

LA GUERRE DES MALOUINES



IV – 26 mai - 15 juin 1982 : Objectif Port Stanley...

Le L 3005 RFA *Sir Galahad* en feu le 8 juin.
(MOD)

Frédéric Stahl

A San Carlos, la 3. Commando Brigade du brigadier Thomson n'a subi aucune contre-attaque terrestre de la part des Argentins qui restent encore en net état de supériorité numérique même si deux régiments se trouvent maintenant isolés sur la grande île occidentale (isla Gran Malvina).

La dernière occasion

Le **mercredi 26 mai**, jour où l'ONU va adopter la résolution 505 sur les Malouines qui réaffirme la résolution 502 et demande aux parties de coopérer avec le Secrétaire général pour négocier une trêve de 72 heures, trois *Canberra* Mk-62 du *Grupo 2*, les B-104, B-105 et B-108 formant la patrouille « **Odin** », armés chacun de quatre bombes Mk.17, et décollés de Rio Gallegos, doivent effectuer un raid sur San Carlos avant la levée du jour mais ils vont faire demi-tour à cause des conditions atmosphériques (visibilité

quasiment nulle). Dans le courant de la matinée, deux *Dagger* de la patrouille « **Pocker** », les C 416 et C-420, couverts par deux *Mirage III EA* de la patrouille « **Sombra** » du *Grupo 8* suivent mais ils ne trouvent pas de cible dans le mauvais temps. L'aviation argentine se montre donc discrète, deux IA-58 *Pucara* A 509 et A 533 de la patrouille « **Fierro** » effectuent un vol de reconnaissance au nord de Darwin, ce qui permet aux Britanniques de s'organiser et en particulier d'installer des bases avancées pour les hélicoptères afin de compenser la perte de l'*Atlantic Conveyor* qui aurait dû être utilisé comme FOB mobile (**voir encadré n°1**)...

Un ponton automoteur *Mexeflot* et un LCVP à Ajax Bay où se trouve le QG de la 3. Commando Brigade et une petite base de soutien logistique. (DR)



L'arrivée du « Groupe Bristol » permet de compenser les pertes du *Task Group 317* (TG 317.8). Ici, la frégate HMS *Andromeda* ouvre la route au destroyer D 23 HMS *Bristol* suivi par le porte-avions R 05 HMS *Invincible*, une frégate type 22 (peut-être l'HMS *Brilliant*) et trois unités auxiliaires. (DOD)

Si le gros de la *3. Commando Brigade* conserve une attitude défensive, à la demande expresse de l'amiral Northwood, le *2. Para* quitte les monts Sussex pour faire mouvement vers Darwin qui se trouve à moins de 24 km avec pour objectif final la prise de la petite base aérienne de Goose Green... Deux *Harrier* GR.3 de la RAF bombardent ce terrain en prémisses de la future offensive britannique.

Ce même jour, le pétrolier-ravitailleur A 76 RFA *Tidepool* biberonne les unités du *Carrier Battle Group*. Les L 3027 RFA *Sir Geraint* et *Europic Ferry* quittent les eaux de San Carlos escortés par la frégate F 88 HMS *Broadsword*. Ils croisent les *Elk* et A 76 RFA *Tidepool* escortés par la frégate F 172 HMS *Ambuscade*. Le destroyer D 19 HMS *Glamorgan* rejoint le *Carrier Battle Group*, et la frégate F 126 HMS *Plymouth* retourne dans les eaux de San Carlos... Les dragueurs auxiliaires HMS *Pict*, HMS *Cordella*, HMS *Famella*, HMS *Junella*, HMS *Northella* du *11th MCM Squadron* arrivent en Géorgie du Sud. Le pétrolier STUFT *British Esk* arrive à Ascension avec les survivants du D 80 HMS *Sheffield*. Il fait une courte escale avant de retourner en Grande-Bretagne. Il arrivera Portsmouth le 8 juin. Toujours ce même 26 mai, l'équipage de l'*Atlantic Conveyor* est transféré sur le pétrolier STUFT *British Tay* qui va le ramener à Ascension. Le ferry *British Enterprise III* quitte Rosyth... Les unités du « Groupe Bristol » rejoignent la Task Force britannique présente dans la TEZ, ce qui veut dire que le dispositif naval présent aux Malouines est formé ce jour : des porte-aéronefs R 05 HMS *Invincible*, R 12 HMS *Hermes*, des destroyers D 23 HMS *Bristol*, D 18 HMS *Antrim*, D 19 HMS *Glamorgan*, D 108 HMS *Cardiff*, D 89 HMS *Exeter*, des frégates F 90 HMS *Brilliant*, F 88 HMS *Broadsword*, F 174 HMS *Alacrity*, F 173 HMS *Arrow*, F 172 HMS *Ambuscade*, F 45 HMS *Minerva*, F 57 HMS *Andromeda*, F 56 HMS *Argonaut*, F 127 HMS *Penelope*, F 171 HMS *Active*, F 176 HMS *Avenger*, F 126 HMS *Plymouth*, F 101 HMS *Yarmouth*, des transports de chalands de débarquement L 10 HMS *Fearless*, L 11 HMS *Intrepid*, des LCL L 3004 RFA *Sir Bedivere*, RFA L 3005 *Sir Galahad*, L 3027 RFA *Sir Geraint*, L 3029 RFA *Sir Lancelot*, L 3036 RFA *Sir Percivale*, L 3505 RFA *Sir Tristram*, A 386 RFA *Fort Austin*, A 124 RFA *Olmeda*, A 123 RFA *Olna*, RFA *Regent*, A 480 RFA *Ressource*, A 76 RFA *Tidepool*, A 136 RFA *Tidespring*, *Atlantic Causeway*, *Elk* et *Europic Ferry*...

