AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4
Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10
http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php
http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm

Université de METZ

U.F.R. de Lettres et Sciences humaines

département d'Histoire

UNE GUERRE POUR LES MALOUINES

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE
LETTRES - METZ -
N° Inv. 19970491
Cote LIM3 97/10
Loc. Magasin

Thèse de doctorat

présentée par Henri MASSE

sous la direction de Monsieur le Professeur Alfred WAHL

1996

°

UNE GUERRE

POUR

LES MALOUINES:

-DES ÎLES OUBLIÉES.

-DES ÎLES ASSIÉGÉES.

-DES ÎLES RECONQUISES.

°

remerciements 8
chronologie des différends sur les Malouines 12
note méthodologique 14
glossaire 14
table des illustrations 19
avant-propos 24

INTRODUCTION GÉNÉRALE 25

PREMIÈRE PARTIE: DES ÎLES OUBLIÉES 29

CHAPITRE I. DES ÎLES ÉLOIGNÉES 29
1. Des îles dispersées 29
2. Approchées par les navigateurs 37
3. A l'écart des flux commerciaux 39
4. Fréquentées par les Malouins 39
5. D'un intérêt stratégique affirmé 40
CHAPITRE II. DES ÎLES COLONISÉES 45
1. Bougainville, du Canada aux Malouines 45
2. La colonie de Port Louis 49
3. L'établissement à Port Egmont 50
4. Rétrocession des Malouines à l'Espagne 51
5. Les Espagnols aux Malouines 52
6. Les Malouines de l'Espagne à l'Argentine 57
7. L'Argentine aux Malouines, 1811-1833 57
8. La colonisation anglaise 59
CHAPITRE III. DES ÎLES CONVOITÉES 61
1. Clippers à Port William 61
2. Le Great Britain 63
3. La bataille de Coronel 66
4. De Coronel aux Falklands 73
5. La bataille des Falklands 79
6. La bataille du Rio de la Plata. 86
CHAPITRE IV. DES ÎLES CONTESTÉES 100
1. Le différend anglo-argentin sur les Malouines. 100
2. Les discussions sous l'égide de l'O.N.U. 104
3. La junte argentine et les Malouines 110
4. Une présence discrète de la Royal Navy 115
5. L'Argentine de la répression et du réarmement 118
6. Incident en Géorgie du Sud 121
CHAPITRE V. DES ÎLES ENVAHIES 125
1. Opération Rosario ou Azul 125
2. Deux barouds d'honneur 128
a.Débarquements autour de Stanley 128

b.Invasion de la Géorgie du Sud 131
3. Les Argentins s'installent 134
4. La réaction britannique et l'internationalisation du conflit 140
5. Un débat aux Communes et le cabinet de guerre 145
6. Vivre sous l'occupation 148

DEUXIÈME PARTIE: DES ÎLES ASSIÉGÉES 150

CHAPITRE VI. UNE FLOTTE POUR LES MALOUINES 150
1. L'escadre se rassemble 150
2. La Royal Fleet Auxiliary 157
3. La marine marchande est mobilisée 168
4. L'appareillage 175
5. L'embarquement de la 3ème brigade 176
6. Le commandement organise les opérations 178
7. Les médias sur les navires 180
CHAPITRE VII. DES ÎLES ENCERCLÉES 184
1. Le basculement américain 184
a.la solidarité inter-américaine 184
b.L'apparente indécision nord-américaine 185
c. L'ambivalence chilienne 190
2. Leur survol par les satellites 191
3. Les zones d'exclusion et le blocus 195
CHAPITRE VIII. DES ÎLES ISOLÉES 200
1. Opération Paraquat 200
2. Deux pistes sans aéroport 219
3. Des perches et des paniers 234
4. Quand les transporteurs font de la reconnaissance 236
CHAPITRE IX. LES ÎLES BOMBARDÉES 241
1. Black Buck, Sea Harrier et artillerie navale 241
2. La non-rencontre des porte-avions 252
3. Le torpillage du General Belgrano 255
4. La patrouille du San Luis 271
5. Le plan péruvien 274
6. Quatre avions et cinq missiles 277
a.L'attaque du Sheffield. 279
b.La destruction de l'Atlantic Conveyor. 281
c.Raid sur l'Invincible 283
CHAPITRE X. DES ÎLES ASSAILLIES 294
1. Forces spéciales: l'audace et la ruse 294
2. Les préparatifs du débarquement. 300
3. Dans les eaux de San Carlos 316

TROISIÈME PARTIE: DES ÎLES RECONQUISES 325

CHAPITRE XI. LA RIPOSTE ARGENTINE 325
1. Préparatifs aériens argentins 325
2. La FAA contre la FAA 332
3. L'allée des bombes 339
4. Trois jours incertains 349
CHAPITRE XII. LA PERCÉE VERS LE SUD 360
1. Sortir de San Carlos 360
a. Le deuxième para vers Camilla Creek 361
b. Les Argentins solidement retranchés 363
c. La B.B.C. compromet l'opération 365
d. Un appui feu limité 366
e. Attaques aériennes 366
2. Attaque de l'isthme de Darwin 367
a. Vers la ligne des ajoncs 367
b. Coup d'arrêt sur Darwin Hill 368
c. L'aviation argentine intervient 369
d. "Rayon de soleil" est tombé 369
3. Combats diurnes pour Goose Green 370
a. L'offensive reprend en direction de l'aérodrome 370
b. L'incident du drapeau blanc 372
c. Nouvelles interventions aériennes 372
d. La reddition de Goose Green 373
4. Premiers enseignements 374
CHAPITRE XIII. L'ENCERCLEMENT DE STANLEY 383
1. La marche de la 3ème brigade 383
2. La 5ème brigade à Fitzroy 391
3. Attaques aériennes sur les navires de débarquement 393
CHAPITRE XIV. LA BATAILLE DES MONTS 402
1. Le dispositif argentin centré sur Stanley 402
2. Mont Longdon 407
3. Two Sisters 411
4. Mont Harriet 412
5. Exocet contre le Glamorgan 415
CHAPITRE XV. LA DÉROUTE ARGENTINE 419
1. L'enfoncement de la dernière ligne des crêtes 419
a. Tumbledown 420
b. Wireless Ridge 422
2. La reddition 425
CHAPITRE XVI. BILANS ET SUITES DE LA GUERRE 431
1. Après la bataille 431
2. Bilan 435
a. Bilan en matériels 435
b. Bilan humain 437

c.Bilan financier. 437
3. Un dispositif britannique durable 438
4. Les suites politiques 440
a. En Argentine. 440
b. En Grande-Bretagne. 442
CHAPITRE XVII. ENSEIGNEMENTS ET RETOMBÉES 446
1. Gestion de crise et conduite de la guerre 447
a.Rapports officiels 447
b.Publications spécialisées 447
c.L'information et la place des médias 448
2. En matière navale 448
a.La menace sous-marine confirmée. 448
b.Le missile air-mer emporté par avion validé au combat. 449
c.Les porte-aéronefs et le concept de Sea Control Ship 450
d.Une défense rapprochée insuffisante 451
e.Une révision nécessaire dans la conception des navires de guerre. 452
f.Des navires spécialisés pour les forces amphibies 453
g.Les mines marines, une menace permanente 453
h.La mobilisation des navires civils et le rôle de cette "quatrième armée". 453
3. En matière aérienne 454
a.Une reconstitution rapide des forces aériennes argentines . 455
b.La promotion commerciale du matériel britannique 456
c.Pilotes en guerre et avion à long rayon d'action 456
4. Dans le domaine des opérations terrestres. 459
a.Des transports par véhicules limités 459
b.L'artillerie et le rôle logistique des hélicoptères. 460
c.La guerre électronique et les missiles sol-air. 461
d.Cohésion, soins et commandement 462
5. Un parc homogène d'hélicoptères polyvalents 463
6. Vers la constitution de forces de réaction rapide 464

CONCLUSION GÉNÉRALE 468

ANNEXES 471

ANNEXE I. LES HYDRAVIONS EMBARQUÉS 472
1. Arado 196 473
2. Supermarine Walrus 474
3. Fairey Seafox 474
ANNEXE II. LES PRINCIPAUX NAVIRES DE COMBAT EN 1982 477
1. General Belgrano 477
2. Les porte-aéronefs aux Malouines. 477
a. L'Hermes 478
b. L'Invincible 479

c. Le Veinticinco de Mayo 480
ANNEXE III. LES AVIONS DE COMBAT EMPLOYÉS EN 1982 485
1. Douglas A4 Skyhawk 485
2. Les A4 aux Malouines 485
3. Grumman S2 E Tracker 486
4. Le Super Etendard et l'Exocet 487
5. Les missiles Exocet: MM38, AM39, MM40 490
a. Vers les missiles mer-mer à vol rasant. 491
b. AM 39 Exocet 492
6. BAE Nimrod 493
7. Les Nimrod aux Malouines 494
8. Les bombardiers V: Valiant, Vulcan et Victor 498
a. Handley Page Victor 499
b. Avro Vulcan 500
9. Harrier et Sea Harrier 501
ANNEXE IV. LE RAVITAILLEMENT EN VOL DES AVIONS 507
1. Ravitailleurs britanniques 508
2. Interventions outre-mer 509
3. Ravitailleurs soviétiques 511
ANNEXE V. L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN MILITAIRE LOURD 512
1. Parachutage et planeurs. 512
2. Les appareils à ouverture axiale 514
a. C 74, C 124 et C 133 514
b. Beverley et Berguet "deux ponts" 515
c. C 119, Noratlas et Argosy 516
3. La génération des Hercules 517
a. C 130 Hercules 517
b. C 160 Transall 517
c. Short SC 5 Belfast 518
d. AN 12 et AN 22 519
4. Les quadriréacteurs et les très gros porteurs 520
a. C 141 520
b. IL 76 520
c. C5 A 520
d. AN 124 521
5. Les avions polyvalents de projection stratégiques: KC 10A et Tristar. 522
6. La génération des années quatre-vingt-dix 524
a. An 70 524
b. C 17 524
c. FLA/ATF 524
7. Utilisation militaire des avions civils. 525
ANNEXE VI. LES HÉLICOPTÈRES AUX MALOUINES 536
1. Appareils utilisés par les deux belligérants 537
a. Chinook 537
b. Sea King 539

c. Westland Lynx 541
2. Les hélicoptères utilisés seulement par les Britanniques 543
a. Wessex 543
b. Aerospatiale / Westland SA 341 Gazelle 547
c. Westland Scout/Wasp 549
3. Hélicoptères utilisés par les seuls Argentins 551
a. Aérospatiale SA 330 Puma 551
b. Bell UH1 H Iroquois et Bell 212. 552
c. Agusta A 109 Hirundo (Hirondelle) 553
d. Aérospatiale Alouette III 553
ANNEXE VII. CINQUANTE NAVIRES CIVILS POUR LES MALOUINES. 561
1. Trois paquebots 561
a. Le Canberra 561
b. L'Uganda 563
c. Le Queen Elizabeth II: Q.E.II 564
2. Les transbordeurs. 569
a. L'Elk. 569
b. Le Norland et l'Europic Ferry. 570
c. Baltic Ferry, Nordic Ferry et St Edmund. 571
3. Les rouliers porte-conteneurs transporteurs d'aviation. 573
a. L'Atlantic Conveyor 573
b. L'Atlantic Causeway 574
c. Le Contender Bezant 575
d. L'Astronomer. 576
4. Quinze pétroliers et navires-citernes. 578
5. Les cargos 580
6. Les navires de réparation, navires-ateliers 582
7. Les auxiliaires. 587
8. Les chalutiers-dragueurs. 589

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 594

1. ARCHIVES 594
2. REVUES 594
a. aviation - aéronautique - aérospatiale 595
b. mers - marines 595
c. armées 595
3. PUBLICATIONS AYANT DONNÉ LIEU À DES NUMÉROS SPÉCIAUX 596
4. OUVRAGES 596
a. exploration, découverte, colonisation 596
b. 1914 597
c. 1939-1940 598
d. de 1940 au conflit de 1982 et ses prolongements 599
5. ROMANS 611
6. PUBLICATIONS UNIVERSITAIRES 612
7. BANDES DESSINEES 612

remerciements

Cette recherche est le prolongement d'une conférence donnée à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, en 1969 dans le cadre d'un séminaire consacré à la défense nationale portant sur "la dissuasion nucléaire dans la crise cubaine de 1962".

Les axes de recherche étaient alors déjà les rapports Est-Ouest, les relations entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, les solidarités occidentales, le rôle des flottes de combat dans la résolution de la crise, la position géostratégique d'une île et la détermination du pouvoir politique dans une crise majeure.

Les événements du printemps 1982 faisaient immédiatement apparaître les points communs avec cette étude et c'est donc dans le prolongement de cette première analyse que s'est effectuée cette recherche sur le conflit des Malouines.

Elle n'aurait pas été possible sans le concours que m'ont apporté les représentants diplomatiques des principaux pays concernés et en particulier des attachés militaires des ambassades d'Argentine et du Royaume-Uni à Paris; qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissance.

La connaissance des enjeux stratégiques et des antécédents historiques m'a été facilitée par les fonds cartographiques de la Bibliothèque Nationale et de la Bibliothèque multimédia de Valenciennes et par les documentations conservées dans les bibliothèques du service historique de la Marine à Vincennes et à Toulon, de l'Ecole supérieure de guerre navale, de l'Institut Océanographique de Monaco et de la Fondation Nationale des Sciences Politiques. A leurs conservateurs j'adresse mes très vifs remerciements.

La Royal Navy et la Fleet Air Arm dont j'ai rencontré les représentants à Portsmouth et à Yeovilton, m'ont apporté d'intéressantes précisions sur leurs moyens et les conditions opérationnelles d'emploi en Atlantique Sud. Mes remerciements vont tout particulièrement aux responsables du *Fleet Photographic Service* de Portsmouth et à M. G. Mottram, Conservateur du Musée de Yeovilton, dont plusieurs salles sont consacrées à l'affrontement de 1982.

Pour mieux comprendre les combats décrits par les témoins ou diffusés sur les chaînes de télévision britanniques (en particulier la BBC et ITV) un déplacement aux îles Malouines est apparu indispensable. Il a été effectué en novembre 1987.

Je tiens à remercier de manière toute particulière les représentants du *Major Holt's Battefields Tours*, tant en Grande-Bretagne qu'aux îles Malouines pour leurs explications, et en particulier les militaires ayant participé aux combats qui nous ont accompagné sur les sites. Que les habitants de Stanley et des *settlements*, en particulier de Goose Green, Fitzroy, Port Howard, San Carlos, Pebble et Stanley reçoivent également l'expression de notre gratitude pour la chaleur de leur accueil ainsi que pour leurs témoignages sur l'occupation et les combats au milieu desquels ils ont vécu.

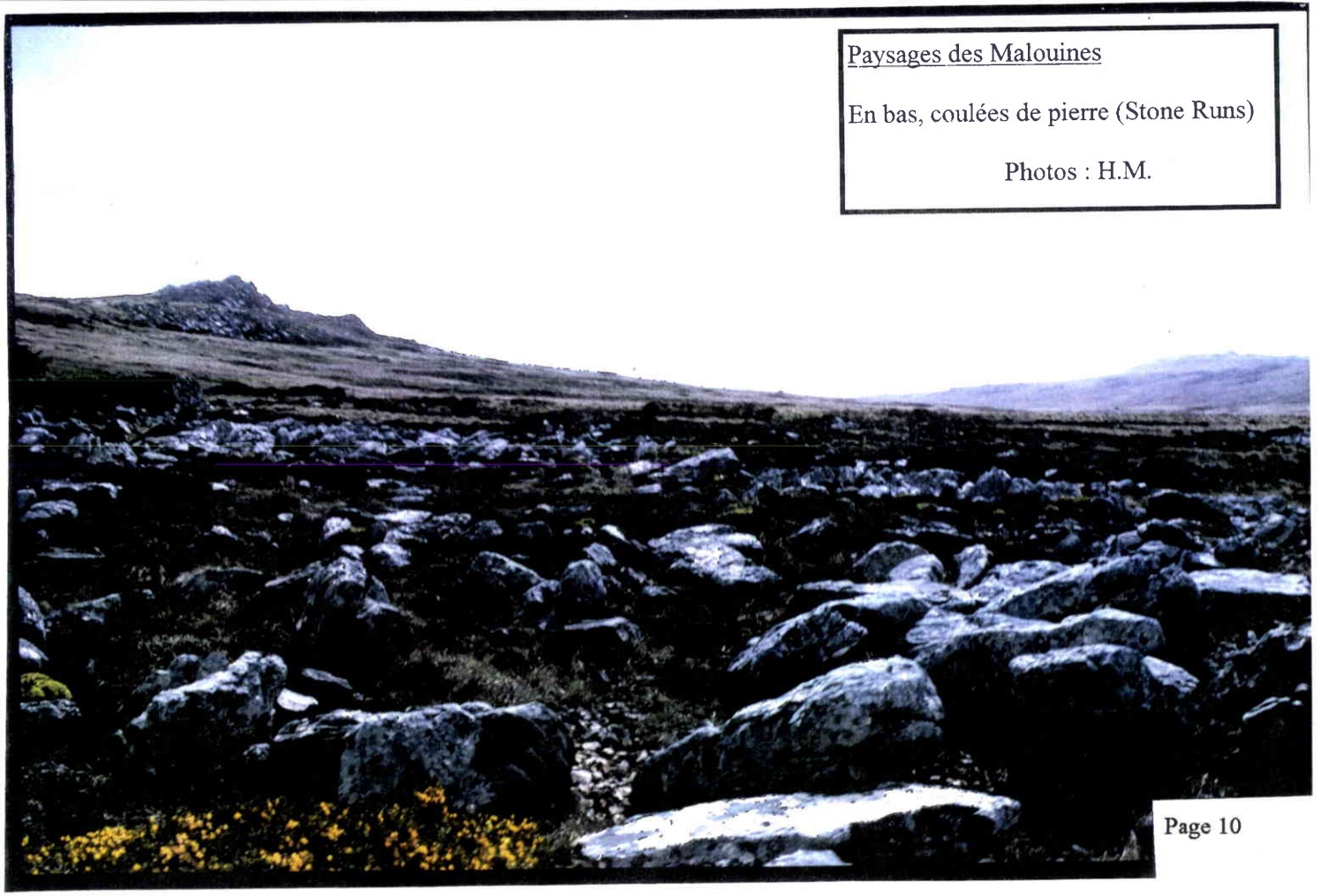
En recueillant les récits et les témoignages d'acteurs directs, tant anglais qu'argentins, ayant participé au conflit, à des phases décisives de l'engagement ou des postes clés de décision, il m'a été possible d'en préciser certains moments délicats et de les placer dans une perspective nouvelle. Je tiens à les en remercier collectivement, en respectant leur désir de discrétion ou d'anonymat.

Sans les conseils éclairés de spécialistes, il ne m'aurait pas été possible d'orienter mes recherches dans des domaines techniques et notamment maritimes. Que soient remerciés en particulier M. Jean Labayle - Couhat, de l'Académie de Marine, M. Hervé Coutau-Begarie, M. Pierre Léonard et M. le Professeur Pierre Bauchet.

Ayant entrepris cette recherche à Metz, sur les conseils de M. le Doyen Reitel et M. le Professeur Wahl, je les remercie tout particulièrement des orientations et des encouragements qu'ils m'ont donnés pour la mener à bien.

La relecture du texte a été effectuée par MM. André Michel et Jean-Joël Griesbeck que je remercie vivement.

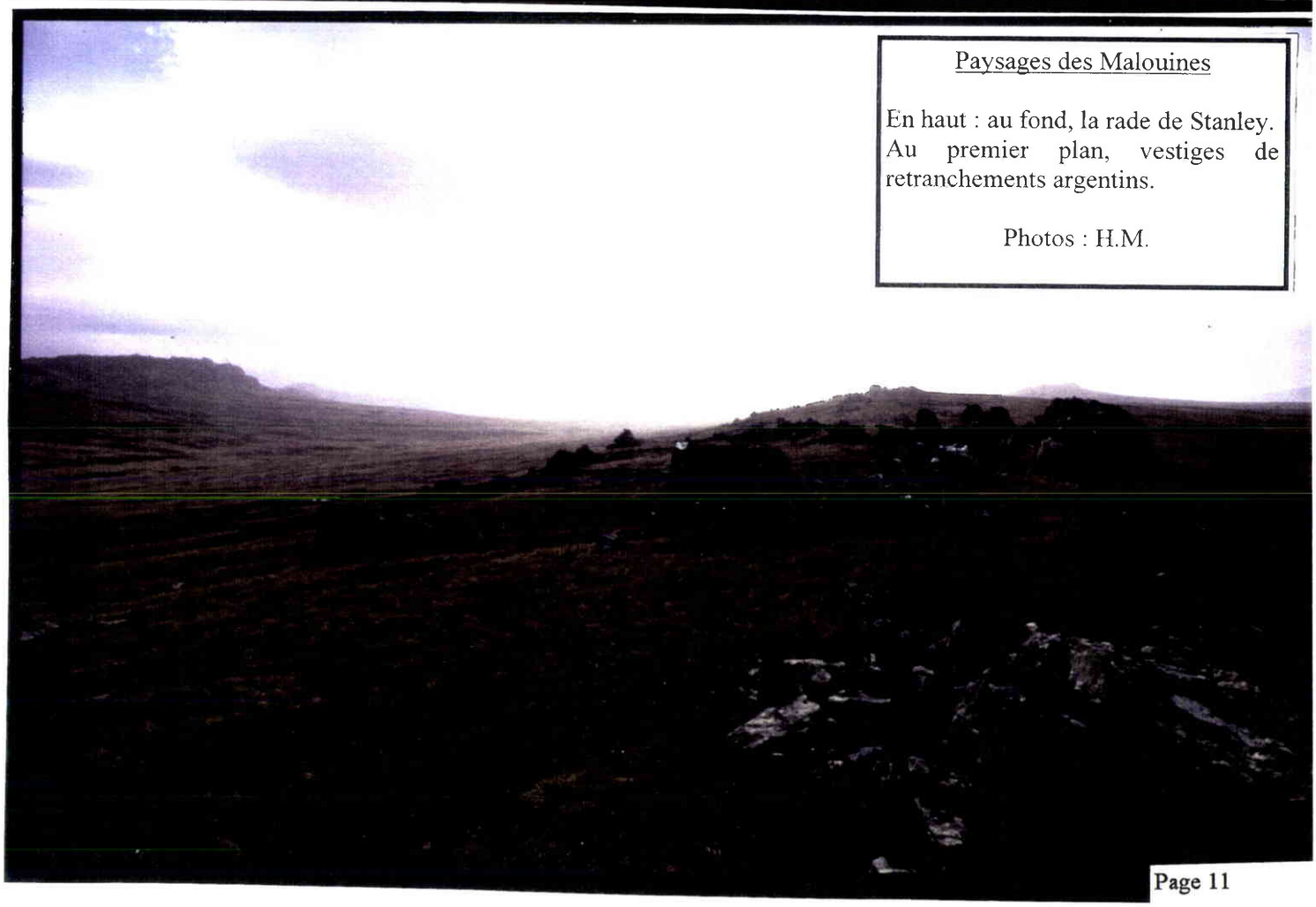
Que soit associée à ces remerciements mon épouse Christine qui, avec l'aide de Michel Pichon, ingénieur informaticien, directeur du Conservatoire National des Arts et Métiers de Nice, a saisi le manuscrit sur ordinateur et s'est chargée de la mise en forme informatique. Sans sa patience et ses encouragements constants, ce travail n'aurait pu être mené à bien.



