

## Les forces aériennes en Méditerranée au début du “Grand Déménagement” (20 juin 1940), en dehors de l’Armée de l’Air

### L’Aéronavale

L’Aéronavale est handicapée, non par un trop faible nombre d’avions, mais parce qu’elle ne possède qu’un porte-avions, d’ailleurs vieillissant, le *Béarn*, et un porte-hydravions, le *Commandant-Teste*. Ces deux navires sont trop lents pour escorter les unités les plus modernes de la flotte. Dans les années précédant le conflit, l’absence d’appareils performants pouvant être utilisés sur le *Béarn* s’est fait cruellement sentir. Les Vought 156F (SB2U Vindicator) ne pouvaient pas décoller à pleine charge du vieux bâtiment et aucun chasseur moderne pouvant lui convenir n’était disponible. Les escadrilles embarquées ont donc été rebasées à terre avant la guerre et les deux bâtiments utilisés en convoi. Les escadrilles du *Béarn* ont énormément souffert pendant la première partie de la campagne de France.

Au 20 juin, le *Béarn* est attendu à Casablanca pour la fin du mois, avec 44 bombardiers en piqué Curtiss SBC-4 (capables de décoller à pleine charge de son pont d’envol, car, biplans, ils ont une vitesse de décollage plus faible que le Vought-156F) et 5 chasseurs (ex-belges) Brewster B-339. Ces derniers, tout comme les trois exemplaires évacués de Bordeaux, sont dénavalisés et ne peuvent être utilisés à partir d’un porte-avions. Ils pourront toutefois être utilisés pour l’entraînement des pilotes de l’Aéronavale (à Meknès) avant que les 40 autres appareils de la commande (dont 8 avions de réserve), renavalisés, arrivent en Afrique du Nord sur le paquebot *Normandie*.

Les SBC-4 font partie d’une commande “Marine” de 90 exemplaires (ils ont été pris sur les existants de l’US-Navy Reserve et “francisés”). Bien plus solides que les Buffalo, huit d’entre eux faciliteront l’entraînement à l’appointage, ainsi que les quelques Loire-Nieuport 401 rescapés, regroupés à Bizerte-Karouba. Les 36 autres équiperont les AB 1, 2 et 4 (10 par escadrille et 6 rechanges).

La plupart des unités de l’Aéronavale sont alors basées en Afrique du Nord ou sur le point d’y être repliées, mis à part les escadrilles utilisées pour protéger le trafic naval entre la Métropole et l’Afrique du Nord ou perturber l’attaque italienne dans les Alpes. Les effectifs indiqués ci-après correspondent à la situation après réorganisation et réception des avions commandés.

### Escadrilles de chasse

L’Aéronavale possède 17 Potez 631 et 40 D-520.

- **AC1** (13 Dewoitine D-520) : escadrille rééquipée récemment en D-520 après avoir cédé ses Potez 631 rescapés à l’AC2. Une patrouille double (6 avions) a été transférée à Malte, l’autre maintenue en Tunisie pour la protection de la base de Bizerte.

Les D-520 supplémentaires, dont un certain nombre ne sont pas encore aptes au combat, seront utilisés pour renforcer progressivement l’AC1.

- **AC2** (15 bimoteurs Potez 631) : transférée à Malte.

- **AC3** (10 B-339) : basée à Cuers-Pierrefeu ; ses avions (10 chasseurs Bloch MB-151, dont 8 opérationnels, et 2 Dewoitine D-510) sont transférés à l’Armée de l’Air pour la défense de la

région de Toulon, tandis que les pilotes sont évacués par avion de transport sur Oran, en vue de leur transformation sur B-339 pour intégrer le groupe aérien du *Béarn*.

- **AC4** (10 B-339) : escadrille en formation, destinée au groupe aérien du *Béarn*.

- **AC5** (6 B-339) : escadrille en formation, mise à la disposition de la Fleet Air Arm pour le porte-avions *Eagle*<sup>1</sup>.

Les autres B-339 (6+8) et les avions dénavalisés sont gardés en réserve ou pour pièces. Il faut en effet s'attendre à un certain nombre d'accidents avec les B-339, dont le train est fragile.

À l'automne, ayant reçu les B-339 et les Grumman G-36A, l'Aéronavale rétrocedera ses D-520 à l'Armée de l'Air.

## Escadrilles de bombardement

50 Martin 167 et 35 SBC-4 ont été affectés à l'Aéronavale.

- **AB1** (10 SBC-4) : escadrille en conversion sur SBC-4, destinée au groupe aérien du *Béarn*.

- **AB2** (10 SBC-4) : a cédé ses Loire-Nieuport 401/411 à l'Armée de l'Air, en cours de conversion sur SBC-4.

- **AB3** (11 Vought 156F) : basée à Hyères, cette escadrille a perdu 6 appareils (soit la moitié de l'effectif) le 15 juin, suite à une attaque italienne. Elle récupère le 24 juin les 5 avions de l'AB1, qui se relie sur Saint Laurent de la Salanque (Perpignan). Elle doit ensuite effectuer des attaques sur la côte italienne.

