

## LA BATAILLE AERONAVALE DE TARENTE

*Pendant la campagne des Dardanelles, durant la Première Guerre Mondiale, un avion anglais avait lancé une torpille, avec succès, sur un bâtiment de commerce suspect. Pourtant, jusqu'au début de la Seconde Guerre Mondiale, aucun expert maritime n'aurait imaginé qu'une flotte ennemie puisse être victorieusement anéantie par une arme autre qu'un canon de marine.*

*Le rôle des hydravions embarqués sur les croiseurs et cuirassés devait se limiter à celui d'observateur quant à celui – multi rôle – des torpilleurs – bombardiers – observateur de tir – appareils de reconnaissance (TBSR), il restait encore à démontrer son caractère opérationnel !*

### CHRONOLOGIE D'UN CONFLIT

**En septembre 1938**, par son soutien aux prétentions des Sudètes, population allemande installées en Tchécoslovaquie depuis le moyen âge, Hitler crée une première vague d'inquiétude dans le corps diplomatique et les militaires européens. Il a récupéré la Rhénanie Palatinat (sous mandat d'administration française depuis 1918) et annexé l'Autriche sans entraîner de réactions importantes de la part de ses voisins pacifistes : il devrait en être de même avec le territoire des Sudètes.

Mais, cette fois ci, la crise internationale ne tarde pas. La France rappelle les réservistes et les navires anglais de la flotte méditerranéenne quittent Malte pour Alexandrie (Egypte) car le chancelier allemand vient d'annoncer que l'Italie rejoignait les forces de l'Axe.

L'Amiral commandant la force anglaise en Méditerranée, Sir Dudley Pound, convoque ses officiers et les informe de leur première mission :

« Il nous faudra attaquer le flotte italienne immédiatement, aussi durement et aussi fréquemment que nous le pourrons ».

Et il s'entretient avec le capitaine de vaisseau Lyster, commandant du vieux porte avions Glorious alors basé à Alexandrie. (Mis sur cales en 1916 mais ayant subi une longue refonte en 1930). De retour sur son bâtiment, le pacha du Glorious fait venir séance tenante, dans sa cabine, son chef de l'aviation et son observateur principal.



Du doigt, il pointe une ville sous le talon de la botte italienne :

« Voilà quel sera notre objectif : Tarente, base principale de la flotte italienne ».



C'est ainsi que les groupes 814, 823 et 865 vont être soumis à un entraînement encore plus soutenu : lancement de bombes et de torpilles, de jour comme de nuit. Un plan de bataille est proposé et accepté par Pound.

« Il faudra attaquer la flotte italienne dès la déclaration de guerre ! »

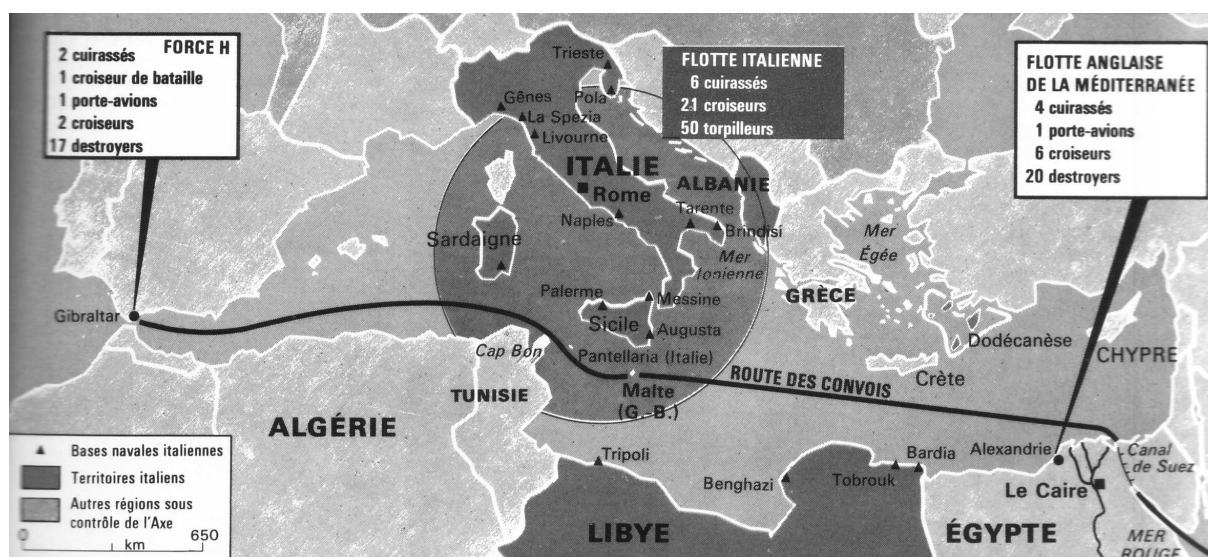
Sans en être pleinement conscient, Lyster vient de recevoir la mission de lancer un des plus audacieux assaut de l'Histoire par une méthode entièrement nouvelle.

**Fin septembre 1938**, l'apaisement est de mise après la rencontre de Munich. Le jeu de dupes ne fait que continuer mais personne – en dehors peut être des dignitaires nazi – ne le sait encore. La flotte britannique démobilise, les effectifs de la ligne Maginot sont allégés, l'opération Tarente est archivée et l'Amiral Pound devient Premier Lord naval en résidence à Londres.

**En mars 1939**, les armées allemandes complètent l'annexion de tout le territoire tchécoslovaque tandis que, quelques jours plus tard, Mussolini envahit l'Albanie.

**Le premier septembre 1939**, après l'accord germano-soviétique, les chasseurs et bombardiers de la Luftwaffe mettent le feu à la Pologne tandis que l'Armée Rouge enfonce la frontière orientale polonaise.

**En avril 1940**, Hitler envahit le Danemark et la Norvège. En mai, ce sera le tour de la Hollande puis la Belgique et la France. Avant la fin de ce même mois de mai, le Duce déclare la guerre à la France.