Paysages des Malouines

En bas, coulées de pierre (Stone Runs)

Photos : H.M.



Paysages des Malouines

En haut : au fond, la rade de Stanley. Au premier plan, vestiges de retranchements argentins.

Photos : H.M.

chronologie des différends sur les Malouines.

1592	découverte des îles par le navigateur anglais John Davis voyageant sur le ***Desire.***
1590	exploration des îles par John Strong qui baptise le détroit Falklands sound.
1700 - 1716	fréquentation des îles par les Malouins.
1749	publication du récit du voyage de l'Amiral Anson qui évoque leur position stratégique.
1764	débarquement de l'expédition de Bougainville à Port Louis.
1765	débarquement de l'expédition de Georges Byron à Port Egmont.
1767	restitution par la France des Malouines à l'Espagne.
1833	le débarquement d'un contingent par la frégate ***Clio*** marque la prise de possession britannique des Malouines (Falklands).
1914	bataille navale anglo-allemande des Falklands.
1939	le ***Graf Spee*** rencontre dans le Rio de la Plata un détachement de croiseurs britanniques basé aux Malouines.
1964	début à l'O.N.U. des discussions sur le différend anglo-argentin relatif aux Malouines.
1971	accord anglo-argentin sur les liaisons entre les Malouines et l'Argentine.
1982, 26 mars	incident diplomatique anglo-argentin à propose de la présence d'Argentins en Géorgie du Sud.
2 avril	débarquement de troupes argentines aux Malouines - prise de Stanley.
3 avril	occupation de la Géorgie du Sud par les Argentins - vote au conseil de sécurité de l'O.N.U. de la résolution 502 favorable à la Grande-Bretagne.
5 avril	départ de Portsmouth des deux porte-aéronefs de la force navale britannique d'intervention.

12 avril entrée en vigueur de la zone maritime d'exclusion autour des îles.

18 avril A Ascension, la force navale d'intervention rassemblée autour de l'Hermes, lève l'ancre et part vers les Malouines.

1982, 26 avril reprise de la Géorgie du Sud par les Britanniques.

1er mai bombardement de l'aérodrome de Stanley par un avion britannique parti d'Ascension et des Sea Harrier.

2 mai torpillage du croiseur ***General Belgrano*** par le sous-marin ***Conqueror.***

4 mai destruction du ***Sheffield*** par un exocet tiré par un Super Etendard argentin.

15 mai neutralisation de l'aérodrome de Pebble par les forces spéciales britanniques.

21 mai débarquement du corps expéditionnaire britannique dans la baie de San Carlos - début de la contre-offensive aérienne argentine contre les navires de guerre.

25 mai destruction du porte-aéronefs auxiliaire ***Atlantic Conveyor*** par un exocet tiré par un super Etendard et du ***Coventry*** atteint par des bombes.

29 mai prise de Goose Green par le 2ème régiment de parachutistes britannique.

8 juin destruction des navire de débarquement ***Sir Galahad*** et ***Sir Tristam*** par l'aviation argentine.

12 juin prise des monts Longdon, Two Sisters et Harriet par les régiments de la troisième brigade de Commando britannique.

14 juin reddition du réduit argentin de Stanley.

1985, 12 mai inauguration de la base aérienne de Mount Pleasant.

note méthodologique

Dans le corps de ce texte, les îles qui vont être l'enjeu initial et le théâtre d'affrontement principal seront évoquées sous leur nom français de **Malouines**. Leur appellation anglaise d'îles **Falkland** ou **Falklands** pourra apparaître dans la présentation de documents d'évenements ou de propos d'origine britannique, de même que leur nom argentin de **Malvinas** (traduction du mot français **Malouines**) pourra apparaître lors de l'évocation de ces îles espagnoles puis argentines.

glossaire

AIM 9L	version la plus récente du missile air-air nord américain AIM 9 Sidewinder.
AM 39	air-mer 39: missile anti-navires aéroporté, dérivé du MM38 Exocet.
AML	automitrailleuse légère.
AS 12	air-sol 12: missile air-sol à courte portée filoguidé. Conçu comme missile anti-char, l'AS 12 a été adapté aux hélicoptères légers (Scout) ou moyens (Wessex) dotés alors d'un système de vision optique stabilisée.
ASM	anti-sous-marin.
AV8 B	version américaine du Sea Harrier.
A69	Aviso type 69 de 1100 t, fabriqué en France dont tois exemplaires sont en service dans la Marine argentine.
A 109A	hélicoptère moyen Hirundo (hirondelle), fabriqué par Agusta (Italie), capable d'emporter des armes d'appui de troupes au sol (mitrailleuses, roquettes) et utilisé aux Malouines comme escorte des autres hélicoptères argentins (UH 1H, Chinook, Puma).
A4	sigle américain du Douglas Skyhawk, avion dont les versions A4 B et A4 C sont employées par les forces aériennes argentines sous les sigles A4P (armée de l'Air) ou A4Q (Aéronavale).
Azul	(ou *Rosario*) nom de code de l'opération de débarquement aux Malouines.
BAN	*base aeronaval*, terrain d'aviation de l'aéronavale argentine.

BAM *base Aerea militar*, terrain d'aviation militaire de l'armée de l'Air argentine.

BBC *British Broadcasting Corporation*, chaîne publique de radiodiffusion et télévision britanniques.

BN *Bravo november*, appellation en langage aéronautique du Chinook ZA 718, seul survivant de l'***Atlantic Conveyor,*** utilisé intensément et efficacement aux Malouines.

BV 202 chenillette de transport de troupes ou de matériel conçue en Suède pour être employée sur la neige, et achetée par les forces armées britanniques elle comprend deux éléments articulés, l'un pour le pilotage, avec l'ensemble propulsif, l'autre pour le chargement de 800 à 1000 kg.

CAE *Comando de aviacion del erjecito*, aviation de l'armée de Terre.

CANA *Comando Aviacion naval argentina*, Aéronavale argentine.

Canberra Paquebot de la compagnie P et O.

Canberra premier bombardier britannique biréacteur à long rayon d'action, fabriqué par English Electric (intégré ensuite dans British Aerospace). 1352 exemplaires de différentes versions vont en être construits. En service dans l'armée de l'Air argentine (version de bombardement MK2) et dans la Royal Air Force (version de photographie MK9).

CEE Communauté Économique Européenne.

C 130 sigle du Loockheed Hercules, avion de transport tactique construit à plus de 2000 exemplaires, en service dans la Royal Air Force et la Fuerza aerae argentina.

Corporate nom de code britannique pour l'opération de reconquête des Malouines.

EAN *Estacion Aeronaval*, base de l'aéronavale argentine aux Malouines.

FAA *Fleet air arm*, aéronavale britannique.

FAA *Fuerza Aerea Argentina*, armée de l'Air argentine.

FIC *Falklands Islands company*, société privée propriétaire majoritaire des activités d'élevage et de commerce aux Malouines.

GCHQ *Government Communications Head Quarters*, centre britannique d'écoute et de décodage des transmissions.

HMS — *Her's Majesty Ship*, sigle précédant le nom des navires de guerre britanniques.

KC 130 — version de ravitaillement en vol du C 130, K pour Kerosene.

KC 135 — version de ravitaillement en vol du Boeing 707.

LADE — *Lineas Aereas del Estado*, compagnie aérienne d'état argentine, effectuant des liaisons intérieures.

LCU — (ou LCM 9) *Landing Craft Utility*, chaland de débarquement moyen de 75 tonnes pouvant emporter deux chars lourds ou 100 tonnes de cargaison. Quatre LCU sont emportés dans le radier d'un LPD.

LCVP — (ou LCA), *Landing Craft Vehicle and personnel*, chaland de débarquement léger d'une capacité de 35 tonnes ou d'un véhicule de type Land Rover.

LPD — *Landing Platform Dock*, navire de transport de troupes ayant un radier immergeable pour quatre chalands LCU et une vaste plate-forme pour hélicoptères. Il emporte aussi quatre LCVP sous bossoirs.

LSD — *Landing Ship Dock*, navire du même type que le précédent, conçu antérieurement et dépourvu initialement de plate-forme pour hélicoptères.

LSL — *Landing Ship Logistics*, navire de transport de chars, dérivé du LST *Landing Ship Tanks* de la seconde guerre mondiale. Les 6 LSL ont été construits initialement pour les besoins de l'armée britannique et intégrés ultérieurement dans la Royal Fleet Auxiliary. Ils comprennent une rampe avant pour hélicoptère, une rampe arrière, trois ou quatre grues et deux plates-formes pour hélicoptères.

MK... — Mark: type ou modèle, s'applique aux version des matériels militaires (ex: torpille MK8, Canberra MK 62...)

MEZ — Maritime exclusion zone, zone de blocus naval de 200 miles autour des Malouines édicté par les Britanniques à compter du 12 avril à 4 h.

MM38 — Mer-mer 38 Exocet, missile anti-navires armant les navires de guerre anglais et argentins et adapté par ces derniers en batterie côtière.

M339 A — avion d'entraînement et d'attaque au sol d'origine italienne *Aermacchi*, en service dans l'aéronavale argentine depuis fin 1980 - début 1981.

OEA — Organisation des États Américains.

ONU — Organisation des Nations Unies.

OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord.
Paraquat	nom de code britannique de l'opération de reconquête de la Géorgie du Sud.
PC	poste de commandement.
P2 H	sigle de l'avion de patrouille anti-sous-marine basé à terre, Lookheed Neptune en service dans l'Aéronavale argentine.
P and O	Peninsular and Oriental, Compagnie de navigation britannique.
Prelim	nom de code britannqiue de l'opération de neutralisation des forces argentines sur l'île de Pebble.
Q E II	***Queen Elizabeth II***, nom du paquebot de la compagnie Cunard.
RAF	Royal Air Force, Armée de l'Air britannique.
RFA	Royal Fleet Auxiliary, flotte logistique britannique, à statut civil opérant en soutien de la Royal Navy.
Rosario	voir *Azul*
RRS	*Royal Research Ship*, navire de recherche scientifique britannique.
SAS	*Special Air Service*, forces spéciales britanniques.
SBS	*Special Boat Squadron* (ou section), forces spéciales britanniques spécialisées dans les opérations amphibies.
SHAR	abréviation de Sea Harrier.
SNA	sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire.
SP 2H	voir P2H.
S 2E	sigle de l'avion anti-sous-marin américain Gruman Tracker embarqué sur porte-avions.
STUFT	Ship Taken Up From Trade, navire civil prélevé sur un usage commercial pour une opération militaire.
SUE	abréviation du Super Etendard.
Sutton	nom de code britannique du débarquement dans la baie de San Carlos.
Stromness	port baleinier de Géorgie du sud.

Stromness navire de ravitaillement de la Royal Fleet Auxiliary.

TEZ *Total Exclusion Zone*, zone de blocus naval et aérien, imposé par les Britanniques dans un rayon de 200 milles autour des Malouines à compter du 30 avril, puis au-delà de 12 milles des côtes argentines à compter du 9 mai.

TIAR Traité Inter-américain d'Assistance Réciproque.

T 21 type 21, frégate de la classe ***Amazon.***

T 22 type 22, frégate anti-sous-marine de la classe ***Broodswood.***

T 42 type 42, croiseur léger de la classe ***Sheffield***, en service dans les marines anglaise et argentine.

UEO Union de l'Europe Occidentale.

UH 1H Hélicoptère moyen fabriqué par Bell (USA), dont le nom officiel est Iroquois. Conçu pour la guerre du Vietnam et fabriqué à plus de 20 000 exemplaires, la version à deux moteurs utilisée également par les Argentins est le Bell 212.

VC10 avion quadriréacteur de transport de passagers à grande distance en service dans la Royal Air Force et dont la transformation de certains exemplaires en ravitailleur en vol était programmée en 1982.

VYGA ou G2 VYGA (grupo 2) *Vigilancia Y Control*, station radar mobile de la force aérienne argentine implantée à Stanley, équipée d'un radar tridimensionnel AN/TPS-43F arrivé à Stanley dès le 2 avril. Sa portée est de 225 milles. Elle va jouer un rôle important pendant tout le conflit et restera en service jusqu'au 14 juin.

Z *Zulu Time*, heure universelle du méridien de Greenwich (GMT: Greenwich Mean Time) utilisée par les forces armées britanniques pendant l'opération *Corporate*.

table des illustrations

Paysage des Malouines - coulée de pierre 10
Paysage des Malouines - abords de Stanley 11
Carte de l'Atlantique - îles de souveraineté britannique de l'Atlantique Sud 27
Localisation des Malouines et de la Géorgie du Sud par rapport à l'Argentine et au Chili 28
Localisation des îles Malouines dans l'hémisphère sud 32.33
Comparaison en latitude des côtes européennes et sud-américaines 34
Relief des îles Malouines 35
Climat des Malouines 36
Localisation supposées des îles Malouines entre 1520 et 1600 38
Représentation des îles Malouines sur une carte de 1703 43
Représentation des îles Malouines dans l'ouvrage de Frezier, édition de 1716 44
Représentation des îles Malouines sur la carte de la marine de 1739 47
Représentation des îles Malouines dans le petit atlas de J. N. Bellin de 1764 48
Implantations françaises et anglaises aux îles Malouines 1763-1765 53
Vue de Port Louis dans l'ouvrage de Dom Pernetty, édition de 1770 54
Représentation du sîte de Port Louis sur la carte des Malouines de Bellin - 1771 55
Représentation de Port Egmund sur la carte de des Malouines de Bellin - 1771 56
L'épave du ***Great Britain*** échouée dans l'anse de Sparrow Cove 64
Evolution du ***Great Britain***. 65
Route des escadres de Von Spee et Craddock jusqu'à la bataille de Coronel 69
Route des navires allemands en 1914 - Croiseur ***Monmouth*** 70
Navires engagés dans la bataille de Coronel 1er novembre 1914 - Croiseur ***Good Hope*** 71
Bataille de Coronel - Routes de l'escadre de Von Spee et de l'escadre de Sturdee entre la bataille de Coronel et celle des Falklands 72
Scharnhorst à Valparaiso après la bataille de Coronel 75
Ravitailleurs de la flotte de Von Spee 76
Route des navires allemands et anglais entre Coronel et les Falklands 77
Station de transmission de Wireless Ridge 78
Navires engagés dans la bataille des Falklands - 8 décembre 1914 83
Scharnhorst et ***Gneisenau*** - ***Invincible*** 84
Position de l'escadre britannique au moment de l'arrivée de l'escadre allemande- bataille des Falklands 85
Ravitailleur ***Altmark*** 95
Croisière du ***Graf Spee*** dans l'Atlantique Sud et l'Océan Indien - 27 août - 13 décembre 1939 ..96
Arado 196 97
Altmark et ***Graf Spee*** 98
Exeter, ***Ajax***, ***Achilles*** et ***Cumberland*** 99
Représentation cartographique britannique des îles Malouines 108
Représentation cartographique argentine des îles Malouines 109
Axes de franchissement entre l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique 113
Les Malouines par rapport au continent antarctique et aux différentes revendications territoriales concernant ce continent 114

Patrouilleur ***Endurance*** 117
Distance entre l'Argentine, les îles Malouines et la Géorgie du Sud 124
Progression des unités argentines autour de Stanley 126
Navires de débarquement de chars utilisés aux Malouines 127
Amtrac 130
Navires de transport argentins utilisés aux Malouines 138
Distance à franchir par la force britannique d'intervention 139
Frégate type 21 ***Amazon*** 154
Frégates ***Yarmouth*** et ***Plymouth*** 155
Transports de chalands de débarquement (LSD - LPD) 156
Sir Geraint 161
Pétrolier ravitailleur de flottilles ***Blue Rover*** 162
Tidespring, ***Olwen*** et ***Olna*** 163
Ravitaillement à la mer par le ***Tidespring*** 164
Appleleaf et ***Brambleleaf*** 165
Stromness et ***Fort Grange*** 166
Bâtiments de débarquement de la classe dite des Chevaliers de la table ronde 167
Norland 170
Installation de plates-formes pour hélicoptères sur le ***Canberra*** 171
Achèvement en mer de la plate-forme pour hélicoptères avant du ***Canberra*** 172
Montage d'une plate-forme pour hélicoptères à l'arrière du ***Norland***, installation d'un toit préfabriqué sur le hangar composé de trois rangées de conteneurs à l'avant de l'***Atlantic Causeway*** 173
Chalutiers utilisés aux Malouines 174
L'***Hermes*** pendant la progression vers le sud 183
Zones d'exclusion pendant le conflit des Malouines
-de 200 milles marins, d'exclusion maritime puis totale
-zone d'exclusion édictée par les Argentins 194
Zone d'exclusion de 12 milles marins à partir des côtes argentines 199
la Géorgie du Sud 208
La Géorgie du Sud et les stations baleinières lors de la reconquête par les Britanniques 209
Stations baleinières de Géorgie du Sud 210
Géorgie du Sud - Baie de Grytviken - attaque du 3 avril 1982. Reconnaissance aérienne des abords de la Géorgie du Sud par un Victor 211
Sites de Géorgie du Sud 212
Tentatives d'approche des stations baleinières par des forces spéciales britanniques déposées sur le glacier Fortuna le 21/22 avril 1982 - Wessex MK 3 "Humphrey" de l'***Antrim*** volant vers un glacier de Géorgie du Sud 213
Wessex MK 3 "Humphrey" rentrant sur l'***Antrim*** après un vol sur la Géorgie du Sud 214
Wessex MK 3 "Humphrey" sur la plate-forme arrière de l'***Antrim*** près des côtes de Géorgie du Sud 215
Tentatives de débarquement de forces spéciales britanniques par canots pneumatiques dans la nuit du 22 au 23 avril 1982 216
Progression de SAS à pied et en canots pneumatiques vers Grytviken du 21 au 24 avril 1982 217
Attaque du ***Santa Fe*** par les hélicoptères Wessex, Lynx et Wasp, le 25 avril 1982 218
Marche d'entraînement des hommes du 40ème commando sur l'île d'Ascension pendant

l'escale du ***Canberra*** 227
Ile d'Ascension et aérodrome de Wideawake....228
Aérodrome de Wideawake (Ascension)....229
Avions de transport Lookheed C 130 Hercules en service dans la *Royal Air Force* et la *Fuerza Aerea Argentina*....230
C 130 Hercules de la *Royal Air Force*....231
Ascension, base logistique....232
Navires à l'ancre devant Ascension vus depuis l'***Intrepid*** 233
Hangar de l' ***Hermes*** , Sea Harrier et Sea King....240
Terrain d'aviation de Stanley - impact des bombardements....245
Radars argentins de détection aérienne mis en oeuvre sur les bases du sud et aux Malouines...246
Trajet des avions engagés dans les opérations *Black Buck*....247
Schéma de ravitaillements en vol réalisés entre Victor et Vulcan pour une opération *Black Buck*....248
Bombardiers Vulcan et ravitailleurs Victor utilisés dans les opérations *Black Buck*....249
Etat de la piste de l'aérodrome de Stanley après les combats....250
Porte-avions ***Hermes*** - Harrier, Sea Harrier et Lynx sur le pont, pendant les opérations....251
Le ***General Belgrano*** en mer....264
Le ***Conqueror*** en surface....265
Chronologie de la route suivie par le ***Conqueror*** depuis la base de Faslane jusqu'en Géorgie du Sud, puis vers les Malouines....266
Carte montrant la route et le secteur où ***General Belgrano*** a été coulé par le ***Conqueror*** 267
Carte annexe du rapport (1984 - 1985) de la commission des Affaires Etrangères de la Chambre des Communes montrant la position des forces navales le 2 mai 1982....268
General Belgrano....269
Sous-marins engagés aux Malouines 1982....270
Schéma de l'attaque du groupe des porte-avions par Super Etendard le 4 mai 1982, suivie de la destruction du **Sheffield**. Schéma de l'attaque de l'***Atlantic Conveyor***....287
Sheffield, Super Etendard - Exocet AM 39....288
Exocet sous l'aile d'un Super Etendard....289
Pilotes argentins de Super Etendard....290
Sheffield en feu après avoir été atteint par un AM 39 Exocet tiré par un Super Etendard....291
Atlantic Conveyor....292
Attaque de l'**Invincible** vue par les Argentins le 30 mai 1982....293
Raid sur Pebble la nuit du 14 au 15 mai 1982....304
Baie de San Carlos - relevé des hauteurs et des profondeurs par Ewan Southby-Tailyour....309
Baie de San Carlos, vue aérienne....310
Baie de San Carlos, entrée de la baie....311
Secteur de San Carlos dans lequel s'est opéré le débarquement du 21 mai 1982....312
Plages de débarquement de la baie de San Carlos et sites affectés aux différentes unités - 21 mai 1982....313
Débarquement de San Carlos - position des navires à 09.00 heures locales, le 21 mai 1982....314
Perception argentine du débarquement à San Carlos et des contre-attaques aériennes du 21 mai 1982....315
Navires dans la baie de San Carlos....322
L'***Onyx*** en surface pendant le conflit des Malouines....323