- **AB4** (10 SBC-4) : a cédé ses Loire-Nieuport 401/411 à l'Armée de l'Air, en cours de conversion sur SBC-4. Mise à la disposition de la Fleet Air Arm pour le porte-avions *Eagle*.<sup>2</sup>

Les cinq derniers des SBC-4 dévolus à la Marine sont gardés en réserve ou pour pièces. Les 50 derniers Vought 156F restant à livrer seront échangés contre d'autres SBC-4 de l'Armée de l'Air.

- **B1**<sup>3</sup> (12 Martin 167) : basée à Port-Lyautey, abandonne ses LeO H-257bis pour se convertir sur Martin 167.

- **B2** (12 Martin 167) : basée à Bougie/Khereddine, elle abandonne ses LeO H-257bis (avec lesquels elle a mené quelques missions de bombardement de nuit sur des rassemblements de blindés allemands) pour se convertir sur Martin 167 à Médiouna (Maroc).

- **B3** (10 Martin 167) : a abandonné ses LeO H-257bis en avril pour se convertir sur Martin 167 à Médiouna. Transférée à Malte.

- **B4** (12 Martin 167) : créée à Médiouna en mai. Transférée à Malte.

- **B5** (10 Martin 167) : escadrille devant initialement regrouper les bombardiers Farman 223.4 (reconvertis au standard transport - voir ci-dessous), elle doit se reconvertir sur Martin 167.

## Escadrilles de torpillage

L'Aéronavale dispose au 25 juin de 75 hydravions torpilleurs Laté 298<sup>4</sup>, dont 63 sont opérationnels et 12 indisponibles. Les avions étant construits à Toulouse et Biscarrosse (assemblage final), si ces deux usines peuvent travailler jusqu'au 5 juillet, environ 8 appareils

---

<sup>1</sup> Historiquement, la FAA a refusé ces avions, mais avant tout parce qu'ils n'étaient pas au standard FAA et manquaient de pièces de rechange.

<sup>2</sup> Historiquement, le SBC-4 (Cleveland pour la RAF) n'intéresse pas les Britanniques, car ils n'ont pas de doctrine de bombardement en piqué.

<sup>3</sup> Une autre unité nommée « escadrille B » a été créée en avril à Orly, elle doit percevoir les 68 LeO 451 que la Marine a commandés. Au début de mois de juin, l'escadrille, devenue 1B, n'a touché qu'un seul appareil et s'est repliée à Lanvéoc-Poulmic. Entre temps, des personnels navigants de l'Aéronautique navale évacuent vers Rochefort 6 LeO 451 destinés à l'Armée de l'Air, rejoints un peu plus tard par l'unique LeO 451 de la 1B. Ces avions sont ensuite évacués vers l'Afrique du Nord et rendus à l'Armée de l'Air, avec l'unique exemplaire de l'Aéronavale. L'escadrille 1B est alors fusionnée avec la B1.

<sup>4</sup> 85 avions ont été livrés au 10 mai 40 et 28 autres entre le 10 mai et le 25 juin (dont seulement 25 enregistrés).

supplémentaires devraient être livrés (l'accélération des cadences à partir du 10 mai est sensible). Ces hydravions modernes constituent un atout important pour l'interdiction navale. Les escadrilles suivantes sont les principales utilisatrices de cet avion.

- **T1** (9 Laté 298) : transférée à Malte.
- **T2** (9 Laté 298) : transférée de Bougie à Malte.
- **T3** (9 Laté 298) : basée à Berre, cette escadrille est engagée dans des attaques sur la côte italienne.
- **T4** (9 Laté 298) : basée à Berre, cette escadrille est engagée dans des attaques sur la côte italienne.
- **T5** (ex HB1) (6 Laté 298) : basée à Bizerte-Karouba, cette escadrille patrouille à l'ouest de la Sardaigne pour protéger le trafic naval entre l'Afrique et la France.
- **T6** (ex HB2) (6 Laté 298) : basée à Bizerte-Karouba, cette escadrille patrouille à l'ouest de la Sardaigne pour protéger le trafic naval entre l'Afrique et la France.

### **Escadrilles d'exploration et de surveillance**

8 hydravions LeO H-257bis retirés des unités de première ligne (escadrilles B1 à B3) sont disponibles pour être utilisés en patrouille ASM, pour couvrir les convois d'évacuation vers l'Afrique du Nord. 18 autres LeO H257bis, précédemment utilisés par le GB II/25 de l'Armée de l'Air à Karouba, ont été reversés à la Marine Nationale. Une dizaine d'hydravions Farman/S.N.C.A.C. NC-470 d'entraînement ont été évacués et constituent une réserve pour les unités de surveillance côtière.