Du côté des sous-marins à propulsion nucléaire de la Royal Navy (comme nous l'avons vu dans le N°115) : le S 106 HMS *Spendid* croise devant Rio Gallegos et le S 102 HMS *Valiant* patrouille devant Rio Grande. Le S 105 HMS *Spartan* croise au nord-ouest des Falklands, peut-être au large de Puerto Belgrano... Aucune information ne filtre sur la mission secrète du S 50 HMS *Courageous* alors que le S 48 HMS *Conqueror* qui a quitté la zone des opérations, fait route pour retrouver sa base de Faslane où il arrivera le 3 juillet.

Sur cette autre photo du Task Group, nous apercevons la frégate HMS *Andromeda*, le destroyer HMS *Bristol*, le porte-aéronefs R 05 HMS *Invincible*, et cinq autres unités dont le porte-aéronef R 12 HMS *Hermes*. Les navires britanniques croisent très à l'est des Malouines. (DOD)



EXOCET



le missile français qui pouvait renverser le cours de la guerre des Malouines

Le couple *Exocet/Super-Etendard* va se rendre célèbre au cours de la « Guerre des Malouines ». (DR)

Pascal Francqueville

L'Argentine utilise son petit nombre de missiles *Exocet* pendant la guerre des Malouines, coulant deux navires de la flotte britannique : le destroyer HMS *Sheffield* (le 4 mai 1982), le bâtiment logistique *Atlantic Conveyor* (le 25 mai 1982) et endommageant le destroyer *Glamorgan* (le 12 juin 1982). La légende de l'*Exocet* était née.

La famille «Exocet»

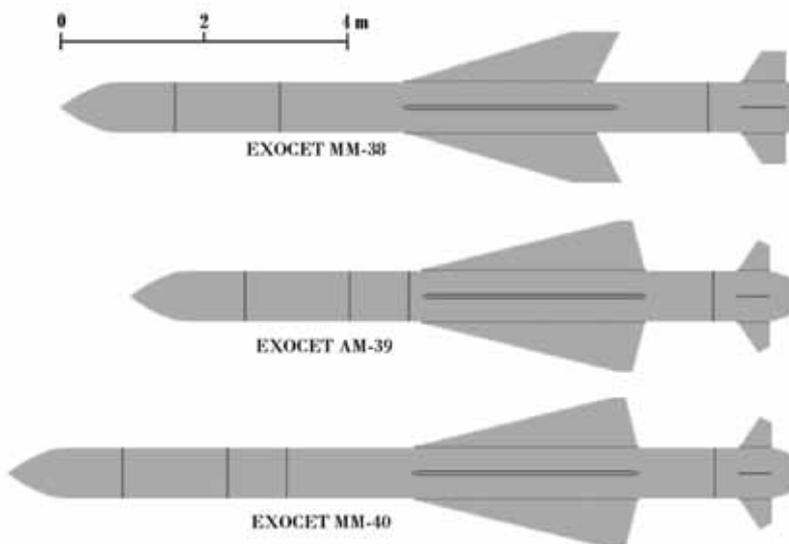
Tous les missiles de la famille *Exocet* sont subsoniques et volent au ras des flots.

- **MM-38** : le premier *Exocet* mis en service. Il est tiré depuis un navire de surface. Sa portée est de 42 km. Sa production cesse en 1970.
- **AM-39** : Version lançable depuis un avion. Sa portée est de 70 km au maximum depuis un avion

et 50 km depuis un hélicoptère. En 2009, la Marine Nationale a commandé 40 missiles AM-39 Block2 pour équiper ses chasseurs *Rafale* embarqués à bord du porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*.

