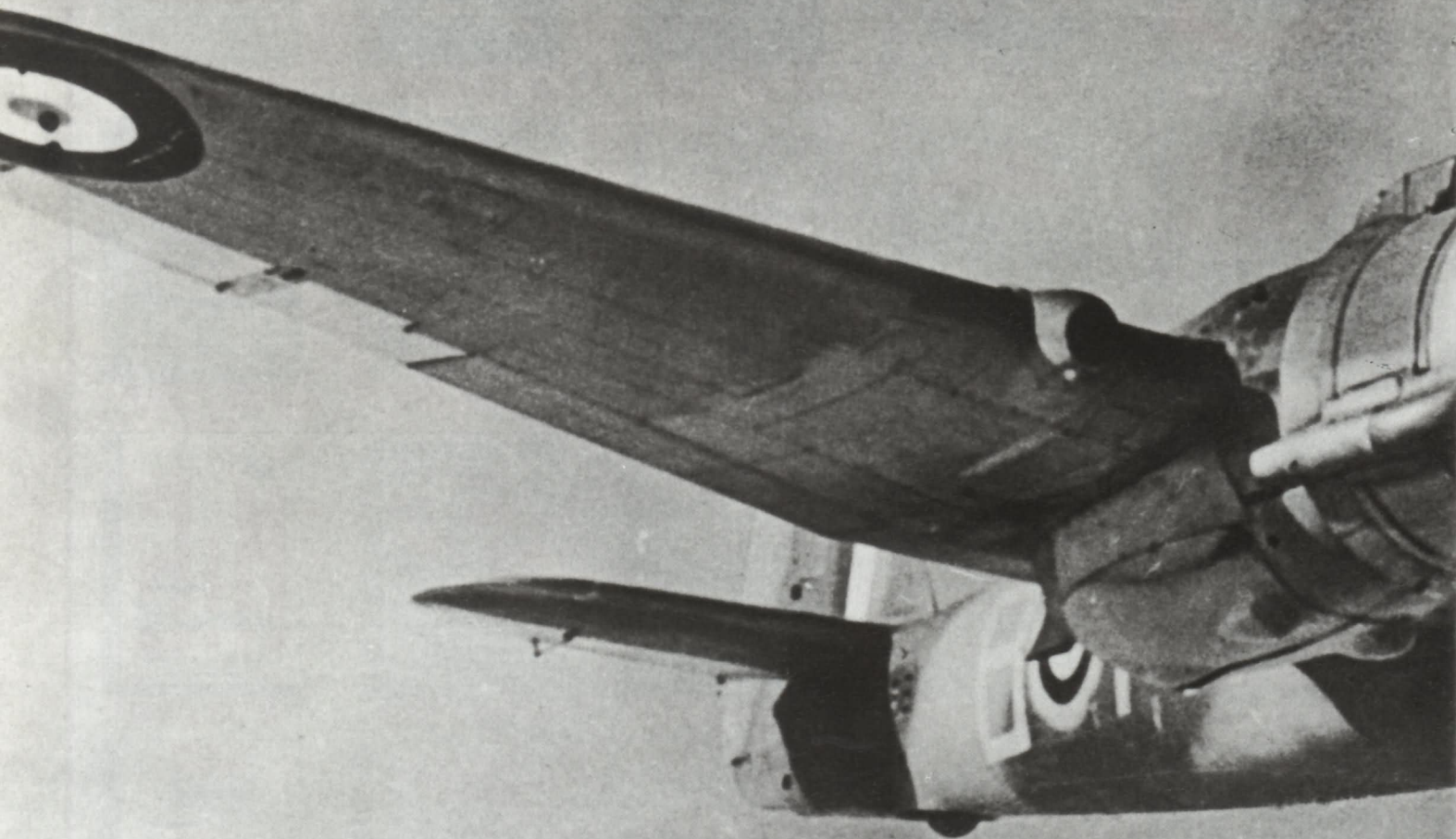
Parmi les six escadrons restants, la moitié (n° 803, 805 et 806) regroupait des avions de chasse (30 «Fulmar» et six «Gladiator» – la livraison de «Hurricane» étant attendue au 806). Quant aux trois derniers, tous basés à Dekheila, en Égypte, l'un d'entre eux, le 826 (12 «Albacore») servait alors à l'interdiction du cabotage italien le long du littoral libyen. Restaient donc disponibles les 815 (12 «Swordfish») et 829 (six «Albacore» et trois «Swordfish») (1). De fait, six des «Swordfish» du 815 venaient de s'installer, les 29 et 30 mai, à Nicosie, sur l'île de Chypre, à 260 km de Beyrouth. Quant aux neuf appareils du 829, ils rejoignirent Lydda, en Palestine (à 225 km de la capitale libanaise), du 10 au 13 juin, puis, à nouveau du 18 au 30.

(1) Les escadrons n° 803, 826 et 829 constituaient le groupe aérien du porte-avions HMS Formidable, le seul présent en Méditerranée, alors en réparations à Alexandrie.

Enfin, le port de Tripoli fit également l'objet, les 4 et 8 juillet, de deux raids du SqN 11. Le premier avec quatre «Blenheim», le second avec cinq. Dans les deux cas, il s'agissait de tenter de couler des navires marchands. Effectués en altitude pour éviter la DCA (2 400 m pour le premier raid et 3 000 pour le second), ces bombardements diurnes (20 bombes de 225 kg) n'obtinrent aucun succès. Au retour à Aqir, le 8, train d'atterrissage endommagé, un «Blenheim» s'écrasa et fut complètement détruit, les membres de son équipage étant blessés.

Si l'on se réfère au relevé quotidien des opérations établi par la DNL, ainsi qu'au rapport constatant les dégâts, rédigé sur place par les Britanniques une fois la campagne terminée, force est de constater que les résultats de ces attaques aériennes sur les ports syro-libanais ne furent pas à la hauteur des espérances. Que l'on en juge : 28 sorties de «Swordfish», 18 d'«Albacore», 30 de «Blenheim», 37 de «Wellington» : 113 sorties en environ

Le sixième Vickers «Wellesley». Ce bombardier qui fit son premier vol en 1935, fut retiré du service dans la RAF à partir de 1939 et relégué à des théâtres d'opérations secondaires. Construit selon la structure géodésique chère à B.N. Wallis, il dérivait d'un biplan plus ancien. Il était caractérisé par une très grande autonomie : avec 22,70 m d'envergure (58 m²) pour environ 3 tonnes et 950 ch, il pouvait parcourir plus de 4 100 km à 300 km/h. (Photothèque du Musée de l'Air et de l'Espace)



Un Bristol «Beaufighter» Mk I, gros chasseur-bombardier lourd, dérivé du bombardier Bristol «Beaufort». (Photothèque du Musée de l'Air et de l'Espace)

L'ILE DE CHYPRE CONSTITUAIT UN ÉNORME PORTE-AVIONS QUI PERMETTAIT À L'AVIATION BRITANNIQUE DE VERROUILLER LES ACCÈS VERS LA SYRIE OÙ LES FRANÇAIS AVAIENT UN URGENT BESOIN DE RAVITAILLEMENT...

Londres estimait que les forces françaises de Syrie et du Liban tomberaient comme un fruit mûr dès l'entrée des premières troupes alliées (australiennes, anglaises, indiennes et françaises libres). Ce ne fut pas le cas, au contraire. La stratégie du blocus, visant à asphyxier la Syrie, devint un complément indispensable aux opérations aéroterrestres en Syrie. La possession par Londres de l'île de Chypre, véritable porte-avions à quelques dizaines de kilomètres des littoraux turc et syrien, devint un atout géostratégique essentiel. Les Britanniques craignaient que Vichy riposte à leur intervention au Liban et en Syrie par un envoi massif de renforts depuis la France et l'Afrique du Nord. De fait, de nombreux avions de combat français firent le voyage, ce qui rallongea incon-

testablement la durée du conflit. Un pont aérien fut également mis en place par Vichy pour transporter fret et personnel. Mais son ampleur s'avéra limitée ; Londres craignait surtout un renforcement en moyens terrestres transitant par voie de terre ou de mer. La diplomatie britannique parvint à fermer les frontières turques au passage des trains de renforts, matériel et munitions qui furent bloqués à Salonique, en Grèce. Seuls quelques-uns, apportant du carburant pour avion, purent passer, mais trop tard pour être d'une quelconque utilité aux soldats du Maréchal Pétain.

Par contre, la menace d'un passage en force de la marine de guerre de Vichy était bien réelle. L'Amiral de la flotte Darlan, farouchement anglophobe, était alors vice-président du Conseil de l'État français. Des plans prévoyant la sortie de la flotte de

LA BATAILLE AÉRONAVALE DE SYRIE

LES COMBATS FRATRICIDES DE L'ÉTÉ 1941



Troisième partie

Toulon pour escorter jusqu'au Liban les renforts furent envisagés. C'est pourquoi le commandement britannique régional, bien informé, décida de tenter d'interdire l'accès des côtes syro-libanaises à tout navire français.

LE JOKER : CHYPRE...

Des forces aériennes furent donc mises en place afin de repérer et détruire tout forceur de blocus. Elles furent rassemblées sous le contrôle du n° 201 RAF Group. Spécialisé dans l'action aéronavale, ce commandement dépendait directement de l'état-major de la RAF pour le Moyen-Orient, à Alexandrie. Ses avions, depuis Chypre et l'Égypte, devaient tisser un filet infranchissable. Par

contre, la responsabilité des reconnaissances le long des côtes syro-libanaises fut laissée aux avions opérant depuis la Palestine, sous les ordres directs de l'Air Commodore Brown, commandant la RAF pour la Palestine et la Transjordanie.

Début mai 1941, les moyens de patrouille maritime britanniques disponibles dans la zone consistaient essentiellement en cinq hydravions «Sunderland» du Squadron 230 de la RAF (appareils n° L2160, L2166, L5806, N9029 et T9050). Basés dans la baie d'Alexandrie (Égypte), ils pouvaient patrouiller dans tout le bassin oriental de la Méditerranée.

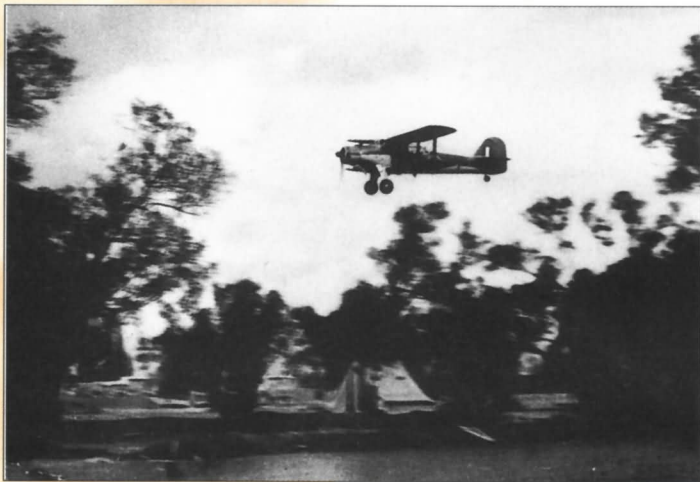
Le Squadron 2 yougoslave, composé de huit hydravions Dornier 22 et d'un hydravion

bimoteur, dépendait administrativement et opérationnellement du Sqn 230. Mais ces aéronefs aux « pattes » trop courtes étaient limités à la patrouille au large des côtes égyptiennes. Un autre escadron, le 228, basé à Malte, possédait trois ou quatre «Sunderland». Mais, au vu de l'ampleur de sa tâche en Méditerranée centrale, il ne pourrait fournir qu'une aide réduite en Méditerranée orientale.

Dès le 4 mai, un «Sunderland» fut donc détaché par le Sqn 230 sur l'hydrobase égyptienne d'Aboukir afin de réaliser des patrouilles maritimes quasi quotidiennes au nord et au nord-est de Chypre, jusqu'à la côte turque, et ainsi repérer toute tentative de passage par d'éventuels forceurs de blocus.

Ci-dessous,
un Fairey «Albacore»
à l'atterrissage à Nicosie,
en 1941.
(Collection R.C. Sturtivant)

En bas, un bombardier
Lioré et Olivier 451
de l'escadrille 6B,
après avril 1942.
Les LeO 451 utilisés en
Syrie furent ceux des
Groupe de Bombardement
de l'Armée de l'Air I/12,
I/31 et I/25 qui, à
l'époque, n'étaient pas
encore affublés des
marques jaune et rouge
sur les capots et
l'empennage, comme ici.



Par ailleurs, le 29 mai 1941, trois biplans «Swordfish» du SqN 815 de la Fleet Air Arm (FAA) quittèrent dans l'après-midi leur base égyptienne de Dekheila, et s'installèrent sur l'aérodrome de Nicosie. Le lendemain, trois autres les rejoignirent, accompagnés d'un Bristol «Bombay» du Squadron 216 transportant 13 hommes constituant l'échelon avancé du personnel non navigant.

La première mission des six biplans (K8870, L2750, L7648, L9733, P4080 et P4082) consistait à surveiller au plus près le couloir séparant Chypre des côtes turques. Cette voie était le passage naturel d'un éventuel forceur de blocus se rendant à Beyrouth. Le navire pourrait profiter des replis du littoral turc, ainsi que de la neutralité d'Ankara, pour se réfugier. La seconde mission était de frapper tout navire français passant

à proximité, ce que les «Sunderland» basés en Égypte ne pouvaient évidemment faire.

Presque simultanément, afin de tenter d'empêcher le passage d'avions français de renfort pour la Syrie, mais aussi et surtout pour assurer une couverture aérienne aux installations militaires locales, six Australiens du SqN 3 de la RAAF, pilotant six «Hurricane» prêts par le Squadron 80, furent expédiés, le 24 mai, à Chypre. La logistique fut fournie, sur place, par le Squadron 112. Ce détachement effectua quatre patrouilles au nord de l'île, le long du littoral turc, les 25, 27, 28 et 29 mai (13 sorties au total). Il réalisa aussi dix infructueuses tentatives d'interception (14 sorties) sur des avions de reconnaissance survolant Chypre. Après quoi, le 3 juin, le détachement rentra à Lydda (Palestine). Quatre pilotes et «Hurricane» du Squadron 80 les remplacèrent aussitôt à Chypre.