En Méditerranée, la situation militaire britannique se précise et, elle correspond en pire à ce qu'avait anticipé l'Amiral Pound. La marine française est maintenant bloquée dans le port de Toulon par Vichy et elle n'en sortira plus avant son sabordage général du 27 novembre 1942 au cours duquel 90 bâtiments, soit 50% de ses effectifs seront détruits.

L'Italie a besoin, pour son ravitaillement, d'une sortie vers l'Atlantique (60% de ses importations) et vers le canal de Suez pour commercer avec ses colonies africaines. Il faut donc empêcher ces voies de transit. Le blocus italien doit être réalisé par :

- L'escadre anglaise de la Méditerranée Orientale ou escadre d'Alexandrie (Amiral Cuningham) qui a déjà dû abandonner Malte il y a un an, car trop exposée aux raids de l'aviation, pour rejoindre Alexandrie,
- L'escadre anglaise de la Méditerranée Occidentale ou Force H (Amiral Somerville) qui reste basée à Gibraltar.

Le canal de Sicile, large de 150 Km, sera donc une zone de conflit inéluctable entre les convois anglais qui vont d'Alexandrie à Gibraltar et les italiens qui joignent la Tripolitaine aux ports de la péninsule. La majorité de l'approvisionnement de la Grande Bretagne en provenance d'Asie, d'Orient et d'Australie se fera par le Cap de Bonne Espérance mais le ravitaillement de l'indispensable Malte va nécessiter la mise en place de convois escortés qui seront la cause de rencontres belliqueuses.



Le schéma classique de ces convois qui partent de Gibraltar avec la Force H est d'être escortés par des croiseurs, cuirassés et porte avions jusqu'à la hauteur de Bizerte ou au sud de la Sardaigne avant d'être

« abandonnés »

dans l'allée des bombes jusqu'à être repris en protection par l'escadre d'Alexandrie au sud est de Malte. Durant cette phase sans couverture navale, ils bénéficient de la protection aérienne d'appareils basés à Malte. Les effectifs de ceux-ci sont continuellement alimentés par des appareils venant des porte avions des deux escadres.

L'interface guerrière entre les deux marines va, bien entendu, se produire :

- Bataille navale de Punto Stilio le 9 juillet (un cuirassé et un croiseur italien touchés mais non coulés),
- Bataille navale de Cap Spada le 19 juillet (un croiseur léger italien coulé).

## **ETAT DES FORCES DES MARINES DE GUERRE EN PRESENCE**

Marine Italienne ou Regia Marina :

- 4 cuirassés de 24 000 tonnes (Cavour, Cesare, Doria, Duilio)
- 2 cuirassés de 35 000 tonnes (Littorio, Vittorio Veneto)
- 7 croiseurs lourds de la classe Trento.

« L'Italie constitue par elle-même un immense porte avion » avait déclaré le Duce, coupant court à toute discussion sur l'opportunité d'un tel navire de guerre. Ce qui ne l'avait pas empêché de dire par ailleurs : « Je ne connais rien dans le domaine naval, que la marine se débrouille donc toute seule !... »

## Marine anglaise ou Royal Navy :

### Flotte d'Alexandrie

- 4 cuirassés de 30 000 tonnes (Warspite, Malaya, Royal Sovereign puis Valiant, Ramillies)
- 1 porte avions (Glorious qui sera coulé au large de Narwick en juin 40 puis Eagle et Illustrious)

### Flotte de Gibraltar

- 3 cuirassés de 30 000 tonnes (Hood, Valiant et Resolution)
- 1 porte avions (Ark Royal).

La composition des flottes anglaises pourra varier au fil des mois.

Le 28 octobre 1940, l'Italie déclare la guerre à la Grèce et bombarde Athènes, Patras et Corinthe. Le gouvernement grec demande l'appui de la Grande Bretagne laquelle décide aussitôt d'activer la base aérienne de La Sude en Crète et de positionner des chasseurs à Athènes. La situation militaire s'aggrave au Proche Orient.

A Alexandrie, un convoi est chargé et prêt pour Malte tandis qu'à Malte, des cargos vides attendent pour rallier l'Egypte. Parallèlement, il faut transporter des troupes, du matériel et des fûts de carburant à La Sude et à Athènes. L'Amiral Cuningham intercale la force d'attaque prévue sur Tarente dans un grand plan baptisé MB8. La puissance de feu de son escorte et celle de ses avions embarqués doit lui permettre, le cas échéant, de se déplacer vers un point chaud qui pourrait survenir. La présence d'une flotte italienne opérationnelle, la plus puissante de Méditerranée, et pouvant intervenir à tout moment, rend complexe l'organisation de ces convois car il est impossible de ne pas imaginer qu'elle pourrait survenir subitement, à un moment délicat d'infériorité. Puis que les italiens ne semblent pas vouloir sortir de leur repaire tarentais, il faudra trouver un moyen de les y bloquer ! L'arrivée du tout nouveau porte avions Illustrious allait fournir ce moyen.



L'Amiral Cuningham se souvient du plan d'attaque de Trente mis au point il y a deux ans !

En janvier 1940, le porte avions Illustrious a été déclaré « bon pour le service ». C'est un capitaine de vaisseau atypique, Denis Boyd, qui en a été nommé

pacha. Spécialiste en torpilles, photographe et...Pilote privé, c'est un drôle de choix pour commander le dernier cri de la technologie des porte avions anglais.

L'Illustrious embarque un groupe de chasseurs (806) avec 12 Fairey Fulmar et deux groupes de torpilleurs – bombardiers (815 et 819) avec chacun 12 Fairey Swordfish. Lorsque le navire quitte l'Angleterre le 19 août, c'est une vieille connaissance, le Contre Amiral Lyster qui monte à bord avec le rôle de chef de tous les porte avions de la Méditerranée...