- **SM-39** : Il s'agit de la version lançable en plongée depuis un sous-marin du MM-40. Cette version est un missile à changement de milieu comme son concurrent américain le *Sub-Harpoon*. Les études du SM-39 commencent en 1978. Sa mise en service survient en 1985. Le missile est enfermé dans une capsule étanche tirée depuis un tube lance-torpilles standard de 533 mm. Dès qu'elle atteint la surface, la coiffe de la capsule est éjectée et le missile est mis à feu. Une fois en vol, il se comporte en tout point comme un MM-40. Le tir en plongée, comme pour les autres missiles à changements de milieu est réalisé en immersion périscopique et ce jusqu'à la vitesse de cinq nœuds. La portée du SM-39 est de 50 km. Il est utilisé, entre autre, à bord des sous-marins français.

- **MM-40** : Version améliorée du MM-38. Il est tiré depuis un navire de surface. Sa portée est de 72 km en version block2 et de 180 km pour la version block3 qui possède un turboréacteur et un GPS. Le MM-40 Block 3 est donc capable d'attaquer une cible terrestre fixe sur coordonnées GPS. Cette version Block 3, commandée en 2004 à MDBA, remplace les projets abandonnés de missiles supersoniques ANS et ANF issus de la guerre froide. Son test final de qualification a lieu le 25 avril 2007 depuis le pas de tir de l'île du Levant. Sa production est lancée en octobre 2008. La Marine Nationale passe commande en décembre 2008 de 45 missiles Block 3, livrables de 2011 à 2012. Certains sont issus de la modernisation





de MM-40 Block 2. La frégate *Chevalier Paul* de type «Horizon» réussit le premier tir le 18 mars 2010. Fin 2011, une commande supplémentaire de 35 missiles MM-40 Block3c neufs est passée, portant à 80 le nombre de missiles MM-40 Block 3/3c commandés pour la Marine nationale. Ce nombre reste néanmoins très insuffisant pour armer tous les navires français.

Historique

En juillet 1979, les Argentins commandent à la France quatorze avions Dassault *Super-Etendard* destinés à opérer depuis leur porte-avions *Veinticinco de Mayo*, alors en refonte. Ces avions permettront de décupler les capacités de cette unité modeste. En effet, il n'emporte que de vieux A-4 *Skyhawk* ne pouvant lancer de missiles antinavires. Vingt-huit missiles antinavires AM-39 *Exocet* sont commandés pour équiper les quatorze *Super-Etendard* argentins. Comme prévu dans le contrat de vente, l'aéronavale française assure la formation des personnels de maintenance tout comme des pilotes argentins. Les cinq premiers *Super-Etendard* et les cinq premiers missiles *Exocet* sont livrés à l'Argentine par mer fin 1981. Ils sont basés à Espora en attendant le reste de l'escadrille... Le mardi 6 avril 1982 : la France, l'Allemagne et le Canada déclarent l'embargo sur les exportations d'armes vers l'Argentine. L'Argentine n'a reçu alors que cinq *Super-Etendard* sur les quatorze commandés et cinq missiles AM-39 sur vingt-huit. Par ailleurs, dix pilotes argentins seulement sont qualifiés sur *Super-Etendard* mais ils n'ont effectué que quarante-cinq heures de vol. Aucun de ces pilotes n'est qualifié porte-avions. Les appareils devront donc être utilisés depuis des bases terrestres. La qualification « porte-avions » des pilotes de *Super-Etendard* argentins ne sera par contre commencée qu'après la guerre avec la livraison définitive des neufs derniers *Super-Etendard* qui aura lieu en décembre 1982.

L'Argentine possède aussi quelques lanceurs *Exocet* MM-38 à bord de leurs petits avisos français de type A-69 et de leurs destroyers. Leur flotte n'osant plus prendre la mer à cause des sous-marins nucléaires d'attaque anglais à l'affût, deux missiles *Exocet* MM-38 sont démontés par des techniciens argentés qui

bricolent un lanceur terrestre avec une remorque. Celui-ci sera installé sur les îles Malouines et réussira un tir au but sur le destroyer *Glamorgan* à la fin du conflit.

Les techniciens français

Depuis novembre 1981, une équipe de techniciens français triée sur le volet est en Argentine pour assister leurs clients argentins jusqu'à la mise en service complète des *Super-Etendard*. Cette équipe se compose de onze spécialistes :

- cinq provenant de Dassault Aviation ;
 - un de Sagem (centrale inertielle de navigation) ;
 - un de Snecma (réacteurs Atar 8K50) ;
 - deux de Thomson (radar Agave et simulateur de vol) ;
 - un d'Aérospatiale (banc ATEC) ;
- et le dernier de Matra pour les missiles air-air *Magic*).