Les installations locales étaient sommaires. Bien évidemment, il n'y avait ni rechanges, ni réserve de munitions, ni personnel (ou très peu) de soutien. Les seules torpilles présentes avaient été amenées sous le ventre des biplans. Heureusement, le 1^{er} juin, le navire-dépôt HMS *Vulcan* en débarqua six autres à Famagouste. Leur transport jusqu'à Nicosie exigea un camion spécial et une grue mobile fournie par une unité de cavalerie australienne. Mais six torpilles de réserve étaient peu.

Il fallut attendre le 17 juin pour qu'un autre navire, l'*Abdiel*, quitte Alexandrie pour Famagouste avec douze torpilles et les rechanges réclamés de toute urgence par le Squadron 815.

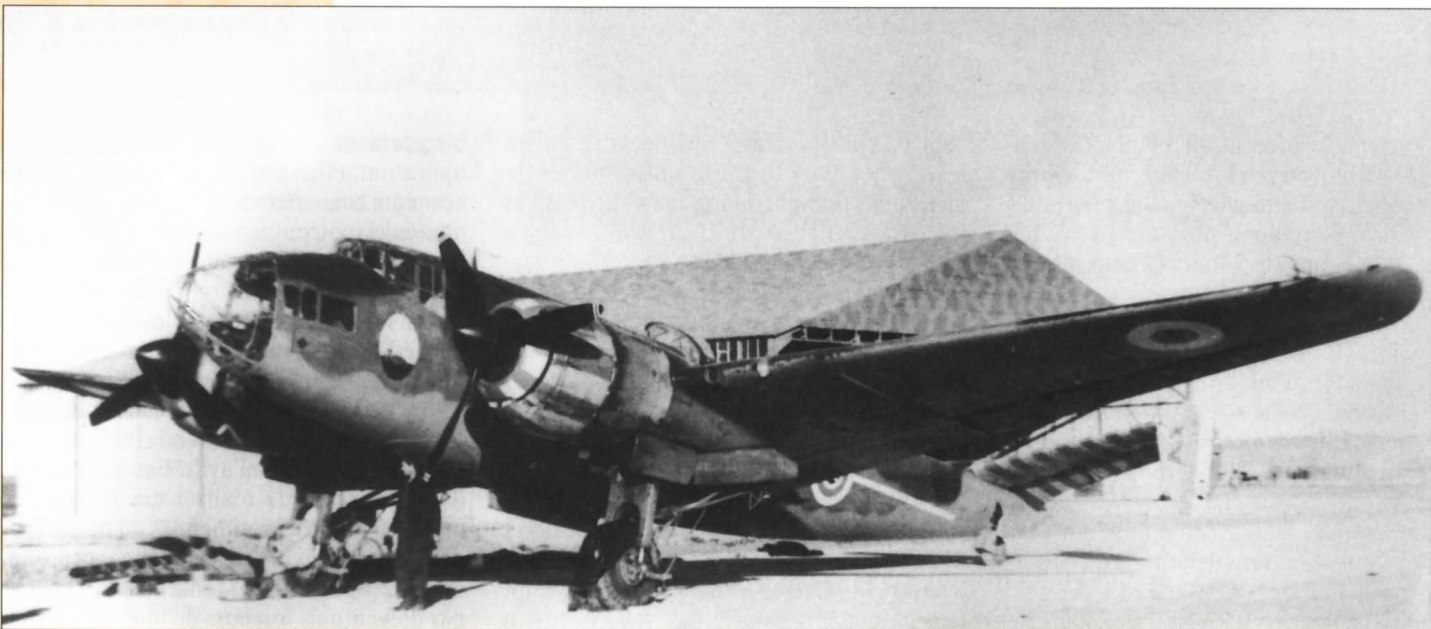
Au déclenchement des combats, le 8 juin, il y avait donc sur Chypre quelque six «Swordfish» et quatre «Hurricane». C'était peu. Mais l'île britannique, véritable porte-avions naturel, se trouvait idéalement située pour couvrir les approches maritimes de la Syrie et du Liban.

Ce qui revient à dire que tout navire cherchant à se faufiler par ce bras de mer pour gagner la Syrie possédait bien peu de chances d'y parvenir sans se faire repérer. Pour compléter le blocus, le 1^{er} juin, deux vedettes lance-torpilles (les MTB, Motor Torpedo Boats, n° 68 et 215) mouillèrent à Famagouste, sur la côte orientale.

LE BLOCUS EN PLACE

Dès le 31 mai, les biplans du SqN 815, armés de leur torpille, réalisèrent deux patrouilles. Une tentative de torpillage (heureusement vaine) fut effectuée sur un caïque qui se révéla turc, donc neutre. Une reconnaissance ultérieure montra que l'objectif était de toute façon trop petit pour justifier une nouvelle attaque avec une précieuse torpille. Ce même jour, un «Hurricane» de Chypre alla reconnaître le port syrien de Lattaquié.

Le 2 juin, le commandant-en-chef britannique à Alexandrie,





accorda officiellement aux avions du Group 201 l'autorisation d'attaquer sans avertissement et sans l'aval préalable de l'état-major, tout navire de Vichy navigant en Méditerranée orientale. Or, l'offensive en Syrie n'allait débuter que le 8 juin, six jours plus tard.

Durant les jours qui suivirent, les «Swordfish» du 815 poursuivirent leurs patrouilles depuis Nicosie, en coordination avec celles du Sqn 230. Chaque matin, vers 2 h 50, un «Sunderland» quittait son mouillage d'Aboukir (Égypte) pour une longue patrouille de six à huit heures, jusqu'à Chypre et la Turquie, tout en essayant de rester hors de portée des avions germano-italiens basés à Rhodes.

Signe de l'évidente tension, les Britanniques commirent une nouvelle méprise. Le 9 juin, le vapeur turc *Iki Kardashlar* fut coulé par l'une des vedettes lance-torpilles de Chypre. À partir du 11, les biplans réalisèrent, de nuit, des missions offensives sur les côtes syro-libanaises tout en poursuivant, le jour, les patrouilles habituelles entre Chypre et la côte turque. Car les renseignements obtenus des agents à Beyrouth ou par l'interception des mes-

sages codés, expédiés par la Division navale du Levant (DNL) à Vichy, laissaient supposer que plusieurs cargos allaient tenter la traversée de Beyrouth jusqu'à Salonique en Grèce.

Effectivement, le 12 juin, les cargos français *Saint-Didier* et *Oued Yquem* quittèrent Tripoli de Syrie pour aller récupérer les batteries antiaériennes arrivées de France à Salonique.

À l'aube du surlendemain, le 14, le *Saint-Didier*, naviguant dans les eaux territoriales turques, fut rejoint, au large d'Alanya, à hauteur du 32^e méridien, par deux Fairey «Swordfish» du Squadron 815.

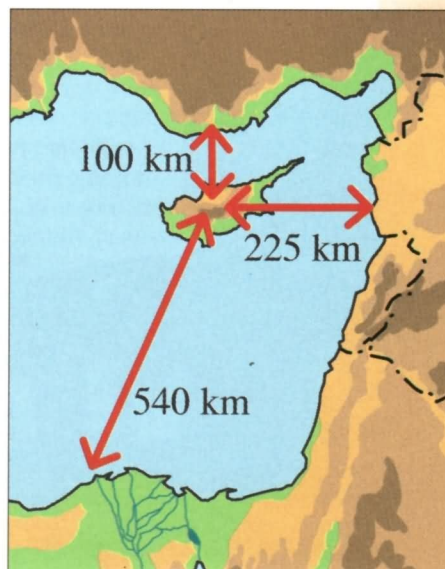
Les biplans, chacun armé d'une torpille, lui enjoignirent, par signaux lumineux, de se détourner vers le sud-est en direction de Chypre. Le navire sembla tout d'abord obtempérer avant d'obliquer brutalement vers le port turc d'Alanya tout en lançant un appel à l'aide par la radio. Les autorités turques acceptèrent de lui donner asile, de même qu'à l'*Oued Yquem* qui le rejoignit.

Le lendemain, une nouvelle patrouille de «Swordfish» retrouva les deux navires au même endroit. Mais il était impossible aux Britanniques d'assurer une veille continue. Les deux

bâtiments en profitèrent pour leur échapper ce même jour. C'est le 17, au petit matin, que les biplans britanniques constatèrent leur départ. Les deux navires accostèrent à Salonique le 20 juin.

L'ÉCHEC DU CHEVALIER PAUL

Les affaires sérieuses débutèrent réellement avec la chasse au *Chevalier Paul*. Les Britanniques savaient qu'un contre-torpilleur français de renfort, amenant en outre des rechanges et des obus



Un Glenn Martin 167F de l'escadrille 6B ; la 6B et la 7B, les deux escadrilles de la flottille 4F, perdirent neuf Glenn sur 13 en Syrie.

L'aérodrome de Nicosie se trouve à 265 km de Beyrouth et à 230 de Lattaquié, plus au nord sur le littoral syrien ; seulement 115 km séparent l'extrémité orientale de l'île de Lattaquié. En outre, le bras de mer qui sépare Chypre de la Turquie s'allonge sur 235 km et 80 km à peine séparent le littoral chypriote du turc. De l'aérodrome de Nicosie, le littoral turc n'est qu'à 110 km.



Un Short «Sunderland» I du Squadron 230, probablement en Méditerranée, en 1941. (Collection R.C. Sturtivant)

(800 obus de 138 mm en sus de sa dotation) pour ses deux congénères de la 3^e DCT basés à Beyrouth (il n'y avait sur place aucun stock d'obus de ce calibre), allait tenter, ayant quitté Toulon le 11 vers 22 h 10, de forcer le blocus. L'alerte générale fut déclenchée.

Deux «Sunderland», l'un du 230 (Égypte), l'autre du 228 (Malte), décollèrent vers 8 heures au matin du 15 juin. À 15 h 10, celui du Sqn 230 repéra le *Chevalier Paul* au nord de Chypre, et le pista à une vingtaine de kilomètres de distance. L'autre hydravion fut dérouté pour tenter de le rattraper. Une heure et quart plus tard, les «Swordfish» de Nicosie (SqN 815) reçurent l'ordre de se tenir prêts à décoller afin de le torpiller. Mais, des Ju 88 allemands venus de Rhodes, attaquèrent l'aérodrome de Nicosie vers

18 heures, alors que le navire français avait signalé à Beyrouth qu'il était repéré. L'attaque peut être interprétée comme l'indice d'une coordination entre Français et Allemands, d'autant plus que l'attaché naval de Vichy à Athènes demeura durant toute cette période en étroite liaison avec le commandement de la Luftwaffe pour la Grèce et la Méditerranée orientale.

40 minutes plus tard, un «Sunderland» donna par radio la nouvelle position du *Chevalier Paul*. Mais les avions torpilleurs, une fois de plus, furent cloués au sol par une nouvelle alerte aérienne... déclenchée par l'arrivée impromptue de deux «Swordfish» de renfort (L2818 et L2777), en provenance de Dekheila ! En définitive, ce fut à 19 h 40 qu'un biplan, enfin, décolla. Son équipage réussit à

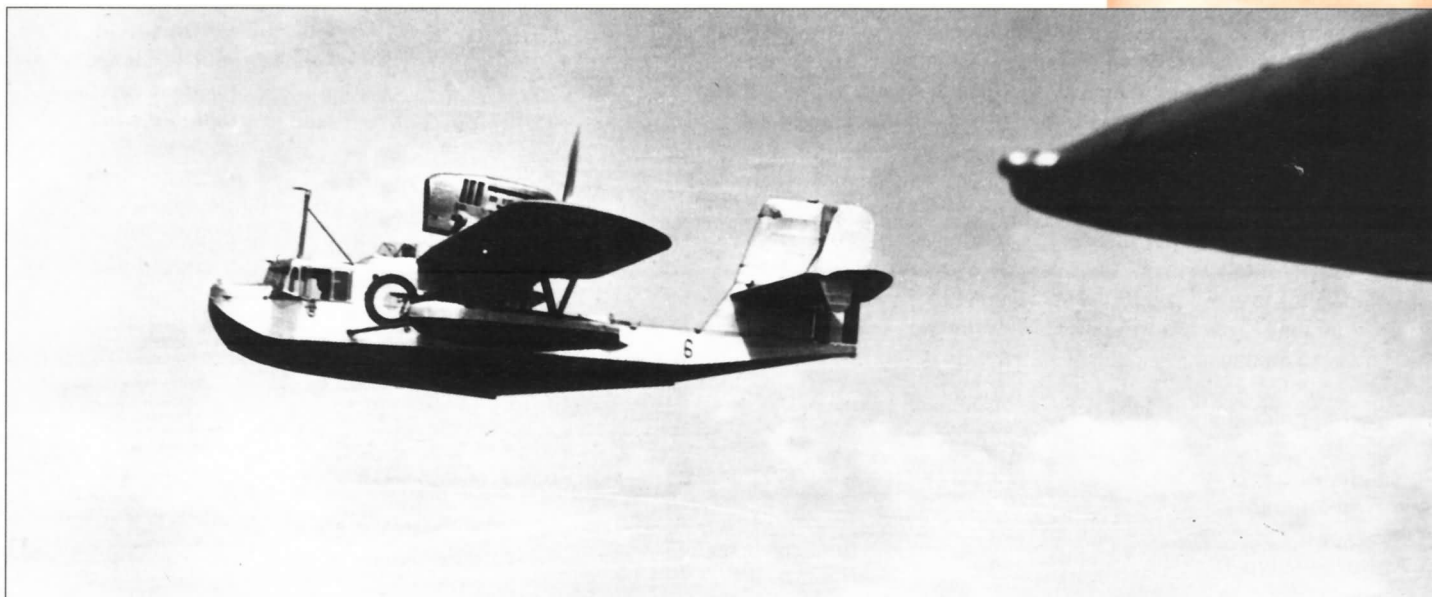
retrouver le navire de guerre français. À 20 h 10, quatre autres torpilleurs décollèrent. Mais tous échouèrent à retrouver le *Chevalier Paul* qui, à ce moment-là, naviguait à seulement une cinquantaine de kilomètres du cap Kormakiti (Akrotirion), au nord de Chypre.