A la fin de l'été 1940, trois appareils de bombardement et de reconnaissance Glenn Martin Maryland ont été envoyés à Malte pour le compte de la RAF. Ces appareils, neufs et puissants (2X 2 100 Cv) sont de plus rapides (450Km/h). Ils font partie d'un lot de 345 commandés par la France en 1938 – 1939 mais comme seuls 195 ont été livrés avant l'armistice, les caisses renfermant les éléments des autres machines ont été envoyés en Grande Bretagne. Ce sont des Glenn Martin 167 F qui ont pris le nom de leur état américain d'origine.

Whiteley, le chef de ce groupe de reconnaissance (431) s'aperçoit rapidement de l'intérêt porté par les marins à l'objectif Tarente. Dès septembre, il prend des séries de clichés et les transmet, comme demandé, à l'Amiral de la flotte d'Alexandrie. A partir d'octobre, la rade de Tarente est survolée quotidiennement et les photos envoyées au bureau d'interprétation de la RAF au Caire. Une excellente collection d'images est prise mi octobre. Elle permet de noter l'emplacement des canons, des filets pare torpilles, des lieux de mouillage de la flotte ennemie mais surtout, met en évidence deux lignes de ballons de protection dans la grande rade. Ca, ce n'était pas prévu !



Le port de Tarente comporte deux rades, une intérieure (Mar Pico) et une donnant sur le large (Mar Grande) reliées par un étroit canal. La Mar Grande, large de près de 20 Km est protégée par de longues jetées en partie submergées qui ferment la baie ne ménageant

qu'une petite entrée, bien protégée, au sud.

Mais il est écrit que les plans de bataille ne se déroulent jamais comme on les a planifiés. A quelques jours de l'Opération Jugement, le porte avion Eagle qui doit faire partie des éléments engagés dans la bataille de Tarente est inopérant pour un problème mécanique dont la réparation sera trop longue pour qu'il soit prêt à temps.

Cunningham décide de poursuivre l'opération avec le seul porte avions Illustrious.

# LES AVIONS IMPLIQUES DANS LA BATAILLE DE TARENTE

## LE FAIREY SWORDFISH



Cet avion anglais a été mis en service principalement dans la Royal Navy. Si son nom français est « espadon », son surnom donné par les équipages est Stringbag (filet à provision). C'est un appareil déjà démodé à l'entrée en guerre mais ses qualités de vol et surtout son excellente stabilité procurée par d'exceptionnels ailerons stabilisateurs lui vaudront de rester en ligne jusqu'en 1949.

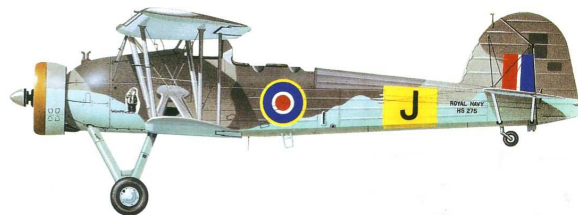
Il s'agit avant tout d'un biplan bombardier torpilleur pourvu d'un moteur en étoile de 700 Cv, d'un poids en charge de plus de 4 tonnes avec une vitesse maximale de 224 Km/h. Son équipage est formé d'un pilote, d'un navigateur torpilleur et d'un mitrailleur arrière.



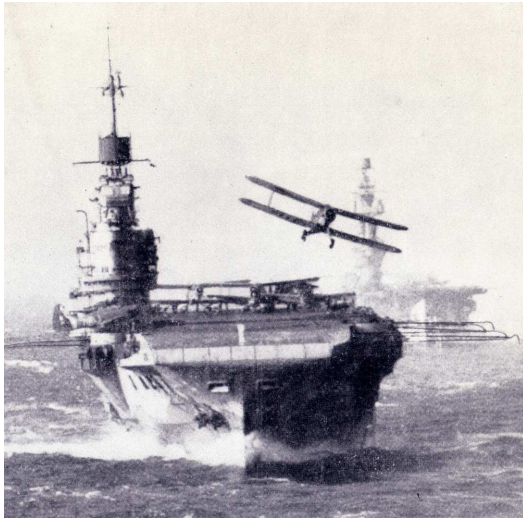
Près de 2 500 exemplaires seront construits et il en existe toujours un en état de vol au Canada.

Il va participer à toutes les grandes batailles navales du début de la seconde guerre mondiale : Tarente, Le Cap Matapan, le Bismarck et détruira plus de navires ennemis que n'importe quel bombardier torpilleur allié.

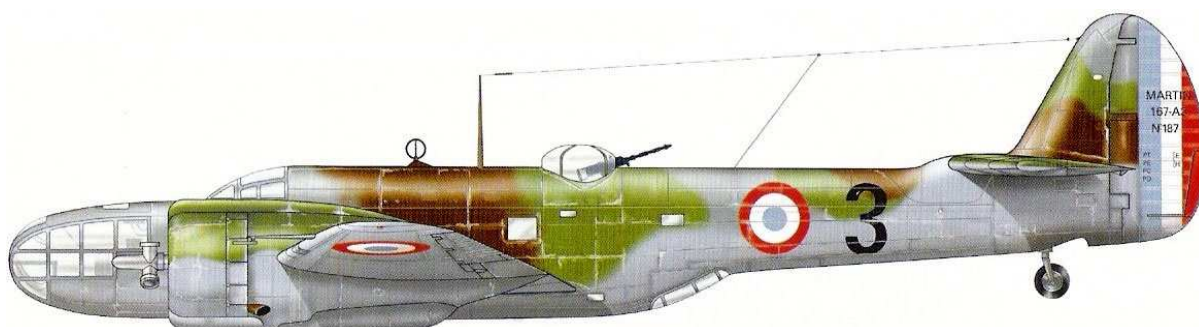
Il sera décliné en 4 modèles différents ; le Mk III étant équipé d'un radar air/surface et le Mk IV d'un poste de pilotage fermé.