Avant du sous-marin ***Onyx*** endommagé lors des opérations du conflit des Malouines.....324
Présentation argentine des moyens aériens engagés contre le débarquement de San Carlos et le pont aérien 329
Distance entre les bases aériennes argentines et les îles Malouines.....330
Avions argentins 331
Piège à missiles (*missile trap*): combinaison d'un croiseur léger T42 armé des Sea Dart et d'une frégate T 22 armée de Sea Wolf pour contrôler le nord des Malouines, les approches de San Carlos.....336
Batterie de Rapier au-dessus de San Carlos.....337
Ajax Bay 338
Schéma des attaques aériennes sur l'***Ardent*** 345
L'***Ardent*** - en carénage à Porthmouth et en feu après avoir été atteint à l'arrière.....346
Attaques aériennes argentines sur San Carlos, passages de Dagger au-dessus des navires de débarquement.....347
Bombardement des navires dans la baie de San Carlos.....348
Explosion de l'***Antelope*** 355
Attaque du ***Broadsword*** par un A4 Skyhawk, vue par la caméra de l'avion assaillant et vue depuis le navire 356
Navires au mouillage dans la baie de San Carlos; au premier plan, l'avant et l'arrière de l'***Antelope***, après l'explosion du navire.....357
Principaux types de missiles antiaériens utilisés aux Malouines.....358
Sea Cat: version terrestre (Tigercat) et navale (Sea Cat).....359
Bataille de Goose Green - progression du 2ème para depuis les hauteurs de Sussex jusqu'à la maison de Camilla Creek 377
Bataille de Goose Green - axes de progression des quatre compagnies du 2ème para vers les positions argentines et Goose Green.....378
Position défensive argentine dans le secteur de Goose Green après les combats.....379
Progression à pied des troupes britanniques.....380
BV 202, Scimitar et Scorpion 381
Types de canons d'artillerie terrestres utilisés aux Malouines 382
Transfert de troupes entre paquebots en Géorgie du Sud 389
Progression de la 5ème brigade de Goose Green à Fitzroy; mouvements d'approche des abords de Stanley par le sud entre le 3 et le 11 juin. Localisation du ***Sir Galahad*** et du ***Sir Tristam*** lors du bombardement du 8 juin 390
Schéma des attaques aériennes sur le ***Sir Tristam*** et le ***Sir Galahad***, le 8 juin 1982.....398
Sir Galahad - un Sea King transportant des cargaisons survole le ***Sir Galahad*** qui, après évacuation des blessés continue de brûler.....399
Hauteur dominant Stanley - enjeu des combats du 12 au 14 juin.....400
Hauteurs à l'est de Stanley attaquées par les forces britanniques dans la nuit du 11 au 12 juin 401
Attaque du Mont Longdon par le 3ème para - nuit du 11 au 12 juin 1982.....406
Attaques des Two Sisters par le 45ème commando - nuit du 11 au 12 juin 1982 410
Attaque du Mont Harriet par le 42ème commando- nuit du 11 au 12 juin 1982 413
Glamorgan, silhouette du navire - portée des radars - arrière du navire après l'impact de l'exocet.....418
Localisation des navires détruits pendant le conflit des Malouines.....429

Acte de reddition....430
Les suites de la victoire britannique: Madame Thatcher à San Carlos en 1983 et 1995....445
Probato en Combate....457
Combat proven....458
Les hydravions embarqués en 1939....476
L'***Hermes*** après installation du tremplin (*ski jump*), pendant le conflit des Malouines....482
Hermes et ***Karel Doorman*** (futur ***Veintecinco de Mayo***)....483
Schéma des ponts d'envol des porte-aéronefs montrant leur évolution....484
Avions de lutte anti-sous-marine et de reconnaissance maritime....497
Sidewinder....504
Promotion du Harrier auprès de l'Argentine en 1969 - essais d'un Harrier sur le porte-avions ***Veinticinco de Mayo***....505
Publicité de British Aerospace pour le Sea Harrier dans Air International de mars 1979....506
Principaux types d'avions militaires de transport depuis la seconde guerre mondiale jusqu'à la fin des années quatre-vingt....528 à 534
Croissance de gabarit des avions gros porteurs....535
Schéma des hélicoptères moyens utilisés aux Malouines....557
Schéma des hélicoptères légers britanniques utilisés aux Malouines....558
Wasp armé d'AS 12 et Lynx armé de Sea Skud....559
Chinook....560
Paquebots britanniques utilisés pendant le conflit des Malouines....567
Puma d'évacuation sanitaire posé sur l'arrière de l'***Uganda***....568
Navires rouliers utilisés pendant le conflit des Malouines....572
Porte-conteneurs utilisés en porte-aéronefs auxiliaires pendant le conflit des Malouines de 1982....577
Pétroliers civils utilisés pendant le conflit des Malouines....579
Geestport....581
Stena Seaspread....584
Stena Seaspread à l'ancre dans la baie de San Carlos....585
Elk et ***Stena Seaspread***....586
Ravitaillements à la mer....593

avant-propos

En mars 1982, prenant prétexte d'un incident diplomatique avec la Grande-Bretagne, les militaires de la junte au pouvoir en Argentine accélèrent leur processus de reconquête par la force des îles du sud de l'Atlantique que leur pays revendique depuis plus d'un siècle: les Malouines (Falklands-Malvinas) et la Géorgie du Sud.

Les officiers généraux de Buenos Aires ne pensaient pas alors qu'ils allaient déclencher un affrontement armé de deux mois et demi et provoquer un conflit exceptionnel dans sa forme comme dans son déroulement.

Une guerre véritable éclatait en effet, marquée par la mobilisation des ressources nationales de part et d'autre, ponctuée par une série de rencontres courtes, intenses mais décisives, entre les forces armées des deux pays, débouchant sur une remarquable victoire militaire des Britanniques.

Cette guerre au sud de l'Atlantique a d'abord occupé le devant de la scène internationale, mais elle a été rapidement reléguée au second plan, lors de sa phase finale, par un conflit plus proche du théâtre européen. Au Proche-Orient, s'opérait alors l'invasion du Liban par l'armée israélienne en juin 1982 dans le cadre de l'opération "Paix en Galilée".

Elle ne fit plus dès lors les grands titres des journaux, et la place que lui accordaient les médias s'est peu à peu restreinte, sauf en Grande-Bretagne où elle fut suivie de part en part par les Britanniques, jusqu'à leur victoire finale et même au-delà.

C'est donc dans un certain oubli qu'a été relégué ce conflit. Quelques publications spécialisées en langue espagnole, et essentiellement des études en langue anglaise l'ont évoquée. Mais cette guerre des Malouines mérite cependant plus d'attention qu'elle n'en a obtenue chez les auteurs francophones, car peu d'ouvrages en français l'ont analysée (1). Dix années après la fin des hostilités ouvertes, certains acteurs ont pu s'exprimer. Les développements politiques et militaires ont donné lieu à des débats nationaux. Le recul du temps permet donc d'avoir une première perspective d'ensemble. Il nous a paru qu'une synthèse extérieure à chacun des belligérants pouvait et devait désormais être tentée.

Tel est l'objet de notre recherche, effectuée sur la base des documents accessibles, des publications officielles ou d'ouvrages individuels, mais aussi fondée sur de nombreux contacts avec les personnes qui ont directement paricipé à ce conflit et qui ont accepté d'apporter leur témoignage.

1. Seuls deux livres en français ont traité du conflit. Le premier, dû à l'amiral Alex Wassilieff *Bataille aux Malouines, Falkland, Malvinas*, et écrit en collaboration avec le capitaine de frégate (R) Paul Guillevin, fut rédigé immédiatement après le conflit. De style très vivant, il souffre d'une certaine improvisation dans les données. Le second, du capitaine de frégate belge Roger Planchar, intitulé *La guerre du bout du monde - Falklands, 1982*, a pu bénéficier d'une documentation plus sûre, notamment en raison des liens de l'auteur avec la Royal Navy.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Les hostilités qui se sont concrétisées, de mars à juin 1982, par des affrontements navals, aériens et terrestres dans l'Atlantique Sud, ont été dénommées de manière diverse. Les journalistes et les auteurs d'ouvrages consacrés à cet événement les ont appelées diversement: "Guerre des Malouines", "Bataille des Malouines" ou "Combat pour les Malouines". Notre premier objet sera de montrer qu'il s'est bien agi d'une guerre.

Par l'étude chronologique des faits, examinant en parallèle ce qui s'est passé tant du côté britannique que du côté argentin, nous analyserons l'implication de chacune de ces nations, la mobilisation de leurs ressources nationales et de leurs forces armées, l'accaparement du pouvoir politique par les événements, l'action internationale des gouvernements, le rôle des opinions publiques et de ce qu'il est convenu d'appeler les médias. Tous ces éléments nous montreront que c'est effectivement une guerre qui s'est produite au premier semestre de 1982, bien qu'elle ait été ouverte sans avoir été déclarée et que sa durée ait été courte.

L'analyse de l'enjeu de ce conflit, la possession d'îles situées dans l'Atlantique Sud, ainsi que le rappel des événements qui se sont produits depuis leur découverte, nous permettront d'apprécier l'importance de possessions insulaires par des nations colonisatrices puis impériales, et d'évoquer la place tenue par des bases navales et aériennes dans la stratégie mondiale des grandes puissances du passé et d'aujourdhui.

A trois reprises dans l'histoire navale, des rencontres de navires de combat se sont produites entre unités navales basées sur ces îles ou venant en prendre possession. Ces trois batailles ont toutes conduit à la destruction de croiseurs dans les eaux de l'Atlantique Sud. Nous serons amené à les comparer pour faire ressortir plus particulièrement, au-delà de l'évolution technologique des navires de guerre concernés,l'évolution des croiseurs, le rôle des navires de ravitaillement dans les opérations navales, et l'importance croissante et décisive des aéronefs embarqués.

Cette analyse nous permettra en outre de montrer la place des actions interarmées dans les conflits modernes, de souligner l'importance des moyens aériens à très long rayon d'action et de confirmer l'émergence de la composante spatiale.

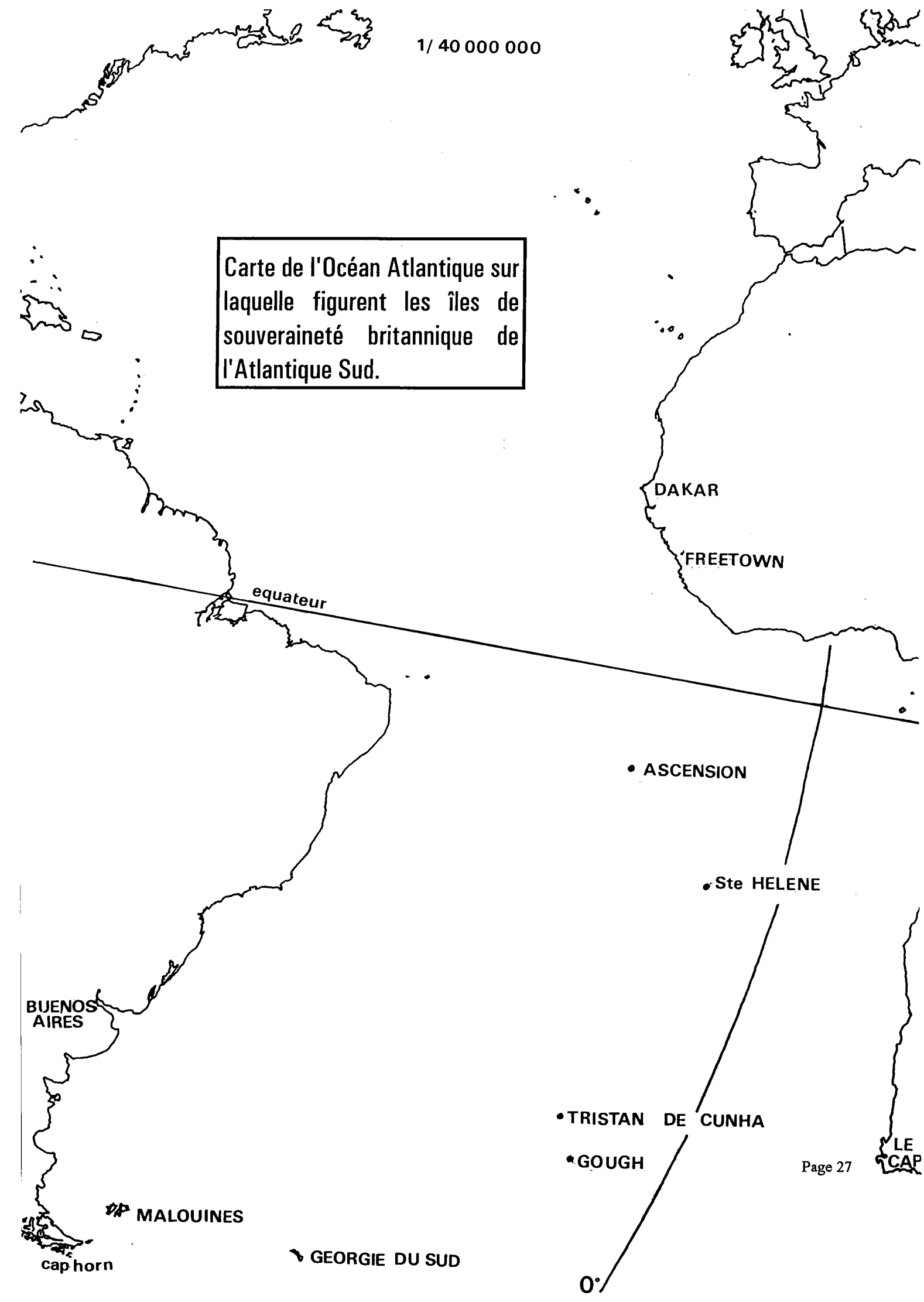
Pour concilier ces différentes approches, il nous est apparu que le conflit devait s'analyser à partir du point focal que constituent ces îles. C'est ainsi que dans une première partie, nous traiterons de ces **ÎLES OUBLIÉES**.

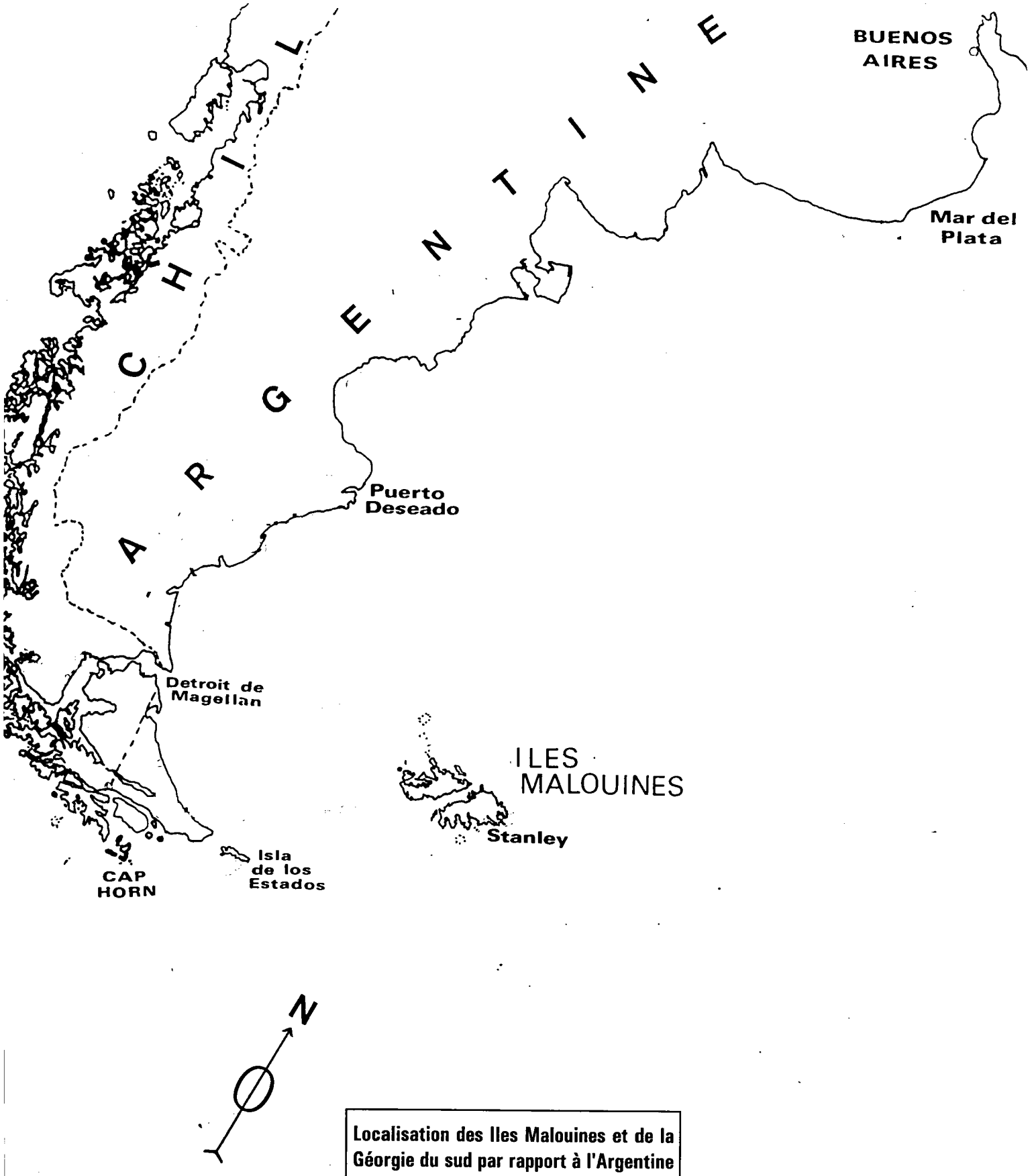
Tardivement découvertes et colonisées, les îles Malouines ont été contestées entre puissances navales et impériales, avant d'être disputées dans un différend anglo-argentin qui, après un siècle et demi, était progressivement tombé dans l'oubli. Ravivé par un incident en Géorgie du Sud, il allait déboucher sur une guerre.

La crise de 1982 a fait des Malouines des **ÎLES ASSIÉGÉES** que nous étudierons dans une seconde partie. Nous verrons ainsi qu'après avoir été d'abord des îles progressivement encerclées, ces îles ont été isolées par la force navale britannique d'intervention avant de devenir des îles assaillies par le corps expéditionnaire anglais.

Enfin, la troisième partie nous montrera comment les Malouines sont devenues des **ILES RECONQUISES** par les Britanniques.

Le sacrifice de l'aviation argentine, les difficultés rencontrées par les Britanniques pour sortir de leur tête de pont, l'assaut final, seront analysés pour expliquer comment, à partir d'une situation de départ défavorable, les Britanniques sont parvenus à battre les Argentins. Il nous restera alors à tenter de tirer les conclusions de ce conflit. Après ces prolongements politiques, nous rechercherons quels enseignements en ont été dégagés et nous nous efforcerons de comprendre pourquoi ce conflit n'a été, en fin de compte, qu' une **GUERRE POUR LES MALOUINES,** ne résolvant pas le différend initial, maintenant la revendication, et conduisant les belligérants à chercher à se doter de moyens qui leur ont manqué pour avoir la maîtrise du secteur qui a été l'objet de l'affrontement.


1/ 40 000 000
Carte de l'Océan Atlantique sur laquelle figurent les îles de souveraineté britannique de l'Atlantique Sud.
DAKAR
FREETOWN
equateur
ASCENSION
Ste HELENE
BUENOS AIRES
TRISTAN DE CUNHA
GOUGH
LE CAP
MALOUINES
cap horn
GEORGIE DU SUD
0°



Localisation des Iles Malouines et de la Géorgie du sud par rapport à l'Argentine et au Chili

Georgie du sud

PREMIÈRE PARTIE: DES ÎLES OUBLIÉES

CHAPITRE I. DES ÎLES ÉLOIGNÉES

Parmi les îles du sud de l'Océan Atlantique, la Géorgie du Sud et les îles Malouines sont à l'écart des continents. Peu remarquées par les explorateurs, les Malouines ont ensuite servi d'escale notamment aux Malouins, avant que leur position stratégique ne retienne enfin l'attention.

1. Des îles dispersées

Lors de la séparation du continent africain et du continent américain, il y a environ 200 millions d'années, à la fracture des plaques de l'écorce terrestre, se développa une activité sismique. Au milieu de l'Atlantique, une chaîne volcanique apparut à la surface sous forme d'îles émergeant dans l'Atlantique Sud, dont les plus importantes sont devenues au cours des siècles des possessions britanniques. Il s'agit d'Ascension, de Sainte-Hélène et de Tristan de Cunha. C'est au sud de l'Atlantique que l'écartement entre ces deux continents a été le plus rapide et le plus grand. C'est ainsi que la distance qui sépare aujourdhui le cap Horn du cap de Bonne-Espérance est de 8000 km.