Ils résident à Bahia Blanca, près de la base aéronavale Commandante Espora où sont basés les *Super-Etendard* argentins. Deux techniciens ne sont

Un AM-39 monté sur un *Super-Etendard* argentin. (Marine argentine)

Tir d'un missile à changement de milieu SM-39 *Exocet*. (DR)



DECIMA FLOTTIGLIA MAS

Les SLC - 1^{ère} partie

René Alloin

Une jolie peinture montrant la mise à l'eau des SLC depuis un sous-marin pour aller attaquer des navires dans la rade de Gibraltar. (Site navicarmatori.net-DR)

La *Decima Flottiglia MAS* est une unité italienne de la *Regia Marina* créée en mars 1941 pour succéder à la *1^{re} Flottiglia Mezzi d'Assalto* et dissoute en septembre 1943. Toutefois, après l'armistice du 8 septembre 1943, les hommes qui la composent continueront leurs activités dans les deux camps opposés, une partie avec la République Socialiste de Mussolini et les Allemands, une autre au sein des forces alliées. Elle comprend deux catégories principales, les torpilles automotrices SLC « Maiale » et les bateaux d'assaut à moteur MTM « Barchini », MTS et MTSM. A ceux-là, il ne faut pas oublier les nageurs de combat « Gamma » mais nous y reviendrons.

Carte de l'Empire d'Autriche-Hongrie en 1914.



Afin d'éviter les répétitions des grades, toujours lassantes, voici un tableau des équivalences et des symboles qui seront employés.

TABLEAU DES GRADES DANS LA MARINE ITALIENNE

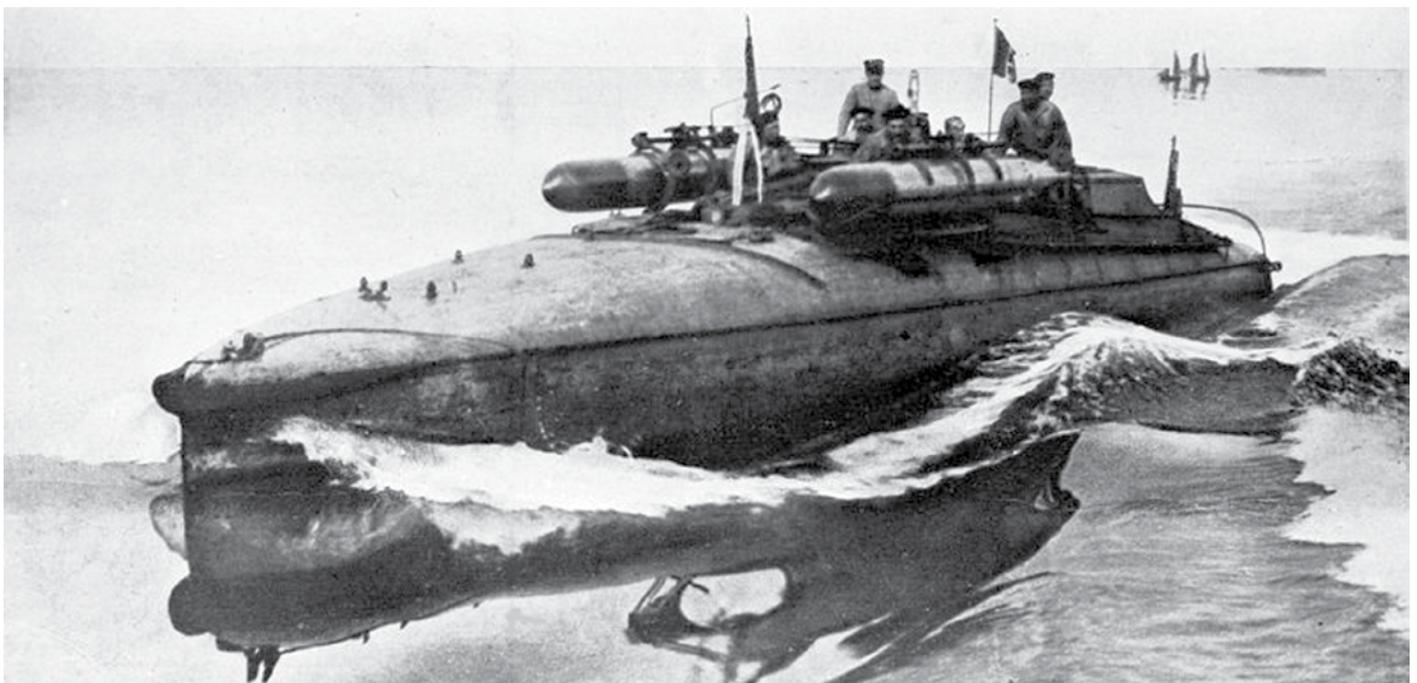
Grades italiens	Équivalence grades français	Abréviations employées
Grand'ammiraglio	Pas d'équivalence	GA
Ammiraglio d'armata	Amiral de la Flotte	AA
Ammiraglio designato d'armata	Pas d'équivalence	ADA
Ammiraglio di Squadra	Vice-amiral d'escadre	AS
Ammiraglio di Divisione	Vice-amiral de division	AD
Contrammiraglio	Contre-amiral	CA
Capitano di Vascello	Capitaine de vaisseau	CV
Capitano di Fregata	Capitaine de frégate	CF
Capitano di Corvetta	Capitaine de corvette	CC
Capitano del Genio navale	Capitaine du génie naval	CGN
Capitano delle Armi navali	Capitaine d'armes navales	CAN
Tenente di Vascello	Lieutenant de vaisseau	TV
Tenente del Genio navale	Lieutenant du génie naval	TGN
Sottotenente di Vascello	Enseigne de vaisseau 1 ^{re} classe	SV
Guardamarina	Enseigne de vaisseau 2 ^e classe	GM
Capo di 1 ^a classe	Maître Principal	C1
Capo di 2 ^a classe	Premier Maître	C2
Capo di 3 ^a classe	Maître	C3
Secondo capo	Second maître	SC
Sergente	Pas d'équivalence	SG
Sottocapo	Quartier maître	ST
Marinaio comune di 1 ^a classe	Matelot breveté	M1
Marinaio comune di 2 ^a classe	Matelot breveté provisoire	M2