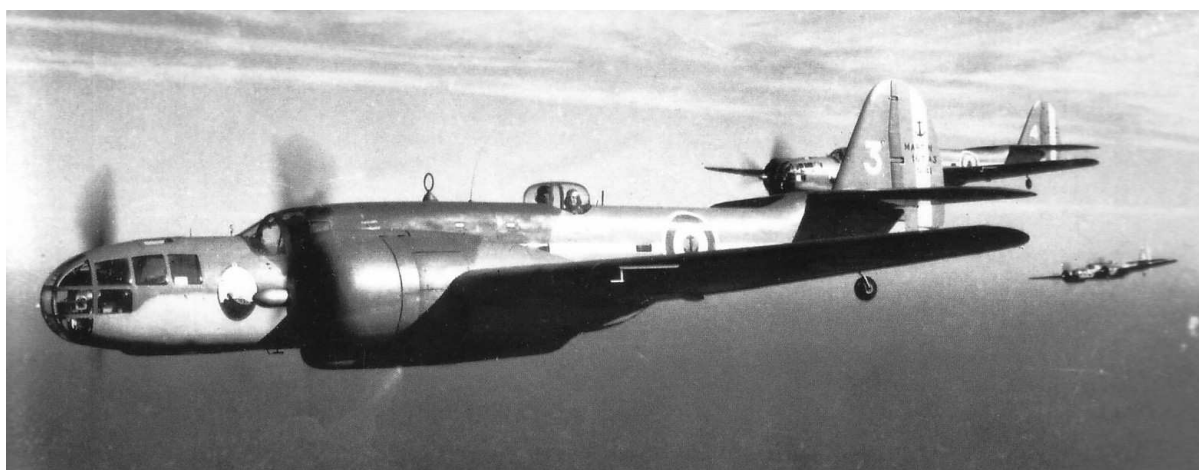
Il terminera sa carrière guerrière dans un rôle de protection des convois maritimes contre les sous marins allemands, affichant la destruction de 14 U-Boot à son tableau de chasse.



## LE GLENN MARTIN 167 OU MARYLAND



C'est un appareil américain conçu pour des missions de bombardement et de reconnaissance aérienne acquis par les forces aériennes britanniques et françaises. Construit à 450 exemplaires, il a été retiré du service en 1945. Deux moteurs en étoile Pratt et Whitney de 1050 chevaux avec une vitesse maximale de 500 Km/h et un rayon d'action de 2 100 Km.



Il fut commandé par la France en 1939 sous le nom de Martin 167 F (pour France) et par la Grande Bretagne sous le nom de Martin 167 G (pour Great Britain ) puis plus tard de Maryland. Les 75 avions non livrés à la date de l'armistice furent cédés à la RAF sous la dénomination de Maryland Mk II car ils n'étaient pas équipés du même type d'armement que les modèles anglais. 450 appareils seront construits. En dehors des missions de reconnaissance, ils vont participer à des opérations de traque du Bismarck et des bombardements sur la Tripolitaine et la Cyrénaïque.

### Références de l'article

Le Grand Atlas de l'aviation (éditions Atlas)

Historia Magazine 2° guerre mondiale n°16, février 1968

La seconde guerre mondiale, librairie Larousse 1951

La seconde guerre mondiale en couleur, Philippe Masson chez Larousse 1984

Le patrimoine de l'Aviation Française, tome 2, éditions Flohic 2002

L'histoire de l'Armée de l'Air, Docavia éditions Larivière 2004

La Bataille de Tarente par Don Newton et A. Hampshire, éditions Presse de la Cité 1964

Wikipédia et de nombreuses ressources internet.



## OPERATION JUGEMENT

### OU...LES FAISANS SONT DANS LE NID

L'opération MH8 incluant l'opération Jugement débute le 5 novembre 1940. Les cargos destinés à La Sude se séparent au moment venu et le reste du convoi continue sa route vers Malte. Le 8 au matin, un Swordfish s'abîme en mer. Le 10, même incident puis le 11, un nouvel appareil disparaît dans les mêmes conditions. Les 3 équipages ont été recueillis mais tout le monde à bord, cherche une explication à ces pannes moteur subites et la trouve dans une essence frelatée avec du sable et des matières filandreuses en suspension. Trois avions de perdus à quelques heures de la bataille de Tarente et, avec plusieurs circuits d'essence à purger, ça commence bien !



11 novembre à 18 heures. L'Illustrious, escorté de 4 croiseurs et de 4 destroyers se détache de l'escadre de Cuningham et met le cap sur l'île de Céphalonie. Un message de l'Amiral vient de tomber il y a quelques instants :

« Exécuter instructions relatives à Opération Jugement ».

L'Amiral Lyster descend au carré. 42 pilotes et observateurs - navigateurs l'attendent. Il y a Hale, chef du groupe 809 et ses hommes. Il y a Williamson, chef du groupe 805 et ses hommes. Ils s'envoleront sur des Swordfish habituellement basé sur l'Illustrious immatriculés L. Et puis 5 équipages de la 803 et 824 venus de l'Eagle pour renforcer les effectifs. Leurs machines proviennent de l'Eagle et sont immatriculées E. Il ne reste plus que 21 appareils qui attaqueront en deux vagues. On tire au sort l'ordre d'attaque.

C'est Williamson qui mènera le premier assaut avec 12 appareils dont 3 de l'Eagle.

- 6 Swordfish torpilleurs : Williamson et Scarlet (L4A), Sparke et Neale (L4C), Maccauley et Wray (L4R), Kemp et Bailey (L4K), Swayne et Buscall (L4M), Maund et Bull (E4F).
- 4 Swordfish bombardiers : Sara et Bowker (L4L), Forde et Martell-Ferreira (L4H), Patch et Goodwin (E5A), Murray et Payne (E5Q).
- 2 Swordfish « illuminateurs » : Kiggell et Janvrin (L4P), Lamb et Grieve (L5B).

Hale suivra une heure plus tard avec 9 appareils dont 2 de l'Eagle.

- 5 Swordfish torpilleurs : Hale et Carline (L5A), Lea et Jones (L5H), Spence et Sutton (L5K), Bayly et Slaughter (E4H), Wellam et Humphreys (E5H).
- 3 Swordfish bombardiers : Skeleton et Perkins (L4F), Morfors et Green (L4F), Clifford et Going (L5F).
- 1 Swordfish « illuminateur » : Hamilton et Weckes (L5B).

