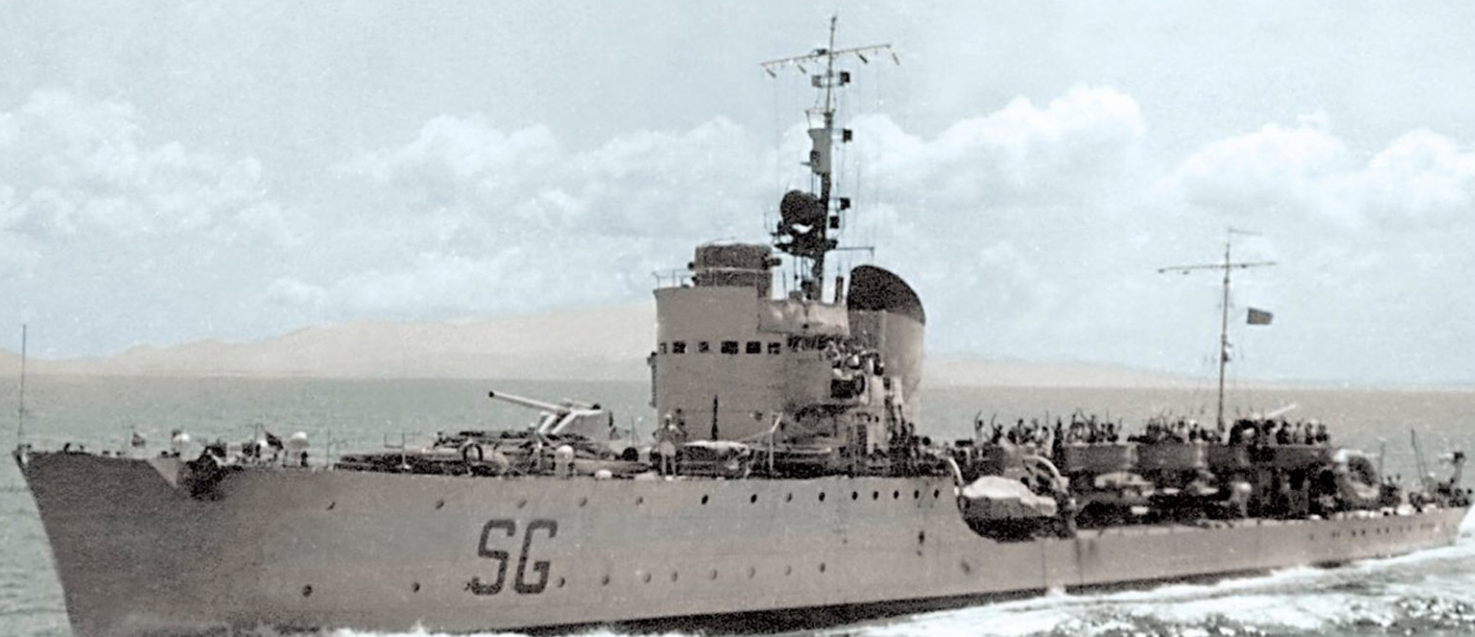




▲ Le *Sagittario* est un torpilleur de la Classe *Spica*, série *Perseo*. Il est lancé le 21 juin 1936, entre en service le 8 octobre suivant et le restera jusqu'en 1964. Coll. Zambon



LA REGIA MARINA DANS LA BATAILLE DE CRÈTE

F IN 1940, LES DÉBOIRES ITALIENS EN ALBANIE ET EN AFRIQUE DU NORD ONT SONNÉ LE GLAS DE LA « GUERRE PARALLÈLE » SOUHAITÉE PAR BENITO MUSSOLINI ET ENGENDRÉ L'INTERVENTION DES FORCES ARMÉES ALLEMANDES SUR L'ÉCHIQUIER BALKANIQUE ET MÉDITERRANÉEN. LA GRANDE ÎLE GRECQUE QU'EST LA CRÈTE DEVIENT ALORS LE NOUVEL OBJECTIF À ATTEINDRE EN RAISON DE SA POSITION STRATÉGIQUE EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE. LA FLOTTE ITALIENNE PARTICIPERA À CETTE IMPORTANTE BATAILLE DE L'ANNÉE 1941.

L'AMNÉSIE BRITANNIQUE,
LE MÉPRIS ALLEMAND

PAR DAVID ZAMBON

L'AUTEUR TIENT À REMERCIER ENRICO CERNUSCHI POUR SON AIDE INESTIMABLE AINSI QUE LE COMANDANTE ERMINIO BAGNASCO POUR SES PRÉCISIONS SUR L'ICONOGRAPHIE.



Au début du printemps 1941, la *Regia Marina* est encore sous le choc du désastre de la bataille du cap Matapan (28-29 mars 1941) qui lui a coûté la bagatelle de trois croiseurs lourds de la classe Zara (les *Pola*, *Zara* et *Fiume*) ainsi que deux contre-torpilleurs de la 9^e *Squadriglia CT* (les *Vittorio Alfieri* et *Giosuè Carducci*), sans compter un cuirassé endommagé (le *Vittorio Veneto*) et surtout plus de 2 300 marins tués et 800 autres faits prisonniers. Une succession de retards, d'ordres et de contre-ordres, d'omissions et d'erreurs d'appréciation ont engendré la plus lourde défaite navale italienne en Méditerranée. Pourtant, même si les premiers accrochages (Punta Stilo et Cap Teulada) confirment que la *Regia Marina* peut tenir tête à la *Royal Navy* et qu'elle ne souffre d'aucun « complexe d'infériorité » [1], Matapan est la concrétisation logique des lacunes que connaît la Marine italienne, tout d'abord sur le plan technologique, avec l'absence d'aviation embarquée, de radar ou encore de sonar actif [2]. De plus, les défauts de conception des bouches à feu – rallongées afin d'augmenter leur portée utile – provoquent, selon les témoignages, une chauffe excessive des pièces à cause des matériaux « autarciques » utilisés. Sur le plan stratégique, les deux directives navales du 29 mai 1940 (*Di.Na.1* et *Di.Na.Zero*) impriment une orientation défensive mais permettent d'engager l'ennemi si la situation est favorable, en particulier en cas d'éparpillement de ses forces, une opportunité que la *Royal Navy* se garde bien d'offrir à l'adversaire. Mussolini, dans sa « *Direttiva Generale di Guerra* » du 31 mars 1940, prévoit pourtant de « passer à l'offensive sur toute la ligne, en Méditerranée et ailleurs », mais l'*Ammiraglio* Domenico Cavagnari, commandant en chef des forces navales, lui rappelle le 7 avril suivant que Français et Britanniques ont dérouteré la majeure partie de leur trafic naval de la Méditerranée et de la mer Rouge dès septembre 1939. Ainsi, les cibles potentielles sont rares. Cette « stratégie défensive » de l'Amirauté italienne n'est en rien différente de celle choisie par les Britanniques. Depuis l'entrée en guerre de l'Italie aux côtés de l'Allemagne, les pertes enregistrées par la *Regia Marina* sont sensibles (sans parler des 212 cargos et pétroliers immobilisés ou séquestrés le 10 juin 1940, soit un tiers de la flotte marchande).