Première guerre mondiale

Lorsque l'Italie déclare la guerre à l'Autriche-Hongrie, le 23 mai 1915, le théâtre d'opérations militaires se situe principalement en zone alpestre. Mais cette déclaration ouvre un autre front direct entre deux flottes navales puissantes, toutes deux composées de cuirassés, de croiseurs, de torpilleurs, de sous-marins avec souvent des unités modernes comme des bâtiments de classe Dreadnought. Cependant, si les forces navales en présence s'équilibrent, il n'en est pas de même de l'implantation de ces deux belligérants dans la mer Adriatique. En effet, alors que la côte italienne, basse, très peuplée, présente une exposition accessible à toute offensive ennemie, la côte austro-hongroise, en Istrie, en Dalmatie, est découpée et montagneuse, parsemée d'îles et de criques qui facilitent la protection de la flotte de la « double monarchie ». La marine italienne a bien conscience que toute tentative d'affrontement

avec la marine austro-hongroise serait vouée à l'échec, n'ayant aucun port susceptible de permettre à ses navires d'être protégés d'autant que bien peu disposent d'accès en eaux profondes, ce qui n'est pas le cas des ports comme Pola, Trieste ou même Durrës, (Durazzo en italien), un port de la partie nord de l'Albanie sous contrôle de l'Italie depuis mai 1915 et annexé par l'Autriche-Hongrie depuis le dernier trimestre 1915. Cependant, si la *Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine* (KKK) est bien protégée à l'intérieur de ses bases fortement défendues, elle ne peut rejoindre la Méditerranée en raison du blocus efficace opéré par les Britanniques dans le canal d'Otrante. De leur côté, les unités lourdes italiennes ne sont pas en mesure d'évoluer dans un combat du type « Jutland », à cause de l'étroitesse de l'Adriatique et des hauts-fonds du golfe de Venise. Deux importantes marines, récentes et puissantes, sont donc paradoxalement réduites à l'inactivité.

Un *Motoscafi Armati Sliurante* pour la lutte anti sous-marine, développé au cours de la Première guerre mondiale.
(Site pinterest.fr)



Les LCI(L) en Indochine, 1946-1955 (M)

Jean Robert et Jean-Yves Brouard



Le LCI 217, vu ici à l'appontement de Vinh Long, au milieu des embarcations de la batellerie, depuis la terrasse du bungalow, est l'un des deux seuls LCI type 1 de modèle US, armés par la Marine (lui en bâtiment de commandement) qui restera sur les listes de la flotte jusqu'à la fin de la guerre d'Indochine et sera le dernier à survivre (son histoire a été racontée dans notre numéro 112). (Photo René Bail)

Voici la suite des carrières des LCI français en Indochine. Certains de ces *Landing Craft Infantry* n'ont même pas servi, en raison de leur mauvais état lors de l'acquisition... Rappelons que, dans les textes qui suivent, les lettres DNA signifient : Division navale d'assaut, ou Dinassaut.

Le LCI(L) 270 (type 1 britannique)

Mis en chantier le 18 novembre 1942 par New Jersey Shipbuilding, lancé le 12 janvier suivant et transféré à la Royal Navy, il entre en service le 29 janvier 1943. Il rejoint la Méditerranée avec le « Flight 7 », en convoi avec le LCI(L) 271, arrive à Gibraltar le 8 mai suivant et participe aux opérations de ce théâtre avant de rejoindre la Manche et la Grande-Bretagne avec la *262nd LCI(L) Flotilla* pour une remise en état, à Tilbury, en janvier 1944. Il est transféré le 8 février à la Royal Canadian Navy, avant le débarquement de Normandie. Ces opérations terminées, il est restitué à la Royal Navy le 4 septembre et, après remise en état, désigné pour l'océan Indien en prévision de l'opération « Downfall » et du débarquement au Japon, programmé pour mars 1946 (voir LCI 262). La fin brutale de la guerre modifie son affectation. A partir de septembre 1945 (toujours au sein du South East Asia Command de Mountbatten), il participe après le 12 septembre, à partir de Singapour, au ravitaillement en riz des villages côtiers malais. Puis classé « excédent aux besoins », il est restitué à l'US Navy à Subic Bay aux Philippines le 14 mars 1946 et vendu le 19 avril à la France.