Un Sunderland croisant au large de Tarente vient de repérer qu'un sixième cuirassé venait de rentrer au port. L'Amiral déclare : « Les faisans sont dans le nid ». Il lit ensuite un message de Cuningham :



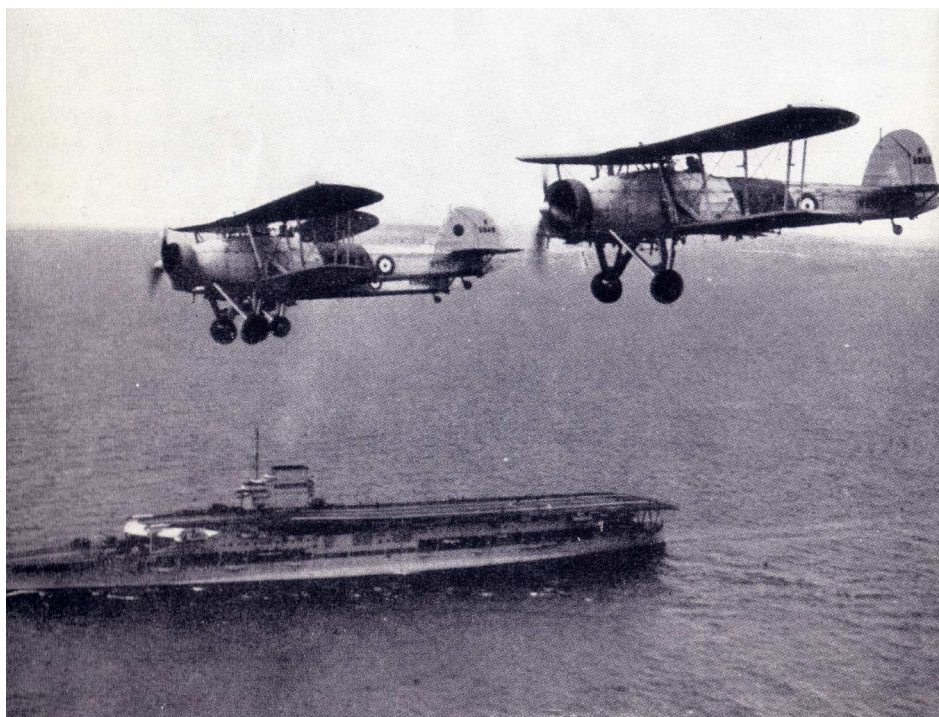
« Bonne chance à vos garçons dans leur entreprise. Leur succès peut avoir de très importantes répercussions sur le déroulement de la guerre en Méditerranée. »

Puis, rencontrant dans une coursive étroite le lieutenant de vaisseau Lea, Lyster lui dit :

« Bonne chance Lea, je voudrais que vous leur donniez un bon coup de pied au derrière parce que l'Amiral qui commande à Tarente a eu, un jour, l'audace de m'embrasser sur les deux joues et, cela ne m'a pas plu du tout ! »

Dans les hangars, mécanos et armuriers sont à la peine. Il faut fixer les réservoirs supplémentaires de 270 litres que l'Illustrious a ramené de Grande Bretagne dans ses soutes. Pour des raisons de centrage, ils ne peuvent être disposés – sur les torpilleurs – qu'entre le pilote et le navigateur, à la place laissée libre par l'absence du troisième homme de ce biplan monomoteur triplace. Sur les bombardiers, il est disposé à l'extérieur. Les 11 torpilles sont arrimées à leurs points d'ancrage.

Il s'agit d'un modèle dont le percuteur standard a été remplacé par un modèle dit « duplex » car il allie le modèle conventionnel à celui d'une mise à feu sous l'action du champ magnétique du navire. Les bombardiers emportent chacun 6 bombes de 250 livres et les illuminateurs 16 bombes éclairantes à parachute et 2 bombes de 250 livres.



Au carré, on traîne un peu après le repas. On boit plus de café et on fume plus de cigarettes mais surtout, on tente d'exorciser les peurs avec des sujets de conversation totalement décalés. Ainsi, le grand débat est le trouble qui va perturber la sérénité des pilotes depuis la récente décision officielle d'autoriser les WREN (personnel auxiliaire féminin de la marine) à

porter des bas de soie...

