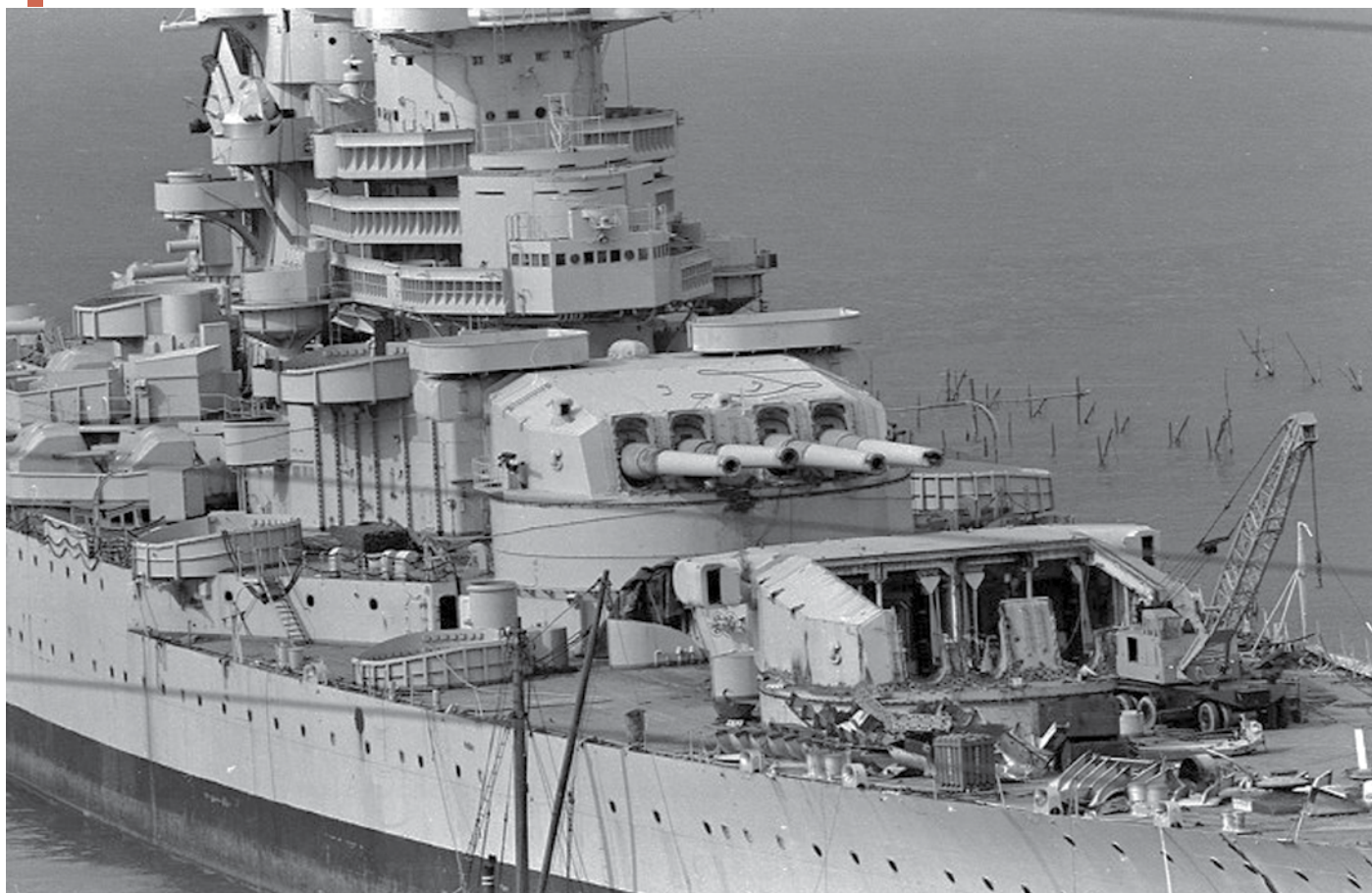




Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française

IX – 1965-1968 : la bombe de « A » à « H » ... A tu o na ite 'ohipa ma'au ! (Regarde ce travail insensé !)

Frédéric Stahl (remerciements à M. Jacques Marquet, Jacques Pradignac, Alain Teinturier, à tous les « cols bleus », « pompons rouges » et à tous ceux qui œuvrent pour transmettre)

« Du Richelieu au Redoutable » : alors que le SNLE pointe le bout de son nez, navire symbole, le Richelieu, en réserve depuis le 1^{er} juin 1956, est condamné le 30 septembre 1967 (Q 432). Il est livré à la démolition à La Spezia, le 8 septembre 1968, remorqué par le Rode Zee... Suprême paradoxe, c'est cette même année 1968 que le cuirassé BB-62 USS New Jersey de l'US Navy est réactivé pour participer à la guerre du Vietnam comme bâtiment de soutien et d'appui-feu. (Photo Carlo Martinelli)

« La France considère que les changements accomplis ou en voie de l'être, depuis 1949, en Europe, en Asie et ailleurs, ainsi que l'évolution de ses propres forces, ne justifient plus, pour ce qui la concerne, les dispositions d'ordre militaire prises après la conclusion de l'Alliance. » C'est ainsi que, le 7 mars 1966, le général de Gaulle annonce le retrait de la France du commandement intégré de l'OTAN...