Le mouvement des plaques tectoniques y a également provoqué des ruptures de la croûte terrestre, et des plissements de roches ont été poussés jusqu'à la surface de la mer, donnant naissance, en particulier, à la dorsale de la mer d'Ecosse (arc de Scotia), qui constitue une ceinture d'îles entre l'extrémité de la péninsule antarctique (Terre de Graham) et l'extrémité sud de la Cordillère des Andes (Terre des États).

Ces îles sont les Shetland du Sud, les Orcades du Sud, les Sandwich du Sud et la Géorgie du Sud.

Plus au nord du secteur où l'arc de Scotia rejoint le plateau continental, une autre émergence rocheuse a donné lieu à l'apparition, au large de la côte sud-est de l'Amérique du Sud, d'un groupe de deux cents îles: les îles Malouines.

Ces îles vont être l'objet principal du conflit qui va se dérouler pendant le premier semestre de 1982, et en particulier en Géorgie du Sud et sur les îles Malouines.

Située entre les 53°56 et 54°55 de latitude sud et entre les 34°45 et 38°15 de longitude ouest, la Géorgie du Sud est une île de 3755 km², qui mesure 170 km de long et 30 km dans sa plus grande largeur. Formant un arc, sur un axe nord-ouest - sud-est, cette île, dont la moitié de la surface est couverte en permanence de neige et de glace, est constituée en son centre d'une chaîne montagneuse qui comprend douze sommets de plus de 2000 m. Le plus élevé est le Mont Paget qui atteint 2934 m.

Constituée de falaises, sa côte interrompue par des fjords et des glaciers, est battue par des vents violents qui, dans cette partie de la terre, en font le tour sans qu'aucun relief ne les arrête. Elle est de ce fait inhospitalière, ce qui explique que seules quelques baies plus abritées de sa côte est aient donné lieu, au siècle dernier, à des implantations humaines liées à la pêche aux cétacés marins et à la chasse aux phoques. Une intense activité s'y développa dans les stations baleinières, qui ne devait cesser qu'au début du XXème siècle. Depuis lors, n'y demeurent plus que quelques scientifiques. Eloignée des continents, 2050 km la séparent du cap Horn, 2150 km de l'extrémité de la Terre de Graham (antarctique) et 4800 km du Cap de Bonne-Espérance, elle est également séparée par 1450 km de Stanley, capitale des îles Malouines (1).

Reproupées entre les 50°58 et 52°56 parallèles de latitude sud et entre les 57°42 et 61°26 de longitude ouest, les îles Malouines sont un ensemble de deux cents îles comprenant en leur centre deux grandes îles s'articulant symétriquement de part et d'autre d'un détroit orienté sensiblement selon un axe nord-est sud-ouest. Leur surface totale est de 11 718 km². Les deux principales (70% de la surface totale) font respectivement 4 352 km² pour la Malouine Ouest (ou West Falkland ou Gran Malvina) et 6 308 km² pour la Malouine Est (ou East Falkland ou la Soledad) (2). Elles s'étendent sur 274 km d'est en ouest, et sur 130 km du nord au sud. Leur relief ondulé est principalement constitué de collines. Les points les plus élevés sont le mont Usborn, 705 m sur la Malouine Ouest et le mont Adam, 700 m sur la Malouine Est.

85% de leur sol est constitué de tourbe. Des pentes des collines s'étalent des coulées rocheuses (*stone runs*) (3), longs rubans de pierres pointues qui ressemblent de loin, à des rivières. Dans les secteurs plats, ces pierres sont rassemblées en surface, s'apparentant à des flaques. La tourbe et les amas rocheux sont autant de difficultés qui ralentissent la progression humaine dans une campagne recouverte d'herbage. De petites rivières coulent depuis ces hauteurs, et de petits étangs se sont formés dans les parties basses des îles. Dans les parties les plus inaccessibles, qui n'ont pas été données en pâturage aux moutons, ces herbages sont constitués de tussock (ou tussac) (4), hautes herbes pouvant atteindre deux mètres de haut. La longueur totale des côtes de ces nombreuses îles, très découpées, doit dépasser 24 000 km (5). Le long de ces rivages se sont développées des variétés d'algues géantes, parmi lesquelles notamment le Kelp ou Macrosystis Pyriferia, et les Lessoniae qui se développent le long du littoral sur plusieurs centaines de mètres de large. Cette caractéristique propre aux Malouines a valu à ses habitants le surnom de *kelpers*. Pas plus qu'en Géorgie du Sud, on ne trouve de forêts sur les îles Malouines. Des troncs arrachés à la côte patagonienne ont pu arriver sur les rivages, poussés par les courants, mais les seuls arbres sont ceux que les habitants ont plantés à proximité de leur maison.

Si le climat de la Géorgie du Sud est marqué par sa proximité de l'Antarctique, celui des îles Malouines est plus clément et se rapproche du climat de Plymouth en Grande-Bretagne. Le

vent y souffle cependant plus fortement que dans les îles britanniques, il est surtout constant et peut, sans délai, faire chuter la température, transformer une bruine en bourrasque de neige (6). La vitesse moyenne du vent y est de 17 noeuds. Face aux vents dominants venant de l'ouest, le relief laisse peu d'abris sûrs aux bateaux et aux humains. Ce sont les rades à l'est de la Malouine Est qui apparaîtront les plus propices au mouillage des voiliers remontant au vent, regagnant le large sous le vent.

La faune de Géorgie du Sud, comme celle des îles Malouines, comprend de nombreuses colonies d'oiseaux de mer, des espèces variées d'oies, de manchots et de phoques. Les colonies humaines y ont introduit le cheval, quelques bovins et des porcs. Mais y prédominent surtout le mouton sur les îles Malouines et quelques troupeaux de rennes implantés par les Scandinaves en Géorgie du Sud. L'escale des bateaux à voile y a introduit des rats, des lapins et des chats devenus sauvages. Il n'y a plus de trace du loup-renard ou renard des Malouines, Dusicyon Antarcticus Australis, découvert lors de la première colonisation du XVIIIème siècle, disparu depuis 1873-1876 (7).

1. D'après Robert Headlond, *The Island of South Georgia*, Cambridge University Press, 1984.

2. D'après le document officiel de synthèse de l'Armée de terre argentine: *Conflicto Malvinas*, tome 2, 1983, annexes p.1.

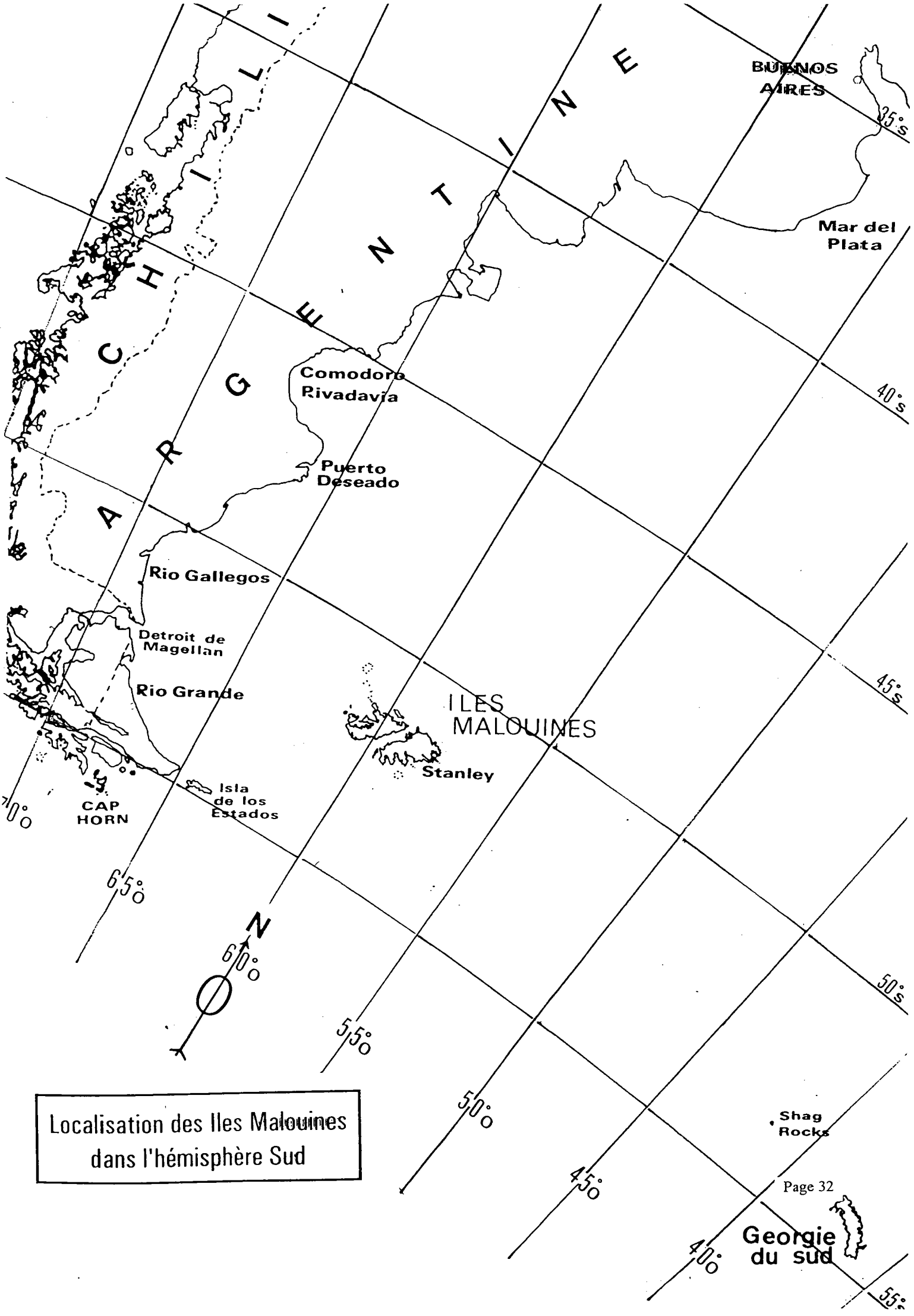
3. Sur les "stone runs", voir l'article de M.J. Dodds: *Stone Runs-Mount Usborne*, The Falklands Island Journal, 1969, W.H. Thomson, p.39.

4. Sur le "tussac", appellation locale aux Malouines du tussoc, son utilisation, sa disparition du fait de l'élevage intensif du mouton et sa régénérescence par des expériences menées notamment en Irlande du Nord, voir l'étude de J.H. Mc Adam et D.W.H. Walton:, *Ecology and Agronomy of Tussac Grass*, The Queen's University of Belfast, janvier 1990. Les touffes de jonc sont très élevées et peuvent expliquer qu'elles aient été confondues par Hawkins avec des arbres (d'après Bougainville: *Voyage autour du monde par la **Boudeuse** et la flûte l'**Étoile***, Paris, Folio-Gallimard, 1982, p.80).

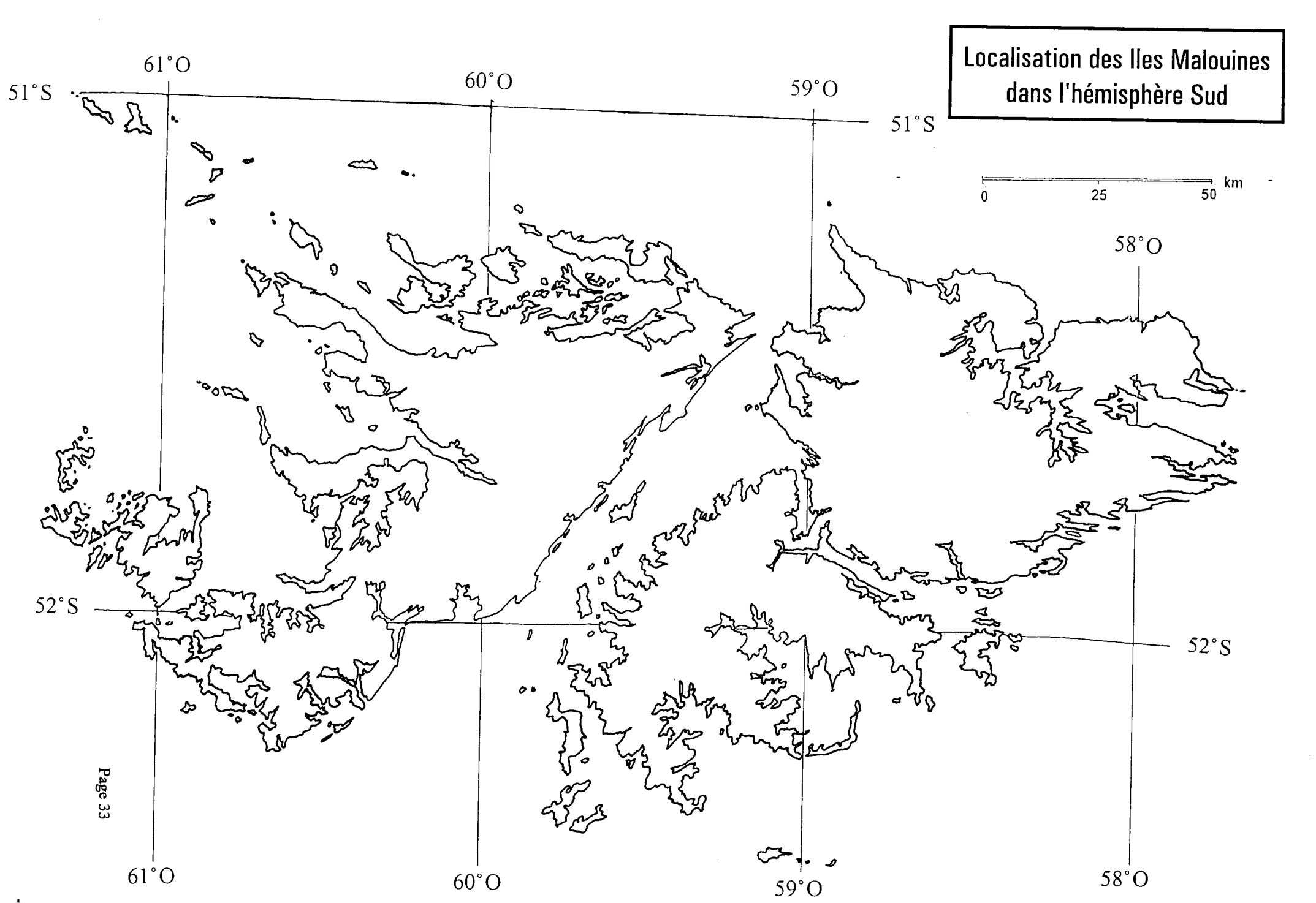
5. D'après Ewen Southby Tailyour: *Falkland Island Shores*, Londres, Conway maritime, 1985, p. 1.

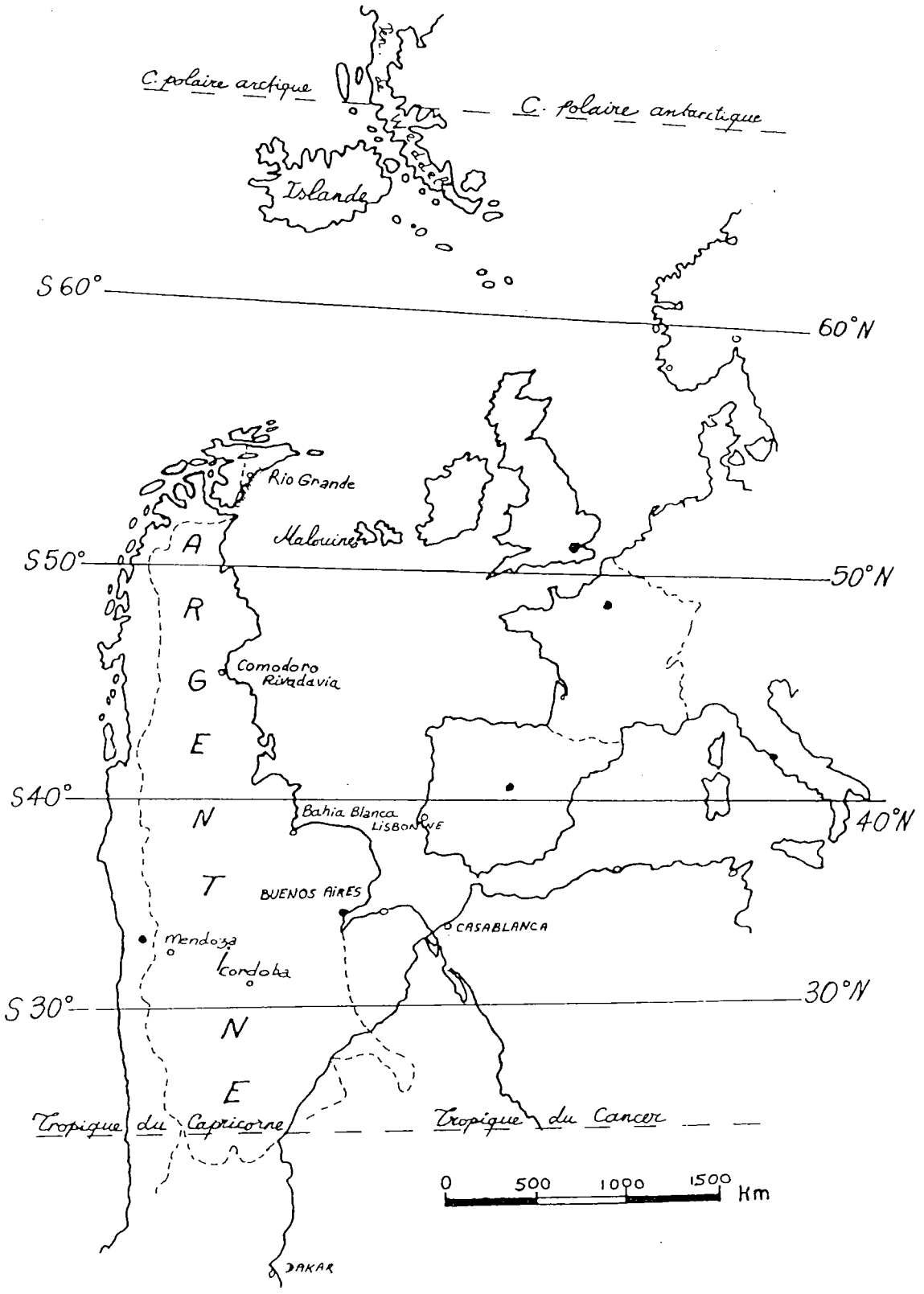
6. Expérience vécue par l'auteur en novembre 1987, c'est-à-dire au printemps.

7. Sur le "loup-renard", voir *The Falkland Islands Journal*, numéro de 1969, Londres, W.H.Thomson. p.52: reproduction de l'article du *Illustrated London News* du 21 novembre 1968 sur "*The remarquable wolf-like canine of the Falkland islands* (canis antarcticus), et le numéro de 1972, J.I.C.B. et J.A.Jones, p.27: History of the so-called Falkland islands "wolf"- Dusicyon Australis- (kerr) 1992 article de Stanley W. Graham de l'université de New-Brunswick. Dans son "*Histoire d'un voyage aux îles Malouines fait en 1763 et 1764*", Don Pernetty évoque dans le chapitre XV (Descente aux Malouines) le fait que les officiers ont été attaqués par des chiens sauvages.