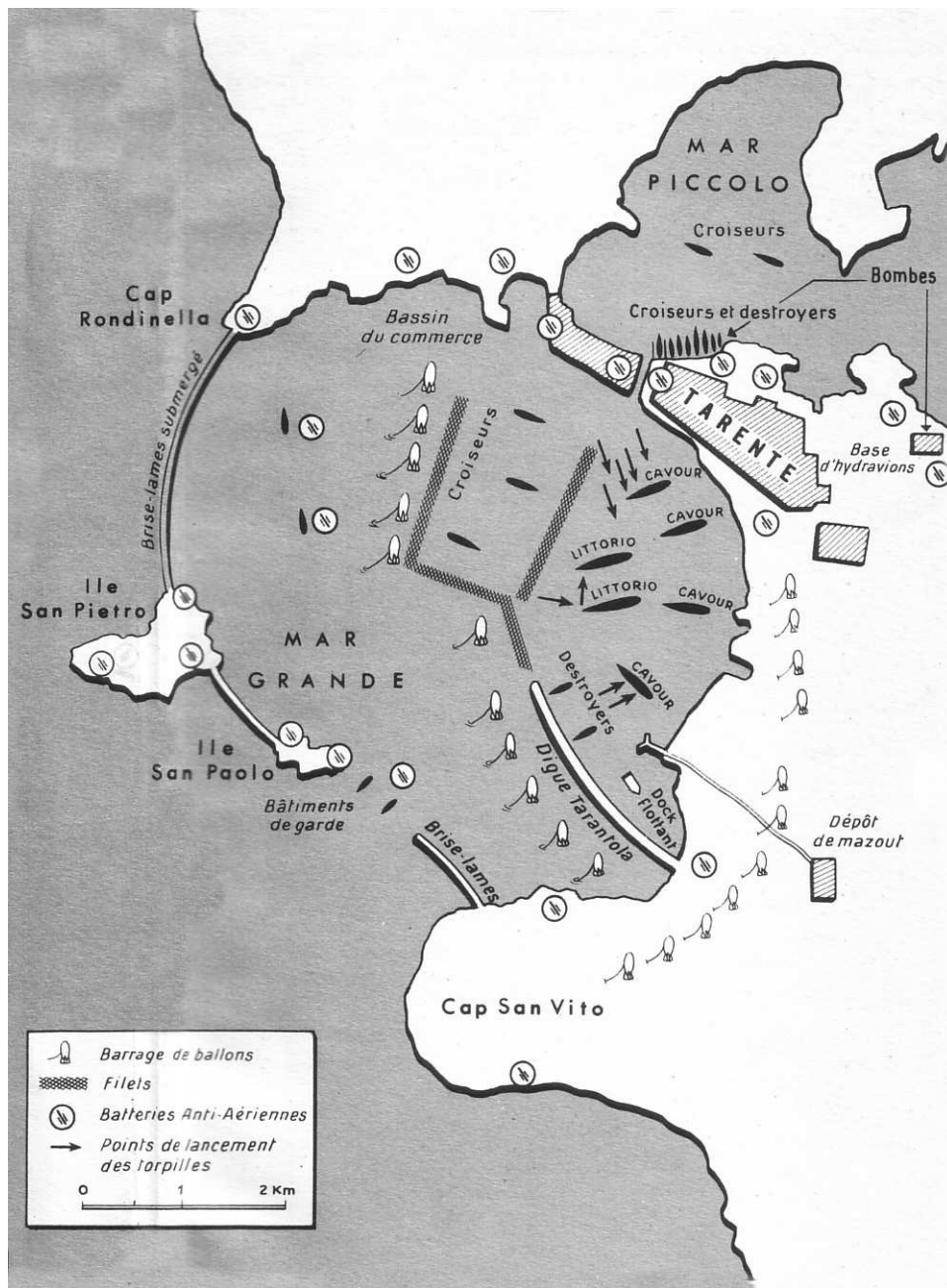
## LA PREMIERE VAGUE

20 heures sur le pont. L'Illustrious vient d'atteindre son point de largage c'est-à-dire le point X Ray. Comme le vent est nul, Boyd a poussé les machines à la vitesse maximale de 28 Kts. 10 minutes plus tard, le klaxon déchire le bourdonnement fébrile du pont d'envol et donne le signal. Mise en route des moteurs, vérification des magnétos, contrôle des pressions d'huile et des pompes des réservoirs supplémentaires, manipulation des manettes de gaz, branchement des tubes Gosport ancêtres des intercom...

Le chef de piste focalise le rayon vert de sa lampe sur l'îlot pour donner l'autorisation de lancer. La passerelle aviation accuse réception par le même message.

20 heures 35, le L4A de Williamson, chef de la première vague, décolle. 20 heures 40, le pont d'envol est vide. Un quart d'heure plus tard, l'escadrille s'est formée en 4 sections de 3 appareils qui tentent de grimper lourdement vers 4 000 mètres où ils rencontrent des nuages qui se soudent. En sortant de la perturbation, un peu plus bas, Williamson n'est plus entouré que par 7 équipiers. Les autres se sont éparpillés dans un ciel d'encre. Il lui manque un torpilleur.

23 heures, dans l'axe de vol, le ciel ressemble à celui d'un 14 juillet avec des traçantes multicolores sur un fond de lueurs rouges orangées. Le comité d'attente de Tarente est prêt, informé par un réseau d'écoutes disposé le long de la côte. L'avion torpilleur manquant est déjà en attente au dessus du golfe. Tous descendent à 2 000 mètres.



Ordre est donné aux lanceurs de bombes éclairantes et les deux Stringbags (sac à provision est le surnom donné par les pilotes à leur Swordfish) lancent 9 fusées dont les feux de Bengale fonctionnent correctement et donnent un éclairage tangentiel à la Mar Grande. Le cône inversé de traçantes tiré par tous les canons de la rade donne de la voix malgré les casques et zèbre le ciel. Le Swordfish de Williamson entame un piqué qui va l'amener au ras de l'eau perpendiculairement à la Tarentola. Sans les avoir repérés antérieurement, il

passé entre deux ballons et repère un cuirassé de type Cavour, lance sa torpille et, ainsi allégé, a l'impression de bondir. Mais cette ascension est de courte durée car il est aussitôt fauché par la salve d'un canon antiaérien.

Le Swordfish L4C effectue son attaque de façon similaire mais un peu à l'est du trajet de Williamson. Derrière l'ombre de la masse imposante du gros dock flottant, il aperçoit également la silhouette d'un Cavour, largue sa torpille à moins de 700 mètres et dégage serré par la gauche le temps d'être ébloui par une haute colonne de flammes. Puis son observateur lui donne un cap retour.

Le troisième Swordfish de la section, le L4R, lance également sa torpille sur un Cavour puis s'éloigne dans l'obscurité dont il avait surgi.

La seconde section contourne la Mare Grande par l'ouest, franchit le brise lame à 1 200 mètres d'altitude puis pique au ras de l'eau. A la lumière des bombes éclairantes, le L4K distingue bien les 6 cuirassés au mouillage et choisit le plus au Nord. Mais il faut passer entre les pièces d'artillerie qui défendent la rive et celles de 2 navires antiaériens puis traverser le barrage des ballons.

Heureusement, mais les attaquants ne le savent pas, un gros coup de vent les jours précédents a arraché 60 des 87 ballons et ils n'ont pu être remplacé faute d'hydrogène. Les projectiles des croiseurs, du fait de la faible possibilité d'élévation de leur ligne de tir, ont tendance à faire des dégâts surtout dans les cargos voisins. Cela explique un bref cessez le feu qui lui permet d'ajuster son largage de torpille sur un Littorio.