- **1S1** : cette escadrille, dotée de 6 Loire 130 et de 2 Laté 298, a reçu l'ordre de se replier sur Berre. Elle est engagée dans des attaques sur la côte italienne.
- **1S2** : cette escadrille repliée de Lorient sur Biarritz effectuée, à l'aide des quelques Laté 290 survivants (3 à 5 suivant les sources), des patrouilles ASM au profit des derniers convois d'évacuation. Les appareils sont ensuite détruits par leurs équipages, eux-mêmes évacués.
- **2S1** : cette escadrille, dotée de 9 CAMS 55.2 et de 3 Gourdou-Leseurre GL 812, est en cours de repli vers Hourtin (Gironde). Les appareils seront détruits et le personnel évacué à Balaruc (Hérault), puis vers l'Afrique du Nord.
- **2S2** : cette unité, dotée de 6 CAMS 37.11, se replie vers le sud de la France. Elle reçoit l'ordre de détruire ses appareils et d'évacuer son personnel vers l'Afrique du Nord.
- **2S3** : unité basée à Hyères. Elle reçoit l'ordre de détruire ses appareils (des Levasseur) et d'évacuer son personnel vers l'Afrique du Nord.
- **2S4** : cette unité, dotée elle aussi de vieux Levasseur, se replie vers le sud de la France. Elle reçoit l'ordre de détruire ses appareils et d'évacuer son personnel vers l'Afrique du Nord.
- **3S1** : les 9 LeO H-43 (dont 7 opérationnels) de cette unité basée à Saint Mandrier seront utilisés jusqu'au dernier moment pour surveiller les côtes du sud de la France.
- **3S2** : unité dissoute après la destruction des autogyres LeO C-301 à Brest.
- **3S3** : les 9 GL 812 (dont 7 opérationnels) de cette unité basée à Berre seront utilisés jusqu'au dernier moment pour surveiller les côtes du sud de la France.
- **3S4** : les 2 Short S-8/2 et 3 CAMS 55.10 (2 opérationnels), à Berre, seront repliés en AFN pour la surveillance côtière.
- **3S5** : les 6 LeO H-43 (dont 5 opérationnels) de cette escadrille basée à Hyères seront utilisés jusqu'au dernier moment pour surveiller les côtes du sud de la France.
- **3S6** : cette escadrille, basée à Aspretto (Corse), garde le détroit de La Maddalena et effectue des patrouilles anti-sous-marines à l'aide de ses 6 vieux Levasseur PL-15. Elle se voit dotée de 3 Latécoère 298 basés à Aspretto et 3 autres opérant de Bizerte-Karouba.

- **4S1** : cette escadrille, basée à Bizerte-Karouba et dotée de 10 CAMS 55.2 et 55.10 (dont 4 opérationnels au 20 juin), effectue des patrouilles côtières. Elle doit recevoir en juillet 3 LeO H-257bis.

- **4S2** : cette escadrille, basée à Bizerte-Karouba et dotée de 8 CAMS 55.10 (dont 4 opérationnels au 20 juin), effectue des patrouilles côtières.

- **E1, E2, E3, E5, E9** : escadrilles basées à Port Lyautey (E1, E5), Bizerte-Karouba/Arzew (E3) et Berre (E9 et E2 – celle-ci est repliée du nord de la France). Ces escadrilles sont équipées d'hydravions Breguet 521 Bizerte (dont l'autonomie n'est pas suffisante, du fait de la traînée aérodynamique, et qui sont par conséquent utilisés plutôt en Méditerranée et davantage dans des opérations de recherche et secours que de patrouille maritime). Il est prévu de les remplacer par les Catalina (Consolidated 28-MF ou PBY-5), dont 40 exemplaires ont été commandés.

Ces escadrilles assurent la reconnaissance en Méditerranée et une escorte permanente au profit des convois qui font la navette entre le Midi de la France et l'Afrique du Nord. Vingt-six hydravions sont recensés en tout, mais, compte tenu de la nécessité des opérations de maintenance, seuls vingt sont en service actif. Cependant, onze seulement sont opérationnels (huit sont en réparations ou en entretien et un vient d'être ferrailé après avoir été endommagé au décollage).

- **E4** : cette escadrille, basée à Dakar, regroupe les 3 Laté 302<sup>5</sup> (*Guilbaud, Cavelier de Cuverville* et *Mouneyres*), pour couvrir les convois remontant d'Amérique du Sud ou d'Afrique du Sud (charbon, produits agricoles...). Fin 1940, 2 à 4 Catalina devraient commencer à entrer en service dans cette escadrille.

- **E6** : cette escadrille, repliée à Port-Lyautey, comprend 1 Laté 521 (*Lieutenant de Vaisseau Paris*) et 1 Laté 523<sup>6</sup> (*Altaïr*), pour couvrir les convois vers Casablanca. Ces appareils sont rejoint par 1 Laté 611 (*Achernar*)<sup>7</sup> et 1 Potez-CAMS 141 (*Antarès*)<sup>8</sup>. Ce dernier était initialement prévu pour l'escadrille E8.