Localisation des Iles Malouines dans l'hémisphère Sud

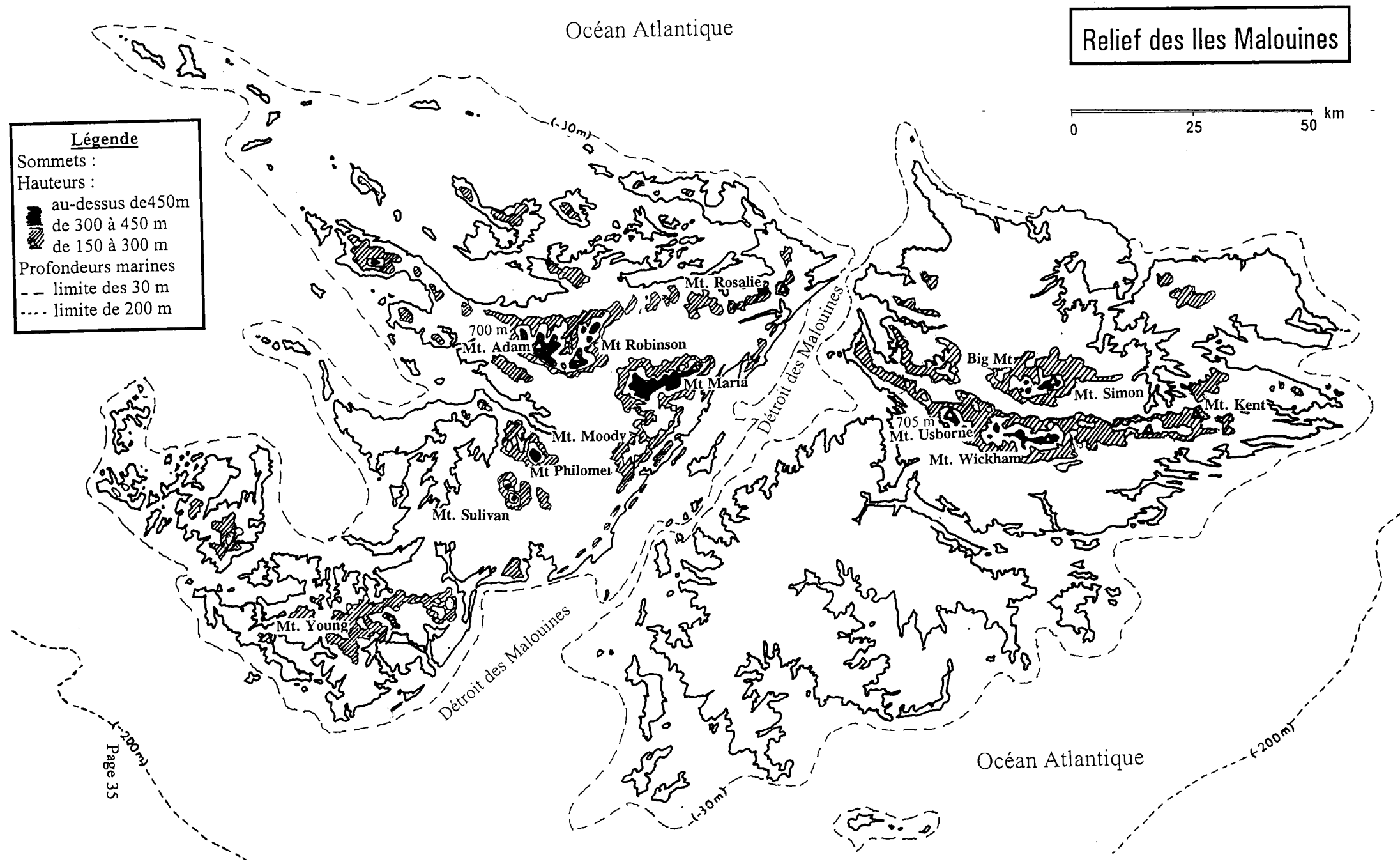

Localisation des Iles Malouines
dans l'hémisphère Sud
61°O
60°O
59°O
58°O
51°S
52°S
0
25
50
km

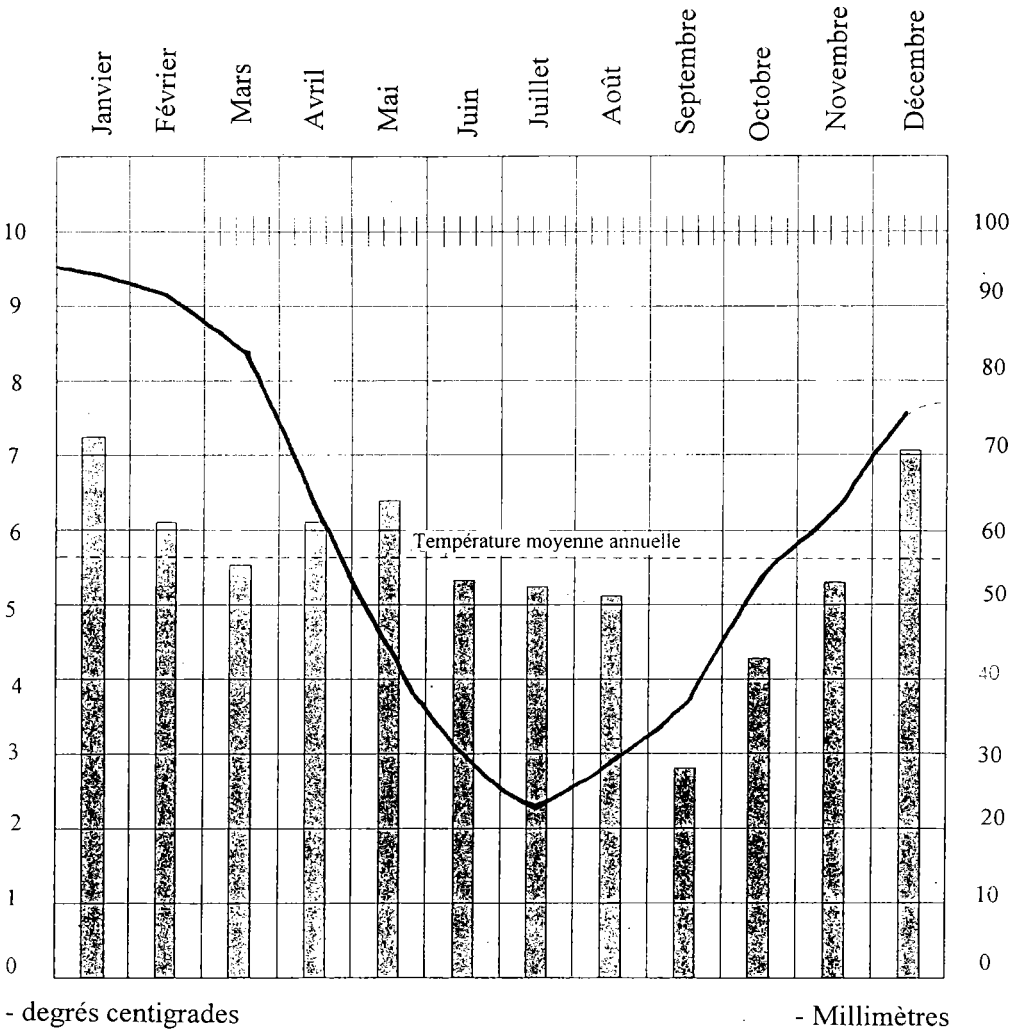


MIGRATION UNIPOLAIRE
par Ph. BOUSQUET

Comparaison en latitudes des côtes européennes et sud américaines

Source : le Nouvel Explorateur
TEP/Direction exploration
Société Total - novembre 1980


Relief des Iles Malouines
Océan Atlantique
Légende
Sommets :
Hauteurs :
au-dessus de450m
de 300 à 450 m
de 150 à 300 m
Profondeurs marines
limite des 30 m
limite de 200 m
0
25
50
km
(-30m)
(-200m)
700 m
Mt. Adam
Mt Robinson
Mt. Rosalie
Mt Maria
Mt. Moody
Mt Philomel
Mt. Sulivan
Mt. Young
Détroit des Malouines
Détroit des Malouines
Big Mt
Mt. Simon
Mt. Kent
705 m
Mt. Usborne
Mt. Wickham
Océan Atlantique
(-30m)
(-200m)



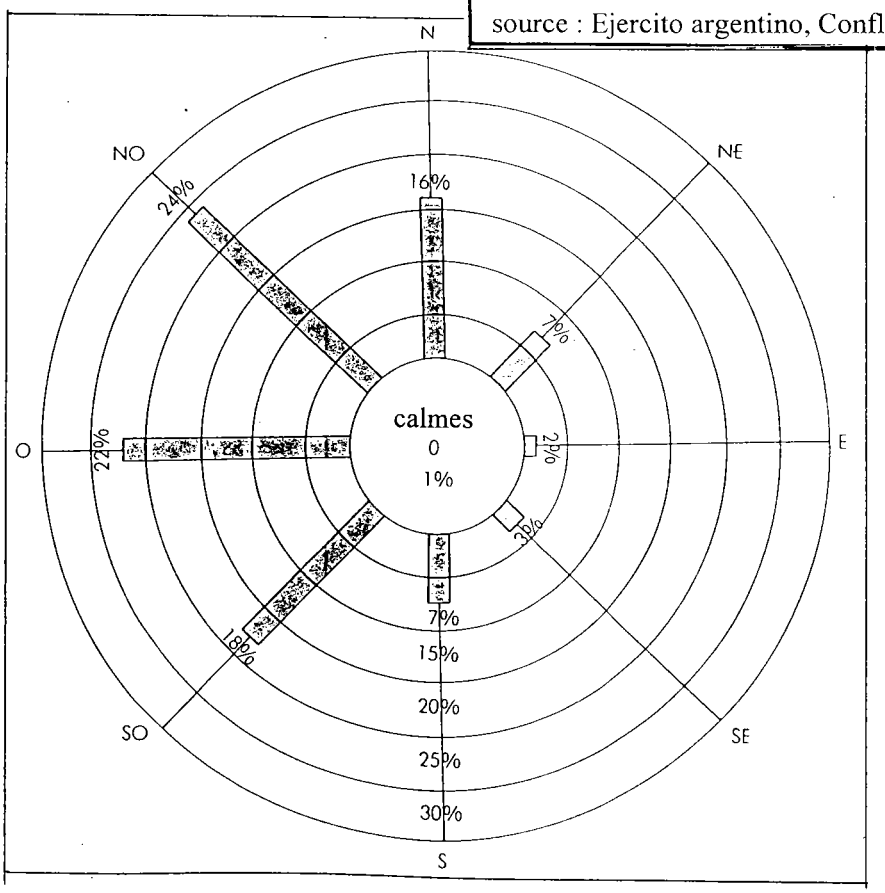
REFERENCIAS

- précipitations
- températures
- périodes de gel

Climat des Malouines

. températures et précipitations
. régime des vents

source : Ejercito argentino, Conflicto Malvinas



2. Approchées par les navigateurs

Eloignées du continent par une distance qui rend improbable la venue de populations fuegiennes d'Amérique du Sud, les îles Malouines se situent non loin des routes d'exploration des grands découvreurs à la recherche d'un passage, au sud-ouest de l'Amérique du Sud, vers la "nouvelle mer du Sud" (Pacifique). Situées sur les routes commerciales des navires marchands se rendant au sud du continent américain, elles vont être explorées au XVIème et XVIIème siècles, puis occupées au XVIIIème siècle par les puissances maritimes européennes, qui vont successivement se contester leur possession.

La chronologie des différentes formes de présence humaine sur ces îles est un objet de controverse, car elle participe à l'argumentation des pays qui les revendiquent. Les dates de référence doivent donc être situées avec les précautions qu'appelle l'interprétation des documents disponibles : relations de voyage écrites a posteriori, ou éléments de cartographie qui peuvent être d'une datation incertaine.

La connaissance des îles Malouines va s'opérer par découverte fortuite de leurs côtes, voire de certaines des nombreuses îles de l'archipel, qui seront identifiées sur les cartes avec tout ou partie de celui-ci, avant de faire l'objet plus tard d'une connaissance globale. C'est ainsi que l'on verra apparaître sur les cartes l'île de Beauchêne, les Sebaldes, les Danycan, l'île de Pepys; puis y figurent les îles principales de l'archipel appelées îles nouvelles, îles Malouines, îles Falklands (1).

L'éventualité que ces îles aient été longées en 1520 par un des navires de l'expédition de Magellan commandé par Esteban Gomez a été évoquée, car certaines îles baptisées îles de Sanson et de Patos y sont signalées. Cette possibilité, contestée par l'historien argentin Groussac, a été cependant soutenue par Julian Goebel dans son ouvrage *Struggle for the Falkland.* Mais l'imprécision de leur emplacement par rapport à la côte de Patagonie entretient un doute et laisse penser qu'une confusion est possible avec d'autres îles. Cette éventualité reste cependant plus probable que celle, soutenue notamment par Bougainville, que ces îles aient été vues par le navigateur florentin Americo Vespucci vers 1502 (2).

L'imprécision des localisations géographiques entretient longtemps l'incertitude sur les découvertes. Un des vaisseaux de l'expédition de Camargo, qui atteint le détroit de Magellan en 1540, rejeté par une tempête au large du cap des Vierges, signala des îles dont la description se rapproche de celle des îles Malouines (absence d'arbres).

S'il n'est pas surprenant que ces îles aient été entrevues dans la seconde moitié du XVIIème siècle par des navigateurs de la période des grandes explorations, une approche assez précise est celle de l'Anglais Sir Richard Hawkins avec son navire le ***Dainty***, en février 1594, qui les baptisa Hawkins Maidenland (3). Elle précise la description faite en août 1592, par l'Anglais John Davis, second de l'expédition dans les mers du Sud de Sir Thomas Cavendish, dont le navire le ***Desire*** s'était également trouvé éloigné des autres bateaux par une tempête. Contournant l'archipel, Hawkins découvre le détroit entre les deux îles principales. Ni Davis, ni Hawkins ne débarquèrent cependant sur ces îles.

En 1598, une expédition vers les mers du Sud commandée par Jacob Mahu, quitte la Hollande. L'un des bateaux, le ***Geloof,*** commandé par Sebald de Weert, à la suite de difficultés de navigation, quitte le détroit de Magellan et retourne dans l'Atlantique. Le 24 janvier 1600, il rencontre trois petites îles qu'il baptise "îles Sebald de Weert" et qui sont devenues depuis les îles Jason, déjà découvertes par Hawkins. Elles se situent au nord-ouest de l'archipel des Malouines. D'autres navigateurs semblent avoir entrevu les îles Malouines, comme Lemaire et Schouten en 1616 (année de franchissement du cap Horn), Dampier et Cowley en 1684. Mais la première exploration à terre connue ne s'effectuera qu'en 1690, lors de l'exploration de six jours effectuée par John Strong, naviguant avec son vaisseau ***Welfare***. Pendant son incursion le long des côtes des îles Sebaldines, Strong explore le détroit entre ces deux îles qu'il baptise Falkland Sound, du nom du trésorier de la marine (4). En 1708, le capitaine anglais Woode Rogers, commandant le ***Duke*** fait le tour de l'archipel et y débarque. Il donne à l'ensemble du groupe d'îles le nom de Falkland Land. Dampier qui participe à l'expédition en tant que pilote du ***Duke***, repositionne à ce moment ces îles sur les cartes, le 22 décembre (5).

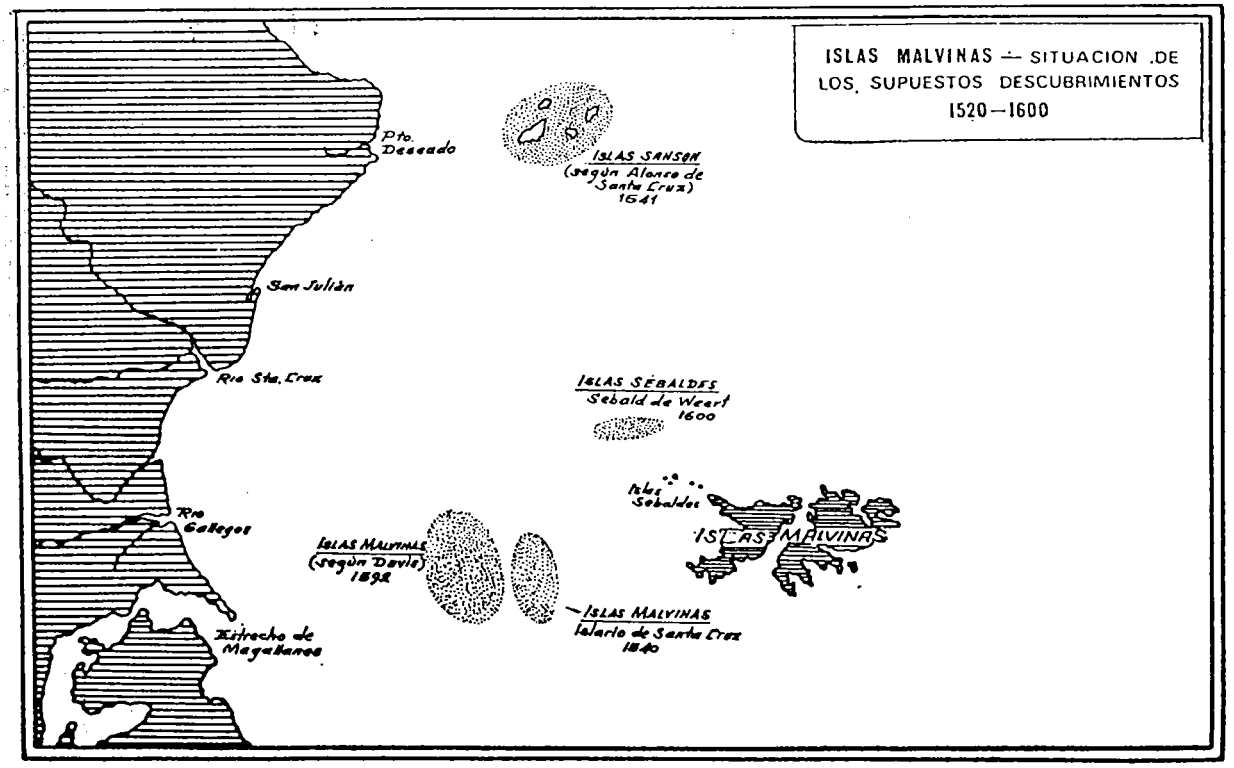
(1) Voir en particulier Jean Etienne Martin Allanic, *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, Paris, PUF, 1964, tome 1, p.123.

(2) Voir sur ce point, Jean René Vanney, *Histoire des mers du sud*, Paris, Fayard, 1986, p.78.

(3) Jean René Vanney, op. cit., p.96.

(4) Jean René Vanney, op. cit., p.113.

(5) Jean René Vanney, op. cit., p.114.



Localisations supposées des îles Malouines entre 1520 et 1600.

Source : De Stephani, Las Malvinas as la epoca Hispana

3. A l'écart des flux commerciaux

N'offrant pas les richesses minérales alors recherchées, notamment l'or, n'ayant fait l'objet d'aucune mise en valeur par les humains, les îles Malouines vont rester à l'écart des grands courants de trafic commercial qui acheminent vers l'Europe les richesses d'Amérique du Sud. Elles ne seront longtemps que des îles à l'emplacement incertain ou gardé secret, sur lesquelles ne débarquent, le temps de se réapprovisionner en eau douce, de "s'y rafraîchir" selon l'expression de l'époque, que quelques rares et hardis navigateurs opérant en solitaires comme les Malouins.

4. Fréquentées par les Malouins

Au XVIème siècle, l'Espagne avait établi dans ses rapports avec ses colonies d'Amérique, un lien strict de dépendance avec la métropole, qui impliquait un monopole des échanges maritimes. Ce principe de l'"exclusif colonial" faisait interdire aux navires étrangers de venir relâcher dans les ports espagnols, même pour une avarie (1).

Mais la dégradation de ses moyens navals provoqua un affaiblissement de la présence navale de l'Espagne dans les échanges avec le sud de l'Amérique et notamment la vice-royauté du Pérou. Les corsaires anglais et hollandais profitèrent de cette opportunité, comme en témoigne le voyage de Drake de 1578.

Parallèlement, des initiatives privées vont conduire les armateurs français à s'affranchir de l'interdiction du commerce avec la mer du sud en développant une contrebande lucrative dite "interlope", c'est-à-dire de marchands naviguant en fraude.

C'est dans ce contexte qu'intervient, au début du XVIIIème siècle, un rapprochement entre la France et l'Espagne, à la suite de l'accession au trône d'Espagne d'un petit-fils de Louis XIV. Des échanges se multiplient et la France, aux fins de garantir la circulation de ses navires marchands, engage dans l'Atlantique Sud, de 1707 à 1709, une force navale placée sous le commandement de Chabert.

Parmi les armateurs qui se livraient depuis 1690 à ce commerce illicite, plus ou moins toléré par le royaume, figurent au premier chef ceux de Saint-Malo (2), et en particulier Danycan, qui commandita plusieurs expéditions. En 1701, Jacques Goin, sieur de Beauchesne, découvre l'île qui porte depuis lors son nom et qui se situe au sud des Malouines. Lors d'une autre expédition, quatre des navires de Danycan, longeant les Malouines en octobre 1705, reconnurent des îles situées au sud de l'archipel et les baptisèrent de son nom (elles se sont appelées depuis Sea Lion). L'archipel lui-même a porté le nom de Danycan avant d'être rebaptisé. En 1708, année où quinze navires français naviguèrent sur la mer du Sud, le navire de Saint-Malo ***La toison d'or*** longe les Malouines qu'il appelle "îles nouvelles".

Le géographe du roi, Delisle, utilise ces documents pour sa carte de 1724, sur laquelle il fait figurer les "îles Malouines" qui apparaissent ainsi pour la première fois.

De 1705 à 1711 sont mentionnées dans les livres de bord les découvertes successives des îles par les Malouins, et notamment en 1706 le fait que le Saint-Louis ait prélevé de l'eau douce dans un étang; en 1708 le passage du ***Notre Dame de l'Assomption,*** qui laisse son nom à la côte nord des îles principales. En 1711 le Saint Jean-Baptiste longe les îles mais ne tente pas d'y pénétrer ,en raison de la présence de trop nombreux écueils et récifs (3). Cette présence est attestée en 1716 par une mention sur la carte dressée par l'ingénieur Frezier, qui avait accompagné en 1714 une expédition : "Nouvelles îles découvertes par les vaisseaux de Saint Malo depuis 1700" (4).

En dépit d'une variation des relations officielles avec l'Espagne, des voyages purement commerciaux furent effectués entre 1705 et 1709, en tant que "voyage à la Mer du Sud sous le prétexte d'aller à la découverte". Parmi ceux-ci, de nombreux voyages furent organisés depuis Saint-Malo, et rapportèrent une richesse considérable à leurs armateurs, qui devinrent créanciers du roi Louis XIV (5). Ayant été invités à Versailles, ils s'en inspirèrent au retour et se firent construire de petits châteaux, les malouinières, avec le concours des architectes du roi. L'activité exceptionnelle des marins malouins est en outre attestée par le fait que de 1711 à 1719, onze de leurs navires firent le tour du monde (6).

Cette présence le long des côtes des Malouines ne devait cependant pas déboucher sur une occupation durable des îles, simple point d'escale sur la route du Pacifique.

1. Voir Christian Buchet, l'introduction de l'ouvrage *Le tour du monde de l'amiral Anson,* Paris, France Empire, 1992, p.13. L'édition initiale de cet ouvrage, *Voyage autour du monde fait dans les années 1740, 1741, 1742, 1743 et 1744 par Georges Anson, commandant en chef de l'escadre de Sa Majesté britannique*, avait paru à Leipzig et à Amsterdam en 1749.