Le L4M commence son attaque plus bas, traverse la Mar Grande en venant de l'ouest et vire à gauche pour piquer sur le même Littorio que celui visé par le L4K. Il s'étonne qu'aucun projecteur ne fouille le ciel pour identifier les assaillants mais en profite pour larguer sa torpille à moins de 400 mètres de sa cible et se fond dans la nuit cap à l'est.

Le troisième Swordfish de la seconde section aborde la rade par le nord en survolant la ville de Tarente. Copieusement « canardé », il réussit toutefois à distinguer un Littorio dans son cap 170 et déclenche sa torpille à 1 200 mètres de distance puis le E4F vire par la droite au milieu d'un nid de canons dont il sort miraculeusement.

Les torpilleurs de la première vague ont rempli leur mission mais ont-ils atteints leurs objectifs ?



Le Swordfish E5A gréé en bombardier a pour tâche d'attaquer les unités mouillées sur la rive sud de la Mar Piccolo. Survolant la Mar Grande en venant du sud, il est confronté à une forme d'obscurité. Repèrent enfin les navires à quai, il largue ses six bombes après une large boucle par le nord.

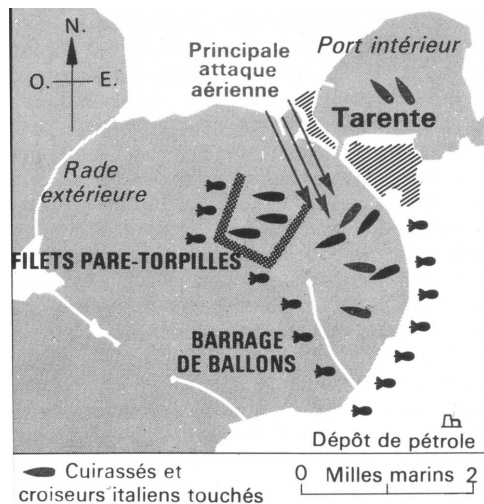
Suivant un trajet similaire, le pilote du L4L largue ses munitions sur la base d'hydravions. Quant au dernier des bombardiers, il délivre ses six bombes, en deux passages, sur les croiseurs et destroyers accostés aux appontements « comme des sardines dans une boîte ». Je n'ai pas trouvé de traces de l'attaque du E5Q qui devait bien être présent car son retour est signalé dans les rapports.

Les deux illuminateurs lâchent sans succès leurs deux bombes sur le dépôt de mazout. La première attaque est terminée. Les Swordfish regagnent le point de rendez vous Yankee.

## LA DEUXIEME VAGUE

A 2 h 10, Hale décolle le premier et orbite en attendant ses coéquipiers. Mais seuls six le rejoignent rapidement car deux appareils se sont accrochés lors des manœuvres sur le pont. L'un peut être rapidement réparé mais l'autre nécessitera une longue intervention avant de pouvoir s'élancer à 21 h 58.

Mais les ennuis ne font que commencer car sur le premier appareil accidenté qui avait été rapidement considéré comme opérationnel, l'une des attaches du réservoir supplémentaire casse, puis la seconde et le moteur tousse puis s'arrête. L'avion tombe en vrille mais le pilote du Swordfish bombardier L5Q le « rattrape » après 300 mètres de chute. Les brides cassées frappent le fuselage et le réservoir n'est plus arrimé ce qui rend impossible la mission. Il faut rentrer. Les sept appareils restant poursuivent leur approche de la cible car ils ne savent pas que le L5F est parti avec 50 minutes de retard.



Peu après 23 heures, le lointain s'illumine. Tarente est en feu, visible à près de 100 Km !

« En tout cas, nous savons du moins où aller. Cela épargne bien des soucis aux navigateurs ! »

A minuit moins dix, la flottille est en vue de la côte nord ouest du Golfe de Tarente et le chef de la formation, Hale, ordonne au L5B, l'illuminateur, de prendre le cap de San Vito en compagnie du bombardier L4F. A 1 500 mètres d'altitude et toutes les 15 secondes, le L5B largue ses 24 fusées éclairantes et la rade s'allume. Ensuite, les 2 appareils foncent sur les réservoirs de mazout et le résultat est

bien meilleur que celui de l'attaque précédente.

Les 5 torpilleurs arrivent sur l'objectif en venant du nord ouest puis descendent vers la Mar Grande en suivant un axe nord sud. Ca tire de partout. De la terre et de l'eau monte une barrière de feu et, devant eux, risques suprêmes, l'armement antiaérien des cuirassés et la barrière des ballons...

Le L5A amorce son piqué avec, en visuel, deux bâtiments de type Cavour et, à droite, un monstrueux cuirassé type Littorio. Il part à droite, lance sa torpille à moins de 700 mètres et vire sec à tribord pour quitter cet endroit peu hospitalier au plus tôt.

Le L5H le suit mais il effectue sa descente depuis la Rondinara puis enchaîne par un large virage qui le fait passer sous le cône de feu. Il vole au ras de l'eau vers un cuirassé de type Cavour sur lequel il décoche sa torpille avant de survoler les unités mouillées plus au sud et qui l'attendent de pied ferme.

Le L5K commence son attaque en passant au dessus du canal reliant les deux rades. Alors qu'il est en phase de piqué, il évite de justesse un Swordfish désemparé qui tombe en mer devant lui. C'est le E4H. Devant le L5K, un Littorio. A 700 mètres, il appuie sur le bouton de déclenchement. Rien ne se passe. Les deux extrémités du grand navire de guerre, fierté de tout un peuple et de la Marine italienne, ne peuvent être contenu dans son regard. Ca devient chaud ! Il réenclenche le mécanisme de mise à feu et presse une nouvelle fois sur la gâchette, l'autre main fermement accrochée au manche. Un grand coup de pied au derrière lui fait comprendre que la torpille est partie. A moins que ce ne soit un projectile fasciste qui n'ait touché sa machine ? Il entame un virage à droite et constate que tout va bien à bord. Ou presque car, devant lui ont surgi du néant anthracite, deux énormes ballons amarrés à des chalands. Il incline son avion sur la tranche, passe et s'enfuit dans la nuit. Mais c'était sans compter sur les 2 bâtiments gardant l'entrée de la passe de la Mar Grande. Manche au ventre, puissance à fond et partie de saute mouton dans une acre odeur de cordite !