- **E7** : escadrille basée à Bizerte-Karouba, comprenant 1 Loire-70 (unique rescapé de l'attaque italienne du 12 juin) et des LeO H257bis.

- **E10** : cette escadrille comporte 6 Farman 221/222.1/222.2, dont 4 cédés par l'Armée de l'Air (trois autres l'ayant été en 1939, mais l'un d'entre eux a été accidenté à Oran en mai 1940 et condamné ; un des deux autres a effectué quelques missions de bombardement de nuit sur la côte ligure). Ces avions sont anciens, mais leur important rayon d'action les rend très utiles pour effectuer, à partir de Dakar, puis Casablanca, des patrouilles ASM au profit des convois avec les Etats-Unis.

- **E11** : escadrille basée à Bizerte-Karouba, avec 4 LeO H-470<sup>9</sup>.

- **HS1 à HS7, 8S2 à 8S5** : ces escadrilles regroupent 100 à 105 avions (Loire 130, GL 812, Potez 452). Sont utilisées pour la surveillance côtière les escadrilles 8S2 (4 GL 812 et 3 Loire 130) basée à Fort-de-France, 8S3 (3 Loire 130) à Dakar, 8S4 (6 Loire 130) à Tripoli (Liban),

---

<sup>5</sup> Version militaire du célèbre Laté 300 *Croix du Sud* piloté par Mermoz et perdu en 1936. Les Laté 302 sont fatigués, leur remplacement par les Catalina est une urgence. **Historiquement, ils seront tous arrêtés de vol entre le printemps et l'automne 41.** Le Laté 301 (ex-Air France *Ville de Santiago*, renommé *De L'Orza*), est en grande révision mi-juin à Biscarrosse. **Historiquement, par manque de main d'œuvre pour le remonter, il fut détruit avant l'arrivée des Allemands.**

<sup>6</sup> Sur les trois exemplaires du Laté 523, un (*Algol*) a été perdu en 39, l'autre (*Aldébaran*), en révision lors de la prise de Brest, a pu de justesse s'échapper sur quatre moteurs. **Historiquement, l'Aldébaran a été sabordé et le Laté 522 (*Ville de Saint Pierre*), militarisé en 39, a été rendu à l'aviation civile en mars 40.**

<sup>7</sup> Le montage de P&W S3C4G avait été maqueté en avril 1940. La remotorisation avec les moteurs américains a été assez simple à réaliser, permettant un emploi intensif de ce remarquable hydravion.

<sup>8</sup> L'*Achernar* et l'*Antarès* ont démontré leur capacité à rester en opérations, même avec un soutien technique minimal.

<sup>9</sup> Sur les 5 exemplaires de cet avion, un s'est écrasé en Corse avant le mois de juin, 3 sont militarisés et le dernier l'est partiellement.

8S5 (1 CAMS 37.11 et 2 CAMS 55.1) à Tahiti et HS1 (7 Loire 130) à Karouba. Les escadrilles HS2 à HS7 regroupent les hydravions embarqués sur les grandes unités de la flotte (cuirassés, croiseurs, avisos coloniaux et même sous-marin *Surcouf*, avec son MB-411).

### **Appareils de transport**

Conçus en 1937 afin de servir comme long-courriers transatlantiques pour la compagnie Air France, les trois Farman 223.4 (*Camille-Flammarion*, *Urbain-Le-Verrier*, *Jules-Verne*) devaient initialement constituer l'escadrille de bombardement B5. La Marine Nationale s'était intéressée à ces gros appareils afin de pouvoir les utiliser en haute mer pour l'exploration. Réquisitionnés, ils doivent être militarisés (moteurs d'origine remplacés par d'autres plus puissants, 8 râteliers accrochés sous le ventre de l'appareil pour emporter des bombes de 250 kg, ajout d'un viseur lance-bombes et de réservoirs supplémentaires). Seul le *Jules-Verne* a été achevé, ce qui lui a permis de mener à bien quelques missions, dont le bombardement de Berlin au début du mois de juin.

Dépourvus de l'équipement haute altitude initialement prévu, les trois appareils sont remis au standard transport et affectés à une unité de liaison à grande distance. Une fois la campagne de Libye achevée, ils seront rétrocédés à Air France.

## La RAF et la FAA en Méditerranée

En 1940, la RAF est globalement limitée par le manque d'équipages. C'est le produit de la politique britannique des années 20 et 30, qui a laissé descendre la RAF du temps de paix très en dessous du niveau de l'Armée de l'Air. Le résultat est que les programmes d'entraînement lancés en 1938 et 1939 ne déboucheront en termes de nombre d'équipages disponibles que dans le courant de 1941. Le problème est général, mais bien entendu particulièrement sensible dans deux secteurs : en ce qui concerne la Fleet Air Arm (la FAA) et au Moyen-Orient.