Quant au «Swordfish» au contact du bâtiment français, il était dans l'impossibilité de révéler sa position. En effet, il avait décollé sans que les goupilles de ses fusées éclairantes eussent été ôtées. Il ne pouvait donc pas s'en servir pour illuminer le contre-torpilleur et le désigner, de loin, aux autres avions. En outre, un électricien avait, au cours de l'après-midi, avant le décollage, accidentellement fait tomber sa torpille. Faute de temps pour en installer une autre, l'avion avait décollé sans armement. La chance était du côté français.

Une fois les «Swordfish» rentrés à Nicosie, tout le monde se précipita pour les ravitailler. Finalement, entre 1 h 30 et 2 h 30, ce 16 juin, six biplans décollèrent et s'éparpillèrent à l'est de Chypre. Vers 3 heures, l'équipage conduit par le Sous-lieutenant Wise, avec le S/Lt Neale pour observateur et le sous-officier Boosey comme mitrailleur (avion n° L2818), repéra le navire qui filait à pleine vitesse, tous feux éteints. Il effectua une parfaite attaque à la torpille. Malgré la manœuvre de déroboement sur la droite aussitôt exécutée par le navire, la torpille le frappa à tribord en plein cen-

Les six «Glenn» de la 6B à l'époque des combats de Syrie. (Collection Jean Cuny')





Un Loire 130 de la 195 photographié au large de Tripoli. (Collection Lucien Morareau)

tre, à la hauteur de l'une des chaudières.

La machine avant et la chaufferie arrière furent inondées. La chaudière n° 3 explosa et, moins de cinq minutes plus tard, la machine arrière fut également envahie par l'eau qui s'engouffrait par la brèche de la coque. Le contre-torpilleur prit une gîte de 4° et s'enfonça par l'arrière. La lueur de l'incendie, ainsi que les fusées éclairantes lancées par le biplan, permirent à deux autres «Swordfish», moins d'un quart d'heure plus tard, de rallier les lieux, bientôt suivis d'un troisième, le L2750, piloté par le Lt Clifford qui prononça une nouvelle attaque par le travers bâbord. Non seulement la torpille manqua de peu le navire endommagé, mais une des mitrailleuses du navire abattit l'avion. Prévenue de la situation vers 4 heures, par

un SOS, la DNL expédia aussitôt un Loire 130 et les deux contre-torpilleurs de la 3^e DCT protégés par cinq MS 406, plus tard relevés par trois autres. 20 minutes plus tard, le Loire 130 19.S-3 amerrit près du *Chevalier Paul* et embarqua un marin gravement blessé.

Les Glenn Martin 167 de l'Escadrille 6B de la Flottille 4F furent placés en alerte renforcée, prêts à attaquer toute force navale britannique qui voudrait s'opposer aux secours. Mais le navire blessé sombra vers 10 heures à moins de 50 km du port syrien de Lattaquié. Dans l'après-midi, vers 17 heures, ce même 16 juin, trois «Swordfish» ne retrouvèrent que des épaves et quelques canots, ainsi que le dinghy du biplan descendu. Tous étaient vides : l'équipage français et ses trois prisonniers britanniques avaient été ramenés en Syrie par les navires de Vichy. Le torpillage avait fait huit morts et trois blessés.

Le blocus britannique avait donc fait ses preuves. Mais les moyens disponibles à Chypre avaient révélé leur trop grande faiblesse pour le maintenir étanche. Tout laissait supposer que Vichy allait tenter à nouveau de le forcer.

C'est pourquoi, le Sqn 272 nouvellement arrivé dans la zone avec ses «Beaufighter», fut, ce même 16 juin 1941, en partie intégré au Group 201.

Pour compléter le dispositif, un détachement du Sqn 829, fort de trois «Albacore» et d'autant de «Swordfish», s'installa les 18 et

19 juin à Lydda, à une vingtaine de kilomètres au sud-est de Tel Aviv. Afin d'optimiser l'emploi des forces en les plaçant sous un commandement unique, ces appareils, ainsi que ceux basés à Chypre, furent placés rattachés au commandement de la RAF pour la Palestine et la Transjordanie.

SUS AU VAUQUELIN

Dès qu'elle eut connaissance de la perte du *Chevalier Paul*, l'Amirauté française, en plein accord avec les commissions d'armistice italienne et allemande, décida d'une nouvelle tentative avec le contre-torpilleur *Vauquelin*. En l'absence d'obus de 138 mm, les contre-torpilleurs français de Beyrouth seraient totalement inutiles. Le navire de guerre français chargea donc 800 obus en supplément de sa propre dotation et appareilla de Toulon dans la nuit du 16 au 17 juin.

Dès le 18 juin, les efficaces services de renseignements britanniques informèrent l'état-major d'Alexandrie de son arrivée prochaine...

L'ordre n° 182 de Wavell ordonna, dans le cadre de l'opération *Pirate*, la destruction du navire français. De fait, le 20 juin, l'alerte générale fut déclenchée. Dès 6 heures, deux «Beaufighter» du Sqn 272 quittèrent leur base provisoire d'Edku (Égypte) pour une patrouille jusqu'à Nicosie où ils se posèrent. Vers 8 h 10, un «Blenheim» du Sqn 203 effectua, toujours depuis l'Égypte, une autre recherche vers Chypre. Un

deuxième suivit une heure plus tard. À 9 h 30, un «Sunderland» du Sqn 230 prit l'air à Aboukir et patrouilla dans un secteur délimité par le golfe d'Antalya (Turquie) au nord, Chypre à l'est et le 34^e parallèle nord : tout le canal séparant la Turquie de Chypre mais aussi, partiellement, le sud de l'île. Un peu plus tard dans la matinée, l'un des «Beaufighter» posés à Nicosie repartit entre la côte turque et Chypre.

À 10 h 40, enfin, un «Blenheim» du 203 repéra le navire français navigant à 12 nœuds au droit de Kalamaki (Turquie) entre Rhodes et Chypre. À 11 h 26 son équipage signala sa découverte par radio à sa base égyptienne. Le message fut retransmis à Chypre vers 13 h 30, avec deux heures de retard. À 12 h 15, le «Sunderland» en patrouille fut dérouté vers le contre-torpilleur français. Mais, à 16 h 10, il indiqua qu'il n'avait pu le trouver et reprenait sa patrouille à l'ouverture du golfe d'Antalya (Turquie) à l'ouest de Chypre.

À 19 heures, sept «Swordfish» du Squadron 815 quittèrent Nicosie vers l'ouest de Chypre. Ils emportaient tous une torpille





Des Glenn Martin 167 français, en 1942.

pour couler le *Vauquelin*. Ils rentrèrent à 23 h 30, bredouilles. Le L2777, l'avion du Lt Dunlop qui effectuait sa première mission de guerre en tant que pilote (il était l'observateur le plus ancien de l'unité), s'écrasa au large de la baie de Morfou.

De son côté, à Beyrouth, l'Am. Gouton, commandant la DNL, tentait fiévreusement de suivre la progression du *Vauquelin*. Mais celui-ci, par souci de discrétion et pour éviter sa localisation, demeurait totalement silencieux. À 2 h 10, le 21 juin, des navires de guerre britanniques furent signalés au large de Beyrouth. Alertés par Chypre, ils souhaitaient vraisemblablement intercepter le forceur de blocus.

Deux heures plus tard, l'amiral apprit enfin que le navire français faisait route vers le littoral turc. Une demi-heure plus tard, trois Glenn 167 de la 4F (les 7B-6, 7B-3 et 6B-6) décollèrent pour ratisser, chacun de son côté, la mer au nord et au sud de Chypre afin d'éclairer le *Vauquelin* et la DNL

sur la situation tactique.

Côté britannique, un «Blenheim» du 203 et trois «Beaufighter» du 272 recherchaient encore le *Vauquelin* entre Chypre et la côte turque. À 5 h 15, enfin, un Loire 130, le 19.S-4, l'aperçut à une quinzaine de kilomètres de l'îlot de Ramkine, à proximité de la côte syro-libanaise. Simultanément, un appareil de la 4F surveillait, dans le port de guerre de Haïfa, en Palestine, d'éventuels préparatifs de départ de la flotte britannique.

À 6 heures, le *Vauquelin* fut repéré à 30 km au nord de Tripoli faisant route à grande vitesse vers Beyrouth. La 6B reçut aussitôt l'ordre de mettre un avion en l'air pour patrouiller et lui ouvrir le chemin. Simultanément la 4F téléphona à la chasse pour assurer la protection du contre-torpilleur. Le Groupe de Chasse I/7 fournit d'abord trois, puis six MS 406

A 6 h 30, le Glenn 6B-6 de la 4F, de retour de Chypre, repéra deux croiseurs et six torpilleurs anglais dans le 225 de Beyrouth, faisant route au cap 130. Un quart d'heure plus tard, alors que la force navale britannique se dirigeait vers le sud, libérant étonnamment le passage au *Vauquelin*, l'Am. Gouton ordonna à la 4F de l'attaquer. Mais les dix Glenn Martin escortés

de 12 D 520 du GC II/3 ne parvinrent pas à trouver les navires britanniques.

Par contre, vers 6 h 50, le 6B-6, alors qu'il tenait, à 600 m d'altitude, le contact visuel avec la force navale anglaise à 70 km au sud-ouest de Beyrouth, subit l'attaque de quatre Curtiss P-40 australiens. Il reçut de nombreux

impacts et son radio fut blessé. Le pilote plongea au ras des flots à grande vitesse, cap vers le soleil, radio et mitrailleur tirant tout leur saoul. Les P-40 suivirent. Profitant de nuages, à 800 ou 1000 m d'altitude, le pilote du Glenn grimpa et tenta de se dérober. Deux des P-40 restèrent accrochés après lui, le mitraillant

LA RAF VENGE CHYPRE

Les Britanniques se méprirent souvent sur l'identité des attaquants aériens de Chypre, y voyant la patte des bombardiers français plus que des allemands ou des italiens. Ils furent conduits, dans les derniers jours du conflit, à mener une petite bataille aérienne pour détruire au sol les avions français spécialisés dans l'exploration et le combat maritime.

Le 2 juillet, vers 18 heures, six P-40 «Tomahawk» du Sqn 3 de la RAAF attaquèrent l'hydrobase de Tripoli. Les Australiens s'en donnèrent à cœur joie. Un Loire 130 coula purement et simplement tandis qu'un autre, sévèrement endommagé, ne valait guère mieux. La base elle-même ne subit pas de dégâts matériels ni de pertes en vies humaines. Mais il ne restait plus que trois hydravions en état. Le lendemain, un «Beaufighter» basé à Nicosie s'en prit à nouveau à l'hydrobase, touchant légèrement quelques Loire. Mais la DCA, bien dirigée, endommagea le bimoteur.

Le 7 juillet encore, quatre «Beaufighter» basés à Chypre, en deux vagues de deux (l'une à 13 h 30, l'autre à 16 h 40), effectuèrent une nouvelle visite de l'hydrobase. S'y trouvaient désormais trois Loire 130 - plus deux épaves - et six Laté 298. À l'issue de leurs mitraillages, deux Loire 130 et un Laté avaient été légèrement endommagés, de même que l'un des assaillants. Les précieux et (relativement) dangereux Laté étaient, en fait, sains et saufs. En 11 sorties, les repréailles britanniques sur l'unique hydrobase de Vichy dans la région démontrèrent néanmoins son insécurité. Il ne resta plus aux hydravions de l'Aéronautique navale qu'à rentrer en France ou en AFN.

régulièrement pendant environ huit minutes. Malgré de nombreux impacts, aucun organe vital du Glenn ne fut touché... Il n'y eut qu'une pale d'hélice à changer.

CHYPRE FAIT LE POINT

Ce 21 juin, un «Sunderland» du Sqn 230 intercepta le navire-hôpital français *Canada* et le suivit jusqu'à l'arrivée d'un destroyer britannique qui le dérouta sur Haïfa pour contrôle. De leur côté, deux «Swordfish» recherchèrent sans succès un sous-marin français. Les jours suivants, à Chypre, les patrouilles en mer furent poursuivies dans une certaine routine. Le seul fait marquant, le 26, au crépuscule, fut l'attaque par un «Swordfish» d'un petit navire à moteur qui se dirigeait vers Beyrouth.

L'arrivée d'Égypte, dans l'après-midi du 23 juin, de deux «Swordfish» (P4269 et P4133) permit au Squadron 815 de compenser les deux pertes subies depuis le début des combats. Le détachement chypriote allait ainsi pouvoir à nouveau aligner huit «Swordfish». En fait, la moitié était indisponible : l'un avait des têtes de cylindre cassées et deux autres souffraient de pannes de circuit de carburant (problèmes qui ne furent pas totalement réglés malgré un démontage complet), tandis que le quatrième (L9733), à cause d'une consommation excessive d'huile et d'un manque de puissance anormal, était renvoyé ce même jour en Égypte.

Il est vrai que l'unité, à la suite du rythme soutenu des vols des jours précédents et des capacités réduites d'entretien des installations locales, avait beaucoup souffert. Le 23 au soir, il ne restait donc plus, à Nicosie, aux côtés des quatre «Hurricane» et d'un détachement de deux «Beaufighter», que sept «Swordfish» du Sqn 815, dont quatre en état de vol.

Trois jours plus tard, un «Blenheim» du Sqn 203 se posa à Nicosie avec des rechanges pour le «Beaufighter» immobilisé depuis le 20. Le 25 juin, le «Swordfish» K8870 de Nicosie, fuselage endommagé, revint à Dekheila (Égypte). Son pilote retourna à Nicosie le lendemain avec un



autre avion (le P4272). Mais des informations sur l'arrivée de renforts terrestres français à Salonique laissaient supposer de prochaines tentatives contre le blocus.