... Au cours de la période 1965-1968, les autorités françaises jouent à fond la carte du nucléaire et de la constitution rapide d'une « force stratégique », les autres composantes de la défense doivent faire avec. Ainsi, et c'est un sacré paradoxe, alors que la France est le pays le plus avant-gardiste dans le domaine de la voilure tournante, la Marine ne disposera d'aucun escorteur équipé d'un hélicoptère fin 1968, si l'on fait exception de l'expérience ratée du D 638 La Galissonnière...

1965-1968 : le CEP mobilise de très gros moyens

La transformation du croiseur C 610 De Grasse en navire de commandement de la DIRCEN (direction du centre des expérimentations nucléaires) et du GOEN (groupe opérationnel des expérimentations nucléaires) au cours des années 1964-1965, est le signe que la Marine nationale va se retrouver engagée en première ligne dans les campagnes d'essais nucléaires dans le Pacifique. Tous les montages de 57 mm sont débarqués. Le bloc passerelle est agrandi. Un mât treillis quadripode de 50 m de haut support

d'antennes V/UHF et un hangar pour hélicoptère sont mis en place. Les tourelles de 127 mm sont conservées pour équilibrer le navire mais ne sont plus opérationnelles. ... Le navire ainsi modifié quitte Brest le 4 avril 1966. Il est précédé par la « Force Alfa » n°1 du CA Storelli composée du porte-avions R 99 Foch (avec douze Alizé, huit Etendard IVM, quatre Etendard IVP, dix HSS-1, six Alouette II et six Alouette III), des escorteurs d'escadre D 634 La Bourdonnais, D 635 Forbin, D 637 Jauréguiberry, du pétrolier-ravitailleur A 627 La Seine, du bâtiment de soutien logistique A 621 Rhin, et du pétrolier A 619 Aberwrach. Le groupe ainsi constitué a quitté Toulon le 23 mars 1966 et



Le TCD L 9020 *Foudre* va effectuer de nombreuses navettes entre la Métropole et la Polynésie entre 1964 et 1968. Relayé puis remplacé par les L 9021 *Ouragan* et L 9022 *Orage*, il va être désarmé le 1^{er} janvier 1969. (Photo Jacques Lagrange)

va arriver en Polynésie le 22 mai. De son côté, le *De Grasse* a rejoint Mururoa le 5 mai.

Sur place un dispositif permanent est créé et il ne va cesser de se renforcer entre 1965 et 1968 pour aligner au total :

- le croiseur/bâtiment de commandement C 610 *De Grasse*, navire-amiral d'ALGOEN (Groupement opérationnel des expérimentations nucléaires), QG du CEA ;
- l'avisos F 730 *Francis Garnier* utilisé une courte période comme unité de commandement du CEP et qui va être coulé comme cible le 29 octobre

1966 par les avions du *Foch* et les 100 mm des avisos-escorteurs de la DAPaci ;

- les transports de chalands de débarquement L 9020 *Foudre*, L 9021 *Ouragan*, L 9022 *Orage* (à partir de la fin 1968) ;
- les bâtiments de débarquement de chars L 9003 *Argens*, L 9007 *Trioux* (aménagé en porte-hélicoptères en 1967), L 9008 *Dives*, L 9009 *Blavet* (aménagé en porte-hélicoptères en 1965) ;
- le LST L 9006 *Cheliff* ;
- les engins de débarquement pour infanterie et chars EDIC L 9091, L 9092, L 9093, L 9095 rejoints en 1968 par l'EDIC L 9071 ;

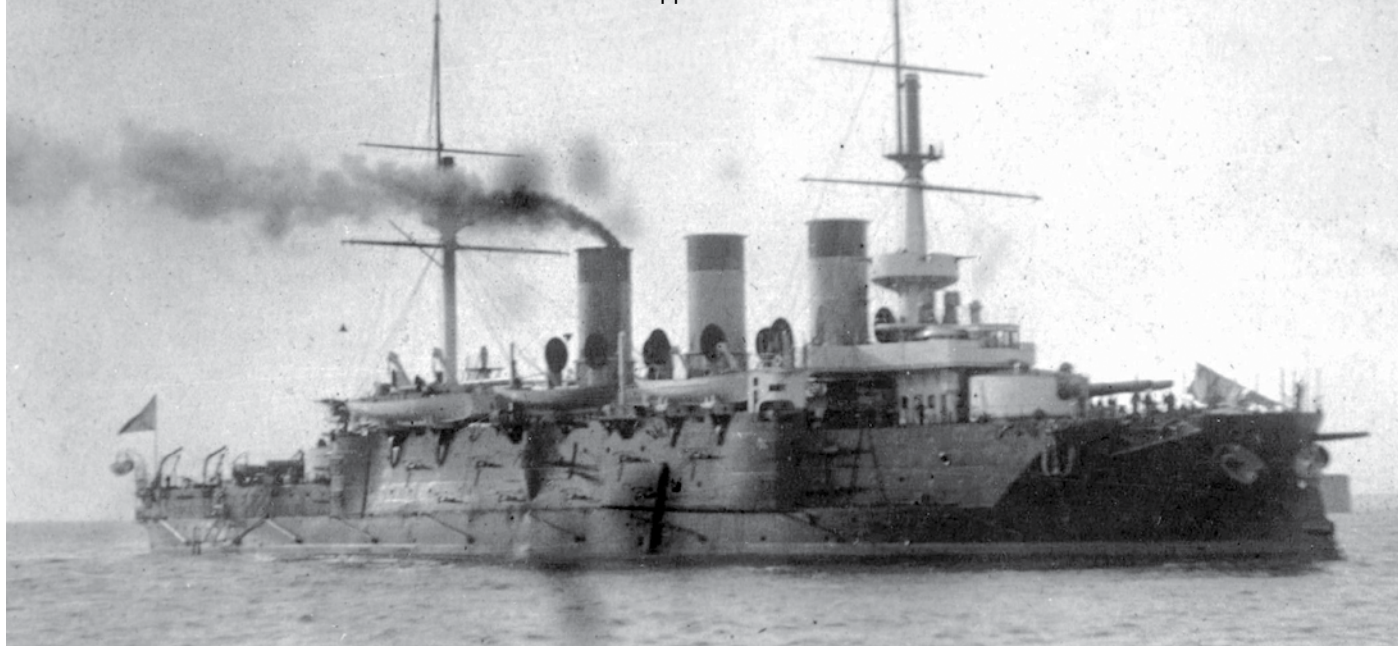
« Image de propagande » montrant l'arrivée du porte-avions R 99 *Foch* en Polynésie... La population va payer un lourd tribut à la politique nucléaire française et aux 193 essais effectués dans le Pacifique... (MN)