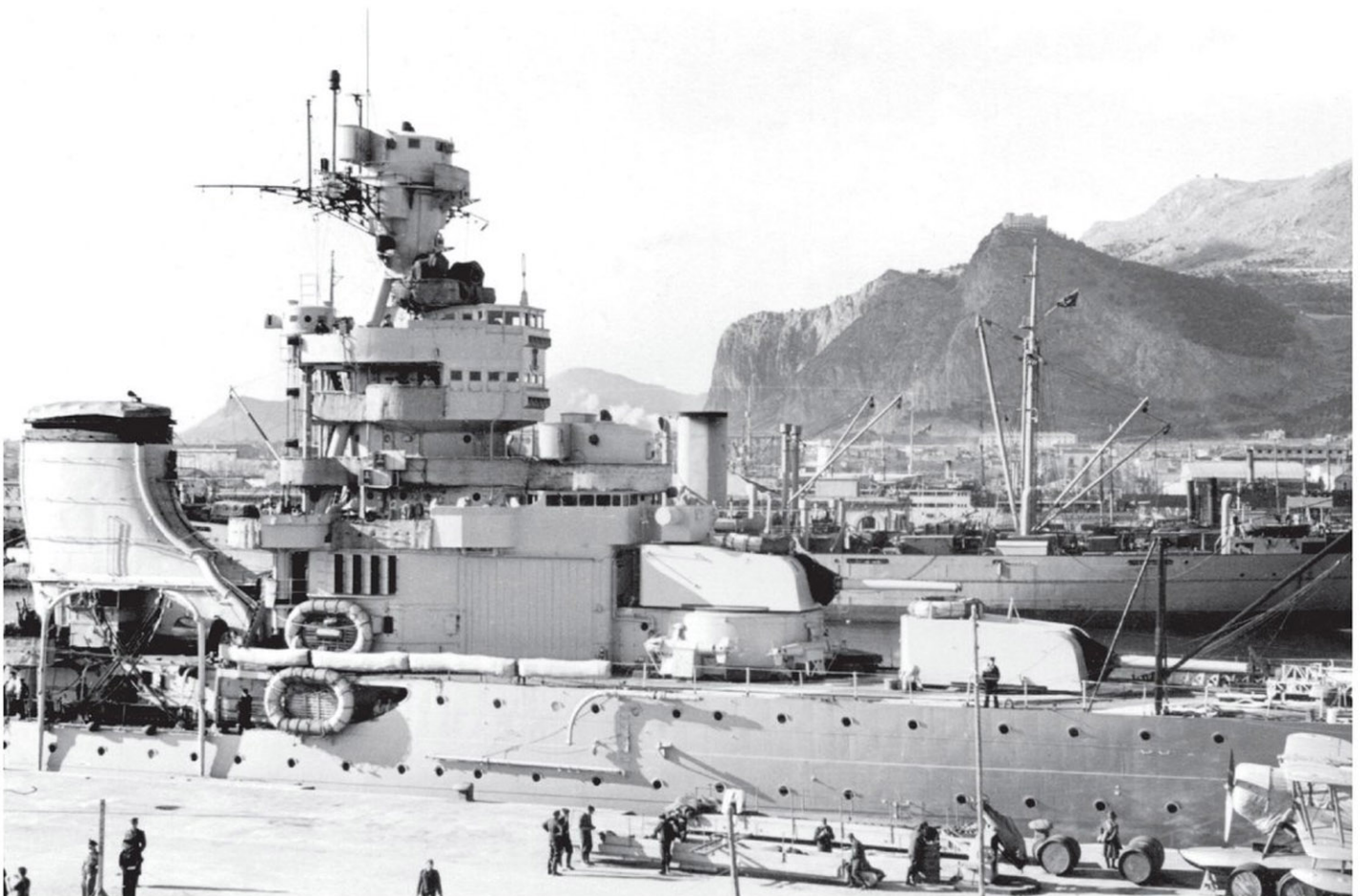


▲ Dans ses directives, Mussolini souhaite que la *Regia Marina* engage l'ennemi en cas d'occasion favorable. Sur ce cliché, il se trouve sur le cuirassé *Giulio Cesare*, à une époque légèrement postérieure aux faits qui nous intéressent. Zambon

[1] Si l'on exclut les bombardements navals côtiers et les missions des unités rapides, les Italiens ont mené 69 opérations offensives de recherche de l'ennemi en Méditerranée et mer Rouge entre juin 1940 et juin 1943, donnant lieu à 15 combats, contre 65 (et 18 combats) pour les Britanniques.

[2] Un premier appareil a pourtant été présenté en octobre 1939, mais l'industrie de pointe préfère se concentrer sur des projets plus rémunérateurs (l'État paie mal). Il faudra aussi attendre la fin de l'année 1941 pour que le premier sonar italien, le *SAFAR P 2000*, soit livré...

▼ Palerme, début du printemps 1941. Le croiseur *Colleoni* est à quai et ravitaillé. Le port sicilien compte aussi de nombreux cargos qui doivent bientôt rejoindre la Libye, où le *Speerverband Afrika* vient de débarquer. Au premier plan à droite, on aperçoit un hydravion embarqué *IMAM Ro.43*, catapultable pour des missions d'observation. Zambon





Le conflit en Méditerranée prend immédiatement l'aspect d'une guerre de convois, donc de mouvement, une sorte de « guérilla navale », mais aussi de guerre technologique. La *Regia Marina* est handicapée par des ressources limitées en mazout et dépend presque exclusivement des livraisons allemandes. Le rôle joué par le *III. Reich* dans les difficultés de son alliée doit être souligné : bon nombre de livraisons contractuelles de matières premières ne sont pas honorées, et Hitler refuse obstinément de chercher un accord avec Vichy au sujet des bases et ports tunisiens, certainement pour éviter toute émancipation italienne en Méditerranée.

Le problème majeur reste l'absence de coordination efficace avec l'aviation terrestre. Les premiers accrochages avec les Britanniques prouvent que la *Regia Aeronautica* est incapable d'assurer la protection des bâtiments de ligne amis tout autant que d'attaquer efficacement l'escadre adverse, faute de tactiques rodées et de matériels adaptés (absence d'avions torpilleurs ou de bombardiers en piqué [3]). Bref, entre le 10 juin 1940 et la fin mars 1941, le bilan de la *Regia Marina* est décevant, même si le premier succès des *Barchini* (canots explosifs) de la X^e MAS dans la baie de Sude le 26 mars 1941 (le croiseur lourd *York* et le tanker *Périclès* gravement endommagés puis coulés) et le torpillage du croiseur *Bonaventure* par l'*Ambra* cinq jours plus tard restent des succès appréciables. Enfin, la présence toujours plus importante de la *Luftwaffe* en Méditerranée donne à nouveau l'espoir de pouvoir contrer efficacement la *Mediterranean Fleet* dans le bassin oriental du *Mare nostrum* ; en effet, cette dernière envoie ses grosses unités patrouiller dans les eaux crétoises afin de parer à une éventuelle pointe offensive italienne, mais, ce faisant, elle s'expose à l'aviation ennemie et aux actions des unités légères de surface (MAS et torpilleurs) ou sous-marines.

13-14 FÉVRIER 1941 : LA CONFÉRENCE DE MERANO

Initialement prévue pour décembre 1940, une conférence réunit dans la petite ville du Trentin une délégation de la *Kriegsmarine* (le *Großadmiral* Raeder, l'*Admiral* Frike et le *Kapitänleutnant* Aschmann) et son homologue de

▲ L'une des tourelles du *Giulio Cesare* porte les dates des engagements auxquels le navire a participé. Aucune des deux Marines ne parviendra à prendre l'avantage, et il n'y aura pas de « Jutland de la Méditerranée ». Entre 1940 et 1943, la *Mediterranean Fleet* ne fait pas mieux que la *Regia Marina*. Zambon

[3] Ces lacunes graves de l'aviation rendent de facto caduque l'idée que l'Italie serait un gigantesque porte-avions « inouïable ».

[4] Lire « Opération « Pedestal », un convoi pour sauver Malte » de Xavier Tracol dans *LOS !* n° 10.

[5] Les seules en mesure d'intervenir sont alors basées sur l'île de Leros, dans le Dodécannèse, mais elles sont légères : 2 contre-torpilleurs, 4 torpilleurs et quelques MAS.

[6] Lors du recueil des naufragés du convoi *Tarigo* coulé le 16 avril, des contre-torpilleurs italiens ont été attaqués par une quinzaine d'appareils allemands.