Le LCI 270 quitte Manille le 2 mai pour l'Indochine en convoi (LCI 270, 271 et 299 et LCT 635, 720 et 834) escorté par la frégate *Le Tonkinois* : il transite à Cam-Ranh les 8-9 mai, cap St-Jacques le 11 et Saigon le 12 où il entre en visite du matériel. On ne le sait pas encore mais ce voyage aura été son dernier. Du fait de son état, il est en effet classé « Indisponible » en attendant sa remise en condition. Cette situation se prolongera et entraînera le classement du navire en « désarmé ». En fait, il ne sera pas remis en état ; disparaissant progressivement des listes officielles, il ne sera jamais « armé » et restera « En réserve » jusqu'à son déclassement définitif, la Marine renonçant à tous travaux. La coque du LCI servira de réservoir de pièces détachées. L'arsenal y prélèvera les éléments indispensables au maintien en condition des autres LCI en service. Il est placé en « Réserve Spéciale » par décision du 9 mai 1948. En février 1949, son utilisation comme caserne

flottante à Vinh Long est envisagée mais reste sans suite. Le 19 juillet, il est inscrit sur l'état du matériel prévu à condamner au cours du deuxième semestre. Aucune décision le concernant n'apparaît toutefois cette année-là ni la suivante. Sa position change en janvier 1951 et il devient : « à condamner » à partir du 10 février. L'ordre de constitution de la Commission de condamnation date du 21 avril. Elle se réunit le 12 juin et la condamnation est prononcée le 1^{er} septembre. Le LCI finira ses jours comme citerne de rade à Saigon.

Le LCI(L) 271 (type 1 britannique)

Mis en chantier le 19 novembre 1942 par New Jersey Shipbuilding, lancé le 29 janvier 1943 et transféré à la Royal Navy, il entre en service le 13 février 1943 puis rejoint la Méditerranée. Il participe aux opérations de ce théâtre avant de rejoindre la Manche et la Grande-Bretagne avec la *262nd Flotilla* pour un grand carénage en janvier 1944. Le 8 mars suivant, il est transféré à la Marine canadienne en prévision du débarquement de Normandie. Il est restitué à la Royal Navy le 3 septembre, une fois les opérations terminées, et après remise en état ; il est alors désigné pour l'océan Indien en prévision de l'opération « Olympic » et du débarquement programmé pour 1946 au Japon. La fin de la guerre, le 15 août, rebat les cartes, à partir de septembre 1945 (il est toujours au sein du SEAC de Mountbatten). Classé excédent aux besoins, il est restitué à l'US Navy à Subic Bay (Philippines) le 14 mars et suit le même parcours que le LCI 270 (voir ci-dessus), jusqu'à son arrivée, au sein du même convoi, à Saigon le 12 mai. Mais lui aussi est classé « Indisponible » en attendant sa remise en état. Finalement, il subit le même sort que le 270. N'ayant jamais figuré sur la liste des bâtiments de la Flotte en service, il sera discrètement condamné en décembre 1947, en même temps que le LCI 299, sans l'Arrêté officiel traditionnel...

Le LCI(L) 293 « LCI 104 » (type 1 Britannique)

Mis en chantier le 4 février 1943 par New Jersey



Des femmes et des enfants néerlandais, précédemment internés dans des camps à Java, sont évacués fin 1945 par le LCI 270 accosté à Klongtoi (Bangkok, Thaïlande). Rien ne laisse présager quel sera son triste sort en Indochine française, peu de mois après, à partir du printemps 1946. (Imperial War Museum)

Shipbuilding, il est lancé le 11 mars suivant et transféré à la R.N., il entre en service le 20 mars 1943. Il rejoint la Méditerranée le 11 mai 1943, avec le 8e convoi USA-Bermudes-Gibraltar, et participe aux opérations de ce théâtre jusqu'à la fin de l'année avant de rejoindre la Grande-Bretagne. Le 4 janvier 1944, il est à Troon avec les LCI(L) 293, 375 et 376. Il participe au débarquement de Normandie et à l'issue des opérations, il est remis en condition en vue de participer à la reconquête du Sud-Est Asiatique avec l'*East Indies Fleet*.