Ослябя

LA TRAGIQUE DESTINÉE DU CUIRASSÉ OSLYABYA

Philippe Caresse



Le cuirassé *Oslabya* en 1903. (Archives photographiques-Архивъ фотографій)

Rodion Oslabya (Родион Ослябя) était un moine qui vécut dans le monastère orthodoxe russe de Laure de la Trinité-Saint-Serge. Il participa à la bataille de Koulikovo (8 septembre 1380), mais il n'est pas certain qu'il survécut à ces combats. Oslabya repose à l'église Mère de Dieu à Simonovo dans la banlieue de Moscou au côté du moine Alexander Peresvet... A partir de 1894, le directeur du ministère de la marine, l'amiral Chikhachev, demanda l'étude de deux nouveaux cuirassés capables de maintenir une bonne vitesse, ayant un important rayon d'action et susceptibles de faire la « guerre de course » en Extrême Orient en support des croiseurs cuirassés. Ces bâtiments allaient devenir les pré-dreadnoughts de la classe « Peresvet ».

Jour de fête aux ateliers New Admiralty à l'occasion du lancement du croiseur *Aurora*, le 11 mai 1900. A gauche, l'*Oslabya* en achèvement à quai. (Архивъ фотографій)

Les Russes trouvèrent leur inspiration à travers le cuirassé britannique de 2^{ème} classe HMS *Centurion*. Le déplacement devait être de 10 500 tonnes, la vitesse supérieure à 17 nœuds, sur trois lignes d'arbre, et l'armement comprenait du 254 mm en tourelles fermées, ainsi que du 152 mm. Rapidement, il fut exigé une vitesse supérieure de un nœud, mais le directeur des Chantiers de la Baltique précisa que pour garder une bonne autonomie et les 18 nœuds, il allait falloir sacrifier la protection. Quatre projets différents furent présentés et les plans retenus furent ceux de l'ingénieur Offenbergh. Ce dernier proposait

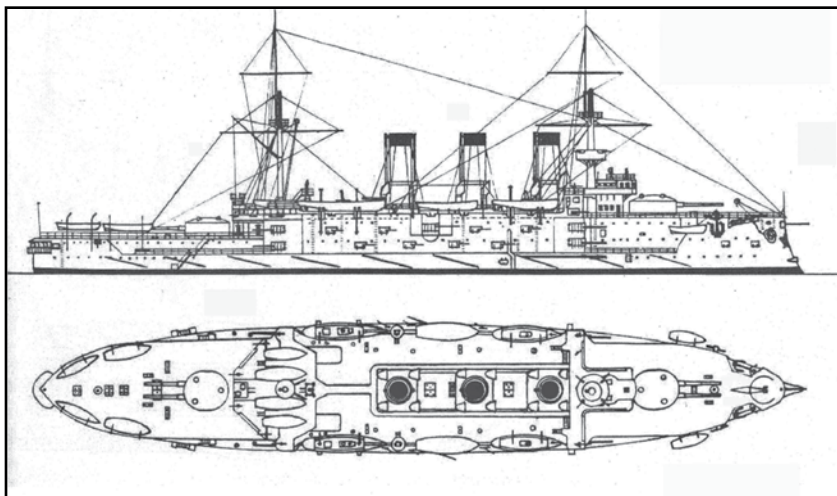
un « cuirassé croiseur » de 12 577 tonnes, une puissance de 14 500 cv pour 18 nœuds, quatre pièces de 254 mm, huit de 152 mm, cinq de 120 mm ainsi que de nombreuses pièces de moindres calibres. L'aménagement des pièces d'artillerie était clairement inspiré des cuirassés français de la classe « Charlemagne ». D'autre part, afin d'atteindre la vitesse requise, les œuvres vives devaient être affinées.