Supermarina (le commandement opérationnel de la Marine italienne) composée des *Ammiragli* Riccardi, De Courten, Brenta et Giartosio. Depuis quelque temps déjà, les Italiens désirent la mise en place de rapports étroits avec la *Kriegsmarine* afin d'établir une « stratégie navale commune » contre les Britanniques. Les déboires italiens en Épire et en Égypte engendrent une situation délicate que les Allemands ne désirent point laisser « mûrir ». Ils souhaitent éviter un écroulement militaire italien le temps de vaincre ailleurs, notamment à l'Est. Par l'intervention dans les Balkans, Hitler entend « protéger les champs de pétrole roumains et assurer la protection du flanc Sud-Est de l'opération [Barbarossa] ». À Merano, les amiraux allemands et italiens abordent de nombreuses questions, comme le transport du *Deutsches Afrika-Korps* en Libye, la neutralisation aérienne de Malte [4], la fourniture de matériel naval et de mazout, ainsi que la nécessité d'augmenter l'intensité de la lutte ASM et celle contre les convois britanniques en direction de la Grèce. Les Allemands tentent aussi de faire valoir leurs points de vue sur les tactiques à adopter, notamment des attaques surprises de cuirassés rapides (comme ils le font dans l'Atlantique), ce à quoi les Italiens répliquent que de telles opérations supposent une gabegie de carburant dont ils n'ont pas les moyens. Au contraire de son alliée, *Supermarina* estime aussi, à juste titre, que l'aviation seule ne peut résoudre le problème de Malte.

Finalement, la conférence de Merano ne change guère la donne et n'apporte aucune solution tangible pour les Italiens en Méditerranée orientale. Raeder se fait fort d'intervenir auprès d'Hitler afin d'accélérer les livraisons de mazout tout en espérant une stratégie plus « agressive » de la part de la flotte italienne contre les convois britanniques. Certains ont vu dans les « pressions allemandes » les causes tragiques de Matapan, un peu plus d'un mois après Merano. Si l'on peut considérer cette hypothèse comme valable, dans la mesure où *Supermarina* a échoué à cette occasion une opération « de grand style », la défaite est aussi liée à d'autres paramètres, dont celui, à ne pas négliger, de la *Government Code and Cypher School* (GC&CS), futur *Ultra*.

DES ALLEMANDS SÛRS D'EUX

Le 6 avril 1941, les forces armées allemandes lancent l'opération « Marita » en attaquant simultanément la Grèce et la Yougoslavie. Quinze jours plus tard, les Grecs déposent les armes. De ce fait, les 58 000 hommes du corps expéditionnaire britannique présents dans le pays sont évacués entre le 24 et le 29 avril. Ce vaste mouvement doit être protégé par tous les moyens dont dispose la *Mediterranean Fleet* dans le secteur. Son commandant, l'*Admiral of the Fleet* Sir Andrew Cunningham, place 7 croiseurs, 19 destroyers, 2 sloops, 2 corvettes, 3 gros chalands de débarquement et 19 cargos sous les ordres du *Vice Admiral* Pridham-Whippel afin de mener à bien l'opération « Demon », déclenchée de nuit afin d'échapper à l'aviation allemande. Le 30, le « petit Dunkerque » grec prend fin avec succès : 51 000 hommes sont parvenus à quitter le continent, dont 21 000 à destination de la Crète afin d'y renforcer la garnison locale défendant les points clés de la baie de Sude et le secteur de Maleme (que les Allemands ont déjà planifié de conquérir par une action « éclair »). Ni la *Luftwaffe* ni la *Regia Marina* n'ont été capables de perturber sensiblement les opérations de rembarquement. Homologue allemande de *Supermarina*, la *Seekriegsleitung* (SKL) s'enquiert ainsi de l'absence remarquée des unités de la *Regia Marina* [5],



▲ Dans le port de Salonique, deux MAS tipo « 500 » 2^e série sont à quai. On distingue nettement les torpilles Whitehead de 450 mm, projetées par un système à impulsion latérale de type *Minisini*. Les MAS sont très actives dans les missions d'escorte, de découverte et d'attaque. Certaines opèrent depuis l'île de Leros, dans le Dodécanèse. Zambon



qui répond que ses escadres de torpilleurs étaient occupées à l'escorte de convois destinés à la Libye et qu'il lui était impossible de lancer les grandes unités de surface sans protection adéquate. Et ce sans compter le risque d'être pris pour cible par les pilotes allemands [6] peu accoutumés à l'identification des unités italiennes... argument valable, qui sera vérifié à moindres frais quelques semaines plus tard. La stratégie archaïque avec laquelle *Supermarina* utilise ses sous-marins (une « chasse à l'affût » dans un périmètre préétabli) a enfin interdit toute intervention des sous-marins rôdant dans le secteur.

Les inquiétudes de la *Kriegsmarine* ne sont point partagées par la *Luftwaffe*, maintenant chargée par l'OKW de régler, seule ou presque, la situation en Méditerranée orientale en prenant la Crète. Comme le souligne l'auteur italien Enrico Cernuschi, la participation de la *Heer* (la 5. *Gebirgsjäger-Division*) et de la *Kriegsmarine* (quelques officiers et sous-officiers destinés aux caïques de transport) à la conquête de l'île est réduite à la portion congrue, sans même parler des Italiens, dont les Allemands souhaitent ouvertement se passer. La *Luftflotte 4* du *Generaloberst* Alexander Löhr veut recueillir pour elle seule les lauriers d'une victoire qu'elle considère comme acquise, par l'intermédiaire d'un assaut aéroporté destiné à éblouir le monde. Il s'agit d'une période délicate pour Rome, qui ne possède plus aucune initiative sur son théâtre d'opérations réservé ! Le *Comando Supremo* pense même à tort que l'allié allemand va diriger son effort de guerre vers le sud afin de détruire le potentiel britannique entre Gibraltar et le Moyen-Orient, comme le souhaiterait Raeder ; mais en réalité, l'opération « Barbarossa » reste la priorité absolue. Comme le note l'historien Lucio Ceva, il n'y a, en ce milieu d'année 1941, « aucune « action collective » italo-allemande, mais seulement une participation modeste de la part des Italiens aux initiatives allemandes en Méditerranée qui, entre avril et mai 1941, mènent à l'occupation des Balkans et de la Crète », avec comme résultat, la « fin de l'indépendance stratégique italienne ».

Dans tous les cas, l'Amirauté allemande reste perplexe face aux ambitions quelque peu présomptueuses de la *Luftwaffe*. En effet, l'*Admiral* Karlgeorg Schuster, commandant du *Marine-Gruppenkommando Süd*, qui est chargé de la coordination entre les opérations navales

et aéroportées, estime que les forces de surface italiennes requises par l'OKW pour l'escorte des 7 vapeurs et des 63 voiliers à moteur sont insuffisantes : 8 torpilleurs des 1^{re} et 16^e *Squadriglie torpediniere*, 4 MAS de la 13^e *Squadriglia* et 13 dragueurs de mines, le tout sous l'égide du *Comando Gruppo Navale dell'Egeo Settentrionale* (chef d'état-major *Capitano di vascello* Corso Pecori Giraldi), dont le siège se trouve au Pirée. Schuster contacte immédiatement ses homologues italiens du secteur, les *Ammiragli* Luigi Biancheri (commandant des forces navales du Dodécanèse) et Vittorio Tur (commandant responsable de *Marimorea*), qui se montrent disposés à lui prêter assistance dans la mesure de leurs moyens. Mais ces *desiderata* resteront en fait lettre morte : comme le rapporte Enrico Cernuschi, « Berlin bloque délibérément les requêtes de son propre amiral ».