2. Jean René Vanney, op. cit., p.115.

3. Charles Maurel, *Les Malouins autour du monde, cinquante ans avant Bougainville,* Rennes, Pen Duick, 1986, p.108.

4. Ces fréquentations épisodiques ont été mises en évidence grâce aux recherches de Charles Maurel, op. cit., pp.108, 109, 149 et 179.

5. De 1711 à 1719, 11 navires de Saint Malo firent une circumnavigation terrestre. Charles Maurel, op. cit., p.208.

6. Charles Maurel, op. cit., p.208.

5. D'un intérêt stratégique affirmé

Près d'un demi-siècle va s'écouler avant que ces îles inhospitalières, dépourvues d'arbres (en dépit de certaines descriptions dans lesquelles les hautes herbes avaient été prises pour des arbres), soumises à des vents intenses et continus, ne suscitent un intérêt dans la classe politique des pays européens.

Les passages des navires malouins avaient débouché sur des propositions d'explorations approfondies, et notamment celle faite au ministre français de la Marine par Oliviers Laurens, officier du vaisseau ***Le Comte de Lamoignon,*** qui les longe en 1714. Il propose d'y envoyer une

frégate et un bateau plus petit pour en explorer les rades et baies.

Il écrit: "Si cette île est telle qu'elle nous a paru, elle deviendrait d'un grand secours pour relâcher les vaisseaux allant aux mers du Sud et Indes orientales...". Evoquant les "îles Falkland", il souligne que "l'amirauté pourrait les faire reconnaître à peu de frais".

Le premier à proposer au gouvernement britannique d'utiliser leur position stratégique sera lord George Anson, premier lord de l'amirauté, à l'issue d'une carrière maritime marquée notamment par trois campagnes en Amérique septentrionale, une circumnavigation et plusieurs activités offensives contre des navires de la Compagnie des Indes et les ports de Saint-Malo et Cherbourg.

La relation des voyages que lord Anson effectue dans les années 1740, 1741, 1742, 1743, 1744 dans les mers du Sud à bord du navire ***Le Centurion***, rédigée par son chapelain et publiée à Amsterdam et à Leipzig, est parvenue à Paris en 1749 (1).

Lors de cette expédition organisée contre les établissements espagnols de la côte pacifique, et devenue la première circumnavigation d'un navire de ligne rapportant un butin important, lord Anson ne visita pas les Malouines, mais sa relation de voyage, qui est un ouvrage de portée stratégique, évoque l'importance de ces îles. Citant Frezier "qui les a appelées îles nouvelles", il incite l'amirauté à prendre en compte ces îles pour cesser de dépendre, dans les navigations vers le sud, des escales portugaises du Brésil et des autorisations espagnoles : "Toutes nos entreprises dans la Mer du Sud courent un grand risque d'échouer tant qu'on sera obligé de relâcher au Brésil ... le meilleur expédient à proposer serait sans doute à trouver quelque endroit plus au sud, où les vaisseaux pussent relâcher et se pourvoir des choses nécessaires pour leur voyage autour du cap Horn... Il n'est pas concevable de quelle utilité pourrait être un lieu de rafraîchissement aussi avancé vers le sud et aussi près du cap Horn. Cet établissement pourrait être de grand avantage à notre nation, même en temps de paix, et en temps de guerre nous rendre maître de ces Mers".

En outre, l'objectif assigné à cette escale est de faciliter les communications avec le Pacifique en raison des avaries que subissaient les navires franchissant le cap Horn et le détroit de Magellan. Lord Anson propose aussi d'explorer les côtes de Patagonie pour y rechercher des ports "pour des navires de guerre ou de paix et à quinze journées de navigation plus près des îles de Falkland" (2).

En 1749, le duc de Bedford, ministre du roi d'Angleterre, demande à son ambassadeur à Madrid de sonder la Cour d'Espagne, (elle-même déjà alertée par son ambassadeur), sur l'éventualité d'une expédition "dans la perspective d'une investigation complète de ces îles, sans intention d'une implantation dans l'une d'entre elles." Devant les réserves des Espagnols et pour éviter tout incident, l'expédition déjà préparée fut annulée. Ce n'est qu'en 1764 que le capitaine lord Byron, qui avait accompagné Anson dans une expédition antérieure dans les mers du sud, y sera envoyé en mission secrète avec deux bâtiments. Il y arrivera en janvier 1765 dans une baie qu'il baptisera Port Egmont (nom du premier lord de l'amirauté d'alors).

Entre-temps, le projet de Bougainville a pris corps et un établissement français a devancé

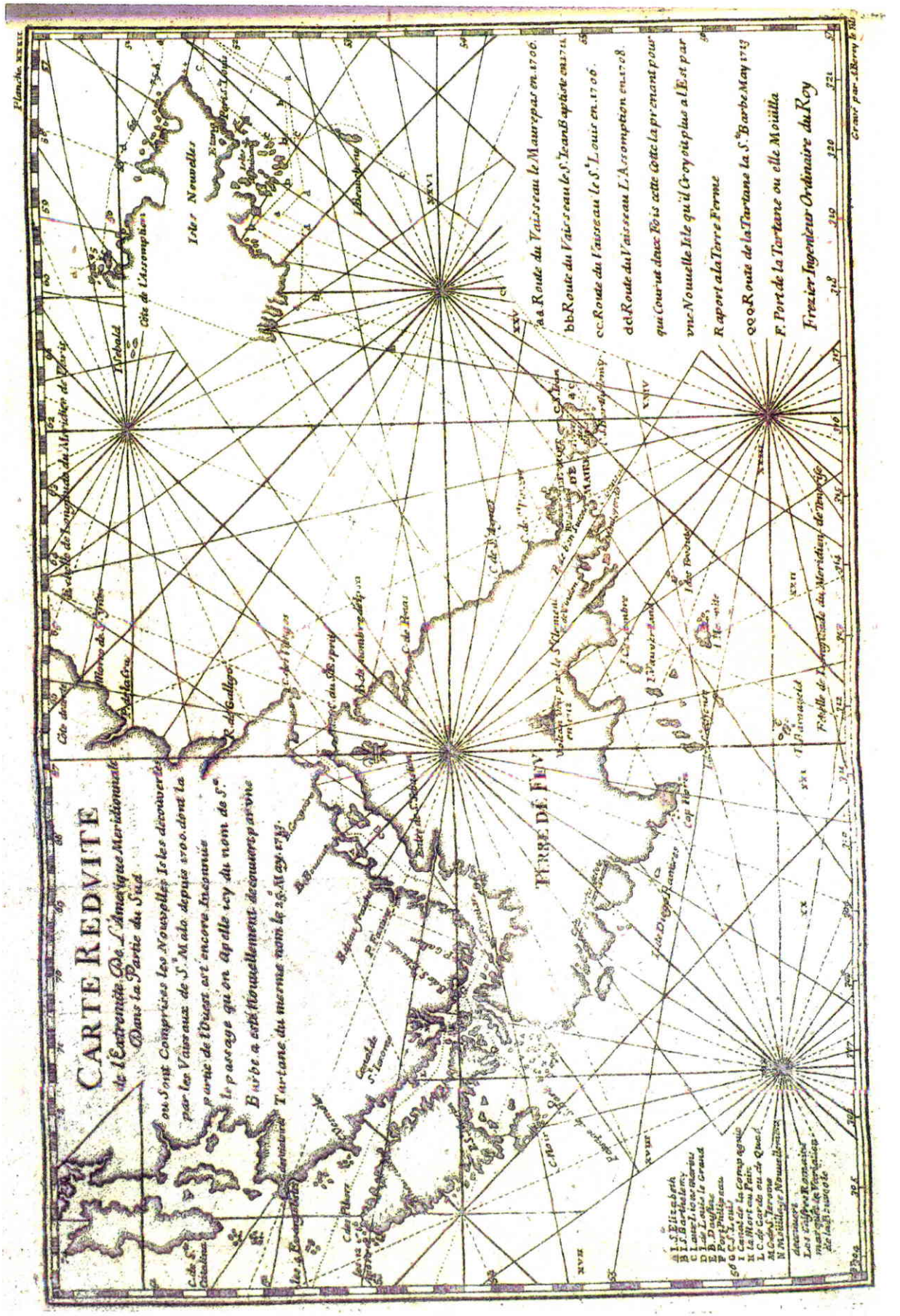
l'expédition britannique.

1. La traduction commentée par Christian Buchet, en a été rééditée en 1986 aux éditions France Empire.

2. Christian Buchet, op. cit., p.116 .

Représentation des Iles Malouines sur la "carte du paraguay, du Chili et du détroit de Magellan" de Guillaume de l'Isle en 1703.

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes



Représentation des Iles Malouines (isles nouvelles) dans la "relation du voyage de la Mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714" par M. Frezier - Edition de 1716

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

CHAPITRE II. DES ÎLES COLONISÉES

L'importance stratégique reconnue aux Malouines va se traduire par une tentative de maîtrise de ces îles, relevant de la sphère d'influence espagnole, par les Français et les Anglais. A la suite d'une occupation par la force en 1933, les Anglais vont en faire une escale pour leurs navires de commerce. L'intérêt de ce point d'appui naval va être confirmé en 1914 et en 1939 lors d'incursions de navires de guerre allemands dans l'Atlantique Sud.

1. Bougainville, du Canada aux Malouines

Né en 1729, Louis Antoine de Bougainville, fils d'un notaire anobli en 1741, commence une carrière militaire en 1750. En 1754, il est attaché près de l'ambassadeur de France à Londres. Avant que l'Angleterre ne déclare la guerre à la France, il a le temps d'y nouer relations et amitiés dans le monde des sciences, et est élu, le 8 juin 1755, à "la Société royale de Londres". Ceci devait lui permettre de connaître les observations sur les Malouines de lord Anson, qu'il rencontre pendant son séjour (1). Aide de camp du marquis de Montcalm au Canada en 1756, il y est blessé lors d'une attaque et rentre en France en 1758. Après une seconde campagne au Canada, il revient en France, prisonnier sur parole, en 1760.

Introduit dans l'entourage du duc de Choiseul, ministre de la Guerre et de la Marine, qui à la suite des pertes de nos possessions extérieures, songe à créer de nouvelles colonies, il se voit proposer le Gouvernement de Guyane, "France équinoxiale". Mais les Anglais avec lesquels il reste engagé par parole, s'opposent à son départ. Il reprend donc sa carrière de diplomate.

Il va employer son temps à monter une expédition de colonisation des îles Malouines, ayant pris connaissance non seulement des propositions d'Anson, mais aussi de projets français comme celui de Duquenel, du Havre. Celui-ci, en 1714 avait formulé un "Projet d'armement pour former un établissement de commerce aux îles Sébaldes": il écrivait, évoquant un changement possible dans l'interdiction faite par les Espagnols du commerce avec le Pérou: "... la France serait fort aise d'y faire le commerce avec facilité et d'empêcher, s'il est nécessaire, les Anglais et les Hollandais, soumis à la même prohibition, d'y aller" (2).

Ses voyages au Canada avaient initié Bougainville à la connaissance des navires. Ils lui avaient permis de rencontrer des marins expérimentés ayant fréquenté les mers du Sud. Il avait mis à profit ses traversées pour lire l' *Histoire des navigations aux terres australes de Charles de Brosses*, publiée en 1756 (3). Tous ces éléments conjugués avaient donc préparé Bougainville à être un découvreur de terres australes.

Quand il envisage la colonisation des îles Malouines, Bougainville s'inscrit dans la suite du projet élaboré vers 1665 par Paulmier de Gonneville sous forme d'un *Mémoire touchant le dessein de la découverte des terres australes dites inconnues et celui d'y établir une mission chrétienne et une habitation française*, projet resté sans suite.

Les terres australes y sont définies ainsi par l'auteur : "Tous les géographes modernes divisent la terre en trois grands continents, dont le premier comprend l'Europe, l'Asie et l'Afrique, le second les deux Amériques et le dernier les terres australes".

Un autre projet précède de peu celui de Bougainville; il est dû à Antoine Thevenard, officier sur le vaisseau le ***Brillant*** de la Compagnie des Indes, qui, dans la perspective de voyages aux terres australes, prévoyait "une relâche".

Sur ces bases, Bougainville va rédiger deux projets successifs. Son *Mémoire sur la découverte des terres australes*, transmis à Choiseul, préconise l'ouverture d'un établissement aux terres australes. Permettant d'y développer des pêcheries, il instituerait une "relâche utile également pour le passage à la Mer du Sud qui ne serait plus terrible si les navigateurs pouvaient choisir leur temps pour le faire". Soulignant les efforts des Anglais pour trouver des passages vers le Pacifique, il rappelle qu'"Anson dans son voyage autour du monde, insiste sur l'importance d'un établissement aux îles Malouines ou sur la côte des Patagons". Et il conclut: "Il serait donc de la dernière conséquence, et pour la sûreté et pour l'étendue de la navigation française, de prévenir les Anglais en s'établissant aux terres Australes".

Le premier projet, prévoyant quatre navires ayant pour instructions... "d'aller chercher les îles Malouines et d'y former un établissement", apparaît d'un coût élevé à Choiseul, préoccupé par ailleurs par l'arrivée de familles acadiennes rapatriées du Canada. Le projet remanié, qui prévoit la réinstallation de quelques-unes de ces familles aux Malouines, sera le principal objectif de l'expédition. Compte tenu des limites financières, Bougainville constituera une compagnie, à laquelle le Roi fournirait des équipements destinés au voyage, mettrait à disposition des militaires, tandis que les Acadiens seraient pris en charge sur les bases prévues pour les colonies.

Ayant obtenu de Choiseul l'autorisation de mener à bien son entreprise, Bougainville crée "la Compagnie de Saint Malo" dans laquelle il investit 95 000 livres (4), son cousin 75 000 livres et un oncle 31 000 livres. Il s'agit donc d'une entreprise privée, qui doit permettre d'atténuer le caractère provocateur de l'expédition. L'Etat limite sa participation à la fourniture des vivres et à la solde des militaires.

Deux bateaux de l'armement Benjamin Dubois sont armés pour l'opération: l'***Aigle***, de 300 tonneaux, 33 m de long, 20 canons, qui emmènera 35 Acadiens (3 familles et 20 célibataires pour faire la garnison); et le ***Sphinx*** de 120 tonneaux (transport du matériel et des vivres).

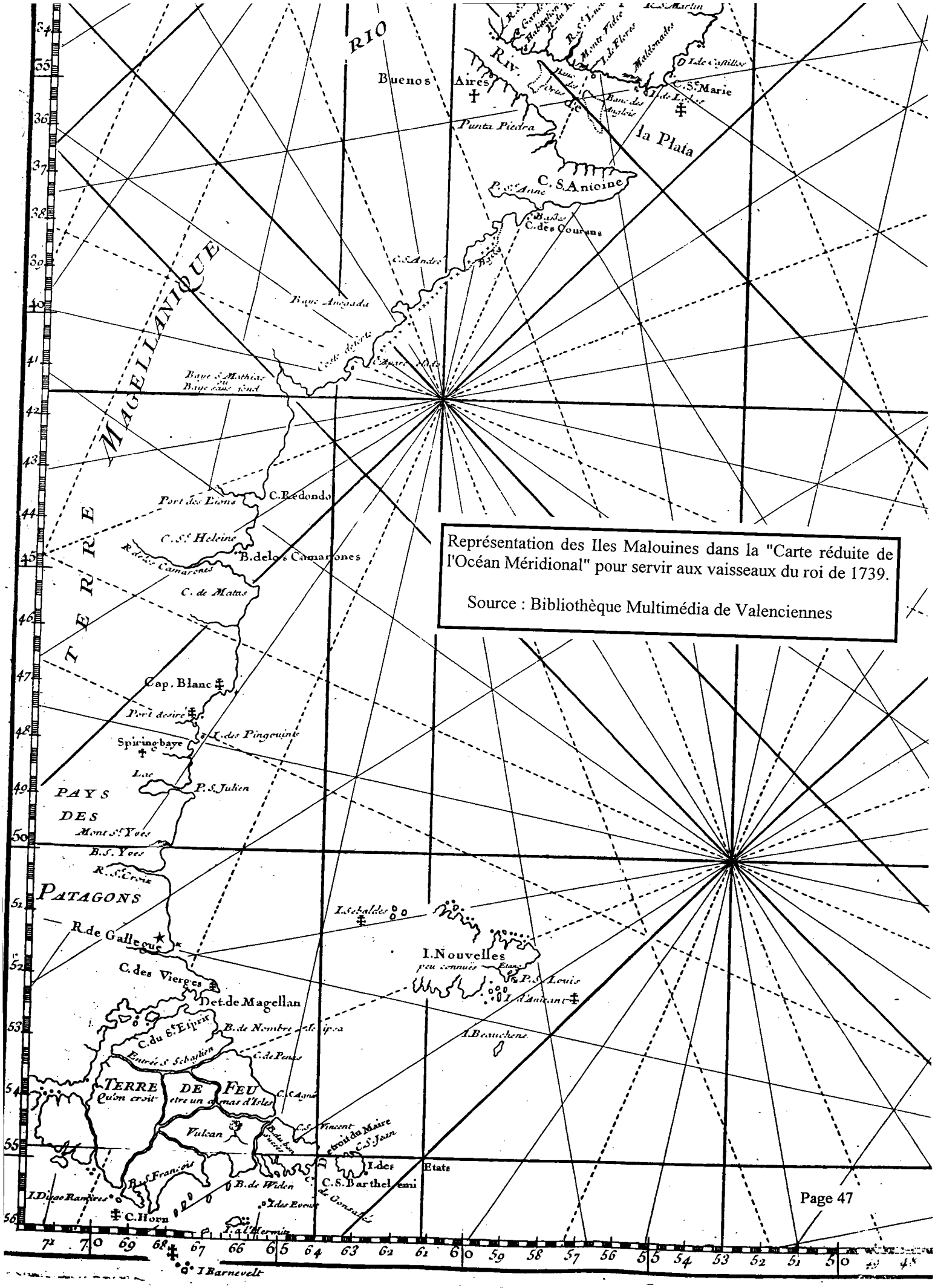
L'expédition comprend en tout 168 personnes. Bougainville a reçu de Choiseul le brevet de capitaine de vaisseau que le roi lui a décerné le 15 juin.

1. D'après Thierry Boissel, *Bougainville ou l'homme de l'univers*, Paris, Olivier Urban, 1991, p.35.

2. Jean Etienne Martin-Allanic, *Bougainville navigateur et les découvreurs de son temps*, Paris, Presses universitaires de France, 1964, p.126.

3. Thierry Boissel, op. cit., p.38. Voir également dans l'ouvrage de Byron Cook, *L'importance de l'exploration maritime au siècle des lumières*, Paris, CNRS, 1982, la communication de l'amiral (R) Maurice de Brossard, *Le voyage de Bougainville dans le contexte de la découverte de Byron à Cook*, p.52.

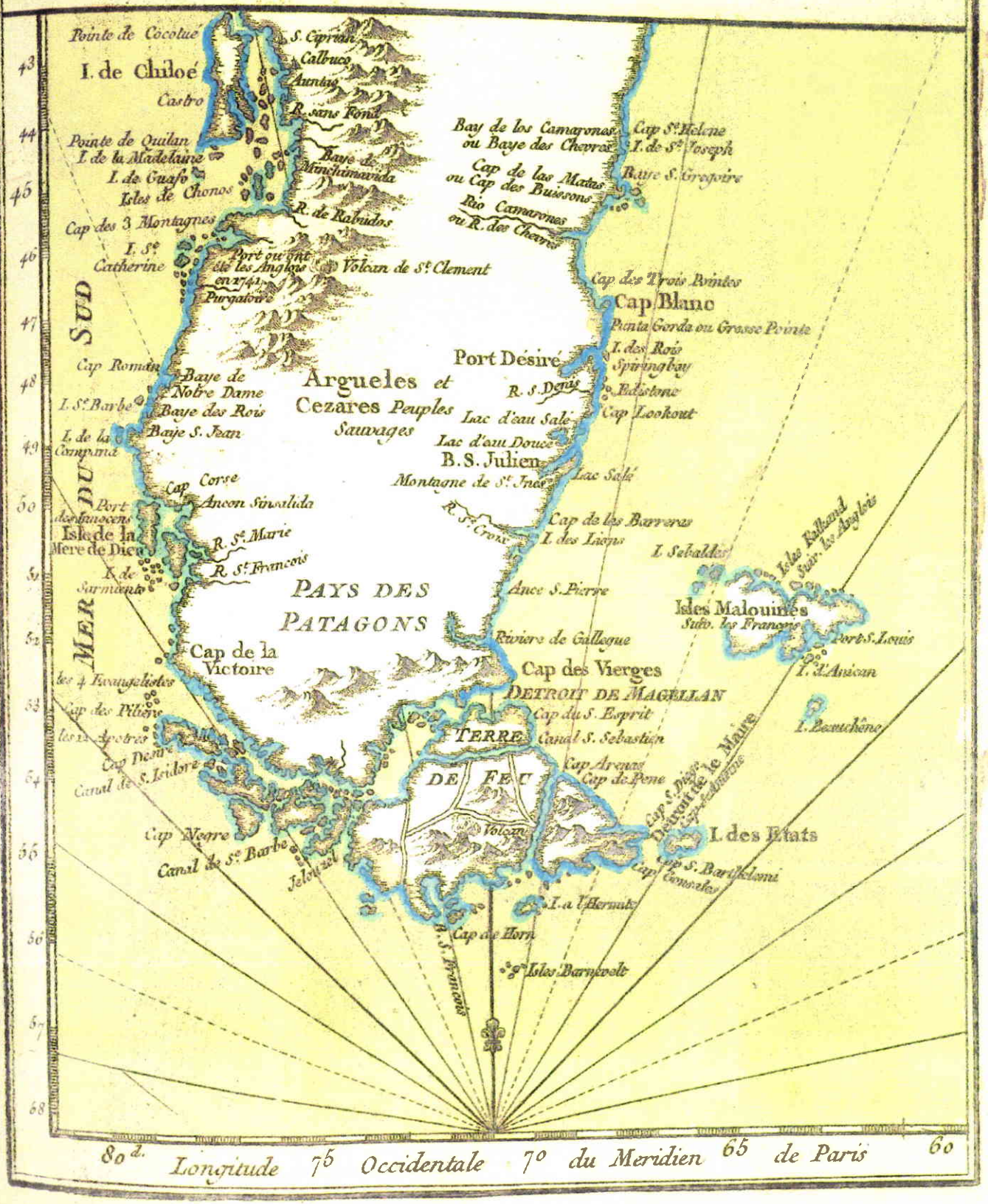
4. Thierry Boissel, op. cit., p.92.