Le 7 août 1895, il fut ratifié que le premier bâtiment de la série allait être construit au chantier naval de la Baltique et le coût de construction devait être de 300 roubles par tonne. Bientôt, un troisième



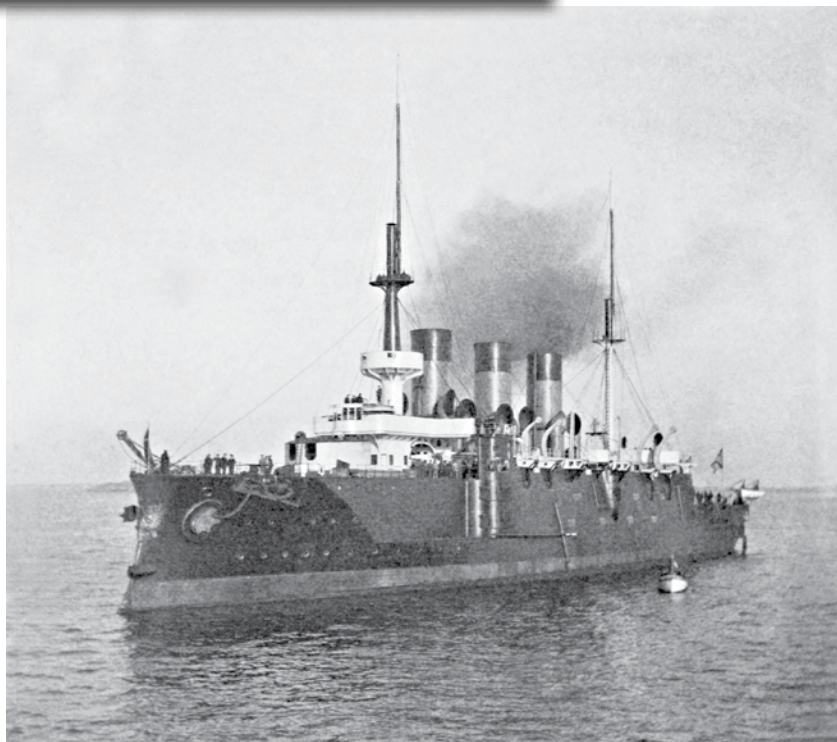
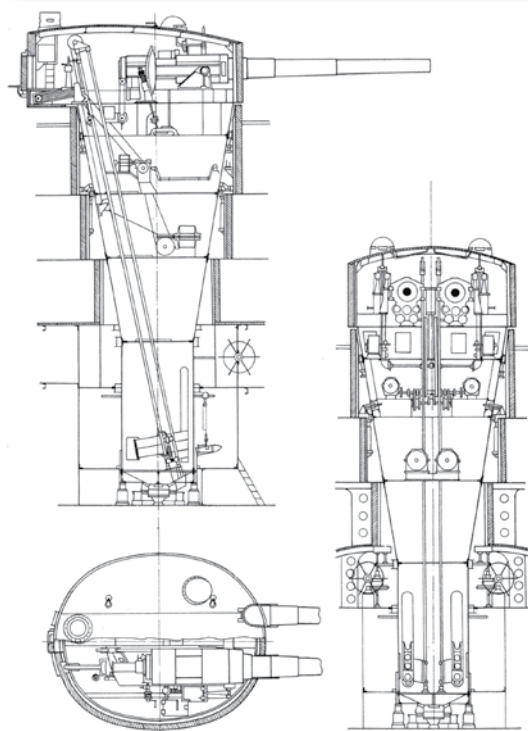
navire, qui devait être une amélioration des deux premiers, fut inscrit au budget. Le 3 octobre de la même année, il fut décidé de baptiser ces trois navires *Peresvet*, *Oslabya* et *Pobeda*. Le 28 octobre 1897, la composition de l'artillerie moyenne et légère fut modifiée ; les pièces de 120 mm disparurent des plans afin de renforcer le nombre de pièces de 75 mm et 47 mm jugées plus aptes à combattre les bâtiments légers. Peu avant le lancement du *Peresvet*, le général-amiral Grand-Duc Alexei Alexandrovitch suggéra de remplacer l'artillerie principale par du 305 mm. Le 8 avril 1898, l'équivalent de notre Conseil des Travaux imposa le 254 mm proposant le 305 mm pour les cuirassés suivants. Cette sage décision allait permettre de poursuivre les travaux dans une relative sérénité mais le réel problème des chantiers de construction était l'approvisionnement des plaques de blindage. En effet, un certain retard de livraison était déjà annoncé et, pour certaines zones à protéger, l'épaisseur des cuirasses n'était pas encore clairement définie ! La construction du cuirassé *Oslabya* (Ослябя) a été supervisée dans un premier temps par l'architecte naval Al

Mustafina, qui fut bientôt remplacé par l'ingénieur Leontiev. Les premiers matériaux nécessaires à la pose de la quille arrivèrent au chantier le 29 juillet 1895. L'appareil moteur fut mis en place sous la direction de l'ingénieur principal Kalinowski.



L'Oslabya à Saint-Petersbourg. L'artillerie et la mâture n'ont pas encore été mises en place. (Архивъ фотографій)

L'Oslabya lors de ses premiers essais en mer. (Архивъ фотографій)



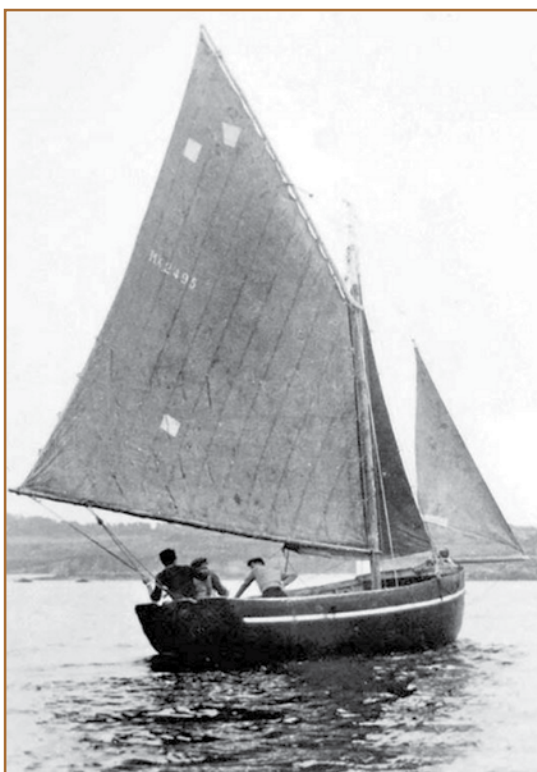
Les îles entre Batz et Carantec dont certaines sont utilisées pour les débarquements ou les départs clandestins. L'île Callot sur laquelle vivent les cinq frères Le Ven est finalement évacuée et interdite d'accès par les Allemands.



LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

(5^e partie - 2^e semestre 1943)
René Alloin

Le Pirate, un petit goémonier de 6,50 m emmène sept passagers à destination de l'Angleterre, barré par Louis Le Ven. (Musée maritime de Carantec)



Juillet 1943

Un cotre de 5,75 m, l'*Armorick*, quitte le Pont de la Corde avec treize passagers en plein jour le 17 juillet, comme le ferait un banal bateau de pêche. Parvenus près des côtes de Grande-Bretagne, en plein brouillard, ils entendent des coups de canons. Persuadés d'avoir été entraînés vers le Cotentin, le bateau fait demi-tour, double Guernesey et finalement, après une rupture du vilebrequin et quelques jours de dérive en Manche, aborde à Trébeurden, dans les Côtes du Nord (aujourd'hui Côtes d'Armor) où dix passagers débarquent, Robert Appéré, Pierre Bertevas, Paul Fleuriot, Charles Guizien, Ernest Ollivier, Jean Quéguiner, j'ignore l'identité des quatre autres. C'est le premier échec d'Ernest Sibiril. Les trois derniers passagers, Julien Kerrien, André Muguérou et Jean Pirou se rendent avec l'*Armorick* sur l'île Grande d'où ils parviennent à repartir pour l'île Callot sur laquelle Étienne Le Ven et Armand Léon réparent le moteur. Le 23 juin, les trois hommes appareillent et gagnent l'Angleterre où ils arrivent le 25 à 5 heures du matin et font envoyer le message : « Neptune protège ceux qui partent »... Ce même jour, le 23, le goémonier *Pirate* de 6,50 m s'évade du Pont de la Corde avec sept passagers. Il faut dire que les Allemands deviennent de plus en plus soupçonneux et s'intéressent plus particulièrement



Le 10 juin 1950, le général de Gaulle vient rendre hommage, sur le chantier Sibiril, à l'action menée au cours de la guerre par les membres du réseau qui ont permis l'évasion de nombreuses personnes. (Musée maritime de Carantec)

à l'île Callot, estimant, à juste titre d'ailleurs, que des embarquements nocturnes s'effectuent depuis l'île. Brusquement ils décident son évacuation et l'interdiction de l'aborder. Les cinq frères Le Ven, Alexandre, Étienne, Jean, Joseph et Louis, qui habitent sur place et s'occupent de préparer les bateaux pour les voyages vers l'Angleterre, décident alors de s'enfuir avec deux autres compagnons, Marcel Diguier et Roger Le Prêtre. Avec Louis Le Ven à la barre, le *Pirate*, grâce à une météo calme et de la brume, parvient à Penzance après 26 heures de navigation.

Après l'appareillage de l'*Armorick* le vendredi 23 juillet, les Allemands soupçonnent le chantier d'Ernest Sibiril d'être à l'origine de ces nombreux départs. Le dimanche 25, exceptionnellement, Madame Sibiril demande à son mari de l'accompagner au village de Carantec où elle se rend pour assister à la messe. Alors que les Sibiril rentrent chez eux par la rue

Neuve, l'instituteur, Monsieur Hénaff, les incitent à s'en retourner car une voiture de la police allemande est stationnée aux abords du chantier et contrôle tous les passants. La décision est prise, Ernest Sibiril et sa femme Louise vont s'enfuir à travers champs. Ils se rendent chez les beaux-parents d'Ernest et y récupèrent deux bicyclettes pour aller à Henvic où leur fils Alain est déjà à l'abri. De là, ils sont emmenés à Brest dans le camion de Jean-Louis Jacq, entrepreneur à Henvic et demeureront plusieurs semaines cachés chez des amis.

Août 1943

Le 12 août, au cap de la Chèvre à 7km au sud de Morgat sur la presqu'île de Crozon, Joseph Menesguen, le patron du vieux sardinier de 10 mètres, *Rose Effeuillée*, transformé en langoustier mais gréé en cotre, embarque 22 personnes, Michel

A droite, la *Rose effeuillée* dans le port de Morgat. (Carte postale Edit. JOS)





Les LCI(L) en Indochine, 1946-1955

II – Les indispensables bâtiments d'appui et de commandement

Par Jean Robert et Jean-Yves Brouard

Le LCI 104 (ex-HMS 293) lors de l'opération « Bentré », à Haiphong le 6 mars 1946. (Photo ECPA)

Voici la suite de l'histoire des Landing Craft Infantry Large, ou LCI(L), utilisés par la marine française en Indochine après la Seconde guerre mondiale. Cette fois, la guerre (d'Indochine) va véritablement commencer, et on va avoir besoin des LCI(L), dont certains sont achetés aux Philippines (voir le précédent chapitre).