▼ Un marin monte la garde sur le pont d'une MAS, à proximité de la torpille de 450 mm. Un fusil-mitrailleur Breda Mod. 30 de 6,5 mm est placé sur un affût antiaérien. Luce / coll. Zambon

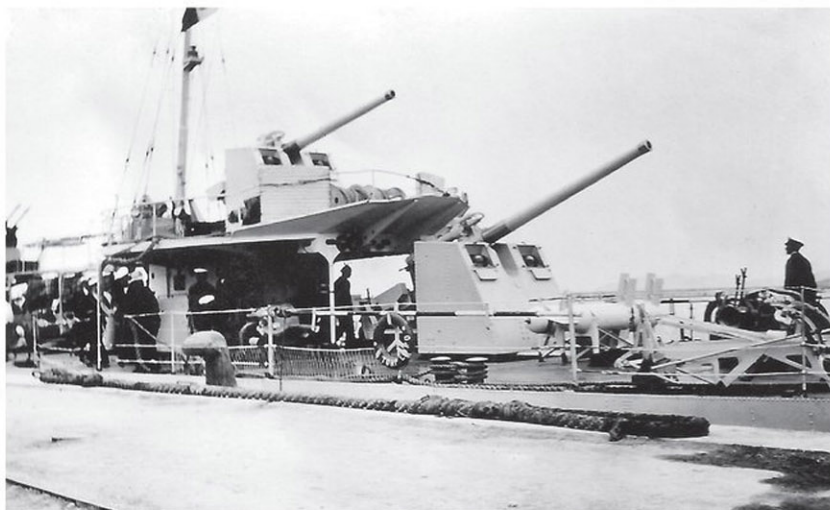




Sûres d'elles, les instances de la *Luftwaffe* pratiquent une véritable politique d'ostracisme vis-à-vis des Italiens. Le cas est manifeste pour ce qui concerne les opérations de débarquement de troupes et de matériel sur les côtes crétoises. L'*OKW* compte sur une flottille de caïques armés pour conduire à bon port les *Gebirgsjäger* lors de traversées nocturnes devant se faire sur plusieurs dizaines de nautiques à une vitesse de quelques nœuds seulement. Ces esquifs représentent des proies faciles pour l'ennemi, mais l'*OKW* semble n'en avoir cure. Pourtant, les Italiens sont disposés à participer à ces opérations, déclarant le 1^{er} mai être en mesure de mettre sur pied une action amphibie depuis leurs bases du Dodécane (Rhodes et Léros). La proposition est écartée avec suffisance... mais sera pourtant requise par les Allemands au dernier moment, le 22 mai [7] ! Même l'excellent matériel dont disposent les Italiens – les péniches de débarquement classe « Sesia » à faible tirant d'eau et aux grandes capacités de chargement, des modèles uniques en leur genre à l'époque – ne semble pas susciter l'intérêt des « seigneurs de la guerre » germaniques. Finalement, à la veille de l'assaut aéroporté le 19 mai, ils demandent inopinément à *Supermarina* si une sortie de ses grandes unités, à des fins de « diversion » prétendent-ils, est envisageable dans les heures à venir... En effet, informé de la présence de croiseurs britanniques dans le secteur, l'*OKW* se fait maintenant quelques cheveux blancs et se décide à appeler à l'aide son alliée, dont il souhaitait ardemment l'absence d'initiative quelque temps plus tôt (et à qui il reprochera son inaction une fois la bataille terminée)... Dans tous les cas, et pour les mêmes raisons que pour l'opération « Demon », *Supermarina* ne souhaite pas risquer ses forces dans une action mal préparée, privée d'effet de surprise et sans appui aérien valable. La bataille pour la Crète est donc aussi une période de tension dans les relations germano-italiennes.

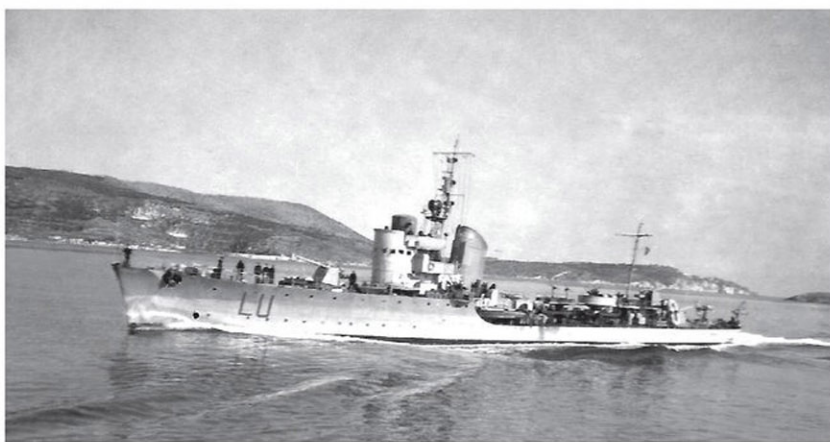
LE LUPO EN PROTECTION DE LA 1. FLOTTILLE

Les troupes britanniques stationnées en Crète s'apprêtent à repousser l'assaut allemand avec l'avantage non négligeable du renseignement, puisque *Ultra* fournit de précieuses données sur la consistance et les lieux d'attaque des troupes adverses. De son côté, la *Mediterranean Fleet* se prépare elle aussi au combat. Elle dispose notamment de deux *Cruiser Squadrons*, le 15th, sous le commandement du *Rear-Admiral King* (sur le *HMS Naiad*), et le 7th, aux ordres du *Rear-Admiral Rawlings* (sur le *HMS Orion*). Cunningham est handicapé par l'absence de soutien aérien, ce qui le contraint à mener des actions nocturnes, une spécialité britannique. Il modifie quelque peu le commandement de ses forces en plaçant le *Rear-Admiral Glennie* à la tête de la *Force D* (où il remplace Rawlings), constituée des croiseurs *Dido*, *Ajax* et *Orion* ainsi que des destroyers *Janus*, *Kimberley*, *Hasty* et *Hereward*, tandis que King prend le commandement de la *Force C*, soit le croiseur léger *Naiad*, les croiseurs *HMAS Perth*, *HMS Calcutta* et *Carlisle*, et les destroyers *Kandahar*, *Kingston* et *Nubian*. Même en prenant en compte l'absence de protection aérienne, ce sont des moyens considérables. *Ultra* fournit aussi à Cunningham une certaine connaissance du plan adverse, et, dès les premières heures de l'opération « Merkur », le mardi 20 mai, les Allemands se retrouvent en difficulté, subissant des pertes considérables. Ils décident alors d'accélérer le débarquement de leurs troupes. La veille, 21 à 25 petites unités de la 1. Flottille ont quitté le Pirée pour l'île de Milos, le point de rassemblement général, mais différents aléas ont causé des retards sensibles : une mer force 3 a considérablement ralenti le convoi, dont la vitesse n'a pas excédé 2 nœuds au lieu des

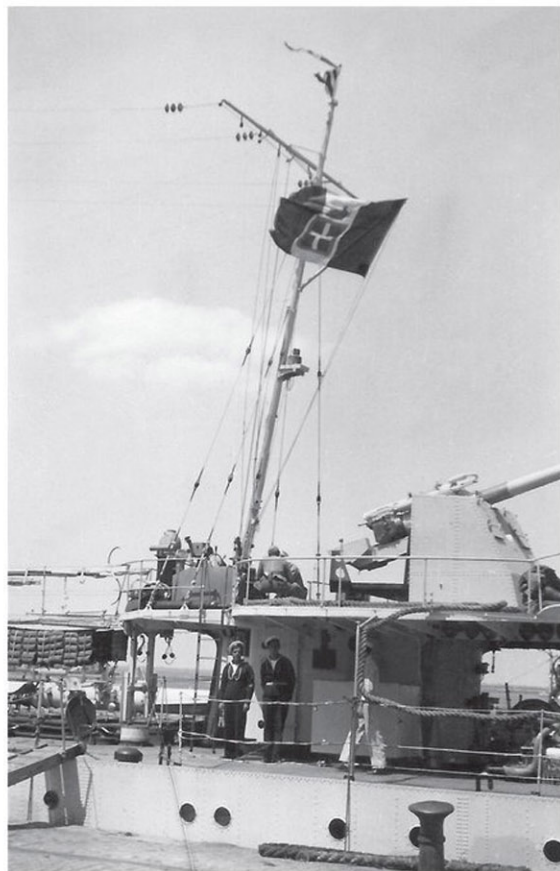


◀ Le torpilleur *Lupo* est à quai dans le port de Kavala, en Grèce. Ce cliché met parfaitement en évidence les deux canons OTO '37 calibre 100/47 de pouce. Il s'agit d'une arme fiable et efficace, largement répandue dans la *Regia Marina*. Zambon