Représentation des Iles Malouines dans la "Carte réduite de l'Océan Méridional" pour servir aux vaisseaux du roi de 1739.

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

CARTE REDUITE DE LA PARTIE LA PLUS MERIDIONALE DE L'AMERIQUE



Représentation des Iles Malouines dans le petit Atlas Maritime de J.N. Bellin de 1764 (Volume 2)

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

2. La colonie de Port Louis

L'expédition quitte Saint-Malo le 9 septembre 1763, fait escale à Rio et Montevideo. Elle repart à la recherche des îles et notamment de la baie baptisée Port Saint-Louis, du nom du navire malouin qui s'y arrêta en 1707 pour chercher de l'eau douce. En janvier 1764, elle atteint l'archipel et après plusieurs jours d'exploration, débarque dans la baie de Port Saint-Louis. La colonie s'installe à terre. Bougainville fait construire un petit fort en demi-lune, armé de 14 canons, donnant sur la baie. Début avril, après une cérémonie de prise de possession des lieux, les deux navires quittent les îles. Bougainville a découvert une contrée sensiblement différente de celle décrite par les textes antérieurs. Si l'absence de bois peut être en partie compensée par l'usage de la tourbe, la dureté du climat y rend la vie difficile. Ces conclusions le confirment dans son intention de rechercher de nouvelles colonies aux terres australes entre le Pérou et les Indes.

Avant de quitter les Malouines, Bougainville remet une lettre du roi à son cousin qui reste pour "commander dans cette nouvelle colonie". Il précise: "J'ai nommé ces îles, les îles Malouines et ce fort, le fort Louis".

En juin 1764, Bougainville est de retour à la Cour; il y apprend qu'une petite escadre anglaise va partir à la découverte autour du monde en dirigeant "d'abord sa navigation en droiture aux Indes orientales", ce qui signifie un passage par les côtes d'Amérique et laisse supposer une réalisation des objectifs fixés par lord Anson.

Le problème de l'information des Espagnols sur la présence française aux Malouines est dès lors posé: un établissement anglais sur cet archipel, serait à même de favoriser le commerce illicite et s'avèrerait, selon les Français, difficile à déloger par les Espagnols, dont la puissance maritime s'est affaiblie. Une démarche diplomatique est initiée par Choiseul, en vue de ne pas effaroucher les Espagnols, assez mal disposés à notre égard, tout en leur faisant prendre acte de l'établissement français aux Malouines. Entre-temps, le 1er août 1764, le roi nomme Bougainville, commandant en son nom des îles Malouines et entérine ainsi la possession française. Bougainville profite de ses contacts pour défendre auprès de Choiseul son projet de découvertes de terres australes, dont la première phase est constituée par l'implantation d'une escale aux Malouines. Courant août, les Anglais, informés de l'expédition de Bougainville, rappellent officieusement par le canal d'une gazette, que si les Français ont pris possession des îles Malouines, ils ne sauraient se prévaloir de les avoir découvertes, puisqu'ils y ont été précédés par des Anglais et des Hollandais.

Bougainville entreprend en octobre 1764, son second voyage pour emmener de nouveaux colons: chargeant du bois pour la colonie sur les côtes de Patagonie, il y rencontre les frégates anglaises du commodore Byron qui se rendaient aux Malouines (1). Il rentre en France en août 1765. La Cour d'Espagne, informée de notre présence, fait valoir ses droits auprès de la Cour de France, et se montre d'autant plus pressante qu'elle perçoit que la découverte de nouvelles terres australes qui sont l'objectif final, peut créer une concurrence avec les richesses du nouveau monde, et qu'il convient de ne favoriser en rien de telles expéditions.

En 1766, Choiseul, devenu ministre des Affaires Etrangères, envoie Bougainville en

Espagne avec mission de conserver les îles autant que possible ou, à défaut, de les remettre à l'Espagne, à condition que celle-ci les occupe, de manière à éviter une occupation anglaise qui, par là-même, commanderait la route de la mer du sud. Il s'y rendra à deux reprises. L'intransigence espagnole conduit à convenir d'une rétrocession avec remboursement de 618 000 livres à la compagnie de Saint-Malo pour ses dépenses (2).

1. Témoignage de Bougainville dans son *Voyage autour du monde par la* ***Boudeuse*** *et la Flûte* ***L'Étoile,*** Paris, Folio Gallimard, 1982, p.83.

2. Thierry Boissel, *Bougainville ou l'homme de l'univers*, Paris, Olivier Orban, 1991, p.77.

3. L'établissement à Port Egmont

Dans la compétition qui s'est engagée entre la France et l'Angleterre pour prendre pied aux îles Malouines et contrôler ainsi le passage du sud, le successeur en 1763 de lord Anson comme premier lord de l'amirauté, lord Perceval, comte d'Egmont, reprend le projet de son prédécesseur. Il s'agit de créer un établissement constituant une base avancée face aux possessions espagnoles et à partir de laquelle il sera possible d'initier des actions sur la Patagonie, et d'y exploiter des mines avec le concours des habitants. Le but de l'amiral Anson était clair: "... nous attirerions chez nous des trésors que la maison d'Autriche et, depuis, celle de Bourbon ont prodigués dans la poursuite de leurs injustes et pernicieux desseins".

Lord Egmont choisit pour commander l'expédition le capitaine de vaisseau Georges Byron, qui avait accompagné dans ces contrées lord Anson et avait fait naufrage sur la côte du Chili. Un séjour dans les établissements espagnols de 1741 à 1744 lui avait permis de bien connaître ces contrées, tout en se perfectionnant sur les conditions de navigation sur ces mers. Sa mission est conforme aux objectifs d'Anson: découvrir des contrées inconnues et, lui précise lord Egmont, "acquérir une connaissance parfaite des parties lointaines de l'empire britannique qui, bien qu'ayant été autrefois découvertes par des sujets de sa Majesté Britannique et appelées îles Falkland, malgré qu'elles aient été pour la première fois découvertes par Cowley, qui en a pris possession en 1686, et malgré la visite qu'en a faite Dampier et divers autres navigateurs anglais, n'ont jamais été suffisamment reconnues pour que l'on puisse en faire un jugement précis de leurs côtes et de leurs productions".

Cette mission recoupe donc la démarche de Bougainville; elle présente un caractère d'exploration : rechercher des terres australes dans l'Atlantique Sud, la possibilité d'implantation en Patagonie, avec des lieux de relâche sur les deux côtes de l'Amérique, côte Atlantique par un établissement aux îles Malouines, côte Pacifique par la recherche d'un site symétrique.

Ayant appareillé d'Angleterre en juin 1764, le capitaine Byron s'arrête en novembre sur la côte de Patagonie et atteint les îles Malouines en janvier 1765. L'une des baies qu'il explore est baptisée du nom de Port Egmont. Lors de l'implantation de la colonie, le même problème se pose, déjà évoqué par Bougainville: l'absence totale de bois à l'exception de quelques troncs arrivés sur la côte, ayant dérivé depuis les côtes du détroit de Magellan. Dans leur exploration des côtes de l'archipel, les navires de Byron rencontrent une frégate française de l'expédition de

Bougainville mais ne décèlent pas la présence de l'établissement français.

Lors de son retour en Angleterre après son tour du monde en mai 1766, Byron prend connaissance de la confirmation d'un établissement français dont les Anglais ont été informés en mars par les échanges diplomatiques entre la France et l'Espagne.

Lord Egmont, informé de l'aboutissement de son projet d'établissement par une frégate rentrée plus tôt et qui n'avait pas accompagné Byron dans son tour du monde, dans son rapport au ministre, en souligne l'intérêt: cette île "est sans aucun doute, la clé de tout l'océan Pacifique... Cette île doit commander les ports et le commerce du Chili, du Pérou, de Panama, d'Acapulco et en un mot, de tout le territoire espagnol baigné par cette mer. Elle rendra toutes nos expéditions dans les parages plus lucratives pour nous, plus fatales pour l'Espagne".

En ce qui concerne la contestation possible par l'Espagne ou la France, l'argumentation britannique porte sur l'antériorité de la découverte.

Une nouvelle expédition est décidée par le roi en juillet 1765 pour compléter le voyage de Byron, implanter une colonie significative, laisser un navire stationnaire dans les îles et les reconnaître. Elle quitte l'Angleterre en septembre.

Le compromis trouvé entre l'Espagne et la France, tendant à la restitution de l'archipel à l'Espagne, fait craindre à l'Angleterre une alliance débouchant sur l'envoi d'une force pour déloger les colons anglais, et, par là-même, le risque d'une confrontation aux dépens de l'Angleterre. L'arrivée au pouvoir de William Pitt compromet la position de lord Egmont, qui ne peut obtenir le soutien demandé pour l'expédition prévue aux Malouines, et démissionnne.

4. Rétrocession des Malouines à l'Espagne

En novembre 1766, Bougainville entreprend, à bord de ***La Boudeuse***, son tour du monde. Le 31 janvier 1767 il est à Montevideo où il retrouve les deux frégates espagnoles ***Esmeralda*** et ***Liebre*** qui vont l'accompagner aux Malouines en vue de la cession des îles. Il y arrive le 23 mars. Les colons lui relatent la visite, dans la baie d'Accaron et à l'établissement de Port Louis, de la frégate anglaise ***Jason,*** le 4 décembre 1766. Par des lettres échangées alors entre le commandant de la frégate et celui de l'établissement, lui sont confirmées les prétentions britanniques.

La transmission s'opère une fois de plus aux dépens des transplantés, colons acadiens et canadiens. 37 d'entre eux acceptent cependant de rester sur les îles devenues espagnoles. Les 1er et 2 avril 1767 s'opère le transfert de souveraineté: les Malouines deviennent Malvinas. Bougainville repart alors pour son tour du monde.

Désormais, les îles Malouines sont devenues un sujet de contentieux direct entre l'Angleterre et l'Espagne.

5. Les Espagnols aux Malouines

Les nouveaux occupants sous l'autorité du Don Ruiz Puente baptisent la Malouine-Est du nom de Soledad et l'établissement de Port Louis du nom de Puerto Soledad.

Lors d'une exploration de l'archipel par les Espagnols, en septembre 1769, la rencontre de leur navire avec un navire anglais est une première occasion de mise en garde des deux commandants qui contestent réciproquement leur présence. En février 1790, une force navale espagnole de deux frégates partie de Buenos Aires arrive à Port Egmont, où elle rencontre trois frégates anglaises et un navire de transport. Les Espagnols se contentent de contester la présence anglaise par envoi de lettres au capitaine Hunt, responsable de l'établissement britannique. Un renfort espagnol de cinq frégates arrive en juin, débarque des troupes et expulse les occupants après un combat pour l'honneur de la petite garnison britannique. La manière forte employée par le gouverneur Bucareli de Buenos Aires, n'ayant pas été précédée de démarches de mise en demeure appropriées, par le canal de l'ambassadeur d'Espagne auprès de la Cour de Londres, les Britanniques réagissent. Lorsque la prise de Port Egmont fut connue en Angleterre, le problème de sa restitution devient une affaire d'honneur qui est portée sur le plan diplomatique.

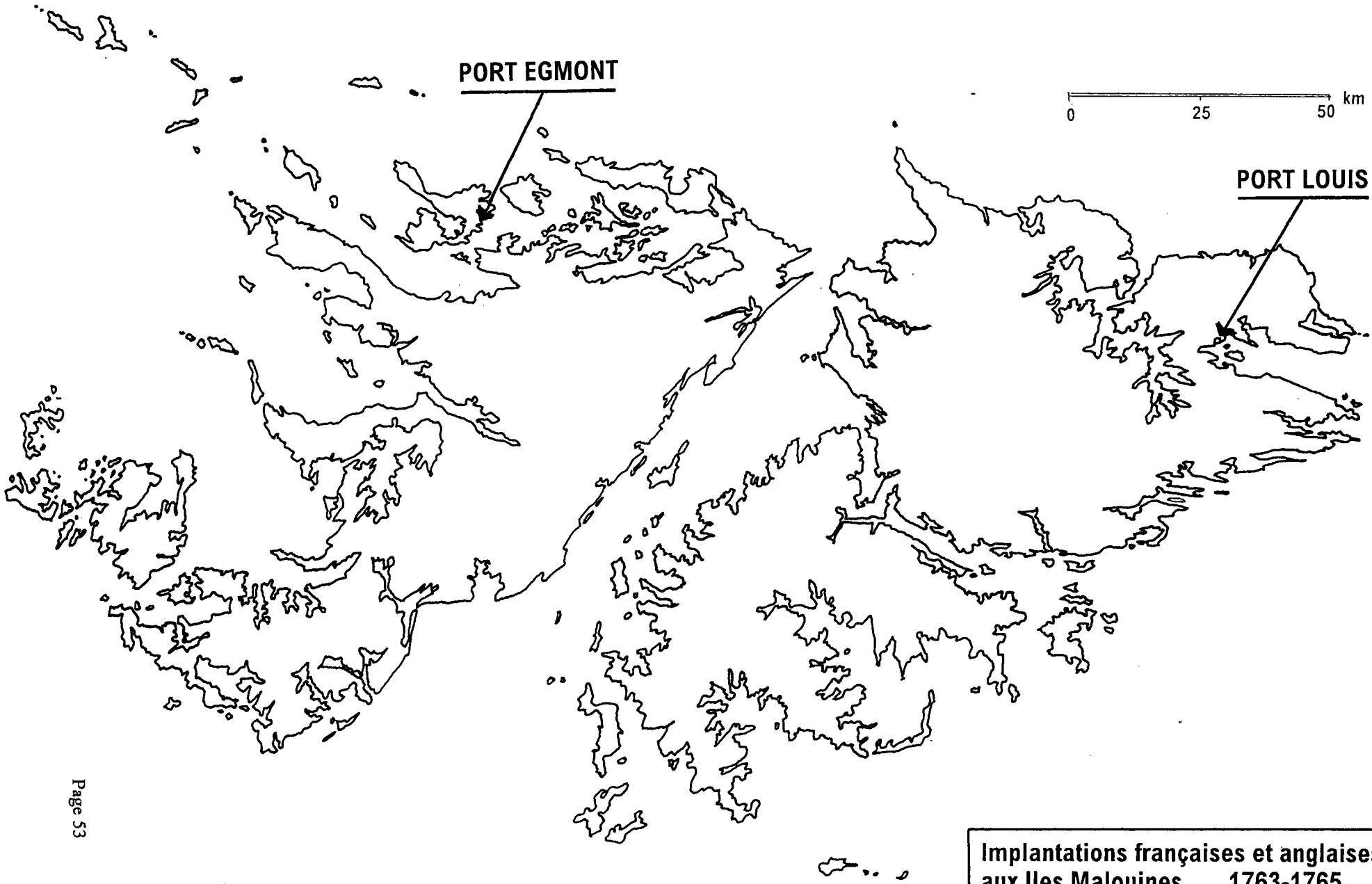
Au cours de la négociation qui suit, craignant un conflit ouvert avec l'Angleterre sans l'appui de la France, les Espagnols proposent comme compromis, l'évacuation de la colonie anglaise après sa restitution formelle.

En acceptant de restituer leur colonie aux Anglais à la suite d'une "promesse secrète" prévoyant que les Anglais évacueraient les Malouines, et en se contentant de préciser simultanément que "l'engagement de la mentionnée Majesté Catholique de restituer à sa Majesté Britannique la possession du port et de Port Egmont, ne peut ou ne doit en aucune manière qu'il soit, nuire à la question du droit préalable de souveraineté sur les îles Malouines, appelées aussi Falkland" (1), les Espagnols manquaient une occasion d'affirmer solennellement leurs droits. Ouvrant ainsi une porte à l'argumentation britannique, ils confirmaient les craintes des Français selon lesquelles les Espagnols n'auraient pas les moyens de faire respecter leurs droits de souveraineté sur les Malouines.

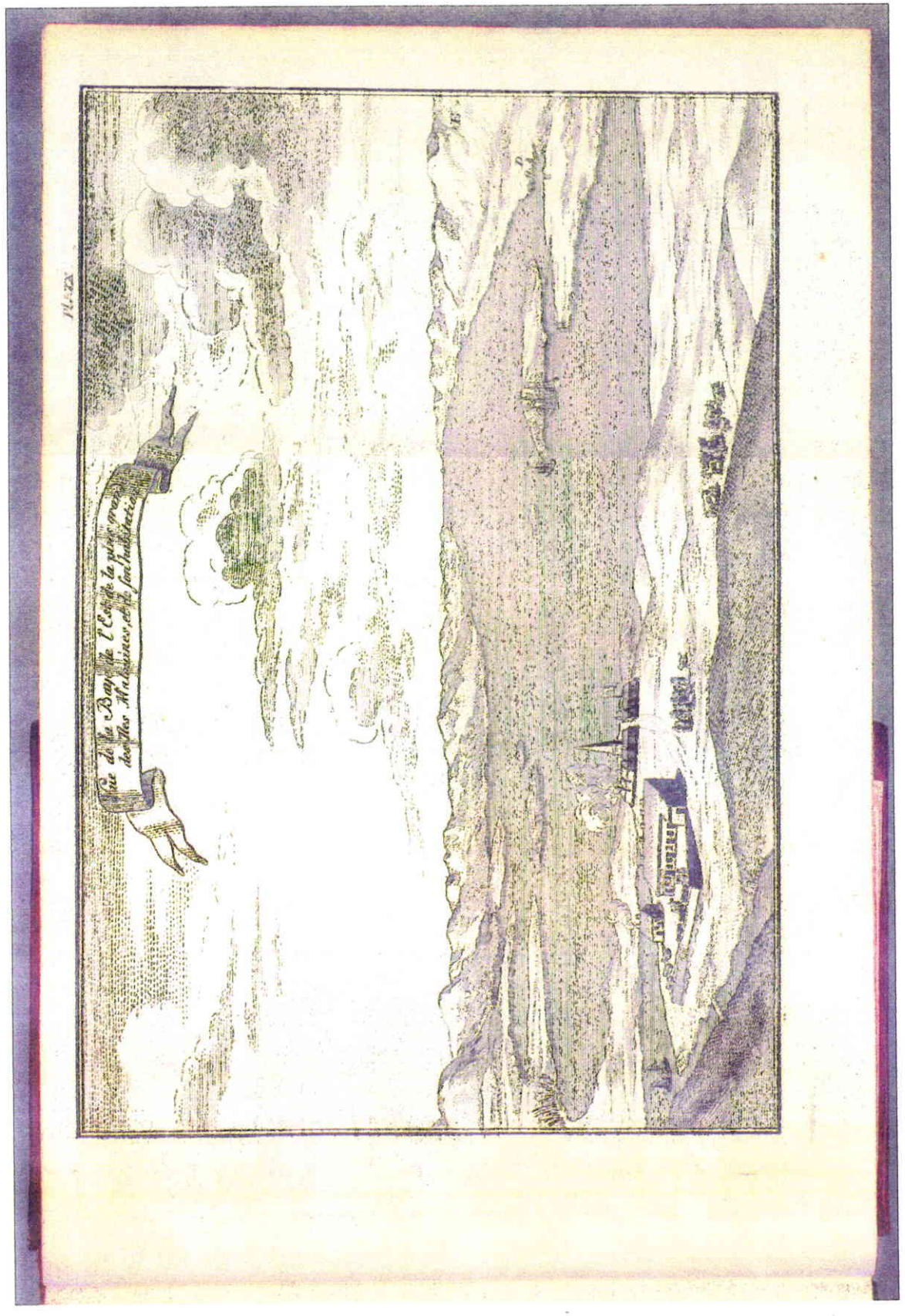
En septembre 1771, Port Egmont était restitué aux Britanniques, sans que ceux-ci évacuent pour autant les îles. Ils ne le feront qu'en mai 1774 après y avoir laissé une plaque mentionnant "que toutes les nations sachent que les îles Falklands, avec leur port, leurs entrepôts, les débarcadères, les ports naturels, les baies et les criques qui leur appartiennent, sont du droit et de la propriété exclusive de sa plus sacrée Majesté George III, roi de la Grande-Bretagne" (2).

1. Cité par Laurio H. Destaphani, *Malouines, Géorgie et Sandwich du Sud face au conflit Argentine - Grande Bretagne*, Buenos Aires, 1982, p.56.

2. Laurio H. Destaphani, op. cit., p.57.



Implantations françaises et anglaises aux Iles Malouines 1763-1765



Vue de Port Louis tirée de l'histoire d'un voyage aux Iles Malouines fait en 1763 et 1764, par Dom Pernetty - édition de 1770.

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

Représentation du site de Port Egmond dans la "Carte réduite des Iles Malouines ou Iles Nouvelles que les Anglois nomment aujourd'hui Isles de Falkland situées à 60 heures à l'Est quart de Nord Est à l'entrée du détroit de Magellan" de M. Bellin, 1771.

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

Représentation du site de Port Louis dans la "Carte réduite des Iles Malouines ou Iles Nouvelles que les Anglois nomment aujourd'hui Isles de Falkland situées à 60 heures à l'Est quart de Nord Est à l'entrée du détroit de Magellan" de M. Bellin, 1771.