Alors qu'il était désigné pour l'océan Indien en prévision de l'opération Downfall et du débarquement programmé pour 1946 au Japon, la fin de la guerre modifie son affectation à partir de septembre 1945 (toujours au sein du South East Asia command de Mountbatten), vers la réoccupation des territoires libérés. Désigné, au début de l'année suivante pour relever les LCI(L) en opération à Hong Kong et en Indochine avec 7 autres LCI(L), il quitte Singapour pour Saigon fin janvier 1946. A son arrivée il participe à la mise à terre des troupes arrivées de France à bord du *Pasteur*, au Cap St Jacques du 4 au 10 février 1946. Arrivé de nouveau à Saigon le 16 février 1946, il est prêt par la Royal Navy à la Marine (transfert officiel de pavillon le 18 février, rebaptisé « LCI 104 » le lendemain). Quittant la capitale le 26 pour le golfe du Tonkin, il participe à l'opération Bentré (du 1er au 9 mars) de réoccupation du Tonkin. A l'issue des débarquements, il est affecté à Haiphong à la 1^{ère} DEC (Division d'Escorteurs Côtiers ; ce sont des bâtiments de mer et non fluviaux) puis, à partir du 1er juillet 1946 à Marine Saigon... Il quitte le port du Tonkin le 20 juin pour rejoindre Saigon en convoi avec les LST 382, les LCI 101 et 203, pour mise en réserve. Il ne subira aucune modification et restera dans son état d'origine. L'étendue des travaux exigés après plusieurs années d'utilisation intensive et des périodes d'entretien réduites à l'extrême, ajourneront, sine die, sa remise en état, le condamnant à terme. Son rôle se limitera désormais à servir de source de pièces détachées (à partir du 30 juillet 1947) à Saigon. Il sera officiellement acquis (le 26 janvier 1948) et transféré à la Marine (d'abord dans le cadre Lend-Lease : régularisation officielle) ainsi que ses sept autres sister-ships (acte de vente officiel le 21 mars 1949). Le 18 août 1949 il sera classé « à condamner ». La commission de condamnation du port de Saigon se réunit le 8 avril 1950 afin d'examiner la « destination à donner aux LCI 104, 203 et 204 ». La condamnation officielle du 293 est prononcée le 15 mai 1950. La coque, dont le réemploi fut un temps envisagé, restera sans affectation particulière dans un *rach* où

elle semble avoir été abandonnée en 1956.

Le LCI(L) 299 : (Type 1 Britannique)

Mis en chantier le 24 octobre 1942 par New Jersey Shipbuilding, lancé le 29 novembre suivant et transféré à la Royal Navy, il entre en service le 25 janvier 1943. Il rejoint la Méditerranée au début de 1943, quitte Norfolk le 27 mars via les Bermudes (31 mars-8 avril) et Gibraltar (21 avril) et participe aux opérations de ce théâtre avant de rejoindre la Manche et la Grande-Bretagne pour le débarquement de Normandie avec la 262e flottille de LCI. Il est transféré à la Marine canadienne du 29 janvier au 1er septembre 1944, date de son retour sous l'autorité britannique. Ces opérations terminées et après remise en état, il est désigné pour l'océan Indien en prévision des opérations «Olympic» et «Coronet» du plan « Downfall » d'invasion des îles japonaises et surtout du débarquement sur Hokkaido, programmé pour le printemps de 1946 entre Tokyo et Yokohama.... La fin rapide de la guerre après Hiroshima (6 août 1945) et Nagasaki (9 août) modifie la donne et son affectation, à partir de septembre 1945 (toujours au sein du SEAC de Mountbatten). Désormais affecté aux opérations de réoccupation des territoires envahis par le Japon, et au secours des populations en septembre-octobre, il est touché par les démobilisations et le retour rapide à une situation de temps de paix. En décembre 1945 il est classé

Le canon de 75 à l'avant du LCI 109 (de son nom non-officiel *La Pétulante*). La photo a été prise entre le 15 et le 31 juillet 1947, alors que le bateau appartenait à la 2^e Flottille Amphibie. (ECPA)





Le CVN-74 USS John C STENNIS

Le CSG 3 du CVN-74 USS John C. Stennis se ravitaille dans le Pacifique auprès du T-AOE 187 Kaiser. (MCS David Brandenburg)

Opérations en Méditerranée pour un porte-avions de la Flotte du Pacifique

Jean-Marie Krausener

Le CVN-74 USS John C. Stennis, septième porte-avions de la classe Nimitz, dont le port d'attache était Bremerton dans l'état de Washington sur la côte Pacifique, a été déployé pour la dixième fois dans le Pacifique, le Golfe Persique et en Méditerranée entre le 18 octobre 2018 et le 16 mai 2019 avec le Carrier Air Wing 9 Team Shogun. Pour l'occasion, il effectue un tour du monde afin de rejoindre son nouveau port d'attache à Norfolk en Virginie pour un RCOH (Refuel and Complex Overhaul), un rechargement nucléaire et une importante modernisation à mi vie à Newport News en Virginie. A cet effet, il transite par la Méditerranée.