▼ Le *Tricolore* frappé aux armes de la Maison de Savoie flotte au mât du *Lupo*. Depuis 1946, le pavillon de la *Marina Militare* est composé des armoires des 4 thalassocraties italiennes (Venise, Gênes, Pise et Amalfi). Zambon



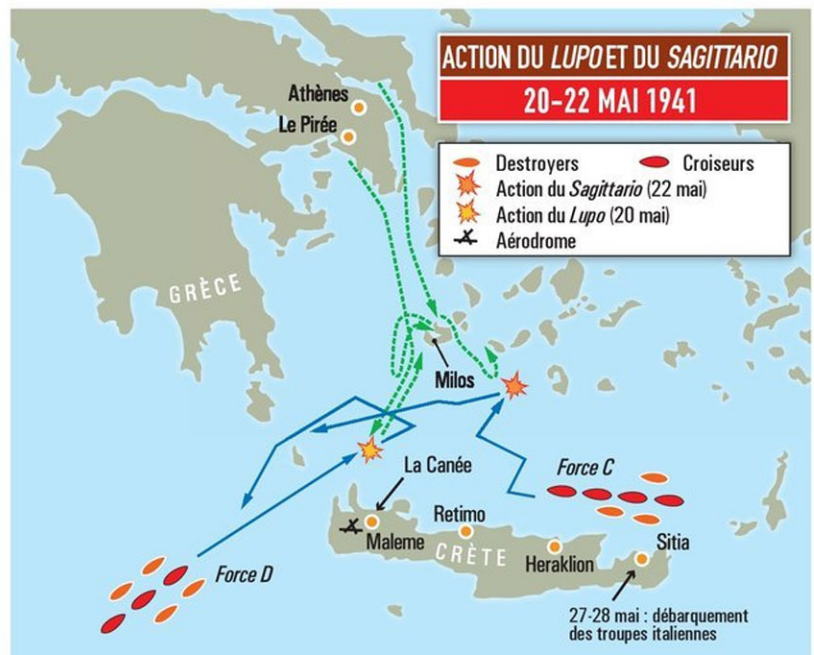
▲ Cette belle photo du *RT Lupo* a été prise dans les eaux crétoises, lieu de ses exploits, probablement fin 1941 : les tubes lance-torpilles sont jumelés et en position centrale, tandis que l'extrémité de la cheminée est peinte en gris et non plus en noir. Sa carrière prend fin le 2 décembre 1942, lorsqu'il est coulé dans le secteur des îles Kerkennah par quatre destroyers britanniques. Zambon





5 prévus, tandis que l'escorte italienne a connu des changements de dernière minute, avec la perte du *R.T. Curtatone* [8] sur des mines grecques, puis une avarie d'hélice du *R.T. Sirio* dans les environs de Milos. C'est finalement le *R.T. Lupo* du *Capitano di fregata* Francesco Mimbelli qui rejoint les caïques éparpillés à l'aube du 21 mai. Dans le même temps, les Britanniques sont avertis de la présence « d'au moins deux bataillons d'infanterie de montagne transportés sur de petites embarcations escortées de torpilleurs italiens, à destination de la Crète ». Ces renseignements sont exacts : 2 331 combattants du *III./100. Gebirgsjäger* et des artilleurs de la *Luftwaffe* ont en effet pris place dans les embarcations, aux côtés d'une soixantaine de marins d'un détachement « plage » de la *Forza Navale Speciale*, répartis au sein de quatre voiliers à moteur [9], et dont le rôle est de trouver les meilleurs emplacements pour débarquer dans le secteur de Maleme. Alors que les esquifs sont enfin regroupés, tombe un ordre d'arrêt puis de retour à Milos, car de grandes unités britanniques ont été repérées par l'observation aérienne. Mimbelli n'est plus qu'à huit nautiques seulement de Milos lorsqu'un énième contrordre lui parvient : faire route vers la Crète à pleine vitesse, nonobstant la mer agitée, la faible visibilité et le risque de perdre le contact avec les bateaux les plus lents !

Les radars britanniques découvrent la présence du convoi à environ cinq nautiques au nord-est du cap Spada. Au même moment, le destroyer *Janus* l'aperçoit à son tour, mais ne prend étrangement aucune initiative. Afin de protéger le convoi dont il a la responsabilité, le *Lupo* étend un écran fumigène et, ce faisant, découvre un croiseur ennemi ; il est 22h35 (heure de Rome de l'époque), le petit torpilleur italien vient de prendre contact avec la *Force D* de Glennie. S'ensuit une mêlée nocturne confuse et tragique, compte tenu de la disproportion des forces en présence. Le *Dido* ouvre le feu, auquel le *Lupo* répond sans attendre, lançant deux torpilles à 700 m de distance. L'Italien est touché plusieurs fois, encaissant pas moins de 18 obus durant la bataille ! Si les « organes vitaux » du *Lupo* ne sont pas atteints, 2 hommes sont tués et 26 autres blessés. Un second croiseur débouche au moment où le torpilleur se désengage suite à sa première attaque, passant « à quelques mètres – je dis bien quelques mètres – de la poupe », comme le notera Mimbelli dans son rapport. C'est à ce moment-là qu'une « vive lueur »



éclaire les flancs de l'*Orion*, ce qui laisse penser qu'une torpille a fait mouche. Cette lueur fera couler beaucoup d'encre par la suite. Rentré au port, Mimbelli se contentera de déclarer avoir attaqué et probablement touché un croiseur, dires confirmés par le témoignage des survivants allemands et italiens. Ainsi, le *Bollettino di guerra* N°352 du 23 mai 1941 annonce le torpillage d'un croiseur de la classe « Kent » par le *Capitano di fregata* F. Mimbelli. Il faudra attendre 40 ans pour apprendre la vérité [10] : au moment où le *Lupo* se trouve entre le feu des deux croiseurs britanniques susmentionnés, les pièces à tir rapide de 40 mm du *Dido* touchent la plage avant de l'*Orion*, tuant 4 hommes et en blessant 7 autres...

Pour des raisons de propagande, les Britanniques vont consciemment occulter ce tir fratricide. Or, après une étude précise d'un grand nombre de documents inédits et des rapports d'avaries, Enrico Cernuschi parvient à la conclusion qu'en plus des tirs du *Dido*, l'*Orion* a certainement été victime de l'explosion rapprochée et prématurée d'une des torpilles du *Lupo*, d'où la « vive lueur » [11].