VICHY S'INTÉRESSE À CHYPRE...

L'île de Chypre constituait la pierre angulaire du blocus maritime de la Syrie et du Liban. Cela n'avait pas échappé aux Français qui avaient besoin d'évaluer avec précision les moyens britanniques. Cette mission incombait tout naturellement à l'Aéronautique navale. Les cinq Loire 130 de la 19.S – seule unité volante de la Marine en Syrie et au Liban en ce début du conflit – effectuèrent, depuis l'hydrobase de Tripoli, plusieurs sorties de reconnaissance aux alentours de Chypre, avec, parfois, des actions de combat.

Le 9 juin, le lendemain de l'ouverture des hostilités, le L.v Brossier, à bord du Loire 130 19.S-6, aperçut, près du cap Greco, à 80 km environ au sud-est de Famagouste, un cargo britannique progressant vers le nord. Sans hésitation, il passa aussitôt à l'attaque, larguant deux bombes. Lâchées trop bas, elles n'eurent pas le temps de s'armer et n'explosèrent pas. Par contre, l'hydravion subit la DCA du cargo; une balle traversa sa coque.

Le lendemain, à l'aube, le 19.S-4 mitrilla et attaqua en semi-piqué, à peu près au même endroit que la veille, un pétrolier. Deux bombes frôlèrent l'avant tribord du navire. Un

peu plus tard, en milieu de matinée, le L.v Brossier, à bord du 19.S-2, s'en prit à nouveau au pétrolier entre Chypre et le littoral syrien. Deux bombes tombèrent à proximité du navire dont la DCA fut plus précise. L'hydravion fut touché par de nombreuses balles, dont une creva la coque et une autre un réservoir de carburant.

Au même moment, mais un peu plus au sud, le 19.S-3 bombardait en piqué un cargo britannique. L'une des deux bombes tomba à dix mètres de la poupe du navire et l'autre n'explosa pas. Là aussi, la DCA fut violente. Enfin, vers 19 h 30, le 19.S-4 réalisa une reconnaissance sur Chypre et repéra deux cargos à cinq kilomètres de Famagouste, et un autre au cap Gato.

Il fallait beaucoup de courage pour effectuer de telles missions. Les Loire 130, pour emporter leurs bombes, volaient en surcharge de 500 kg, d'où une fatigue anormale de la cellule dont l'entoilage donnait de forts signes de faiblesse. En fait, les cinq appareils, dès le début des hostilités, avaient déjà dépassé leur potentiel. Enfin, à la mi-juin, l'essence fournie aux Loire 130 se révéla inadaptée, ce qui se traduisit par une perte sensible de puissance, voire, le 14 juin, par la panne du Loire 130 n° 17, au large de Ramkine. Un remorqueur le dépanna en pleine mer.

Après les deux harassantes journées des 9 et 10 juin, la DNL, tenant compte du faible potentiel de ses hydravions et du risque d'interception par les «Hurricane» présents à Chypre, aggravé par leur faible vitesse, les limita à la tâche, assez lourde, de la sur-

Le Latécoère 298 de la 11, à Tripoli, en 1941. (Collection Gérard Bousquet)

veillance du littoral syro-libanais. Toutefois, une semaine plus tard, le 17 juin, le L.v Simon, à bord du Loire 130 19.S-3, lâcha encore deux bombes sur un cargo britannique, le *Kirkland*. Elles le manquèrent de peu mais leur souffle l'endommagea. Le *Kirkland* quitta Chypre le 12 juillet, laissant l'île avec seulement sept jours de carburant avion, pour aller se faire réparer à Haïfa. Deux autres reconnaissances eurent encore lieu sur Chypre le 27 juin à l'aube et le 2 juillet dans l'après-midi.

En fait, depuis la mi-juin, la DNL disposait d'avions mieux adaptés : les 13 Glenn de la 4F, parvenus en Syrie les 15 et 17 juin. Le 17, l'un d'entre eux, de l'Escadrille 6B, effectua une reconnaissance photographique sur Chypre. De 16 h 20 à 19 h 10, il survola Famagouste, l'aérodrome de Nicosie, la baie de Morfou, le port de Limasol, le terrain de Larnaka – mission renouvelée trois jours plus tard (trois «Swordfish» furent repérés sur le terrain de Nicosie). Le 21 juin, dans le cadre de la protection du *Vauquelin* qui tentait de forcer le blocus naval, trois sorties de reconnaissance furent effectuées à l'aube sur Chypre et ses abords. Ces sorties conduisirent l'Amirauté britannique à expédier, le 23 juin, le démineur *Hyacinth* vers Famagouste.

Le 26 juin, en fin d'après-midi, un Glenn Martin de la 4F effectua une nouvelle reconnaissance sur Chypre, repérant six avions torpilleurs à Nicosie et deux navires à Famagouste. Il rentra de justesse avec son hélice droite en drapeau et un moteur gauche en poussif... Le lendemain, de 16h20 à 19h15, un autre Glenn refit la même reconnaissance. Heureusement, la DCA, à Nicosie, était extrêmement faible.

Les reconnaissances au-dessus de l'île ne reprirent qu'avec la préparation de l'ultime tentative des marins français pour forcer le blocus naval. Le 4 juillet, date à laquelle le *Saint-Didier* fut coulé, la 4F assura, en fin d'après-midi, deux reconnaissances sur le littoral chypriote, de Famagouste à Morfou, et dans le canal séparant au nord l'île de la Turquie, afin de repérer un porte-avions et un cuirassé britanniques prétendument observés par un avion d'Air France. Bien évidemment, ils ne trouvèrent pas cette force fantôme... Par contre, ils aperçurent trois biplans sur le terrain de Nicosie où l'un des deux Glenn largua une bombe... qui n'explosa pas. Au retour, en guise de félicitations, la DCA de Tripoli et Beyrouth se déchaîna pour les accueillir.

Le lendemain, deux autres Glenn renouvelèrent la mission de la veille, en vain. À Nicosie, l'un des deux bombarda sans succès les six «Swordfish» et les huit bimoteurs («Beaufighter» et «Blenheim») qu'il y repéra.

L'autre attaque en piqué un navire léger entrant dans le port de Famagouste ; les bombes tombèrent dans son sillage. Il mitrailla ensuite le navire. Le 7 juillet, enfin, la 4F assura une dernière visite à Chypre, s'en prenant, sans résultat, à un cargo dans le port de Famagouste. Toutefois, ses deux bombes, qui n'avaient pas explosé, se trouvaient à l'entrée du port qui fut fermé jusqu'à ce qu'elles fussent désamorçées.

Soucieux de montrer à la Division navale du Levant son soutien – et aux commissions allemande et italienne d'armistice son engagement –, Darlan décida, alors que le sort des armes était déjà scellé, l'envoi d'unités aériennes supplémentaires. Parmi elles, l'Escadrille 1T. Forte de six hydravions Latécoère 298, elle parvint en Syrie le 4 juillet et s'installa sur l'hydrobase de Tripoli, aux côtés des Loire 130.

Fins, racés, assez rapides, ces hydravions torpilleurs auraient pu représenter une menace pour les navires britanniques... s'ils avaient eu des torpilles. Néanmoins, ils allaient pouvoir remplacer ou compléter les Glenn Martin de la 4F au-dessus de Chypre, et, donc, libérer ces derniers pour des bombardements terrestres. Les Laté 298 réalisèrent donc, au cours de leur courte présence de cinq jours, quelques reconnaissances offensives sur Chypre.

Ces huit sorties donnèrent parfois lieu à des combats. Ainsi, le 6 juillet, au cours d'une reconnaissance sur Chypre, un Laté bombarda en semi-piqué un cargo. Ses deux bombes G2 explosèrent à une quarantaine de mètres du navire. De sous une tente recouvrant son spardek arrière partirent de nombreux tirs de mitrailleuses.

Ce même jour, un Laté s'en prit, à proximité de Chypre, à un biplan torpilleur britannique, lequel, après de vifs échanges de tirs avec les mitrailleuses arrière, parvint à s'enfuir.

Deux jours plus tard, un autre Laté 298 effectua deux passes de bombardement en semi-piqué sur un autre navire de commerce. Les deux bombes I2 larguées à cette occasion n'explosèrent pas. La DCA du cargo n'en réagit pas moins violemment pendant les piqués et les dérobements. Les pilotes français comprirent ainsi rapidement que s'en prendre à des cargos n'était pas sans danger. Ils optèrent alors pour des attaques par surprise et la poursuite du piqué, après le largage des bombes, jusqu'au ras des flots tout en zigzaguant rapidement pour se dérober aux tirs.

Ainsi, en un mois d'opérations, l'Aéronautique navale de Vichy, depuis la Syrie, réalisa 27 sorties (8 par les Loire 130, autant par les Laté et 11 par les Glenn) au-dessus de Chypre ou de ses abords maritimes. Le tout sans résultat tangible, en gênant fort peu le blocus britannique.

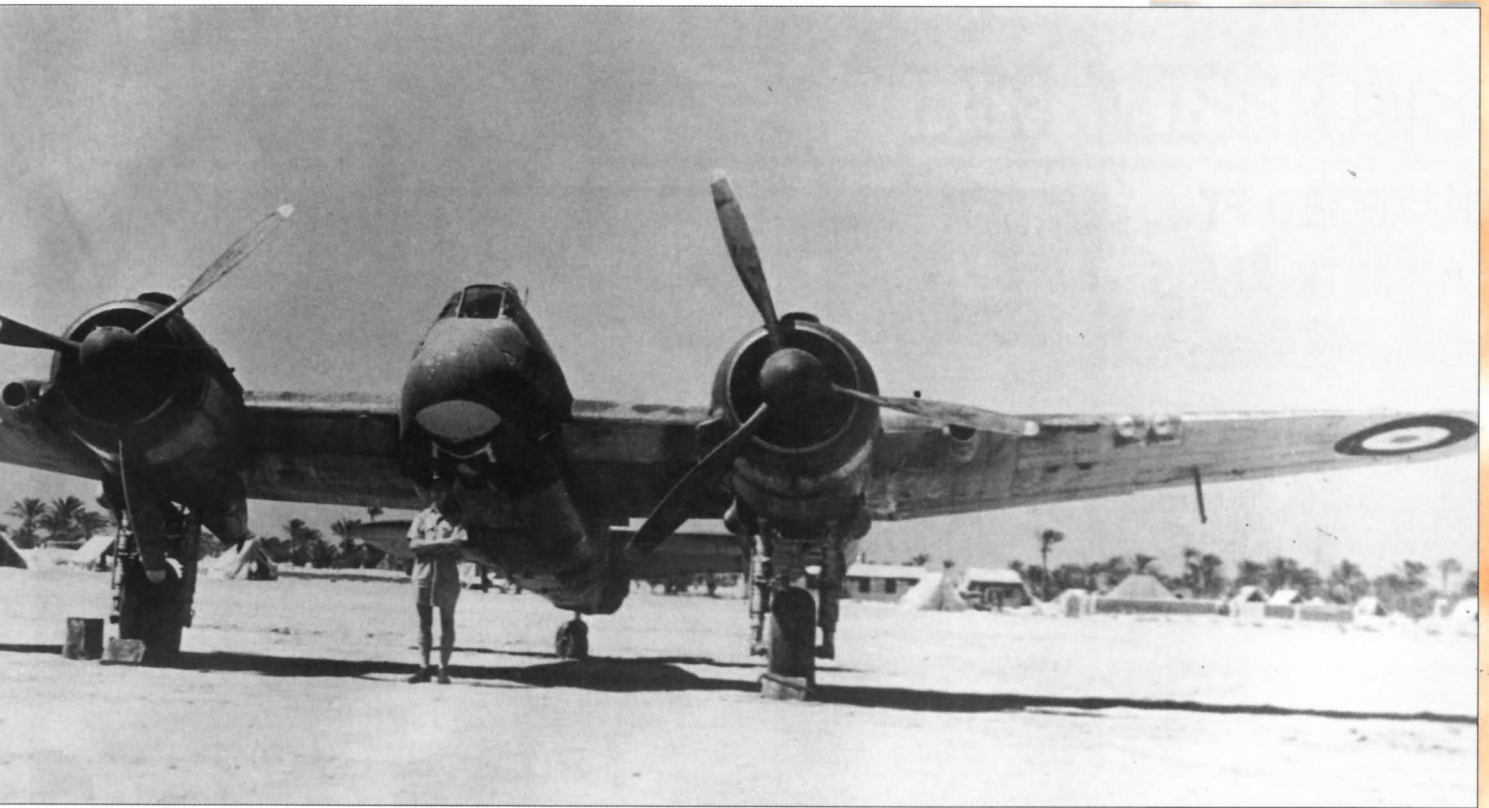


L'AXE À L'ASSAUT DE CHYPRE

Les forces de l'Axe ne restèrent pas totalement inactives. Dès le 13 juin, deux de leurs avions bombardèrent Lefka, à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Nicosie, et Katina, sur le littoral sud-ouest, sans provoquer de dégâts. Un autre raid de Ju88 sur l'aérodrome de Nicosie, deux jours plus tard, désorganisa un peu la chasse au *Chevalier Paul*. Mais c'est plus tard que les Allemands et Italiens, voyant les dif-

PERFORMANCES COMPARÉES DES AVIONS

TYPES	MOTEUR	ÉQUIPAGE	VITESSE MAX.	DISTANCE FRANCHISSABLE
«Fulmar» I	1 x «Merlin» de 1145 ch	2	405 km/h	1 300 km
«Hurricane» II	1 x «Merlin» de 1185 ch	1	550 km/h	770 km
«Tomahawk»	1 x Allison de 1160 ch	1	550 km/h	1 300 km
Morane Saulnier 406	1 x Hispano-Suiza de 860 ch	1	490 km/h	800 km
Dewoitine 520	1 x Hispano-Suiza de 960 ch	1	550 km/h	900 km
«Beaufighter» I	2 x «Hercules» de 1 425 ch	2	520 km/h	2 430 km sans bombes
«Swordfish»	1 x «Pegasus» de 750 ch	2 ou 3	220 km/h	850 km avec 680 kg de bombe/torpille
«Albacore»	1 x «Taurus» de 1 100 ch	2 ou 3	260 km/h	840 km avec 680 kg de bombe/torpille
Loire 130	1 x Hispano-Suiza de 720 ch	3	225 km/h	800 km sans armement
Laté 298	1 x Hispano-Suiza de 880 ch	2	290 km/h	2 200 km sans armement
«Sunderland» I	4 x «Pegasus» de 890 ch	10	300 km/h	3 900 km sans armement
«Blenheim» IV	2 x «Mercury» de 920 ch	3	430 km/h	2 350 km avec 450 kg de bombes
Martin 167	2 x P & W de 1 050 ch	3	450 km/h	1 950 km avec 680 kg de bombes
LeO 451	2 x Gnome et Rhône de 1 060 ch	4	495 km/h	2 300 km avec 500 kg de bombes
«Wellington» III	2 x «Hercules» de 1 370 ch	6	380 km/h	3 940 km avec 567 kg de bombes
Junkers 88 A-4	2 x Jumo de 1 340 ch	3	470 km/h	2 500 km avec 1 000 kg de bombes



Un Bristol «Beaufighter» I de la Royal Air Force sur une base du Proche-Orient. (Photothèque du Musée de l'Air et de l'Espace)

difficultés des forceurs de blocus français au large de la Turquie, entreprirent de les aider systématiquement en s'en prenant, tout au long de la première décennie de juillet, aux bases britanniques de Chypre. Le but de l'Axe consistait aussi à fixer des troupes britanniques sur le front syrien, en dégarnissant les fronts principaux, tel celui d'Égypte.