Sur ce dernier théâtre, la RAF déploie un peu moins de 350 avions pour couvrir Malte, l'Egypte, l'Irak, la Palestine et Aden.

La qualité de ces avions est souvent inférieure à celle des avions de l'Armée de l'Air et même, dans le cas du Sea Gladiator (qui possède toutefois une très bonne manœuvrabilité), à celle des avions italiens. Le Hurricane I, rapide et puissamment armé (pour l'époque) avec ses huit .303, est supérieur à l'ensemble des appareils italiens mais, équipé du filtre Vokes (filtre à sable pour le désert), il voit sa vitesse réduite de 30 à 40 mph et se retrouve ainsi au niveau du Fiat CR.42.

Fin juin 1940, dans l'attente des premiers Hurricane, on trouve ainsi :

- 5 Sea Gladiator (non navalisés) à Malte (et non 3 comme le veut la légende...), dont 1 en réserve,
- 4 Sea Gladiator à bord du porte-avions HMS *Eagle* (également équipé de Fairey Swordfish torpilleurs),
- 3 squadrons de Gladiator en Egypte,
- 1 squadron de Gladiator à Aden,
- 1 squadron de Gladiator en Irak,

soit, avec les avions de réserve, 120 à 130 Gladiator pour toute la zone. Pas étonnant dans ces conditions que les Gauntlet survivants et les Fury de la SAAF aient été inclus dans le total des forces.

On compte 9 à 10 Gauntlet opérationnels. Ils sont utilisés comme bombardiers en piqué (!) avec 8 bombes de 25 livres.

En Afrique de l'Est, la SAAF doit se contenter de Hawker Fury. Ces biplans élégants mais dépassés sont utilisés au sein du 1<sup>er</sup> Squadron (SAAF) puis du 2<sup>e</sup> Squadron (SAAF) déployés à partir de Mombasa dès juin 1940. Le contingent initial de 6 avions a été renforcé par 22 appareils provenant des stocks de la RAF. Ils seront opérationnels jusqu'à la reddition finale des Italiens.

Dans le courant du mois de juin, Malte sera cependant renforcée à partir de la Grande-Bretagne, *via* la France ou *via* Gibraltar et Tunis. L'île recevra ainsi des Hurricane I et des Fairey Swordfish.

Les Fairey Fulmar de l'*Illustrious*, qui arriveront fin juillet 1940, passeront alors pour le *nec plus ultra* en matière de chasse navale...

Pour les bombardiers, la RAF dispose en Méditerranée d'environ 110 Blenheim I ou IV (qui peuvent aussi jouer le rôle de chasseurs lourds). Ces appareils sont de bonne qualité, mais le reste est constitué de Lysander, Hawker Hector et Vincent, Vickers Wellesley et Valentia...

# Les avions de l'Aéronautique Militaire belge en août 1940

(en dehors de la Composante Aérienne de la Force Publique, CAFP)

En échange du transfert à la Marine Nationale des B-339 achetés par la Belgique, le gouvernement français a accepté le 3 juillet, dans le cadre du nouvel accord militaire franco-belge, de livrer à l'Aéronautique militaire un certain nombre d'avions.

## – Chasseurs

8 FK-58, 20 D-510 et 10 Spad-510, immédiatement.

30 Hawk-75 A3, en novembre 1940.

## – Bombardiers

10 MB-210, immédiatement.

30 DB-7, en fonction de l'avancée du programme de rééquipement de l'Armée de l'Air (comme convenu le 3 juillet).

## – Avions d'assaut

30 DB-8 (A-17A), 25 en juillet et 5 fin août.

## – Avions de reconnaissance

10 Potez 542, 6 Potez-25 et 4 Potez-29, tous immédiatement.

De son côté, le gouvernement belge a acheté des appareils anglais et américains.

– 50 Fairey Battle de la réserve de la RAF (21 transférés en vol fin juillet en Afrique, dont 2 ont été perdus, et 29 livrés par bateau fin août et en cours de réassemblage à Casablanca).

– 36 chasseurs Curtiss H-75A7B (avions similaires aux H-75A7 hollandais et livrables à partir de janvier 1941).

– 36 chasseurs Curtiss H-81A1B (livrables à partir de mai 1941).

En plus des unités reconstituées pour participer au CEAO-Congo, l'Aéronautique Militaire a créé deux centres d'entraînement, à Oujda et à Fez. Quelques unités ont commencé à se reformer et seront intégrées dans la ZOAM. Elles doivent opérer sous commandement opérationnel français une fois leur reconstitution et leur entraînement achevés.

## – 2<sup>e</sup> GC

Escadrille de chasse n° 3 : 4 MB-152 prêtés par l'Armée de l'Air + 4 Fiat CR-42 (dont 2 capturés aux Italiens en Tripolitaine) ; doit recevoir 15 H-75A2/3.

Escadrille de chasse n° 4 : 7 MS-406 prêtés par l'Armée de l'Air ; doit recevoir 15 H-75A2/3.