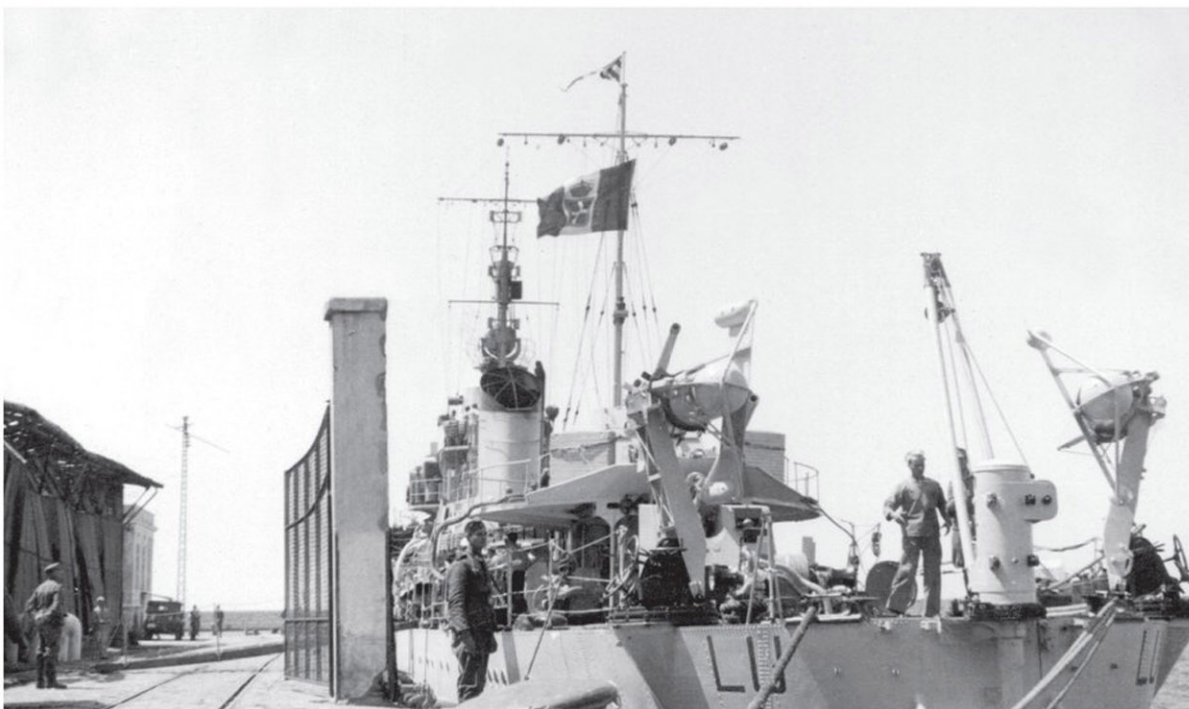
[7] 2 500 hommes débarquent à Sitia, au nord-est de l'île, entre le 27 et le 28 mai, sous le commandement du *Capitano di vascello* Aldo Cocchia.

[8] *R.T.* signifie *Regia Torpediniera*, « torpilleur royal », bien que « torpediniera » soit féminin. Nous conserverons le genre masculin tout au long de cet article. Dans la tradition navale italienne, les navires prennent un genre masculin.

[9] Les voiliers *Padre Eterno*, *Rosa*, *Labor* et *Adriatico*.

[10] Certains historiens estiment que les Britanniques ont manipulé un grand nombre d'archives afin de minimiser l'ampleur des pertes subies au combat contre les Italiens. La conservation des journaux de bord postérieurs à 1940 ayant été prohibée, cette mesure étrange les conforte dans cette idée.

[11] La torpille aurait explosé dans le sillage de l'*Orion*, lui occasionnant des avaries.



◀ Toujours à Kavala, le *Lupo* met ici en évidence ses marques de poupe (les initiales *LU*, alors qu'il avait été affublé en 1938 des initiales *LP*). Les deux dispositifs destinés à draguer les mines sont du *Tipo* « C », avec leur petite grue du type *SABIEM*. Zambon



▲ Un voilier à moteur chargé de troupes fait route vers la Crète. Une mitrailleuse de 13,2 mm est placée en protection antiaérienne. Des équipages grecs et italiens sont chargés de la navigation. Cemuschi

▼ Caïques et voiliers chargés de soldats allemands en rade de Milos, peu avant leur départ pour la Crète. Roberti

▼▼ Des hommes du III/100. Gebirgsjäger-Regiment posent peu de temps avant de prendre la mer pour une traversée qui n'aura rien d'une croisière d'agrément. À l'arrière-plan, on distingue les proues des RT *Lupo* et *Libra*. Zambon

▼ Les petites unités de surface de la *Regia Marina* accomplissent un travail harassant d'escorte et de découverte. Ici, dans les eaux crétoises, le RT *Alcione*, qui donne son nom à une série de la Classe *Spica* à laquelle appartient aussi le *Lupo*, affronte une mer grosse. Zambon



Mais revenons au combat : alors que le *Lupo* charge l'ennemi avec témérité, les petites embarcations sont découvertes et coulées une à une après avoir été illuminées par les projecteurs. Dans son rapport [12], Glennie mentionne que les caïques « battant pavillon grec [étaient] remplis de troupes allemandes [...] agitant des mouchoirs blancs », ce qui ne l'empêche pas d'ordonner de les envoyer par le fond, tâche qu'il juge « désagréable ». Là encore, il faudra que le temps fasse son œuvre pour connaître la réalité des pertes de l'Axe. Sur les quatre petits voiliers italiens, seul le *Padre Eterno* est coulé, non sans avoir lutté jusqu'au bout avec sa mitrailleuse de 13,2 mm. Dans ses mémoires, Cunningham rapporte la mort de « plus de 4 000 Allemands », sans compter la destruction « d'un torpilleur d'escorte, touché par le *Dido* et achevé par l'*Ajax* » [13]. Ces chiffres sont souvent repris alors qu'ils sont tout à fait fantaisistes, tout autant que la revendication de la destruction du *Lupo*. Une dizaine de caïques et voiliers ont été coulés, et les chiffres les plus vraisemblables font état de 300 victimes [14]. La prompt réaction des secours (dont le *Lupo* lui-même) ainsi que l'action téméraire du petit torpilleur expliquent ces pertes finalement peu élevées, alors que le convoi aurait pu disparaître corps et biens. Dans tous les cas, les restes de la 1. Flottile sont incapables de débarquer et sont finalement rapatriés au Pirée. Dès le lendemain, une action similaire est lancée au sud-est de Milos, et, une fois encore, un torpilleur de la *Regia Marina* en est le protagoniste.

LE SAGITTARIO DÉFIE LA FORCE C

Tandis que la *Force D* s'en retourne sans gloire, la *Force C* du *Rear-Admiral King* fait route au nord-est de la Crète, au large d'Héraklion, où se dirige la 2. Flottile composée d'une trentaine de caïques et de petits bateaux transportant environ 4 000 *Gebirgsjäger* ainsi que des équipages grecs. En franchissant le détroit de Kasos séparant le Dodécanèse de la partie orientale de la Crète, l'escadre est attaquée par plusieurs vedettes italiennes *MAS* provenant des bases voisines de Rhodes et de Léros : en tentant d'arroser les vedettes rapides ayant pénétré



au sein du dispositif anglais, le *Juno* endommage le *Kandahar*, provoquant une grande confusion. Entre-temps, *Marisudest* ordonne au *R. T. Sagittario* du *Tenente di vascello* Giuseppe Cigala Fulgosi d'appareiller pour Milos afin de prendre en charge le convoi. L'île est atteinte à 07h30 le 22 mai. Le petit torpilleur de la classe Spica (type Perseo) embarque à son bord le *Fregattenkapitän* von Lipinsky, responsable de la coordination avec le convoi, ainsi qu'un correspondant de guerre, Vero Roberti. Dans les années 1960, ce dernier rédigera ses mémoires, témoignage fort intéressant de ses expériences en Méditerranée entre 1940 et 1943. Son chapitre concernant l'action du *Sagittario* met ainsi en relief des éléments d'une grande importance, sur lesquels nous reviendrons.