Le 2 juillet, au petit matin, dix avions venant de Rhodes lâchèrent 28 bombes sur le terrain... désaffecté d'Akheila. Un peu plus tard, le même jour, huit autres larguèrent 50 bombes au sud-est de Paphos, sur le littoral occidental de l'île. Le lendemain, des avions de reconnaissance de l'Axe survolèrent à plusieurs reprises Chypre afin de tenter de localiser les bases des avions torpilleurs britanniques.

Et, le 4 juillet, jour du torpillage du *Saint-Didier*, les avions de l'Axe conduisirent quatre raids sur Chypre. Ainsi, dans l'après-midi, le *Hyacinth*, échoué à sept kilomètres au sud de Famagouste depuis le 1^{er} juillet, fut infructueusement attaqué. Tandis qu'un quatorze Savoia S.79 et S.84 s'en prenait à des navires dans le port de Famagouste. Vers 18h35, sept bombardiers frappèrent l'aérodrome principal et la ville de Nicosie, détruisant un «Hurricane» et en endomma-

geant trois. Les «Hurricane» du Sqn 80 basés à Chypre effectuèrent, ce même jour, 11 vaines tentatives d'interception. Un «Hurricane» décocha 2310 balles à un ennemi non identifié, sans le moindre résultat.

Au vu des attaques subies la veille, le responsable du Group 201 décida, le 5 juillet au petit matin, de demander à un «Beaufighter» d'assurer la couverture aérienne du port de Famagouste de 8 h 30 à 12 h 30 et de 15 heures à 19 heures. L'un des deux Glenn de la 4F qui attaquèrent ce jour-là l'aérodrome de Nicosie et le port de Famagouste fut ainsi infructueusement poursuivi par le bimoteur. Le 6 juillet, les «Beaufighter» assurèrent encore deux patrouilles au-dessus de Famagouste.

Il fallut attendre le 7 juillet pour voir réapparaître les Allemands au-dessus de Chypre. Vers 9 heures, six Ju 88 bombardèrent l'aérodrome principal de Nicosie. Deux heures plus tard, sept autres refirent une attaque. Ils endommagèrent un «Albacore» et deux «Beaufighter», détruisirent deux réservoirs de carburant et un véhicule de l'escadron 815, tuant, enfin, quelques civils. Un nouveau raid, cinq heures plus tard, détruisit l'«Albacore» endommagé. Tous

les «Swordfish» disponibles avaient été desserrés vers Kato Lakatamia, en fin de matinée. Le surlendemain, vers 9 h 15, dix avions allemands ou italiens attaquèrent à nouveau l'aérodrome principal de Nicosie et y incendièrent un dépôt de carburant.

Globalement, les forces de l'Axe consacrèrent plus de 80 sorties offensives à Chypre au cours de la première décennie de juillet, vraisemblablement en coordination avec les efforts des forces navales vichystes. Ces attaques visaient à l'évidence les biplans torpilleurs britanniques. Cependant, au sol, les alvéoles de protection protégèrent efficacement des avions.

Par contre, l'absence à Chypre de radars et d'un véritable réseau de guet et de transmission rapide rendit peu performant le travail des «Hurricane» et «Beaufighter» de défense aérienne. En fait, il fallut attendre le 18 juillet, une semaine après la fin des combats en Syrie, pour qu'un «Hurricane» du détachement local du Sqn 80 parvienne à abattre le premier avion ennemi : un Ju 88. Le lendemain, neuf «Hurricane» du Sqn 213 relevèrent ceux du 80 et s'installèrent à Nicosie avec, à partir du 24, un détachement à Famagouste.

À suivre...

Un Short
«Sunderland» Mk 1
du Squadron 228.
(Coll. R.C. Sturtivant)

LA BATAILLE AÉRONAVALE DE SYRIE



LES COMBATS FRATRICIDES DE L'ÉTÉ 1941

DERNIÈRE PARTIE DU RÉCIT DE CETTE IMMENSE
CHASSE À COURRE, OÙ LE GIBIER ÉTAIT LA MARINE FRANÇAISE
ET LES CHASSEURS L'AÉRONAUTIQUE
NAVALE BRITANNIQUES.

FIN

Face à l'imprévue résistance des Français en Syrie et à leurs tentatives de renforcement par voie de mer, les Britanniques décidèrent, le 1^{er} juillet 1941, de rendre totalement étanche leur blocus naval en accroissant fortement les moyens aériens disponibles. Cette action indirecte et peu coûteuse, allait effectivement asphyxier les forces de Vichy en Syrie et probablement avancer de plusieurs jours ou semaines la fin des combats.

Le 1^{er} juillet, au vu de renseignements indiquant que Vichy allait à nouveau tenter, éventuellement sous la protection d'une puissante force navale, de forcer le blocus, Alexandrie décida de

renforcer considérablement son dispositif aérien. C'est ainsi que fut lancée l'opération *Fruit*, opération essentiellement aérienne. En effet, les vedettes lance-torpilles MTB 68 et 215, ainsi que le *Vulcan*, quittèrent Chypre le 30 juin pour leur nouvelle base de Haïfa, port à la fois moins exposé et mieux placé.

Le 30 juin, un détachement, fort de cinq «Swordfish», du Sqn 826, basé en Égypte, avait rejoint Lydda (Palestine) où se trouvaient déjà trois «Swordfish» et trois «Albacore» du Sqn 829. Le lendemain, dans le cadre de *Fruit*, ces machines (sauf les trois «Swordfish» du 829), escortées par six chasseurs (trois «Fulmar» et autant de «Hurricane») des

Sqn 806 et 803 de la FAA, furent expédiées à Nicosie, afin de renforcer le 815 et ainsi constituer, à partir de Chypre, une force d'interception aéronavale conséquente. Au soir du 1^{er} juillet, celle-ci rassemblait donc 12 «Swordfish» (dont trois indisponibles) et trois Albacore. «Fulmar» et «Hurricane» d'escorte rentrèrent dès le lendemain à Ramat David à proximité de Haïfa, en Palestine.

DESSERRER LES AVIONS

Par ailleurs, le Group 201 apporta à l'opération *Fruit* un peu plus de ses moyens. Ainsi, outre l'attribution quotidienne d'un «Sunderland» du Sqn 230,

basé à Aboukir, en Égypte, il fournit six «Beaufighter» du Sqn 272, à répartir entre Lydda (Palestine) et Nicosie (rechanges et mécanos furent amenés à Chypre le 30 juin à bord de deux avions de transport «Bombay»), un «Maryland» du Sqn 39 resté basé à Burg el-Arab (Égypte) et cinq «Blenheim» du Sqn 203 qui allaient effectuer de longues explorations maritimes depuis leur base de Burg el-Arab (Égypte) avec des escales plus ou moins prolongées à Nicosie. Globalement, *Fruit* rassemblait donc une trentaine d'avions de la RAF et de la FAA, sous le commandement et le contrôle opérationnel direct d'un marin, le Lt-Cmdr Bolt.



Ci-dessus, sur le pont de l'Oued Yquem, plusieurs canons de DCA pointent leurs tubes vers le ciel.

Ci-dessous, le cargo Oued Yquem que les avions britanniques poursuivirent au nord de Chypre.



fish » emporta au-dessus du terrain un expert en camouflage pour l'évaluer. De fait, à la mi-juillet, après 15 jours d'utilisation, ce petit aérodrome, placé sous le commandement du Lt Commander Corbett, n'avait toujours pas été repéré.

Ce 1^{er} juillet, un «Swordfish» se posa à la charge maximale à Kato Lakatamia pour vérifier l'état du terrain. Le résultat étant positif, les «Hurricane» du Sqn 806 s'y posèrent à la fin de la journée (avant de repartir le lendemain pour la Palestine). Le 2, les cinq «Swordfish» et trois «Albacore» des Sqn 826 et 829 s'y installèrent. La rusticité des lieux ne permettait toutefois pas aux bimoteurs de s'y rendre. Quant aux huit autres «Swordfish» (un nouveau – L9733 – étant arrivé ce même jour de Dekheila), ils restèrent basés sur l'aérodrome principal, aux côtés des détachements de «Hurricane» du Sqn 80 et de «Beaufighter» du 272.

Le problème de la maintenance de cette force aérienne se posa immédiatement. Le ravitaillement et l'entretien de tous ces avions incombaient à la toute petite équipe de mécaniciens du Sqn 815, déjà débordée. Il fallut faire appel au corps des volontaires de la Défense chypriote pour donner un coup de main. Le 2 juillet, une petite équipe de mécaniciens du Sqn 826 arriva à Nicosie.

Par ailleurs, Bolt, dont la responsabilité s'étendait sur tout le couloir maritime séparant Chypre du littoral turc, ne possédait, au 1^{er} juillet que 27 torpilles, deux spécialistes et... deux chariots de manutention. Ce qui signifiait d'importants délais pour réarmer les torpilleurs entre deux attaques, délais dont pouvait dépendre le succès du blocus.

Bolt installa son quartier général provisoire à Nicosie dans les locaux de la direction de la police. Son équipe comprenait deux contrôleurs – un de la RAF, un de la FAA – plus trois officiers du chiffre. Des lignes téléphoniques directes le reliaient aux deux aérodromes, distants chacun d'environ huit kilomètres, ainsi qu'au centre de contrôle de la défense passive. Les équipages étaient installés dans un hôtel du centre ville. La préparation des missions se faisait au quartier général. Cet éloignement relatif des aérodromes rallongeait évidemment les délais de réaction.

LE SAINT-DIDIER RIPOSTE

La situation dramatique dans laquelle se trouvaient les forces terrestres de Vichy en Syrie et au Liban, combattant sans répit et sans relève depuis près d'un mois, imposait, sous peine d'un effondrement quasi immédiat, l'envoi de renforts au moins sym-

boliques. Des batteries antiaériennes et trois bataillons d'infanterie furent alors transportés par train jusqu'à Salonique. En l'absence d'autorisation de transit par la Turquie et au vu du très faible rendement de la liaison aérienne (près de 500 hommes transportés depuis la Grèce), la voie maritime demeurait la seule envisageable. De son côté, la DNL (Division navale du Levant), désireuse de connaître en permanence la position de la Force B afin d'aider un éventuel forceur de blocus à l'éviter, ordonna à ses Loire 130 de la suivre discrètement tout le long des premiers jours de juillet.

Le 29 juin, la DNL, à Beyrouth, reçut donc l'ordre d'expédier les trois contre-torpilleurs présents à Salonique (Grèce) pour aller récupérer les renforts en soldats et matériels destinés à la Syrie. Voguant à 25 nœuds et contournant Chypre par le sud – l'étroit couloir séparant Chypre de la Turquie se révélant trop bien surveillé – ils parvinrent sans incident à Salonique le 1^{er} juillet.

De son côté, le vapeur français *Saint-Didier* de 2800 tonnes de déplacement avait embarqué, fin juin, à Salonique, quatre batteries de canons antiaériens – trois de 75 mm (n° 253, 282 et 283) et une de 25 mm (batterie de l'Armée de l'Air n° 13) – préalablement acheminées de France par train, avec le bienveillant assentiment de la commission

d'armistice allemande. Le tout comprenait dix pièces de 75 mm, 12 de 25 mm, trois mitrailleuses de 13,2 mm, quatre motos, une soixantaine de véhicules divers (camions, tracteurs – quatre Lafly de 8t, trop lourds, n'avaient pu être embarqués –, etc.), des équipements de conduite de tir et de transmissions, de l'armement individuel, des vivres et 400 tonnes de munitions.

À noter que plusieurs tracteurs P. 107 et camionnettes n'étaient de toute façon pas en état de faire campagne du fait de l'absence de certains éléments de radiateur. Sabotage ou simples négligences ? Nul ne saurait le dire. Quant aux effectifs des artilleurs, ils s'élevaient à quelque 11 officiers, 5 aspirants, 39 sous-officiers et 195 soldats, tous volontaires. La plupart par souci de revanche à l'égard des Britanniques (après l'affaire de Mers-el-Kébir), d'autres, probablement peu nombreux, dans l'espoir de rejoindre les forces alliées...

Le chargement fut terminé le 29 juin. Le navire avait mouillé en rade de Salonique bord à bord avec l'*Oued Yquem* qui transportait d'autres équipements à destination du Liban. Le 1^{er} juillet, vers 4 h 30, le *Saint-Didier* prit la mer, avec cinq canons de 25 mm en batterie sur le pont, cachés sous des bâches comme les canons de 75 mm. Seuls apparaissaient aux éventuels regards les camions et

tracteurs. Cette DCA était complétée par des jumelages de 13,2 mm, et un télémètre d'1,25 m au-dessus de la chambre de veille qui ne fonctionnait que de jour. La responsabilité du tir ressortissait du commissaire du gouvernement présent à bord.