## – 2<sup>e</sup> GB

Escadrille n° 5 : 4 Fairey Battle + 3 DB-8 + 3 Caudron Goéland ; doit recevoir 15 DB-7.

Escadrille n° 6 : 6 LeO-451 opèrent déjà symboliquement depuis le 21 juillet au sein de l'Armée de l'Air, sous le commandement du lieutenant Philippart. Pas d'autres avions à l'heure actuelle (les pilotes s'entraînent sur les machines de l'Escadrille n° 5) ; l'escadrille doit recevoir 15 DB-7 (et rendre à ce moment les 6 Leo-451 à l'Armée de l'Air).

L'état-major de l'Aéronautique Militaire espère mettre en ligne au début de 1941 (en dehors des forces qui pourront être reconstituées en Grande-Bretagne et de la CAFP) :

1 Régiment de chasse à 2 Groupes (2 Escadrilles chacun), équipé de Curtiss H-75 ;

1 Régiment de bombardement et d'attaque au sol de 3 Groupes, équipé de DB-7 et de Fairey Battle.

# **La Regia Aeronautica en Libye (ASI), en Sicile et en Sardaigne, lors de l'entrée en guerre de l'Italie**

## ***Traduction des termes italiens :***

Squadra (aerea) = Escadre (aérienne)  
Divisione (aerea) = Division (aérienne)  
Brigata (aerea) = Brigade (aérienne)  
Stormo = Régiment (aérien)  
Gruppo (aereo) = Groupe (aérien)  
Squadriglia = Escadrille

## **Africa Settentrionale Italiana (Libye)**

En Libye, la Regia Aeronautica ne compte qu'environ 320 avions, dont moins de 300 sont opérationnels (parmi lesquels on ne compte que 30 CR.42, meilleurs chasseurs disponibles).

### **Secteur est (Cyrénaïque)**

#### **13<sup>e</sup> Division de bombardement *Pegaso* (El Adem)**

##### **10<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre**

30<sup>e</sup> Groupe de bombardement (9 SM.79 - Benina)  
32<sup>e</sup> Groupe de bombardement (10 SM.79 - Benina)

##### **14<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre**

44<sup>e</sup> Groupe de bombardement (10 SM.81 – El Adem)  
45<sup>e</sup> Groupe de bombardement (10 SM.81 – El Adem)

#### **14<sup>e</sup> Brigade de chasse *Rex* (Tobrouk)**

##### **4<sup>e</sup> Régiment de chasse terrestre**

10<sup>e</sup> Groupe de chasse (27 CR.42 - Tobrouk)

145<sup>e</sup> Groupe de transport (SM.75 - Benghazi)

2<sup>e</sup> Groupe d'Aviazione di Presidio Coloniale (reconnaissance) (11 Ca.309 - El Adem)

26<sup>e</sup> Escadrille Sahariana de reconnaissance (15 Ca.309 - Koufra)

127<sup>e</sup> Escadrille de reconnaissance (6 Ro.37bis - El Adem)

137<sup>e</sup> Escadrille de reconnaissance (6 Ro.37bis - El Adem)

Ecole de parachutistes de Barce : 18 SM-75 et 6 SM-81

Aviation de coopération avec la Marine :

143<sup>e</sup> Escadrille de reconnaissance maritime (6 Cant Z501 – Menelao)

614<sup>e</sup> Escadrille de recherches et secours (Cant Z.506b - Menelao)

### **Secteur ouest (Tripolitaine)**

#### **15<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre**

46<sup>e</sup> Groupe de bombardement (16 SM.79, dont 12 en état de vol - Tarhuna)  
47<sup>e</sup> Groupe de bombardement (14 SM.79 - Tarhuna)

#### **33<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre**

35<sup>e</sup> Groupe de bombardement (16 SM.79 - Bir El Bhera)  
37<sup>e</sup> Groupe de bombardement (18 SM.79 - Bir El Bhera)



## **50° Régiment d'attaque au sol**

12° Groupe d'attaque au sol (11 Ba.65 - Sorman)

16° Groupe d'attaque au sol (23 Ca.310bis - Sorman)

## **2° Régiment de chasse terrestre**

13° Groupe de chasse (25 CR.42 et 11 CR.32 - Castel Benito)

8° Groupe de chasse (27 CR.32 Tobrouk) <sup>10</sup>

1<sup>er</sup> Groupe d'Aviazione di Presidio Coloniale (reconnaissance) (14 Ca.309 - Mellaha)

99° Escadrille Sahariana de reconnaissance (17 Ca.309 - Hon)

122° Escadrille de reconnaissance (11 Ro.37bis - Mellaha)

136° Escadrille de reconnaissance (9 Ro.37bis - Tripoli)

### ***Renforts arrivant fin juin et début juillet :***

9° Groupe indépendant de chasse (24 CR.42 - Gorizia)

## **Sicile – 2° Région aérienne (Palerme)**

### **3° Division de bombardement *Centauro* (Palerme)**

11° Régiment de bombardement terrestre (22 avions)