L'E5H choisit une autre voie d'attaque en abordant la Mar Piccolo par le nord ; il survole Tarente puis se dirige vers les cuirassés qu'il observe et étudie lors d'un grand virage à gauche.

Devant lui, une barrière de ballons qu'il évite de justesse puis les deux Littorio avec derrière les deux Cavour. C'est à ce moment qu'une de ses commandes d'ailerons casse sous l'effet d'un projectile. L'inclinaison de son Swordfish ne lui permet pas de lancer sa torpille. Tant pis, il remet son avion en position horizontale et lance à moins de 500 mètres. Il s'enfuit alors en traversant la Mar Grande où un éclat d'obus lui arrache un grand morceau de toile sur l'aile gauche ...Ce qui ne l'empêchera pas de regagner l'Illustrious !

On l'avait presque oublié mais le Swordfish retardataire, le L5F, s'approche des lieux du combat. Il survole « lentement » la rade.

De grandes taches luisantes sous la lune mais tranchant avec la luminosité réfléchiée par la mer, témoignent de la présence de mazout autour de certains cuirassés. Des navires sont en feu et des colonnes de fumée montent d'autres. De leur balcon volant, les aviateurs constatent un calme irréal car les tirs ont cessés et les clameurs des sauveteurs et le crépitement de tout ce qui brûle ne montent pas jusqu'à eux. Mais cela ne dure pas car ils engagent un Trento et le son caractéristique du rugissement du moteur en piqué réveille le staccato des armes automatiques et le vacarme des canons antiaériens. Le L5F lance ses bombes sur le pont du navire et s'en va, tout triste de l'absence d'explosion...Mais ce sont des munitions de type semi rupture qui feront un dégât considérable...

A une heure du matin, l'Illustrious est au point Yorker, point de récupération des machines. Un premier spot se matérialise sur l'écran de l'officier radariste. Puis il en comptera 11 mais pas 12. L'état major du porte avion se rend rapidement compte que l'équipage Williamson – Scarlett ne rentrera pas. Les deux aviateurs sont faits prisonniers indemnes et passeront la guerre dans des camps en Italie puis en Allemagne. Les équipages de la première vague sont donc rentrés presque au complet. C'est un miracle après une telle expédition !

Un peu avant deux heures du matin, la seconde vague se pose avec seulement 7 appareils suivie, 20 minutes plus tard, par le retardataire L5F. Une machine manque à l'appel : c'est celle de Baily et Slaughter.



Ce qui fait deux équipages perdus pour un tel raid. Militairement, c'est un succès !

Difficile, comme toujours en temps de guerre, de connaître le résultat exact de la bataille aéronavale de Tarente. Le premier communiqué italien fait état d'une attaque par des desperados et que des centaines avaient été abattus. Un second précise qu'un cuirassé a été touché de façon sévère mais qu'il n'y a aucune victime civile ou militaire à déplorer et que 6 appareils britanniques ont été abattus.

Le Maryland de Whiteley s'envole le 12 et ce qu'il voit lui fait plus d'effet que « toute une caisse de whisky ». Après l'analyse des bandes photos :

- Un Littorio gîte sur tribord et sa plage avant est sous l'eau.
- Un Cavour est échoué avec une forte gîte sur tribord.
- Deux croiseurs donnent de la bande en Mar Piccolo.
- Deux bâtiments auxiliaires sont sous l'eau.

A Rome, au bureau de Supermarina, les informations arrivent, plus précises. Après la seconde vague des torpilleurs, le bilan est le suivant :

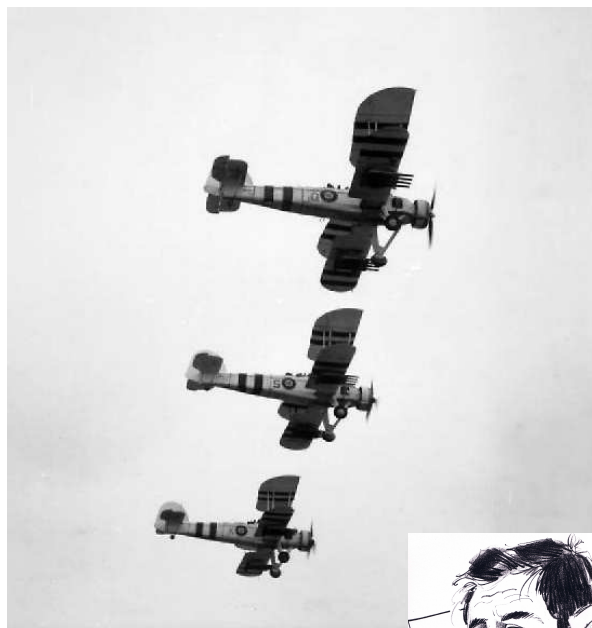
- Le cuirassé Duilio est si durement touché qu'il a fallu l'échouer sur le rivage pour éviter qu'il ne coule,
- Le cuirassé Cavour est torpillé et coulé,
- Le super cuirassé Littorio a été atteint par 3 torpilles, il est toujours à flot mais la situation est si grave qu'il va falloir l'échouer,
- Deux croiseurs de la classe du Trento, le Libeccio et le Lanciere ont été touchés avec un pont percé,
- La base d'hydravions est détruite,
- L'arsenal et le dépôt d'hydrocarbures sont en feu.



Et l'Amiral Cavagnari de conclure de façon implacable :

« Si tout cela est exact, nous venons de perdre une grande bataille navale et il est impossible de dire quand nous nous relèverons de ces conséquences ».

Treize mois plus tard, les japonais attaquaient Pearl Harbour selon un plan de bataille très voisin.



Jean Jacques Turlot