Une heure à peine après le départ de Milos, l'escadre anglaise est repérée. À 08h35, Cigala Fulgosi ordonne de se préparer au combat. À 08h47, trois croiseurs sont identifiés, faisant cap au sud. Cela fait déjà quelques minutes que le *Sagittario* remonte le convoi afin d'étendre un écran fumigène pour le soustraire à la vue de l'ennemi. À 08h53, les croiseurs foncent droit sur lui, et le journal de bord indique : « Estimant avoir dirigé les fumigènes suffisamment vers le nord, je vire sur tribord, proue vers l'ennemi, et je vais à l'attaque. Je distingue désormais quatre croiseurs en file indienne et, plus loin, deux destroyers. » Parvenus à 12 450 m de leur cible, les croiseurs de King ouvrent un feu assez bien ajusté, le *Sagittario* ne répondant à l'aide de son canon de proue de 100/47 qu'à 12 000 m. Selon le récit de Roberti, « von Lipinsky, s'adressant au commandant Cigala Fulgosi, lui dit en anglais : « *Roberti m'a dit que vous vouliez attaquer ? C'est de la folie. Vous avez déjà accompli votre devoir. Protégez-vous derrière les fumigènes.* » « *Et ensuite ils détruisent le convoi* », répond le commandant Cigala Fulgosi. Et il ajoute : « *non, cher commandant, nous attaquons.* » [15] Cette version est probablement un peu romancée, le stress du combat et le calcul de l'angle d'attaque excluant tout palabre inutile, mais elle ne déforme en rien la réalité des faits : parvenu à 7 000 m, l'Italien décoche deux torpilles de 450 mm par tribord contre la deuxième unité ennemie, en l'occurrence le *HMS Naiad*. Les salves pleuvent de toutes parts, mais le *Sagittario* semble protégé par Poséidon, maître incontesté des lieux ! Cigala Fulgosi ne rompt pas le combat, il poursuit son attaque, proue vers l'ennemi, afin d'attirer sur lui le feu destructeur des croiseurs qui n'ont aperçu jusque-là qu'une poignée de caïques isolés. À 09h14, l'équipage hurle de joie en observant deux

explosions et deux colonnes d'eau sur les flancs du *Naiad*. Tous sont formels : il n'y a plus que trois croiseurs, seule une grande colonne de fumée se trouve en lieu et place de l'ennemi abattu. Mais le combat n'en est pas terminé pour autant. En effet, quelques minutes plus tard, alors que le *Sagittario* se trouve toujours entre les Anglais et le convoi, le destroyer *HMS Kingston* entre dans la bagarre et commence à arroser son adversaire. Il communique aussi à King avoir aperçu un grand nombre de petites embarcations derrière le rideau de fumée. Le *Kingston* encaisse deux coups de 100/47 – dont les explosions sont nettement identifiées par Roberti, les marins italiens et les Allemands – sans qu'ils ne causent des dégâts importants [16]. Le danger vient finalement du ciel quand, à partir de 09h29, les Stukas font leur apparition ; ils n'identifient pas le torpilleur italien, qui subit cinq attaques avant de parvenir à les avertir, en agitant du linge blanc et en déployant des drapeaux allemand et italien à la poupe et à la proue. Quelque temps plus tard, l'escadre britannique rompt le combat, King estimant toute poursuite dangereuse et inutile, sans compter que les avaries constatées à la proue du *Naiad* réduisent à 16 nœuds la vitesse de l'escadre. En conséquence, le *Valiant* et le *Warspite* pénètrent en mer Égée afin de le soutenir, offrant ainsi la possibilité à l'aviation de l'Axe de les harceler.

Après une bonne heure de combat, les marins italiens peuvent enfin souffler. Dans la salle des machines, le thermomètre indique 68°C, et les artilleurs ont le visage noirci de poudre. Ils ont tiré 56 obus de 100/47. Ordre est alors donné de faire route vers Milos avec le convoi, qui n'a subi que des pertes légères, deux caïques seulement selon les sources allemandes. Pourtant, vers 12h00, alors que les petites embarcations sont revenues à bon port, le *R. T. Alcione* communique que des naufragés (*a priori* ceux des transports coulés) se trouvent encore dans le secteur. Cigala Fulgosi dirige alors son navire sur place en dépit d'ordres lui intimant de quitter rapidement la zone. Il recueille plus d'une centaine de personnes, dont un équipage de Stuka. Parmi ces survivants, un officier et six hommes affirment avoir vu passer les torpilles puis des colonnes d'eau s'élever sur les flancs du croiseur ennemi. À 15h15, c'est le retour au Pirée. Quelques heures plus tard au port, les *Gebirgsjäger* de la 2. Flottille portent en triomphe Cigala Fulgosi sur leurs épaules, une attitude qui en dit long sur la gratitude des soldats allemands vis-à-vis de celui qui a défié 4 croiseurs et 2 destroyers. Mais tout ce petit monde aurait-il été victime d'hallucinations collectives ?

[12] *Letter of Proceedings: Operations off Crete 19th-23rd May 1941. June 4th, 1941.*

[13] A. Cunningham, p. 369.

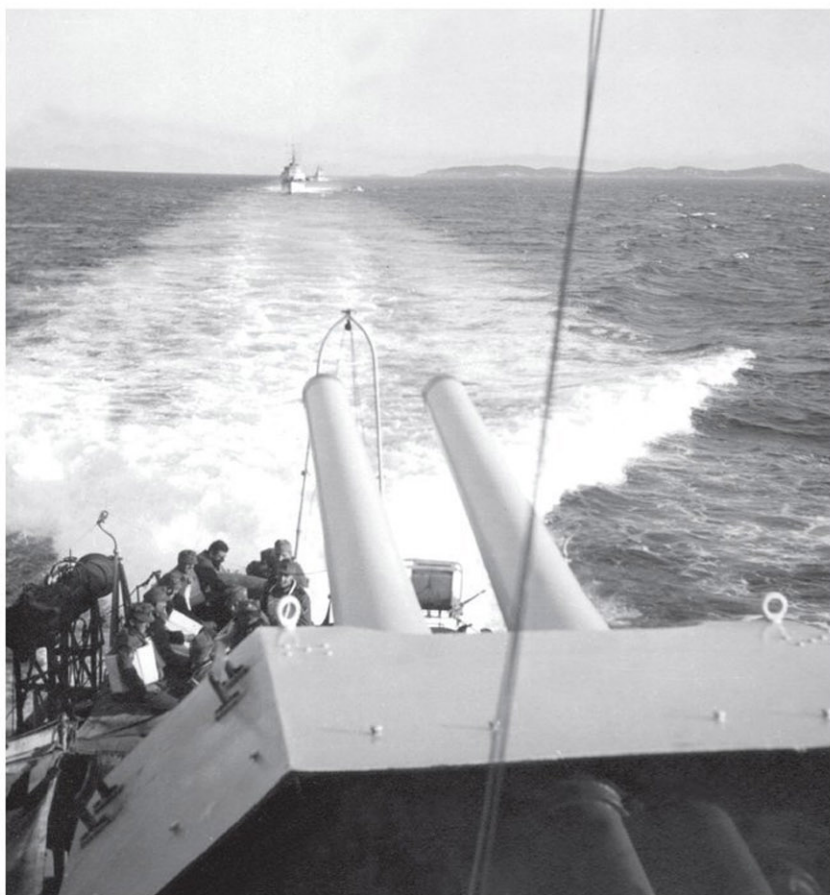
[14] 311 selon D. A. Thomas (p. 141), relayé par Sadkovich (p.233). 297 victimes selon Massignani et Greene (p. 170).

[15] V. Roberti, p. 104.

[16] La Royal Navy nie tout dégât causé au *Kingston*. Pourtant, un rapport réservé sur ces avaries causées par le tir du *Sagittario* existe, envoyé à l'Amirauté par Cunningham en personne.