33° Groupe de bombardement (SM.79 - Comiso)

34° Groupe de bombardement (SM.79 - Comiso)

41° Régiment de bombardement terrestre (30 avions)

59° Groupe de bombardement (SM.79 - Gela)

60° Groupe de bombardement (SM.79 - Gela)

34° Régiment de bombardement terrestre (30 avions)

52° Groupe de bombardement (SM.79 - Catane)

53° Groupe de bombardement (SM.79 - Catane)

### **11° Brigade de bombardement *Nibbio* (Castelvetrano)**

96° Groupe indépendant de bombardement (en piqué) (SM-85c - Reggio de Calabre), non opérationnel au 10 juin

30° Régiment de bombardement terrestre (21 avions)

87° Groupe de bombardement (SM.79 - Sciacca)

90° Groupe de bombardement (SM.79 - Sciacca)

36° Régiment de bombardement terrestre (24 avions)

108° Groupe de bombardement (SM.79 - Castelvetrano)

109° Groupe de bombardement (SM.79 - Castelvetrano)

### **1<sup>ère</sup> Division de chasse *Aquila* (Palerme)**

6° Groupe indépendant de chasse (MC.200 - Catane) non opérationnel avant fin juillet

1<sup>er</sup> Régiment de chasse terrestre (33 avions)

17° Groupe de chasse (CR.42 et probablement quelques CR.32 - Palermo)

157° Groupe de chasse (CR.42 - Trapani)

30° Escadrille de reconnaissance (Ro.37bis – Palerme)

Aviation de coopération avec la Marine :

83° Groupe de reconnaissance maritime sur Cant Z501 (30 avions)

---

<sup>10</sup> Les CR.42 prévus pour remplacer les CR.32 ne devaient arriver qu'à partir de mi-juillet.

170<sup>e</sup>, 184<sup>e</sup> et 186<sup>e</sup> escadrilles à Augusta  
189<sup>e</sup> escadrille à Syracuse  
144<sup>e</sup> escadrille à Trapani-Stagnone

### **Sardaigne (Cagliari)**

Total (avec réserves) : 159 avions de combat en comprenant les Cant Z501, Cant Z506b et Ro.37 de reconnaissance qui pouvaient emporter des bombes.

3<sup>e</sup> Groupe indépendant de chasse (28 CR.32), 153<sup>e</sup> et 154<sup>e</sup> escadrilles à Monserrato ; 155<sup>e</sup> à Alghero

19<sup>e</sup> Groupe indépendant d'attaque au sol (19 Ba.88 - Alghero)

613<sup>e</sup> Escadrille de recherches et secours (SM.66 - Cagliari-Elmas)

124<sup>e</sup> Escadrille de reconnaissance (6 Ro.37 - Cagliari-Elmas)

### **10<sup>e</sup> Brigade de bombardement *Marte* (Cagliari-Elmas)**

8<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre (33 avions)

27<sup>e</sup> Groupe de bombardement (SM.79 - Villacidro)

28<sup>e</sup> Groupe de bombardement (SM.79 - Villacidro)

32<sup>e</sup> Régiment de bombardement terrestre (22 avions)

88<sup>e</sup> Groupe de bombardement (SM.79 - Decimomannu)

89<sup>e</sup> Groupe de bombardement (SM.79 - Decimomannu)

31<sup>e</sup> Régiment de bombardement maritime (24 hydravions)

93<sup>e</sup> Groupe de bombardement (Cant Z.506bis - Cagliari-Elmas)

94<sup>e</sup> Groupe de bombardement (Cant Z.506bis - Cagliari-Elmas)

Aviation de coopération avec la Marine :

85<sup>e</sup> Groupe de reconnaissance maritime sur Cant Z.501 (18 avions)

146<sup>e</sup>, 183<sup>e</sup> et 188<sup>e</sup> escadrilles RM à Elmas

5<sup>e</sup> section RM à Olbia (3 Cant Z.501)

199<sup>e</sup> escadrille RM à Santa Giusta (6 Cant Z.506b)

En juin 1940, la RA est en pleine crise de rééquipement.

La plupart des avions italiens sont dépassés, notamment les chasseurs. Le Macchi MC.200, à peu près au niveau du Curtiss H-75, est interdit de vol suite à deux accidents survenus en avril, provoqués par un décrochage vicieux sous facteur de charge. Le problème sera résolu par la modification du profil de l'extrémité des ailes, mais cela prendra plus de trois mois. Les Fiat CR.32, CR.42 et G.50 sont inférieurs même au MS-406 et, plus important encore, trop lents pour rattraper les bombardiers français modernes. Le meilleur des trois est le Fiat CR.42 (qui possède une bonne manœuvrabilité à basse altitude). Or, au 10 juin 1940, sur les 300 CR.42 livrés à la RA, seuls 202 sont en état de vol<sup>11</sup>, dont moins de 140 en unités. Quant au Fiat G.50, seul chasseur monoplane opérationnel, 118 ont été livrés, dont 97 sont en unités et 78 en état de vol au 10 juin 1940. On rappelle que ces chiffres concernent la *totalité* de la RA (et non les seules forces basées en Libye).