Le trajet Salonique-Castellorizo s'effectua sans incident. Puis, le *Saint-Didier* longea le littoral turc. Le 2 juillet, un « Blenheim » repéra, au droit du cap Khalidonia, le cargo turc *Tenihasar*. Bolt estima aussitôt être en présence du *Saint-Didier* camouflé, mais, voulant éviter une méprise, préféra attendre une identification positive par les équipages du 815, qui connaissaient le cargo français pour l'avoir vu 15 jours plus tôt. À l'aube, le lendemain matin, une patrouille de trois biplans repéra le navire et confirma qu'il ne s'agissait pas du *Saint-Didier*.

Ce même 3 juillet, l'un des torpilleurs, piloté par le S/Lt McCauley, prolongea sa patrouille vers l'ouest et se défoula en expédiant une torpille contre un chalutier armé, ancré dans le port de Castellorizo. La torpille manqua son but, mais alla exploser sous un yacht amarré au milieu d'un groupe de caïques à vapeur. La plupart coulèrent. Mais où était donc passé le *Saint-Didier* ?

À l'aube du 4 juillet, il était au droit du cap Khalidonia, à l'entrée du golfe d'Antalya, à 300 km à vol d'oiseau au nord-ouest de Nicosie. Les Britanniques le cherchaient désespé-

rément. Trois « Swordfish » du 815 avaient quitté Nicosie vers 6 h 10 et patrouillaient séparément le long du littoral turc d'Antalya à l'ouest vers Alexandrette, à l'est. Un « Beaufighter » avait quitté Nicosie vers 7 h 50 et suivait la côte turque jusqu'au cap Khalidonia.

Ce fut McCauley qui, vers 8 h 45, repéra le cargo français proche de la côte. Il l'approcha par l'avant gauche. Le personnel français alla se cacher. McCauley tourna à plusieurs reprises autour du navire, venant de différentes directions, et, passant au plus près, l'identifia formellement, malgré ses couleurs turques.

Après une dizaine de minutes, il sembla s'éloigner vers le large. Puis, tout à coup, il fit demi-tour, se présenta de nouveau par la gauche et lâcha sa torpille à une distance d'environ 200 m. Le commissaire du gouvernement donna immédiatement l'ordre à la DCA de débâcher ses pièces et d'ouvrir le feu. La torpille, réglée pour une profondeur de 4,25 m, passa sous la quille et explosa sur des rochers.

Le contre-torpilleur Chevalier Paul qui fut coulé au large de Chypre par l'aviation britannique. Les Valmy et Vauquelin étaient semblables.



PERTES NAVALES DES BATAILLES AÉRONAVALES DE SYRIE ET DE CHYPRE

COTÉ BRITANNIQUE

- destroyer *Isis* endommagé
le 15 juin par des Ju-88 allemands
- destroyer *Ilex* endommagé
le 15 juin par des Glenn Martin
- destroyer *Jackal* légèrement endommagé
le 15 juin par des LeO 45
- pétrolier *Kirkland* endommagé
le 17 juin par Loire 130
- pétrolier endommagé à Haïfa
le 10 juin par des Ju-88 allemands
- cuirassé *Warspite* légèrement endommagé
le 23 juin par des Ju-88 allemands

COTÉ FRANÇAIS

- cargo *Saint-Didier* torpillé et coulé
le 4 juillet par des «Albacore»
- contre-torpilleur *Chevalier Paul* torpillé
et coulé le 16 juin par des «Swordfish»
- contre-torpilleur *Vauquelin* bombardé
et endommagé le 22 juin par des «Blenheim»
- contre-torpilleur *Valmy* bombardé
et endommagé le 24 juin par des «Albacore»
- pétrolier-ravitailleur *Adour* torpillé
et endommagé le 13 juin par des «Swordfish»

Lancé en 1938, le pétrolier-ravitailleur *Adour* fut torpillé par les Britanniques au large du Levant. Il se réfugia en Turquie. Finalement, le gouvernement français le céda à la Turquie où il poursuivit sa carrière.

Surpris par les tirs nourris provenant du navire, le pilote anglais piqua au ras de l'eau et s'éloigna vers l'ouest. L'équipage français le vit, au loin, prendre de l'altitude au-dessus de la Turquie.

Le navire continua de cheminer au plus près de la côte. Son pavillon turc, désormais inutile, fut amené. Sur le pont, une des pièces antiaériennes de 75 mm sur roues, fut montée contre l'hiloire

de la cale n°3, et mise en batterie bien qu'elle fût dépourvue d'instrument de visée.

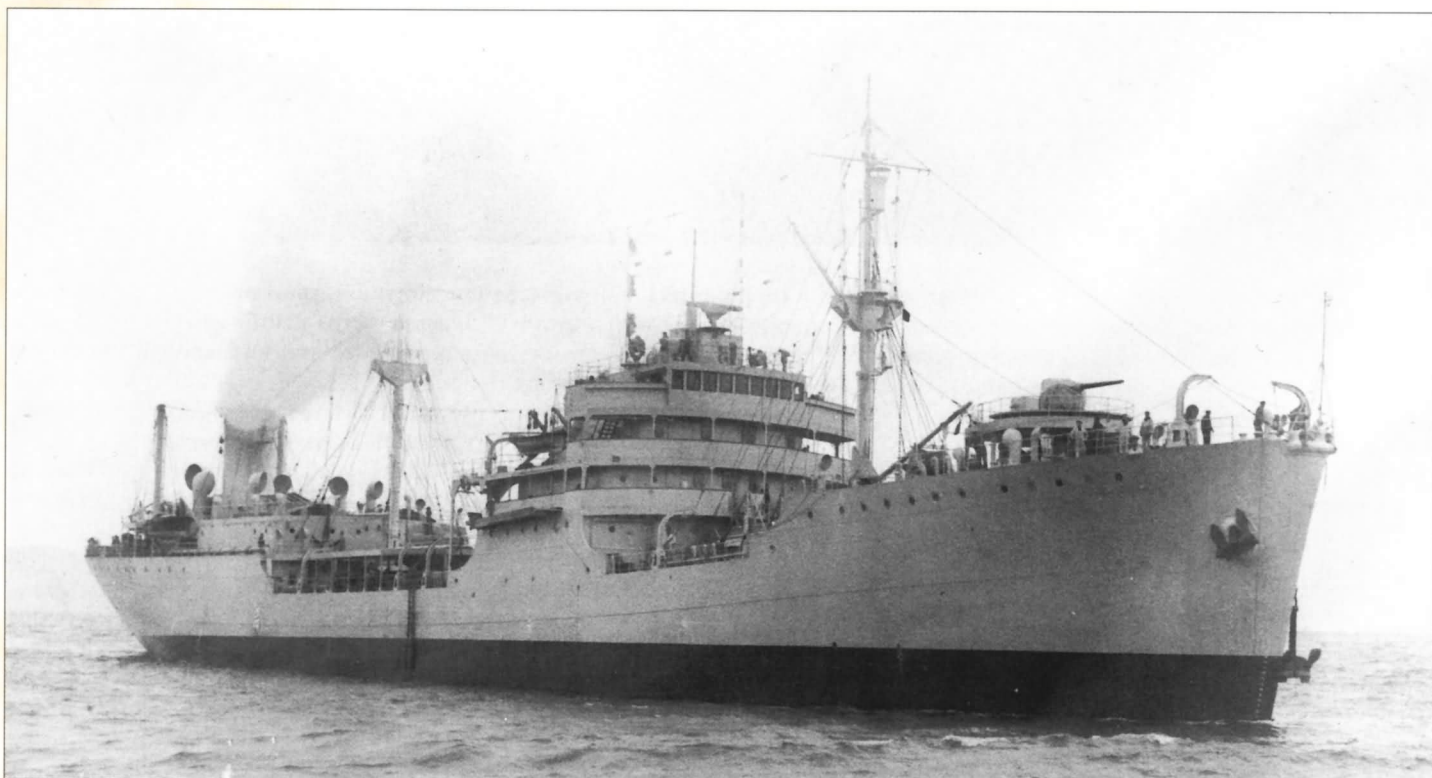
Le pilote du «Swordfish» prévint rapidement Nicosie de sa découverte. Vers 12 h 30, un «Beaufighter» décolla de Chypre, mais, à cause d'une panne, dut rapidement rentrer. Une demi-heure plus tard, un autre s'élança pour tenter de retrouver et pister le *Saint-Didier*. Il ne trouva rien et rentra vers 17 h à sa base.

Pendant ce temps, le Lt Swayne s'était envolé à bord d'un autre biplan du 815. Le navire se trouvait désormais à 265 km de Nicosie, pratiquement à la limite de portée du «Swordfish» armé d'une torpille. Vers 13 h 25, venant du sud, il se dirigea sur la droite du *Saint-Didier*. À peine avait-il approché, à moins de 2000 m, qu'une barrière de feu très dense se dressa devant lui. Il lâcha sa torpille à 800 m, et le navire parvint à l'éviter. Désarmé, le «Swordfish» continua de suivre le bateau, en se maintenant hors de portée de sa DCA.

Une heure plus tard, deux «Swordfish» du SqN 826 arrivèrent en vue du *Saint-Didier*. Un troisième, dont la torpille était réglée pour une profondeur –inadéquate– de 8,5 m (modifier le réglage de la profondeur nécessitait la dépose de la torpille), semble les avoir accom-

pagnés. Le Lt Swayne, qui avait continué de pister le navire, reparti à l'attaque de l'arrière, mitraillant le pont pour tenter d'attirer vers lui les tirs de la DCA pendant que les deux autres biplans attaquaient par tribord à la torpille. La DCA ouvrit le feu à 2500 m. À 800 m, l'un des deux avions torpilleurs, selon l'équipage du *Saint-Didier*, lâcha deux torpilles (en fait c'est probablement le troisième biplan qui, masqué, lâcha aussi sa torpille malgré son réglage inadéquat). Le deuxième «Swordfish» lâcha lui aussi sa torpille. Ensuite, les trois avions continuèrent à mitrailler. Il n'y eut pas de dégâts. Deux des torpilles frôlèrent la coque, entre 10 et 20 m, à bâbord, tandis que le commandant, par un rapide changement de direction de son navire, évitait la troisième qui passa à 30 m environ sur tribord. Vers 14 h 45, les avions s'éloignèrent.

Et le *Saint-Didier* reprit sa route. Mais des problèmes de machines, liés à la très mauvaise qualité du charbon embarqué à Salonique et à une fuite d'un joint de chaudière, réduisirent peu à peu sa vitesse qui tomba à seulement 5 nœuds. Il était devenu une proie facile. Le commissaire du gouvernement décida de relâcher dans le port turc d'Antalya pour réparer. À 3,5 km du port, la DCA fut ca-

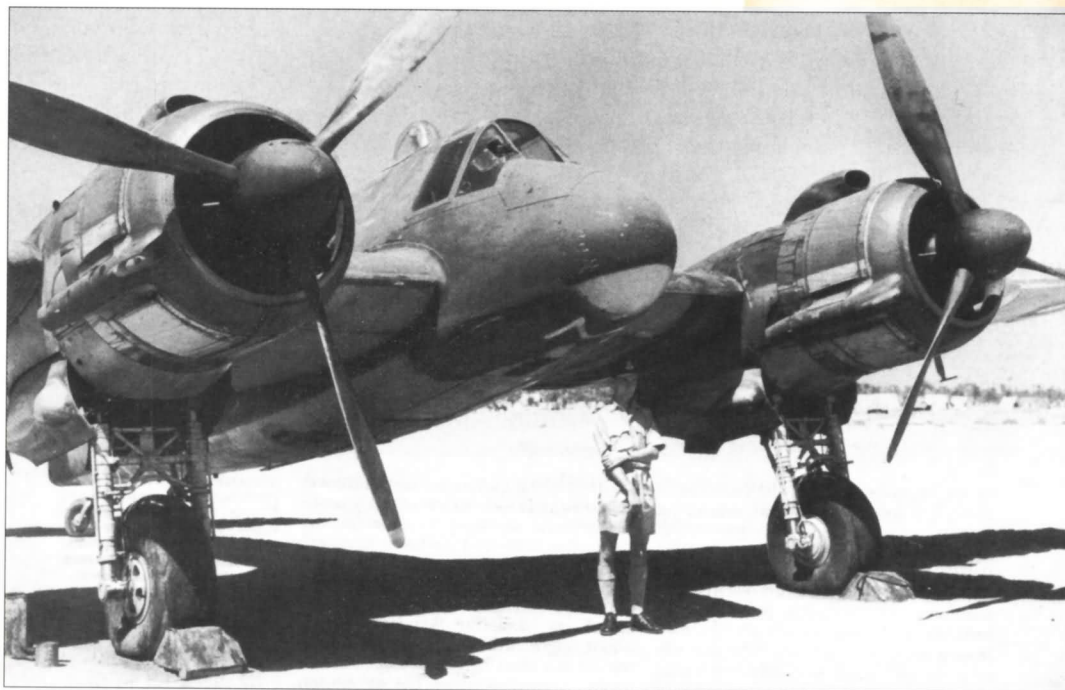


mouflée sous des bâches et les drapeaux français et turc hissés à la poupe et au mât de misaine. Les autorités turques proposèrent leur aide qui fut déclinée par les Français. Le *Saint-Didier*, vers 17 h 10, s'amarra à Antalya, port turc, donc neutre, où il pouvait espérer trouver un abri au moins provisoire.