Le 19 mars, le *Béarn* de retour au Cap St Jacques le 14, après l'Opération « Bentré », appareillait pour Manille (arrivé le 21) afin d'y transporter le personnel destiné à l'armement des LCI(L) et ramener les engins de débarquement et une partie du matériel acquis. Il en repartait le 11 avril avec 8 LCM pour Saigon qu'il atteint le 13.

Les navires achetés par la mission rejoignirent Saigon en deux convois au cours du mois de mai. Le premier, escorté par la frégate *Le Tonkinois* comprenant les quatre LCI(L) 263, 270, 271, 299, les trois LCT(6) 635, 720, 834 et trois LCM(3) dans la cuve des LCT, quittera Manille le 2 mai et arrivera à Saigon le 16. Le second quittera Manille le 14 mai, comprenant le LST 326 transportant quatre LCM(3), les LCI(L) 217 et 109 et le LCT(6) 799, arrivera en ordre dispersé le 22 et le 27 mai à Saigon du fait du mauvais état du matériel. Ces matériels seront à leur arrivée qualifiés d'« *usés et devant subir de longues et difficiles réparations* ». Ils seront tous désarmés à leur arrivée en attendant une remise en état. Ainsi, au 1^{er} juin 1946, la Marine disposait, « sur le papier », de quatorze LCI(L). En réalité, ces matériels, à l'origine conçus, comme nous l'avons vu dans le précédent numéro, pour affronter seulement trois débarquements, avaient déjà largement rempli leur contrat en participant à pratiquement tous les débarquements en Europe et en Méditerranée, puis avaient traversé l'Atlantique, la Méditerranée, l'Océan Indien en trois ans ; après cette utilisation intensive, leur état exigeait d'importants travaux et conduisit même la Marine, après examen, à renoncer à la remise en service d'un certain nombre d'entre eux qui serviront de réservoirs de pièces de rechange pour les autres... A Saigon : la situation se maintiendra tout au long de la deuxième partie

de l'année 1946. Parmi les six LCI(L) achetés à Manille, seuls trois seront finalement armés : le 109, immédiatement, suivi par le 263 en octobre ; la remise en état du 217 sera entreprise au début de 1947. Ils remplaceront les trois LCI(L) ex-anglais désarmés (104, 203 et 204) qui devaient de toute façon être restitués en mai 1946 (si nous avions respecté les prévisions)... A Haiphong pour le Tonkin : trois LCI armés sont en service (les 102, 103 et 202). Opérationnels à Saigon pour la Cochinchine-Cambodge, nous trouvons trois LCI armés (les 109, 201 et 263) mais également huit LCI désarmés (les 101, 104, 203, 204, 217, 270, 271 et 299). Par la suite, en 1947 et 1948, toutes les tentatives d'achat sur le « marché de Manille » échoueront.

Derniers achats en Europe

Après les derniers achats de Manille, après avoir hésité sur l'acquisition du LCI(L) 100, le « marché » en matériel acceptable fut vite épuisé en Asie. Seuls quelques LCI(L), sur la grosse centaine survivant de la guerre, étaient encore en Grande-Bretagne. C'est vers eux que se tourna la Marine. Cinq bâtiments furent encore acquis quand l'occasion se présenta entre 1947 et 1948. Il s'agit des LCI(L) 108, 251, 260 et 508 ainsi que du LCH 377. Mais ce dernier ne rejoignit jamais l'Indochine. Acheté fin 1947 en Grande-Bretagne, et aménagé en LCH (*Headquarter*), il restera à Arzew à partir de la mi-1948, où il jouera le rôle de bâtiment de commandement au Centre Interarmées des Opérations Amphibies et limitera sa zone d'action à la Méditerranée occidentale... Le LCI(L) 108 acheté fin 1948 quittera Portsmouth le 30 octobre pour Cherbourg, retournera à Southampton le 15 novembre pour y transporter l'équipage du LCI(L)



Deux des trois LCI basés au Tonkin : le 202 (au premier plan) et le 102 pendant le deuxième semestre 1946. Le 102 porte encore son numéro d'origine : 117. (DR)

508 en armement après son achat. Le 108 sera de retour à Cherbourg le 28 novembre où il sera rejoint par le 508 le 4 décembre. Après travaux, les deux LCI(L) quitteront ce port le 7 mars 1949 pour Brest sous escorte du remorqueur *Obstiné* (Brest, 8-10 mars), d'où ils seront mis en route vers Oran, via Casablanca (14-17 mars). Arrivés le 19, le 108 en avarie de réducteur restera pour réparations à Oran tandis que le 508 poursuivra, le 22, sa route sur Bizerte d'où il repartira le 7,

escorté par l'avis *La Grandière*, vers Port-Saïd (12 avril), Djibouti (20-22 avril), Aden, Colombo (4 au 8 mai) et Singapour le 15 mai. Il arrivera à Saigon et sera affecté aux FMEC le 21 mai 1949. Le 108 après réparations sera remorqué à Bizerte par le *Rhinocéros* (4-10 octobre 1949) puis Port-Saïd pour atteindre Saigon au bout d'un périple de 69 jours via Djibouti, Aden, Colombo, Singapour, le 6 décembre 1949 pour sa nouvelle affectation au sein des FMEC.



« Les vieux soldats ne meurent jamais... » : le LCI(L) 174 - LCI 204 sous pavillon français - condamné et devenu ponton de la Dinassaut à Cantho (delta du Mékong, Cochinchine). (Photo : ECPA)

Quelques actualités...