◀ Le torpilleur *Sirio* escorte des caïques le 19 mai 1941 lorsqu'il est victime d'une grave avarie aux hélices et doit rentrer au port. Coll. Zambon



En effet, les Britanniques ne reconnaissent pas la perte d'un croiseur du fait d'une attaque de torpilleur italien. Les différentes études et les mémoires de Cunningham non plus. Les dégâts déclarés par les Britanniques sont liés aux attaques allemandes, et les *HMS Naiad* et *Carlisle* n'y échappent pas [17]. Après-guerre, de nombreuses études – comme celles de l'*Ufficio Storico della Marina Militare* – n'aboutiront pas, essentiellement parce que les journaux de bord postérieurs à 1940 de la plupart des unités de guerre britanniques n'ont pas été conservés. C'est l'une des raisons pour laquelle l'histoire officielle anglaise peine à détailler les combats navals autour de la Crète, cédant aux approximations les plus grossières quand il ne s'agit pas d'affabulations pures et simples pour ne pas avoir à reconnaître des pertes face aux Italiens [18]. Longtemps, les marins du *Sagittario* croiront avoir coulé le *HMS Gloucester*, le remorqueur *Boeo* ayant récupéré sur un radeau des hommes de ce croiseur vraisemblablement coulé par la *Luftwaffe*. Or, lors de leur interrogatoire, ces survivants annoncent avoir été victimes de torpilles... Les sources britanniques ne reconnaissent là encore aucune perte suite à une attaque de ce type, ni dans le détroit de Kasos, où rôdent les *MAS* et les sous-marins *Onice* et *Galatea*, ni dans le canal de Sicile. Le mystère n'est toujours pas élucidé.

■ CONSIDÉRATIONS FINALES

Aucun débarquement allemand n'aura finalement lieu sur les côtes crétoises ; les Italiens s'acquitteront de cette tâche, avec leur petit corps expéditionnaire, le 27 mai dans la région de Sitia. Les actions du *Lupo* et du *Sagittario* ont permis aux forces allemandes d'éviter le désastre total. En effet, parfaitement au courant des opérations de débarquement, le commandement britannique a maintenu en réserve près du littoral des unités qu'il a un temps prévu d'engager contre les parachutistes allemands en bien mauvaise posture. L'opération « Merkur » a ainsi frôlé le fiasco. Certes, la *Mediterranean Fleet* enregistre de très lourdes pertes, mais cette victoire à la Pyrrhus laisse un goût amer et donne une leçon d'humilité aux « maîtres de guerre » allemands. Il apparaît immédiatement que la *Regia Marina* est indispensable à toute opération d'envergure en Méditerranée. Le *SKL* ne s'y trompe pas en inscrivant dans son journal que « jusqu'à présent, les torpilleurs italiens ont montré un grand courage et un sens aigu des responsabilités ». Le 30 mai, le *Großadmiral* Raeder envoie une lettre officielle de remerciements au *Capo di Stato Maggiore della Regia Marina*. Ces gestes sont lourds de sens à une époque où les relations italo-allemandes sont tendues. Pour autant, les Allemands conserveront une attitude nimbée de supériorité : ils ne rempliront qu'en partie leur « part du contrat » concernant les livraisons d'armes, de carburant et de matières premières, tout en exigeant toujours davantage de l'Italie, devenue finalement simple satellite du *Reich*.

➤ Ces contre-torpilleurs de la classe Sella transportent des troupes allemandes vers la Crète. Peu accoutumés à l'identification des unités italiennes, les pilotes de la *Luftwaffe* attaquent par erreur ces navires peu après leur sortie du Pirée. Zambon

➤ Belle vue de la poupe du *RT Sagittario*, qui dispose d'un équipement identique à celui du *Lupo*. Un radeau de sauvetage apparaît à tribord. Zambon

◀ Ces *Gebirgsjäger* hissent un petit obusier 7,5 cm *le.IG. 18* à bord de leur embarcation, dans le port de Chalcis ou du Pirée. Zambon





▲ Une fois conquise, la Crète devient un port important pour les unités navales de l'Axe. Ici, le sous-marin *Emo* est flanqué d'un remorqueur dans la rade du port de Souda (La Sude). À l'arrière-plan se trouve le torpilleur *Cassiopea*. Zambon

▼ À contre-jour et au crépuscule, cette photo illustre le départ des caïques chargés de *Gebirgsjäger*. Ces derniers sont loin d'imaginer la nuit de cauchemar qui les attend. Zambon

► Finalement, les seules troupes à débarquer en Crète seront italiennes, les 27 et 28 mai à Sitia, à l'extrémité orientale de l'île, sur la façade Nord. Luce



Du côté britannique, l'heure est à la morosité. Les opérations pour l'évacuation de la Crète ont coûté trois croiseurs et six destroyers coulés et de nombreuses autres unités plus ou moins gravement endommagées, dont trois cuirassés et un porte-avions. Les amiraux King et Glennie sont vertement tancés par Cunningham pour l'échec de leur action et leur manque d'initiative, mais c'est ce dernier qui subit les foudres de Churchill, qui pense à le remplacer par l'*Admiral* Henry Harwood. Cunningham aura beau jeu de critiquer dans ses mémoires l'attitude « timorée » de la *Regia Marina*, son adversaire direct : il a lui-même agi de la même manière. Disposant d'avantages technologiques importants, d'un ravitaillement en flux tendu et d'un outil de renseignement inégalé, sa stratégie a été pour le moins circonspecte. Cette prudence ne peut être motivée, bien qu'il ne l'avoue pas, que par la crainte inspirée par la flotte italienne. Finalement, les inimitiés des partenaires de l'Axe ont été ses meilleures alliées...

La *Regia Marina* a montré, et elle le fera tout au long de la guerre sur ce théâtre d'opérations, qu'elle est un adversaire de taille et non pas un simple faire-valoir. Deux petits torpilleurs ne jaugeant guère plus de 1 000 t en ont fait l'éclatante démonstration, même si leurs actions ont été occultées pendant plus d'un demi-siècle. ■

[17] De nombreuses incohérences existent d'ailleurs entre les données britanniques et les archives allemandes et italiennes sur les heures d'attaque et les échanges de tirs.

[18] Ni le *Naiad* ni le *Carlisle* n'ont été coulés, mais un navire semble pourtant avoir été gravement endommagé. Il est probable que les Britanniques aient préféré attribuer leurs dégâts à la *Luftwaffe* pour des « raisons de prestige ». Ceux causés au *Naiad* sont pourtant confirmés, entre autres par le *Lieutenant* Le Bailly, responsable des infrastructures du croiseur.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Beevor (A.), *Crete. The battle and the Resistance*, Murray, 2005
- Cernuschi (E.), *La notte del Lupo*, Rivista Marittima, maggio 1997
- Cernuschi (E.), *La giornata del Sagittario*, Rivista Marittima, ottobre 2000
- Ceva (L.), *La condotta italiana della guerra. Cavallero e il Comando Supremo 1941/1942*, Feltrinelli, Milano, 1975
- Cunningham (A. B.), *A sailor's odyssey*, Hutchinson & Co., London, 1951
- Fioravanzo (G.), *Le azioni navali nel Mediterraneo. Dal 1° aprile 1941 all' 8 settembre 1943*, USMM, Roma, 2001
- Massignani (A.) & Greene (J.), *The naval war in the Mediterranean 1940-1943*, Chatham Publishing, London, 1998
- Ostenc (M. et alii), *La Marine italienne de l'Unité à nos jours*, Economica, Paris, 2005
- Roberti (V.), *Con la pelle appesa a un chiodo. La guerra sul mare 1940-1943*, Mursia, Milano, 1966
- Sadkovich (J. J.), *La Marina italiana della seconda guerra mondiale*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2006
- Santoni (A.) & Mattesini (F.), *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Storia Militare, Parma, 1980 (réédition 2005)
- Thomas (D. A.), *Crete 1941. The battle at sea*, Cassel, London, 1972 (réédition 2003)