La production mensuelle maximale est, en 1940, de 15 à 20 avions par mois pour le Fiat G.50, de 22 avions/mois pour le Fiat CR.42 et de 15 avions pour le MC.200 (elle atteindra après

---

<sup>11</sup> Chiffres fournis par l'Ufficio Storico.

beaucoup d'efforts, fin 1941, environ 45 avions/mois pour le CR.42 et 30 avions mois pour le MC.200). Le Macchi MC.200 ne commencera à rééquiper en nombre significatif les unités de chasse italiennes qu'en décembre 1940.

De ce fait, pendant l'été 1940, le chasseur standard de la RA sera le Fiat CR.32, complètement dépassé, seulement appuyé par quelques dizaines de CR.42 et de G.50. À partir de fin septembre, les CR.42 auront remplacé les CR.32, mais les besoins sont tels que ceux-ci resteront utilisés en attaque au sol.

Les Savoia-Marchetti 79 sont sans doute à l'époque le meilleur matériel italien, mais ces bombardiers trimoteurs, sans escorte convenable, sont une proie facile pour les chasseurs alliés, quand ils ne sont pas détruits au sol. Les équipages sont très vulnérables, même aux armes de petit calibre (7,5 mm ou .303 britannique).

La faiblesse des réserves en Italie et le fait que, jusqu'au début du mois d'août, les unités dans le nord de la Péninsule sont utilisées contre les défenses françaises, rend impossible de renforcer la Sardaigne (où il n'y a aucun stock de bombes de 100 kg et plus !) et en Afrique du Nord. De plus, les unités de SM.79 n'ont pas encore été entraînées à l'attaque à la torpille et les premières opérations en juillet montreront que le bombardement en vol horizontal n'est pas adapté à l'attaque de navires. Les premières unités de bombardiers-torpilleurs ne seront pas en état d'opérer avant novembre 1940 si l'on excepte la 278<sup>e</sup> escadrille, dite des *Quattro gatti* (Quatre chats), créée le 1<sup>er</sup> septembre.

La faiblesse de la Regia Aeronautica est telle qu'elle ne monte que trois raids sur Malte entre le 11 et le 21 juin 1940, quand le rapport de forces lui est le moins défavorable. Le taux de disponibilité de ses avions en Afrique du Nord au 10 juin 1940 ne dépasse pas les 55 %. Il est même pire (40 à 50 %) pour les unités utilisant des avions Cant Z.506, car le moteur Piaggio (en réalité une copie sous licence du Gnome et Rhône K-14, qui n'est pas connu pour sa fiabilité) connaît de sérieux problèmes.

## **Et la Luftwaffe ?**

Cette situation est d'autant plus désastreuse pour l'Italie qu'elle ne peut pas compter sur des renforts allemands. Après la Campagne de France, la Luftwaffe a besoin de six semaines de répit au moins<sup>12</sup>. Un déploiement en force en Italie serait impossible avant au moins deux mois après l'arrêt des combats en France, soit vers le 10 octobre – au mieux ! Il faudrait pour cela écarter toute opération contre l'Angleterre, ce qui n'est pas du tout dans les intentions allemandes. Ce serait, de toute manière, trop tard pour sauver les forces italiennes en Afrique du Nord et en Sardaigne.

Quand bien même on se placerait dans la situation où la Luftwaffe déploierait environ 1 500 appareils en Italie du sud début octobre, l'absence totale de menace sur les Iles Britanniques permettrait à la RAF de transférer une partie de ses moyens en soutien à l'Armée de l'Air, tout en attaquant les communications logistiques allemandes. On ne pourrait supposer un basculement majeur de l'axe de poussée allemand sans en même temps supposer qu'il soit détecté par les Alliés (qui "lisent" les codes logistiques allemands) et compensé par un ajustement des forces alliées à l'absence de menace sur le territoire britannique.

Politiquement de toute façon, un tel basculement de l'axe stratégique allemand est impossible. Il contredit toute la logique interne du mécanisme décisionnel qui constitue une barrière aussi

---

<sup>12</sup> C'est le temps qui lui a été nécessaire après la Bataille de France historique, il est matériellement impossible qu'elle ait besoin de moins de temps après des combats prolongés jusqu'à début août – de plus, rappelons que la Luftwaffe n'a pas récupéré les équipages faits prisonniers par les Français depuis septembre 1939.

rigide que les contraintes matérielles. Hitler se devait de tenter de pousser la Grande-Bretagne hors de la guerre par la menace, le bluff et les bombes<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Cette tentative a échoué historiquement dans un contexte bien plus difficile pour les Alliés. Elle n'a aucune chance de réussite dans le nouveau contexte.