Frédéric Stahl



La guerre en Syrie : « le conflit gelé ? »

Les mouvements du « Syrian Express » entre le 12 septembre et le 6 novembre 2018

12 sept.	Bâtiment de débarquement de chars	N°151	<i>Azov</i>	De retour de Tartus
12 sept.	Bâtiment de débarquement de chars	N°152	<i>Nikolay Filchenkov</i>	De retour de Tartus
13 sept.	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	De retour de Tartus
16 sept.	Remorqueur	-	<i>MB-304</i>	De retour de Tartus
16 sept.	Vedette anti-sabotage	N°840	<i>Kodet</i>	De retour de Tartus
16 sept.	Vedette anti-sabotage	N°836	<i>Yunarmeyets Kryma</i>	De retour de Tartus
19 sept.	Navire de recherche	-	<i>Selinger</i>	En route vers la Méditerranée orientale
27 sept.	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta III</i>	Amène des systèmes S 300 à Tartus
29 sept.	Bâtiment de débarquement de chars	N°152	<i>Nikolay Filchenkov</i>	En route vers Tartus
2 octobre	Corvette lance-missiles	N°651	<i>Veliki Ustyug</i>	Retourne en Caspienne via la mer Noire
2 octobre	Corvette lance-missiles	N°652	<i>Grad Sviyazhsk</i>	Retourne en Caspienne via la mer Noire
4 octobre	Frégate lance-missiles	N°799	<i>Admiral Makarov</i>	Rejoint la mer Noire après déploiement
5 octobre	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista 50</i>	En route vers Tartus
9 octobre	Frégate lance-missiles	N°868	<i>Pitliviy</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
9 octobre	Bâtiment de débarquement de chars	N°152	<i>Nikolay Filchenkov</i>	De retour de Tartus
10 octobre	Navire-école	N°310	<i>Perekop</i>	En transit vers la mer Noire
18 octobre	Collecteur de renseignements	-	<i>Kidlin</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
18 octobre	Pétrolier-ravitailleur	-	<i>Ivan Bubnov</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
18 octobre	Frégate lance-missiles	N°494	<i>Admiral Grigorovich</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
20 octobre	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista 50</i>	De retour de Tartus
20 octobre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	En route vers Tartus
24 octobre	Pétrolier-ravitailleur	-	<i>Olekma</i>	En route vers Tartus
30 octobre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	De retour de Tartus
2 novembre	Gabare	-	<i>KIL-158</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
2 novembre	Navire RoRo nolisé	-	<i>Varyag</i>	En route vers Tartus (pavillon panaméen)
4 novembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta I</i>	En route vers Tartus
5 novembre	Navire RoRo nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Novorossiysk
6 novembre	Frégate lance-missiles	N°499	<i>Admiral Makarov</i>	Rejoint la Méditerranée pour déploiement
6 novembre	Remorqueur	-	<i>Nikolay Muru</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
6 novembre	Corvette lance-missiles	N°609	<i>Vishny Volochek</i>	Retourne en mer Noire après déploiement

Le dispositif naval russe mis en place fin août va globalement rester en place jusqu'aux premiers jours du mois d'octobre. Pour mémoire, le 10 septembre, il alignait les unités suivantes :

- le croiseur N°055 *Marshal Ustinov* ;
- le destroyer N°619 *Severomorsk* ;
- les frégates N°777 *Yaroslav Mudriy*, N°799 (puis N°499) *Admiral Makarov*, N°494 *Admiral Grigorovich*, N°751 *Admiral Essen*, N°868 *Pytliviy* ;
- les corvettes lance-missiles N°651 *Velikiy Ustyug*, N°652 *Grad Sviyazhsk*, N°609 *Vyshny Volochyok* ;
- les sous-marins B-268 *Velikiy Novgorod*, B-271 *Kolpino* ;
- les dragueurs de mines océaniques N°770 *Valentin Pikul*, N°912 *Turbinist* ;
- les vedettes anti-saboteurs N°836 *Yunarmeyets Kryma*, N°840 *Kadet* et P 443 ;
- les bâtiments de débarquement de chars N°148 *Orsk*, N°151 *Azov* et N°152 *Nikolay Filchenkov* ;
- les pétroliers-ravitailleurs *Ivan Bubnov*, *Iman*, *Lena* ;
- les remorqueurs MB-304, *Prof. Nikolay Muru* ;
- la gabare KIL-158 ;
- le bâtiment collecteur de renseignements *Kidlin* qui va être rejoint par le *Yuri Ivanov*...

Il va néanmoins perdre peu à peu de son importance à partir du 12 septembre, jour où les LST *Azov* et *Nikolay Filchenkov* vont quitter la Méditerranée après avoir participé à un exercice de débarquement quelques jours plus tôt...