... Dans ce périple, il embarque les 75 avions et hélicoptères du Carrier Air Wing 9. Il est accompagné de son Carrier Strike Group (Groupe Aéronaval), le CSG 3, constitué du croiseur multi-missions CG-53 USS Mobile Bay de la classe « Ticonderoga » et des destroyers DDG 93 Chung-Hoon, DDG 106 Stockdale et DDG 111 Spruance, plus deux ravitailleurs. Le CSG-3 est placé sous le commandement du contre-amiral Michael Wettlaufer. Pilote d'avions de combat, ses affectations opérationnelles ont été aux squadrons VA-85, VFA-195, VA-42 et VFA-106 avec lesquels il a accumulé 3 500 heures de vol et enregistré plus de 800 appontages.

Le navire est commandé par le capitaine de vaisseau Randy Peck, un pilote d'E-2C Hawkeye comptabilisant 2 400 heures de vol au sein des squadrons VAW-117, 116 et 112.

Au cours de ce déploiement, le Stennis a pu opérer avec le porte-avions Charles de Gaulle R 91 en Méditerranée avant de faire escale à Marseille pour marquer l'interopérabilité et les liens très forts existants entre l'US Navy et la Marine Nationale, notamment dans le domaine aéronaval. Rappelons

que les pilotes de l'Aéronavale sont formés en partie aux Etats-Unis.

Lors de sa traversée du Pacifique, le **1^{er} Novembre 2018**, il participe au large des îles Hawaii à un important exercice de guerre sous-marine avec le porte-avions CVN-70 USS Carl Vinson et enchaîne le 18 en mer des Philippines des opérations à deux porte-avions avec le CVN-76 USS Ronald Reagan. Le **24 novembre**, le STENNIS s'ancre pour quatre jours dans le port de Singapour puis transite par le détroit de Malacca, et rejoint le nord de la mer d'Arabie. Le 12 décembre 2018, le Stennis lance ses premières sorties de combat en support de l'Opération Freedom Sentinel en Afghanistan.

Le **14 décembre** il participe à une démonstration de force dans le golfe d'Oman, puis franchit le détroit d'Ormuz le 21 décembre.

Pour les fêtes de Noël, il fait escale à Djebel Ali aux Emirats Arabes Unis afin de visiter Dubaï.

Le **29 décembre**, ses avions du CVW-9 effectuent leurs premières missions de combat dans le cadre de l'Opération Inherent Resolve, de lutte contre Daech au Levant.

Vue sur l'îlot du *Stennis* en escale à Marseille.
(Jean-Marie Krausener)

Le **4 janvier 2019**, puis le 11, il effectue deux ravitaillements à la mer. Le 16 janvier, il participe à l'exercice *Intrepid Sentinel*, puis à un exercice *Photex* avec plusieurs bâtiments dont le D 614 *Cassard*. A cet effet, une expérience intéressante fut menée entre le 4 et 6 juin : un échange entre un quartier-maître cuisinier de la frégate française et un spécialiste culinaire « ricain » du *Stennis*. Aucun rapport ne précise lequel des équipages fut le plus favorisé. Le *Stennis* transite le détroit d'Ormuz vers le sud le 20 janvier. Il opère ensuite dans l'Océan Indien et rejoint le 10 février, le port de Laem Chabang en Thaïlande. Le **26 février**, le *Stennis* navigue dans le golfe du Tonkin, haut-lieu des opérations aéronavales de l'US Navy pendant la guerre du Vietnam puis transite par le détroit de Singapour le 5 mars, contourne la côte de l'Inde direction l'ouest. Il arrive dans le golfe d'Oman le 19 mars et franchit le détroit d'Ormuz le 22. Le 24 mars, il fait une escale de quatre jours au port Khalifa Bin Salman à Bahreïn qu'il quitte le 28 pour transiter par le détroit d'Ormuz le 9 avril. Dans le golfe d'Aden (GOA), il participe à un exercice PHOTOEX avec le croiseur CG 53 *Mobile Bay*, le destroyer DDG-74 *Mc Faul* et la frégate ASM française D 646 *Latouche-Treville*. Il franchit le détroit de Bâb el-Mandel le 13 avril. Bel exemple d'interopérabilité, il effectue le 15 avril un nouvel exercice PHOTOEX avec le R 91 *Charles de Gaulle*, et la frégate anti aérienne D 620 *Forbin* en mer Rouge. Les deux groupes aéronavals sont survolés par trois F-18E et deux Rafale M ainsi qu'un E-2C *Hawkeye* de chacune des Marines. Il transite par le canal de Suez le 20 avril et pénètre en Méditerranée. Événement très rare, il réalise une démonstration de force au large des côtes libyennes avec le porte-avions CVN-72 USS *Abraham Lincoln*, un autre bâtiment de la flotte du Pacifique en transit en Méditerranée, et des navires anglais, espagnols et la frégate FREMM D 653 *Languedoc*. Le **27 avril**, le *Stennis* accoste au terminal de croisière Léon Gourret à Marseille pour une escale de



Les avions et hélicoptères
du CVW-9 devant l'îlot
du CVN-74 USS *John C.
Stennis* en escale
à Marseille.
(Jean-Marie Krausener)