Les Britanniques ne restèrent pas inactifs. Vers 16 h 30, quatre «Albacore» des Sqns 826 et 829 avaient décollé de Chypre et avaient retrouvé le navire français. Un quart d'heure plus tard, quatre «Swordfish» du 815 – deux armés d'une torpille et deux de bombes – avaient également pris l'air dans le même but. Quatre «Blenheim» du 203 avaient décollé de Burg el-Arab, en Égypte, vers 17 h pour patrouiller entre Rhodes et Chypre ; deux se posèrent à Nicosie pour la nuit, malgré un bombardement de l'aérodrome vers 18 h. Les Britanniques, à l'évidence, ne voulaient laisser aucune chance au *Saint-Didier*. Les «Albacore» le trouvèrent, à 18 h 40, à l'entrée du port d'Antalya, à 150 m à peine d'un cargo turc. Ils entreprirent immédiatement une attaque groupée à la torpille par travers bâbord. Les soldats français débâchèrent aussitôt les pièces de DCA et ouvrirent le feu dès le lâcher quasi simultané des quatre torpilles.

La première manqua de quelques mètres la proue du *Saint-Didier* et explosa dans le fond du port après avoir frôlé le cargo turc et un groupe de voiliers dont deux coulèrent. Les trois autres frappèrent le navire français immobilisé : une au niveau de la cale n° 3, les deux autres dans la machinerie. Sous le choc des explosions, le grand mât se brisa et le bateau s'enfonça instantanément par l'arrière jusqu'à la passerelle inférieure, l'avant restant dressé hors de l'eau sous un angle de 45°. L'ordre d'évacuation fut aussitôt donné. Toutefois, deux sous-officiers de la batterie de DCA n° 13 poursuivirent leurs tirs contre les biplans, jusqu'à l'épuisement des chargeurs.

Un «Beaufighter» vint plus tard examiner le *Saint-Didier* en train de s'enfoncer et qui, à la tombée



de la nuit, avait disparu. Il y eut à bord 13 tués et 33 blessés. Les avions, mission accomplie, se posèrent à Nicosie vers 20 h 30. Plus d'une centaine d'heures de vol en 22 sorties (14 de la FAA et huit de la RAF) et neuf torpilles avaient été nécessaires pour accomplir la mission, en une seule journée. La seule perte fut la destruction de l'«Albacore» L7133 au cours d'un atterrissage forcé dans des marais salants, près de Larnaka.

L'OUED YQUEM RECULE

Restait aux Britanniques à confirmer l'étanchéité de leur blocus en interceptant tous les autres forceurs de blocus, les trois contre-torpilleurs et le cargo *Oued Yquem*. Ce dernier quitta Salonique pour Beyrouth le 2 juillet vers 4 h 45, emportant deux batteries antiaériennes de 25 mm (les 12^e et 14^e batteries de l'Armée de l'Air), le solde de la 253^e batterie antiaérienne de 75 mm, du matériel et 202 soldats.

Les trois contre-torpilleurs prirent la mer le 4 juillet à destination de Beyrouth, après avoir embarqué 450 soldats du 1^{er} bataillon de marche d'Infanterie coloniale, ainsi que 90 tonnes d'équipements divers, d'armes légères et de munitions. La nécessité d'économiser le carburant, denrée rare tant à Salonique qu'à Beyrouth, les contraignit à limiter leur vitesse à 19 nœuds, alors qu'ils étaient capables d'en filer

35. Cela signifiait qu'ils resteraient une journée et une nuit (bien éclairée par la lune) à portée des Britanniques. Le commandement français, parfaitement conscient du risque, ordonna à ses précieux contre-torpilleurs de revenir vers Salonique au cas où des avions anglais les repèreraient.

Le 5 juillet, après le torpillage du *Saint-Didier*, l'*Oued Yquem* reçut l'ordre de mettre le cap sur l'île de Rhodes, tenue par les Italiens. Une excellente initiative, car, à l'aube, trois «Swordfish» du 826 l'avaient cherché en vain entre le cap Khalidonia et le golfe d'Iskanderun, puis, en fin de matinée, un «Beaufighter» l'avait repéré à 5 km au sud-ouest de Castellorizo hors de portée des biplans torpilleurs de Chypre. Après son changement de route, le cargo échappa à un autre «Beaufighter» parti à sa poursuite dans l'après-midi.

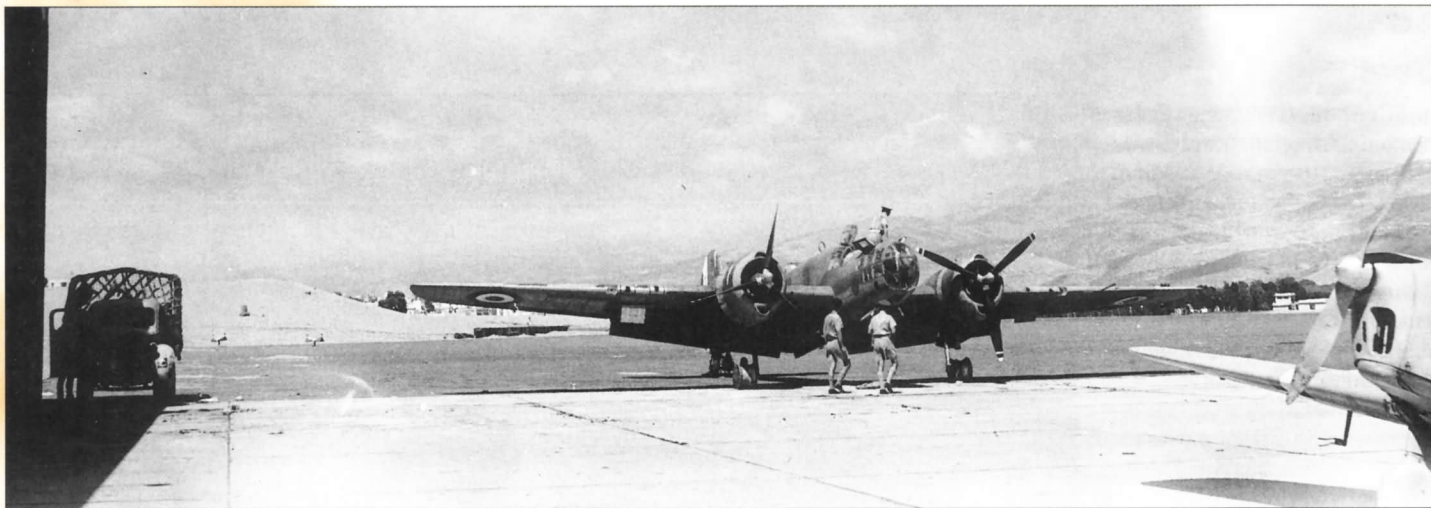
Le lendemain, les trois «Swordfish» de la traditionnelle patrouille de l'aube repèrent trois navires à l'ancre dans les eaux turques à proximité du cap Anamur, face à Chypre. Les Britanniques, soupçonneux, les surveillèrent pendant toute la journée ; deux «Swordfish» revinrent vers midi et en fin de soirée. Le 6 juillet, vers 8 h 15, 40 minutes après avoir quitté Rhodes, s'estimant désormais sous la protection de la Luftwaffe, l'*Oued Yquem* fut mitraillé par un «Beaufighter» du SqN 272,

Le Bristol «Beaufighter» T3316, codé M et baptisé Pegasus (Pégase) au sein du Squadron 272 de la RAF. L'unité était basée à Edcu, près d'Alexandrie, avec le 252, pendant la bataille de Syrie. (IWM)

basé à Chypre ; sept hommes furent blessés. La DCA riposta – sans succès.

Avant de poursuivre avec beaucoup de risques vers Tripoli, le commandant du cargo souhaita recevoir confirmation de ses ordres de route. Il rentra à Rhodes – où un quatrième canon de 25 mm et 14 fusils-mitrailleurs furent mis en batterie sur le pont – puis à Castellorizo qu'il atteignit ce même soir. En l'absence d'ordre de Vichy, il décida, vers 23 heures, de reprendre la mer et de tenter la dangereuse traversée vers Beyrouth.

Le lendemain, vers 5 h, alors que les trois contre-torpilleurs français naviguaient au sud de Castellorizo, un «Beaufighter» du SqN 272 les repéra et signala leur présence. Un trio de «Blenheim» du 203, qui avaient décollé de Burg el-Arab, tenta en vain de les retrouver. Vers 5 h 30, un autre «Blenheim» du 203, venant de Nicosie, les retrouva au sud-est de Scarpento. Deux heures et demi plus tard, un «Beaufighter» venant de Nicosie reprit le contact. Alors qu'il



Le Glenn Martin 167-A3 n° 232 de l'Aéronautique navale, au Levant, après l'évacuation des forces fidèles à Pétain. L'avion est endommagé. Sa roulette arrière a été arrachée ou démontée. Les roues principales n'ont plus de pneus, tandis que tout l'arrière fuselage est criblé par des impacts d'éclats d'obus (détail ci-dessous).

(Photothèque de l'Imperial War Museum)



passait à moins de 3 000 m des navires français, la DCA des *Vauquelin* et *Valmy* ouvrit le feu, sans succès.

À 8 h 15, le Sous-lieutenant Evans, à bord d'un «Swordfish» du 815, trouva l'*Oued Yquem* entre l'île de Grambousa et le littoral turc. Après avoir fait le tour du navire à 800 m d'altitude, il s'éloigna puis revint en utilisant l'île comme un écran. L'effet de surprise joua et la DCA, encore sous ses bâches, resta muette. L'avion manœuvra pour se placer à tribord et, bien que le navire

se trouvât dans les eaux turques, donc neutres, il lança sa torpille. L'*Oued Yquem* vira sur sa droite et échappa de peu à la torpille qui explosa contre la côte.

L'ULTIME TENTATIVE

Cinq «Swordfish» et trois «Albacore» de la force de raid aéronavale de Chypre furent alors placés en alerte. Mais à 9 h 10, puis à 10 h 45, l'aérodrome de Nicosie subit, fort à propos pour les navires de guerre français, deux sévères bombardements aériens qui clouèrent la formation au sol. Un «Albacore» fut détruit et les «Swordfish» du

815 durent se réfugier sur le terrain de desserrement.

En fin de matinée, le groupe des contre-torpilleurs aperçut l'*Oued Yquem* dans le lointain. Le *Vauquelin* le rejoignit à environ 330 km à l'ouest de Nicosie, à proximité du cap Khalidonia, et lui ordonna de se retirer provisoirement vers Castellorizo.

Bien que, vers 12 h 30, un «Beaufighter» du 272 eût repéré les quatre bâtiments dont la DCA fut dense, d'autres recherches restèrent vaines. À Chypre, une certaine confusion régnait parce que les transmissions étaient mauvaises. En outre, le Group 201 considéra que les trois contre-torpilleurs français constituaient l'objectif principal des avions de Chypre, contre l'avis de Bolt qui estimait plus judicieux de s'en prendre au cargo. Selon lui, les contre-torpilleurs pourraient, de jour, aisément éviter les torpilles en manœuvrant. Ces évitements seraient plus difficiles après le crépuscule. Mais l'état-major du groupe refusa de tenir compte de son avis et les avions de Chypre restèrent au sol en attendant d'être informés sur la position des contre-torpilleurs, bien que celle du cargo fût connue.

Au milieu de l'après-midi, deux «Blenheim» du Sqn 203 retrouvèrent l'*Oued Yquem* alors qu'il traversait la baie de Pincea. L'un d'eux se présenta sur l'arrière et, malgré une DCA nourrie, lança trois bombes de petit calibre qui tombèrent à une centaine de mètres du bord. Le second bimoteur attaqua par l'avant ; ses bombes ratèrent de peu l'étrave. Dédaignant le tir des canons de 25 mm, son pilote, après avoir repris de l'altitude, plongea en semi-piqué et bombarda, mais à nouveau sans succès.

En fin d'après-midi, vers 19 h, un «Sunderland» venu de Malte, arrivant à basse altitude, tira quelques rafales de mitrailleuses sur le navire, mais fut écarté par la DCA. Le soir, le cargo trouva enfin refuge à Castellorizo, tandis qu'un «Albacore», au crépuscule, cherchait, à l'ouest, les trois navires de guerre français. Le lendemain, vers 2 h 30, quatre «Swordfish» décollèrent enfin pour une recherche en râteau à la lueur de la lune, espacés les uns des autres de 18 à 20 km. À leur retour, vers 7 h, en l'absence de tout contact, la fuite des navires de guerre devint une évidence.

Ceux-ci avaient rebroussé chemin et mis le cap vers Salonique puis Toulon. Toutefois, l'*Oued Yquem* n'était pas encore sorti d'affaire. Ce même 8 juillet, en fin de matinée, un «Beaufighter» du 272 le prit à partie, blessant quatre soldats, mais fut touché par un obus de 25 mm. Dans l'après-midi, Vichy lui confirma l'ordre de retour vers Salonique. À la tombée de la nuit, deux «Swordfish» le repèrent dans les eaux turques sans l'attaquer. Au retour, le «Swordfish» du Lt Whatley (P4082 du 815) s'écrasa sur la piste de Nicosie.

Le 10, un «Blenheim» du 203, venant d'Égypte, largua deux bombes à proximité d'un cargo non identifié de 2 000 t, tandis qu'un «Beaufighter» coulait au canon, entre Rhodes et Castel Rosso, un navire à deux mâts. Le lendemain, un «Blenheim» repéra au sud-ouest de Chypre deux sous-marins portant les couleurs françaises. Se présentant soleil dans le dos, il attaqua le *Caiman* de la 9^e DSM qui, surpris, n'eut pas le temps de plonger, mais le repoussa grâce à sa DCA, puis plongea. L'avion lança deux

PERTES AÉRIENNES DES BATAILLES AÉRONAVALS DE SYRIE ET DE CHYPRE

(entre parenthèses les avions endommagés)

PERTES BRITANNIQUES

- en combat aérien :	4 «Fulmar» + 3 «Hurricane» (+ 3 «Hurricane»)
- par la DCA :	2 «Albacore» + 1 «Swordfish» (1 «Swordfish» + 1 «Albacore» + 2 «Beaufighter» + 1 «Blenheim»)
- par bombardement :	1 «Hurricane» + 1 «Albacore» (+ 2 «Beaufighter» + 2 «Swordfish»)
- par accident :	2 «Swordfish» + 1 «Albacore» + 2 «Blenheim»
TOTAL :	17 détruits + 12 gravement endommagés

PERTES FRANÇAISES

- en combat aérien :	3 D.520 + 2 Bloch 200 (+ 1 Glenn Martin)
- par la DCA :	1 Glenn Martin (+ 1 LeO 45 + 2 Glenn Martin)
- par attaque au sol :	2 Loire 130
- par accident :	2 D.520
TOTAL :	10 détruits + 4 gravement endommagés

PERTES GERMANO-ITALIENNES

- en combat aérien :	4 Ju 88 (+ 4 Ju 88)
- par la DCA :	2 Ju 88
TOTAL :	6 détruits + 4 gravement endommagés

bombes qui tombèrent assez loin alors que le sous-marin était déjà immergé de 20 m. Le second sous-marin, resté en surface, lança une fusée jaune ; l'équipage du «Blenheim» crut alors qu'il pouvait appartenir aux Forces navales françaises libres et le laissa tranquille. L'état-major du Group 201 estima que ce sous-marin appartenait à Vichy et n'avait pas plongé parce qu'il était avarié. Il fallait donc le couler. Un «Swordfish» chargé de six bombes de 113 kg fut expédié à sa recherche tandis que trois autres, armés de torpille, étaient placés en alerte. Mais tout cela fut vain.