Le **17 septembre**, pour repousser le spectre d'une opération sanglante dans la province d'Idlib, à Sotchi, les présidents Erdogan et Poutine tombent d'accord sur la création d'une zone démilitarisée de 15 à 20 km de large entre les régions « rebelles » et les forces gouvernementales syriennes d'ici le 15 octobre (toutes les armes lourdes devant être repliées avant le 10 octobre)...Quelques heures plus tard, au cours de la **nuît du 17 au 18 septembre**, à 21 h 40, quatre F-16I *Sufa* israéliens lancent des bombes guidées GBU-39 sur un dépôt de munitions dans région de Lattaquié (le bâtiment visé, de 155 x 35 m, est complètement détruit). La situation est confuse car un *Tornado* de la RAF décollé d'Akrotiri est signalé dans le secteur faisant route vers le sud et la frégate française D 654 *Auvergne* croise entre Chypre et la Syrie, surveillée par la frégate russe N°494 *Admiral Grigorovich*. A 21 h 51, la DCA syrienne de Homs tire plusieurs missiles Buk M2/SA-17 S-200 en direction des intrus... A 22 h 07, un Iliouchine IL-20MPA/ELINT/SIGINT *Coot* russe (le RF-93610) volant à +/- 5 000 m est abattu par un de ceux-ci à 35 km de la côte. Les quinze membres de l'équipage sont tués. Il est probable que les F-16 israéliens ont utilisé la signature radar de l'avion russe pour se cacher, ce qui pourrait expliquer cette « bavure »... Quelques heures après le drame, le navire de recherche russe *Selinger* reçoit l'ordre de rejoindre au plus vite la zone et il va effectivement entrer en Méditerranée le 19 septembre. Il faut noter que ce navire spécialisé est équipé d'un petit sous-marin ARS 600... Le **20 septembre**, un avion de reconnaissance Lockheed U-2S *Dragon Lady* américain vient survoler les eaux de la Méditerranée entre Chypre, la Syrie et le Liban... Le **22 septembre**, la frégate *Auvergne* fait escale à Chypre alors que les autorités russes font savoir qu'elles vont transférer aux Syriens les systèmes S-300 PMU-2 *Antei* (SA-20B *Gargoyles* B/*Favourite*) dont la livraison était suspendue depuis le 4 septembre 2013. Néanmoins, comme nous l'avons vu dans le N°108, un système S-300 a peut-être déjà été très discrètement livré par la Russie en mai, mais il n'est pas encore

opérationnel car la batterie n'est pas au complet et, de plus, il reste certainement sous contrôle de l'armée Russe pour ne pas provoquer une réaction d'Israël...

Le lundi **24 septembre**, des avions Il-76 amènent des complexes de guerre électronique Krasoukha-4, R-330J « Jitel » et peut-être Divnomorye pour créer un dôme radioélectrique au-dessus de la Syrie... A partir du **25 septembre**, un pont aérien avec sept Il-76T, plusieurs T-154B, Il-62M, un Antonov An-124-100 *Ruslan* puis l'arrivée à Tartus du transport *Sparta III* qui franchit les détroits turcs et entre en Méditerranée le **27 septembre**, amènent, en dehors des 49 éléments (dont 4 lanceurs à quatre tubes) du premier système syrien S-300 PMU-2, deux batteries (bataillons) de S-300V4 (PM-2) de la 583^e régiment de la 77^e brigade de défense aérienne qui vont être mis à la disposition de la défense anti-aérienne syrienne en attendant que les PMU-2 soient opérationnels et intégrés (partiellement) au système de commandement et de contrôle C3 russe le 20 octobre, ce qui va changer la donne au niveau stratégique. Ces transferts représentent l'équivalent de trois bataillons de 8 lanceurs avec une réserve de 100 missiles...Les livraisons de Moscou comprennent également des systèmes *Buk M2* (SA-17 *Grizzly*) et *Pantsir-S2* supplémentaires.

Sur le terrain, à la surprise générale, la situation reste calme dans le secteur d'Idlib où l'armée turque renforce son dispositif alors que la Russie commence à réduire son dispositif naval le **2 octobre** avec le retour en mer Noire des corvettes lance-missiles N°651 *Veliki Ustyud* et N°652 *Grad Sviyazhsk*. Approximativement à la même période le destroyer N°619 *Severomorsk* franchit le canal de Suez et rejoint la mer Rouge pour un déploiement de deux mois dans l'océan Indien... Le **3 octobre**, une première batterie syrienne de quatre lanceurs S-300 est déclarée opérationnelle à Masyaf dans la province de Hama. En fait, il s'agirait du matériel d'un des deux bataillons russes... Le **4 octobre**, c'est la frégate N°799 *Admiral Makarov* qui quitte la Méditerranée... Le **6 octobre**, le Front National de Libération (FNL) soutenu par la Turquie, commence à retirer ses armes lourdes et, le 7, Hayat Tahrir al-Cham (HTS) fait de même. Seul le groupe Houras al-Din n'obtempère pas... Le **9 octobre**, quasiment toutes les armes lourdes ont été évacuées de la zone tampon ce qui réduit la région rebelle à un territoire d'à peine 70 x 40 km... Le **10 octobre**, le retrait des armes lourdes est effectif... Le **12 octobre**, la frégate N°777 *Yaroslav Mudriy* et le pétrolier *Lena* quittent le dispositif naval russe

Page de droite :
Le LST N°152 *Nikolay Filchenkov* dans le Bosphore le 12 septembre alors qu'il retourne en mer Noire. A partir de la mi-septembre et tout au long du mois d'octobre, la Marine russe va réduire par étapes son dispositif dans le bassin oriental de la Méditerranée. (DR)

Sur cette image tirée d'un film de téléphone portable, nous voyons le débarquement d'un système S-300 en Syrie la nuit du 25 au 26 septembre. Pour mémoire, ce système a une portée maximale théorique de 195 km, en pratique de 5 à 150 km (le missile SV55R ayant une portée de 75 km et le SV55U de 195 km)... Le système S-300 peut viser une cible à 27 000 m d'altitude et son missile atteindre la vitesse de March 6. (DR)