Pendant plusieurs jours encore, les Britanniques multiplièrent les sorties, en pure perte.

SUCCÈS OU ÉCHEC ?

Selon un rapport du 2 septembre 1941 sur les opérations de Syrie, rédigé par l'Amiral Cunningham, commandant-en-chef de la Royal Navy pour la Médi-

terrannée, « les avions d'assaut et de reconnaissance maritime des escadrons de coopération navale de la RAF (Group 201) et de la FAA durent être concentrés sur Chypre pour empêcher l'arrivée des renforts français par voie maritime. La reconnaissance le long du littoral syro-libanais dut être abandonnée aux avions de la RAF basés en Palestine et Transjordanie bien qu'ils n'eussent aucune expérience de ce genre de mission. La qualité de leurs reconnaissances laissa de ce fait le plus souvent à désirer et leurs fréquentes erreurs conduisirent même à bombarder nos propres navires.

Même les reconnaissances à partir de Chypre ne s'avèrent pas toujours satisfaisantes, notamment celles de «Blenheim» du Sqn 203 récemment incorporé au Group 201. C'est à cause du manque d'entraînement de ses équipages que le contre-torpilleur Vauquelin réussit à rejoindre Beyrouth le 21 juin malgré la mise en alerte précoce de nos forces et

Les éditions Eclair annoncent :

« Adolf Galland, général de la Chasse,

du biplan au biréacteur », texte écrit par les spécialistes Raymond F. Toliver et Trevor J. Constable, et revu soigneusement par A. Galland lui-même. Pour traduire d'allemand en français ce livre passionnant, et d'une importance historique et aéronautique considérable, nous sommes parvenus à obtenir la collaboration du célèbre traducteur « attitré » et ami du général Galland : YVES MICHELET, qui a traduit et publié, de 1985 à 91, le livre de souvenirs d'A.G., général de la Chasse (et donc son principal dirigeant) de la Luftwaffe : « Les premiers et les derniers » ; il eut un succès considérable. La qualité et l'exactitude de la traduction valurent à ce traducteur une lettre de compliments manuscrite, et très flatteuse, du général Henri Hugo, as français de la Chasse en 1939-45 sur Morane 406, Dewoitine 520 et Spitfire (lettre reproduite dans ce nouvel ouvrage ainsi que certaines lettres, du même genre, d'A. Galland). Ce livre est désormais un « livre-culte » introuvable.

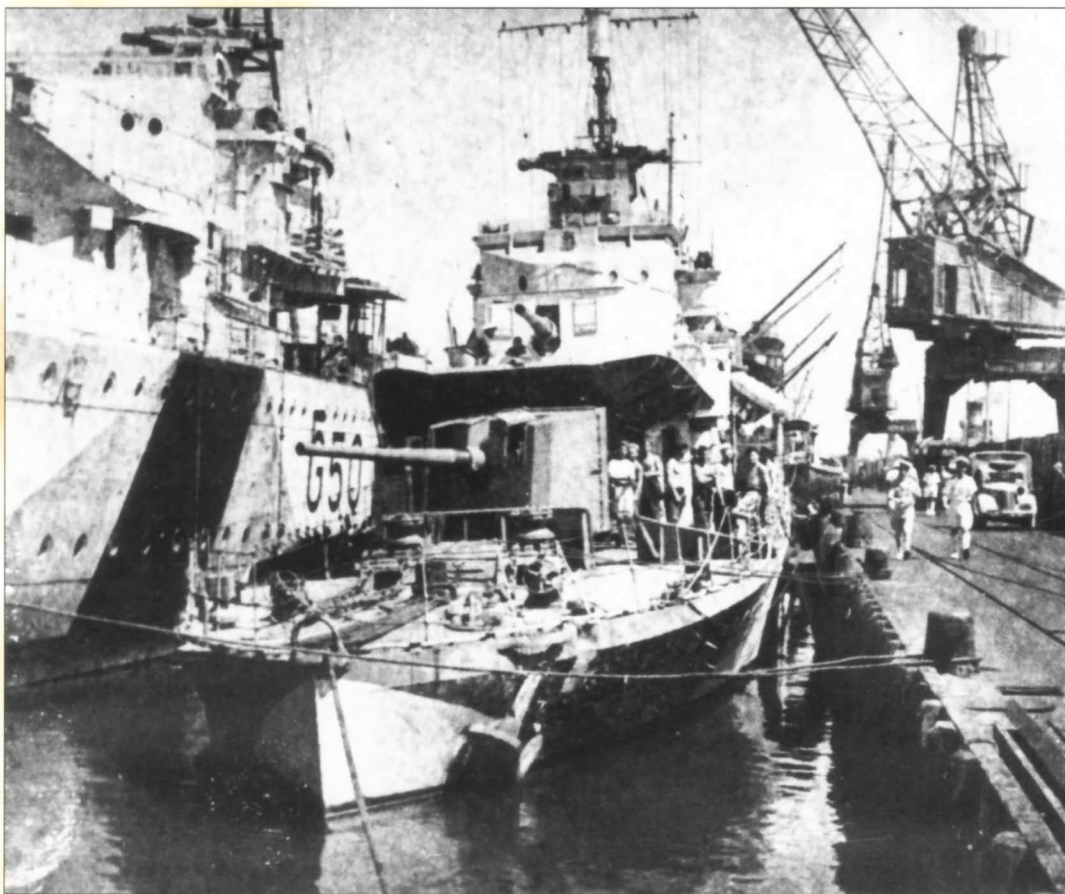
Le nouveau livre d'A. Galland est très différent car il a été publié non en 1952 (comme le précédent) mais en 1992. Il renferme plusieurs révélations de toute première grandeur et de nombreux éléments nouveaux et très intéressants, notamment sur la production de chasseurs Messerschmitt 109, Focke-Wulf 190 et autres, l'écrasement progressif de la Luftwaffe, la polémique « Le Messerschmitt 262 était-il ou non un chasseur pur ? », le suicide forcé d'A. Galland, empêché de justesse, la fin extraordinaire et mouvementée (incroyable) de la fameuse escadre de chasseurs à réaction Me 262, le J.V. 44, créée et commandée par A. Galland. Grâce aux faits qui ont été révélés de 1952 à 1992 et à la contribution irremplaçable d'A. Galland, il constitue un historique approfondi et indispensable de la Luftwaffe, de la 2^e guerre mondiale dans le ciel et, bien sûr, de la vie même de cet homme incroyable, que beaucoup d'Anglo-Américains considèrent comme le plus grand pilote de chasse de la 2^e guerre mondiale !

Environ 600 pages; livre relié sous jaquette en couleurs (scène de combat de Galland (Morane 406, Messerschmitt 109 E-3) peinte par le grand artiste Paul Lengellé, inédite!), très nombreuses photos de la guerre (Galland, les avions, etc.) dont beaucoup inédites (les modélistes seront contents), notamment le passage des D.520 à Catane, en route pour la Syrie, excellentes photos en couleurs d'A.G. faites longtemps après la guerre, certaines en privé avec son ami Y. Michelet, plusieurs très bonnes surprises. Prix 490 F, frais d'envoi en sus. Nous savons que c'est (relativement) cher mais l'intérêt du texte et la qualité matérielle de l'ouvrage justifient chaque centime de ce prix. ATTENTION : parution seulement si le nombre de commandes reçues le permet. Prévenez tous ceux que cela peut intéresser afin que la décision de fabriquer le livre soit prise dès que possible. Veuillez nous envoyer tout de suite vos commandes fermes mais SANS PAIEMENT (il vous sera demandé à la parution, vers mai-juin 2000). Les exemplaires commandés avant le 31-1-2000 seront numérotés et, sur demande, dédicacés par Yves Michelet.

Eclair - Seldeneckstr. 2 - D-81243 München, Allemagne (affranchir les lettres comme en France).

Télécopie 0049 89 87 12 92 93, courriel :

edair@t-online.de



Les deux destroyers britanniques *Ilex* et *Isis* furent endommagés gravement, l'un par les *Glenn* français. Celui-ci présente une énorme brèche sur l'avant et a embarqué beaucoup d'eau. (Public Record Office)

la localisation du navire. Par contre, le *Sqn 230* et les *Sqn 815*, *826*, *829* de la *FAA* fournirent, une fois de plus, un travail de très haut niveau. Les «*Sunderland*» du *230* furent considérablement gênés par l'obligation de demeurer hors de portée des avions ennemis basés à Rhodes et en Syrie tandis que les biplans torpilleurs de la *FAA* durent beaucoup voler, malgré les contraintes graves imposées par les conditions précaires de travail sur l'aérodrome de Nicosie. »

Néanmoins, le bilan était positif : un contre-torpilleur et un cargo coulés, un pétrolier-ravitailleur torpillé, plusieurs navires de guerre et de commerce endommagés, et, surtout, un blocus devenu étanche. Les conséquences sur la défense de la Syrie par les troupes françaises furent énormes, bien plus importantes que prévu. Elles accélèrent la fin des combats alors

que les forces terrestres de Vichy avaient assez d'effectifs pour continuer encore longtemps à s'opposer aux forces alliées. De même, les tirs précis de l'artillerie navale britannique contre le littoral libanais, et l'impact des incessants assauts aériens contre le port de Beyrouth et les navires de guerre français furent cruciaux pour miner la résistance des forces de Vichy.

Tout cela démontrait qu'une force aérienne autonome, agissant de manière stratégique, pouvait être plus efficace qu'une aviation tactique étroitement liée aux forces terrestres. Néanmoins, les opérations du blocus de la Syrie démontrèrent aussi combien la recherche en mer était affaire de spécialistes. C'est d'ailleurs pourquoi le *Group 201* et ses escadrons de coopération navale fut conservé.

Ceci étant, les forces aériennes vichystes, malgré leurs faiblesses, notamment en termes de commandement et de transmissions, voire d'entraînement, d'équipements ou d'armement (que penser de l'envoi en Syrie des frégates torpilleurs *Laté 298* sans torpilles ?), parvinrent au moins à sauver l'honneur, notamment en immobilisant pour de longs mois deux destroyers britanniques. Quant aux Allemands et

Italiens, ils purent méditer sur le comportement des Français qui luttèrent pour préserver leur neutralité, mais se refusaient toujours à s'associer directement avec eux contre les Britanniques.

Enfin, pour preuve du poids que pesèrent ces batailles aéronavales sur le cours régional du conflit mondial, lisons encore une fois l'Amiral Cunningham : « *Il est intéressant de noter que cette relativement insignifiante campagne de Syrie absorba tout de même la totalité des moyens aériens de reconnaissance maritime [britanniques] disponibles pour la Méditerranée orientale à l'exception de ceux basés à Malte... Pour répondre à la demande, il fallut cesser les reconnaissances aériennes à l'ouest d'Alexandrie. Ce qui signifie qu'une éventuelle*

attaque surprise sur Tobrouk n'aurait pu être décelée à temps. »

En fait, l'ensemble de ces batailles aéronavales déborda largement le cercle restreint des unités des aéronautiques navales française et britannique, et pesa d'un poids non négligeable sur l'activité globale des forces aériennes de ce théâtre d'opérations, notamment britanniques : 1041 sorties lui furent consacrées sur les 2000 environ enregistrées par les Britanniques pour l'ensemble des opérations – y compris aéroterrestres – de Syrie. Le poids des batailles aéronavales de Chypre et de Syrie sur l'activité aérienne française fut inférieur avec seulement 335 (10,6 %) des 3150 sorties des forces vichystes durant cette campagne.

Les Britanniques surent attribuer avec efficacité une fonction stratégique à leur arme aérienne, alors que Vichy la limita – volontairement ou non – à des tâches tactiques aux effets forts limités.

Reste posée la question de savoir de quelle façon aurait évolué le conflit si l'Axe, à la suite de l'invasion de la Crète, s'était emparé de Chypre alors défendue par un quatuor de «*Hurricane*» et quelques centaines de soldats. L'opération, techniquement parlant, n'aurait pas vraiment soulevé de difficultés et aurait notablement modifié les conditions géostratégiques régionales en laissant ouverte à l'Axe et à Vichy la voie maritime vers la Syrie. En permettant à des avions italo-allemands basés à Chypre d'intervenir aisément sur l'ensemble du Moyen-Orient, le cours régional des événements aurait ainsi pu se trouver totalement modifié. Mais l'Histoire est écrite et ne saurait se refaire. **J.-L.P.**

ACTIVITÉS AÉRIENNES DES BATAILLES DE SYRIE ET DE CHYPRE

Activités aériennes britanniques : 1 041 sorties

Défense aérienne : 541

Opérations offensives : 500 (dont 317

pour le seul blocus aéronaval)

Activités aériennes françaises : 335 sorties

Défense aérienne : 35

Opérations offensives : 300

Environ 200 sorties d'avions français ont été justifiées par le seul blocus.

Activités aériennes italo-allemandes : 334 sorties