Source : Bibliothèque Multimédia de Valenciennes

6. Les Malouines de l'Espagne à l'Argentine

En 1776, l'Espagne, inquiète des visées portugaises vers le sud du Brésil, crée la vice-royauté de la Plata, ayant Buenos Aires comme capitale, et comprenant les territoires de l'Argentine, du Paraguay, de la Bolivie et de l'Uruguay.

De 1774 à 1811, la souveraineté de l'Espagne sur les Malouines est concrétisée par la présence de vingt gouverneurs successifs. Un bagne espagnol y est ouvert en 1780, allant jusqu'à recevoir quarante forçats. Des inspections régulières de Port Egmont sont effectuées pour s'assurer du départ effectif des Anglais. Une présence saisonnière de ressortissants étrangers continue sous forme de chasseurs de phoques et de baleiniers, non seulement anglais, mais aussi américains et français.

A partir de 1775, en effet, à la suite de l'exploration de la Géorgie du Sud par Cook qui signale l'abondance des phoques, de nombreux chasseurs de l'hémisphère nord descendent dans l'Atlantique Sud et beaucoup opèrent depuis les Malouines, à Puerto Soledad ou à Port Egmont. L'exploitation intensive des pingouins pour leur huile et des phoques pour leur fourrure, va engendrer une activité intense jusqu'à la fin du XIXème siècle, le relais étant pris alors par l'activité baleinière.

En 1790, l'accord anglo-espagnol de Nootka Sound, consacre la supériorité navale anglaise sur les quatre mers en autorisant les Anglais à commercer avec le Pacifique, à naviguer dans les mers du Sud et à chasser ou pêcher au large des côtes espagnoles. La seule réserve est de ne pas implanter des détachements anglais dans les zones inhabitées. Des installations provisoires "cabanes et autres ouvrages temporaires" pour les chasseurs d'amphibies ou de cétacés sont autorisées (1).

Les événements qui se succèdent dans l'hémisphère nord: guerre d'indépendance américaine, Révolution française, campagnes napoléoniennes, donnent lieu à la naissance des nations sud-américaines. La révolution de mai 1810 amène au pouvoir à Montevideo une junte qui décide de regrouper ses forces et d'évacuer les Malouines. Lors de cette évacuation, le dernier gouverneur Pablo Guillén appose des plaques portant l'inscription: "Cette île avec ses ports, ses édifices, ses dépendances et tout ce qu'elle renferme appartient à la Souveraineté du Seigneur Don Fernando VII Roi d'Espagne et des Indes". S'il apparaît ainsi incontestable que l'Espagne a exercé sa souveraineté sur les Malouines, il faut examiner quels droits la nation argentine qui lui succédait sur la côte Atlantique de l'Amérique du Sud va y exercer.

1. Laurio H. Destaphani, *Malouines, Géorgie et Sandwich du Sud face au conflit Argentine - Grande Bretagne*, Buenos Aires, 1982, p.66.

7. L'Argentine aux Malouines, 1811-1833

De 1811 à 1820, les îles Malouines ne connaissent pas d'occupation humaine permanente. Seuls les chasseurs de phoques les fréquentent en grand nombre, se livrant à une activité de dégradation de la faune qui atteint son plus haut niveau vers 1820, sans que l'Argentine songe à

y mettre bon ordre. En 1820 décédait le général Belgrano, héros de l'indépendance argentine, qui avait attiré l'attention sur les Malouines en les décrivant dans le journal *Le courrier du commerce*.

En novembre 1820, la frégate ***La Heroïna*** commandée par le colonel corsaire argentin David Jewett vient manifester une présence officielle argentine en hissant le pavillon, sur les ruines de Port Louis, en la présence fortuite de l'explorateur anglais James Weddell, en escale dans la baie de Soledad. Jewett se dit mandaté par le jeune état argentin.

En 1823, un éleveur argentin, Jorge Pacheco, obtient du gouvernement de Buenos Aires une concession pour exploiter le bétail de Soledad, la grande île Malouine de l'Est. Il s'associe à Don Louis Vernet, homme d'affaires, descendant de protestants français, né à Hambourg, et qui s'était installé en Argentine en 1817. Ce dernier entreprend activement en 1826 de restaurer la colonie de Puerto Soledad. Son action est officialisée par le gouvernement de Buenos Aires qui le nomme gouverneur civil et militaire dans la capitale rebaptisée Port Louis. Son décret confirme la position officielle de l'Argentine sur les Malouines:

"Lorsque, par suite de la glorieuse révolution du 25 mai 1810, ces provinces se sont séparées de la domination de la Métropole, l'Espagne avait une possession matérielle aux îles Malouines. Cette possession étant justifiée par le droit du premier occupant, par l'accord des principales puissances maritimes d'Europe et par le voisinage de ces îles du continent qui formait le vice-Royaume de Buenos Aires, gouvernement duquel elles dépendaient... Pour cette raison, le gouvernement de la République étant entré dans la succession de tous les droits qu'avait sur ces provinces l'ancienne métropole et dont bénéficiaient ses vice-rois, il a continué d'exercer des actes de domination sur lesdites îles, leurs ports et côtes, même si les militaires n'ont pas permis maintenant de réserver à ce territoire de la République, l'attention et des soins que son importance exige..." (1).

La revendication ainsi officialisée s'applique non seulement aux Malouines mais également aux îles proches du cap Horn et notamment les îles des États, Picton et Lennox. Cette décision argentine entraîne une protestation du représentant anglais à Buenos Aires, invoquant la reconnaissance par le roi d'Espagne en 1771 des droits de possession des Anglais, fondés sur la découverte initiale puis l'occupation, et le fait que le retrait des forces anglaises n'y a pas mis fin, puisque s'inscrivant dans un ensemble de retraits. Il rappelle les inscriptions laissées sur place.

Devant les excès des chasseurs de phoques anglais et américains, Vernet engage une action de contrôle des droits de pêche.

Il informe de cette réglementation les capitaines de bateaux, puis intervient au milieu de 1831 en faisant saisir, après deux mises en garde, des bateaux nord-américains dont le ***Harriet*** qu'il transfère à Buenos Aires.

La réaction particulièrement vive du consul des Etats-Unis à Buenos Aires, par ailleurs bien informé des prétentions anglaises sur les îles, débouche sur une action isolée de la frégate des Etats-Unis ***Lexington*** qui détruit par un raid corsaire l'établissement de Port Louis et rapatrie les Argentins (2).

Aux protestations argentines, les Etats-Unis feront valoir que leurs chasseurs de phoques y exercent depuis 50 ans. Vernet n'obtiendra donc pas réparation.

En novembre 1832, les Argentins envoient avec la goëlette armée ***Sarandi*** un nouveau gouverneur, le capitaine Juan Mestivier, à la tête d'un détachement militaire. Pendant l'absence du bateau, ce gouverneur est assassiné lors d'une mutinerie. Le commandant du ***Sarandi***, de retour, appréhende les révoltés. Sur les lieux il trouve la frégate anglaise ***Clio*** dépêchée par l'amirauté en vue d' exercer une souveraineté effective sur les Malouines à la suite de l'incident du ***Harriet*** (3) et pour éviter que les Etats-Unis ne les prennent de vitesse et y établissent une base navale pour protéger leurs navires (4). Un contingent anglais débarque et expulse la majorité des Argentins dans les premiers jours de janvier 1833.

Cette année charnière dans l'histoire des îles Malouines est également marquée par le passage en mars, du ***Beagle*** commandé par le capitaine Fitzroy dans un voyage d'exploration auquel participait un jeune botaniste, Charles Darwin (5).

Depuis 1833, l'Argentine va inlassablement répéter sa revendication sur les îles Malouines.

1. Laurio H. Destaphani, *Malouines, Géorgie et Sandwich du Sud face au conflit Argentine - Grande Bretagne*, Buenos Aires, 1982, p.81.

2. Le ***Lexington*** entre et mouille dans la baie de Port Louis en arborant le pavillon français. Il ne le remplacera par le pavillon américain qu'au moment où il attaque les Argentins et débarque son détachement de troupes, cf. Barry Gough, *The british occupation of the Falklands Islands or Malvinas*, Albion, Summer, 1990.

3. Voir W.M. Laird Clowes, *The Royal Navy, a history from the earliest times to the present*, 1898, vol. VI, 1816-1856, p.530.

4. Voir Ian J. Strange, *The Falklands islands and their natural history*, London, David and Charles, 1987, p.27.

5. *Voyage to destiny, the **Beagle** and Charles Darwin*, Sea Classics, nov. 1982.

8. La colonisation anglaise

La décision de prise de possession des Malouines par les Anglais ne semble pas s'inscrire dans un plan de mise en valeur élaboré de l'archipel, mais plutôt comme ayant été dictée initialement par la volonté de réagir à une situation locale. Jusqu'au milieu du XIXème siècle, les îles vont se chercher une finalité. Le bétail introduit notamment par les soins de Vernet se multiplie, sans que celui-ci puisse obtenir de la part des autorités anglaises, ni dédommagement convenable, ni possibilité d'intervenir sur place. Ses velléités de retour l'identifient hâtivement avec les prétentions territoriales argentines, alors qu'il apparaissait comme le seul qui eût été à même d'organiser la mise en valeur des îles.

En 1839, le *Colonial Office* de Londres qui a hérité du dossier de l'amirauté décide soudainement de coloniser les îles. Paradoxalement, ce n'est pas la mise en valeur des terres agricoles qui le motive, mais la prise de conscience par ce ministère de leur position en matière de stratégie navale, tant pour des navires marchands qui pourront s'y faire réparer ou entretenir,

que pour la Royal Navy qui y trouvera une escale entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. La possibilité d'y ouvrir un bagne est écartée. Les perspectives agricoles sont considérées comme très limitées par la *Colonial Land an Emigration Commision,* "du fait que pas un seul arbre n'y poussait". C'était ignorer la présence du tussoc, haute herbe utilisée comme chaume jusqu'en 1841, et qui apparaît de bonne qualité nutritive pour l'élevage.

Ce nouvel intérêt pour l'élevage apparaît au moment où est décidée par Londres la création d'un nouveau siège pour la colonie. Le site retenu sur la Malouine Est, se situe au sud de la baie de Berkeley (ou baie Accaron), dans une autre vaste baie ouverte à l'est, la baie de Port William. Le transfert en est confié au lieutenant du génie Richard Moody, qui est nommé lieutenant gouverneur, avant de devenir le premier gouverneur anglais des Malouines.

Il arrive en octobre 1841 dans l'archipel avec une équipe de douze sapeurs et leurs familles. Ses réticences fondées sur le caractère inondé du site et la nécessité d'un drainage n'entament pas la volonté de Londres, et les travaux d'aménagement de la colonie sont entrepris. Le nouvel établissement, terminé en 1845, prend le nom de Stanley, alors ministre anglais des colonies. Les Anglais s'y installent, abandonnant Port Louis qu'ils avaient entre- temps rebaptisé Anson (1). Cette petite cité se développe sur la pente tournée vers le nord, donc vers le soleil, qui aboutit dans la rade de Stanley. Par un goulet, cette rade accède à la baie de Port William ouverte sur l'océan à l'est. Les voiliers peuvent donc accéder aisément à cette rade abritée. Ce déplacement du chef-lieu s'opère au moment où l'élevage prend un essor important. Aux bovins et chevaux introduits par Vernet, vont se substituer en nombre croissant les moutons.

Sur des bases imprécises, des terres sont concédées aux éleveurs. C'est le cas notamment en 1846 de toute la péninsule sud de la Malouine Est, concédée à Samuel Lafone, de Montevideo. Cette partie de l'archipel s'appellera Lafonia. Cette politique de concessions résulte d'un changement d'attitude du ministère des colonies quant aux possibilités de développement de l'agriculture, inspiré notamment par un rapport du gouverneur Moody. Mais l'élevage intensif va entraîner une exploitation sauvage des terres herbagées. A partir d'objectifs de rentabilité immédiate, une dégradation accélérée des pâturages va en résulter. La gestion du cheptel va elle-même prêter à critique, les pertes d'animaux seront élevées: de 10 à 12%, allant jusqu'à 35% pour les agneaux. En dépit de ces contraintes, plusieurs conflits successifs : guerre des Boers, premier et second conflit mondial, guerre de Corée, provoquant des hausses des cours de la laine, vont permettre aux sociétés d'élevage de poursuivre leur activité.

Cependant l'objectif naval ambitieux ne se concrétise pas. Le projet de chantier de réparations navales et de port de guerre ne se réalise pas. Ce n'est que pendant le dernier quart du XIXème siècle qu'une activité de réparation navale va se développer, limitée par l'absence de cale sèche. La réalisation de cet équipement a en effet été différée, empêchant Port William de devenir la base importante, à mi- route de l'Australie et du Pacifique, qu'avait initialement envisagée le ministère anglais des colonies. Les navires marchands transitant entre le Pacifique et l'Atlantique peuvent cependant trouver lors d'une escale dans la baie de Port William de l'eau fraîche ainsi que de la viande de boeuf fraîche et bon marché. L'activité liée à ces escales ne se développera que dans la seconde moitié du XIXème siècle.

1. D'après Ian J. Strange, *The Falklands islands*, London, David and Charles, 1983, p.62 .

CHAPITRE III. DES ÎLES CONVOITÉES

Pressenties par Anson comme point d'importance stratégique, les Malouines ont vu les Britanniques en prendre possession et les contrôler par la force. Le développement des échanges maritimes passant par le sud du continent américain va confirmer l'importance de leurs mouillages abrités et le contrôle qu'elles permettent ainsi d'opérer sur les mouvements navals. Les échanges commerciaux opérés avec les grands trois-mâts rapides au milieu du XIXème siècle vont déjà le montrer; mais c'est surtout au plan militaire que se confirment le contrôle de l'Atlantique Sud et l'effet de verrou que les îles permettent de réaliser sur les passages débouchant sur l'océan Pacifique. Le passage, en 1914, d'une escadre allemande et le raid, en 1939, du ***Graf Spee***, l'illustrent par des affrontements navals qui ont eu un retentissement mondial.

1. Clippers à Port William

La navigation commerciale entre l'Atlantique et le Pacifique va connaître une croissance brutale au milieu du XIXème siècle. La découverte d'or, d'abord en Californie en 1849, puis en Australie en 1850, va provoquer vers ces pays des mouvements d'immigration importants. Dans le même temps, des trafics commerciaux de marchandises se développent sur le trajet de retour des navires, à la suite de la disparition du monopole de transport de certains produits par les grandes compagnies et au rythme de l'industrialisation de certaines régions d'Europe. Il en est ainsi du transport du thé des Indes et de Chine, de la laine d'Australie, des nitrates du Pérou, du charbon d'Australie.

Un type de navire va correspondre à cette période: le clipper, parachèvement des grands voiliers océaniques, conçu pour la vitesse avec l'épaisseur la plus grande de sa coque déplacée vers la proue, une voilure accrue, davantage de lignes d'eau; il va donner lieu à une intense compétition commerciale caractérisée par la recherche du temps de traversée le plus court. Sa coque évolue, bénéficiant de diverses améliorations techniques, et devient composite: armature en fer, puis en acier, revêtement en bois (teck).

Faisant route à l'ouest, ces clippers passent par le cap Horn pour éviter les désagréments de la navigation dans les chenaux du détroit de Magellan. Nombre d'entre eux, à l'aller ou au retour, subissent les effets de la navigation dans le détroit de Drake, à proximité de la côte américaine. Les conditions de mer y sont terribles (1) et beaucoup seront endommagés, voire désemparés au cours de tentatives répétées de le franchir. Poussés par les vents d'ouest, ces navires chercheront une rade pour se réfugier. C'est aux Malouines que beaucoup viendront ainsi s'échouer.

Ce flux commercial et les conséquences des difficultés de navigation vont provoquer un essor important de l'activité économique de Stanley.

Parallèlement au trafic générateur d'escales, le nombre de navires endommagés croît. L'ancrage sûr de Port William est rapidement connu, ainsi que l'activité de réparations qui s'y développe. Les voiliers qui sont trop endommagés sont récupérés comme épaves. Une activité de commerce d'épaves se développe donc. Cette activité est éminemment concurrentielle. Des observateurs sont postés sur les hauteurs par les Sociétés de réparation pour repérer les bateaux

endommagés se dirigeant difficilement vers les îles. Un remorqueur est alors rapidement envoyé pour les récupérer. L'administration finit par prendre à son compte cette mission pour éviter l'anarchie.

L'activité sur les bateaux en réparation à l'intérieur de la rade est intense, nombre d'artisans charpentiers venus d'Angleterre y sont employés: en 1854, un travailleur non qualifié touche 5 livres par jour, un travailleur qualifié 12 livres, les salaires sont le double de ceux pratiqués en Grande-Bretagne. Les matériaux importés sont coûteux. Le coût de la vie subit de ce fait une croissance rapide.

Cette activité de réparation, qui connaîtra son apogée en 1857, reste cependant favorisée par le fait que le coût élevé des réparations y reste inférieur à ceux pratiqués en Amérique du Sud.

Jusqu'en 1871, l'exploitation des navires naufragés donne lieu à des excès en matière de prise, de récupération d'épaves ou de cargaisons, en raison de l'absence de contrôle des autorités. Cependant en 1871, le Gouvernement prend en charge les navires naufragés pendant une année, le temps d'informer le propriétaire. A cette époque, le nombre de navires qui rejoignent Stanley commence à diminuer, ce qui peut s'expliquer par le développement d'une activité de réparation équivalente à Punta Arenas au Chili, au plan commercial par l'ouverture de lignes de chemin de fer entre les deux côtés des Etats-Unis et surtout par l'apparition de navires à vapeur qui marque le début de la fin de l'ère des grands voiliers (2).

La réparation navale a cependant ancré le développement de la commune de Stanley, alors que l'activité sur l'archipel apparaissait devoir être dominée par l'élevage, elle a créé un pôle d'activité qui a contribué au développement de la petite agglomération: création de jardins autour des habitations, ouverture du marché sur le front de mer.

Cependant pour les équipages des navires, la ville a une mauvaise image due au niveau élevé des prix, à l'absence de pilote (jusqu'en 1870), au manque d'hôpital.

La population atteint 800 habitants en 1900. L'agglomération est composée des trois alignements parallèles de maisons qui la caractérisent encore aujourd'hui.

Des dernières années du XIXème siècle à 1914, la fréquentation de Stanley par les navires diminue d'abord, en raison de l'absence d'un dépôt de charbon. Après plusieurs études, la création de celui-ci est enfin décidée en 1899, en rapport avec la guerre d'Afrique du Sud, mais il faudra quatre ans pour le réaliser. Stanley devenait enfin la base navale envisagée initialement par les autorités anglaises. Cependant, l'amirauté décide de démanteler l'installation, en 1905, lors de la fusion du *South Atlantic Squadron* et de *West African Squadron.*

1914 consacre la décroissance du trafic de voiliers entamée avec le passage de vapeurs par Punta Arenas. L'ouverture du canal de Panama marque la victoire définitive des vapeurs sur les voiliers.

Les Malouines sont alors surtout fréquentées par les baleiniers et chasseurs de phoques qui

ont trouvé dans l'Atlantique Sud de nouveaux terrains de chasse, après avoir intensément exploité ceux de l'Atlantique Nord.

1. Olivier E. Allan, *Les grands voiliers* , Paris, Time Life, 1978.

2. Cf. Charles Dolfuss, *Histoire de la marine*, Paris, L'Illustration, 1934, chap. XVI, La propulsion mécanique, p.350.

2. Le *Great Britain*

Parmi les nombreuses épaves que l'on trouve au large des côtes ou dans des rades de l'archipel, l'une d'elles a revêtu jusqu'en 1970 un aspect particulièrement symbolique, tant du point de vue de l'évolution des techniques de navigation, qu'à celui du rôle des îles Malouines. Il s'agissait de l'épave du ***Great Britain***, navire qui illustre les difficultés du passage de la navigation à la voile à la navigation à vapeur et qui témoigne de l'innovation des ingénieurs anglais en matière navale.

Le ***Great Britain*** avait été conçu en 1838 par l'ingénieur Isambard Kingdom Brunel (1806 - 1859), auquel on doit les paquebots ***Great Western*** et ***Great Eastern*** qui marquèrent une révolution dans la construction des paquebots. Le ***Great Western*** fut le premier transatlantique à vapeur, à roues à aubes, à effectuer la liaison Bristol-New York en 1838. Le second, lancé en 1858, propulsé par hélice et roues à aubes, marqua un progrès par sa taille. Il avait été conçu pour naviguer entre l'Angleterre et Ceylan, sans faire escale pour charbonner.

Construit en 1843 dans un chantier aménagé spécialement pour sa construction, le ***Great Britain*** est le premier paquebot à coque en fer propulsé par une hélice à six pales (1). Une voilure auxiliaire de six mâts caractérise sa silhouette. Il part le 26 juillet 1845 de Liverpool pour New York, traversée qu'il effectue en 15 jours, quelques faiblesses étant apparues dans les machines qui ne développaient pas toute la puissance voulue. Une des pales de l'hélice s'étant rompue, il finit le voyage à la voile. Echoué sur la côte irlandaise en 1847, il y reste un hiver sans s'avarier, ce qui témoigne de la solidité de sa construction.

Compte tenu du coût des réparations, ses propriétaires préférèrent l'affecter à la route de l'Australie, sur laquelle il effectue trente-deux voyages. Dépouillé de ses machines en 1882, après avoir été désarmé six ans, il navigua comme trois-mâts jusqu'en 1886. Au retour d'un voyage Europe-San Francisco, emportant du charbon à l'aller, et du blé au retour, il est endommagé par une tempête au large du cap Horn.

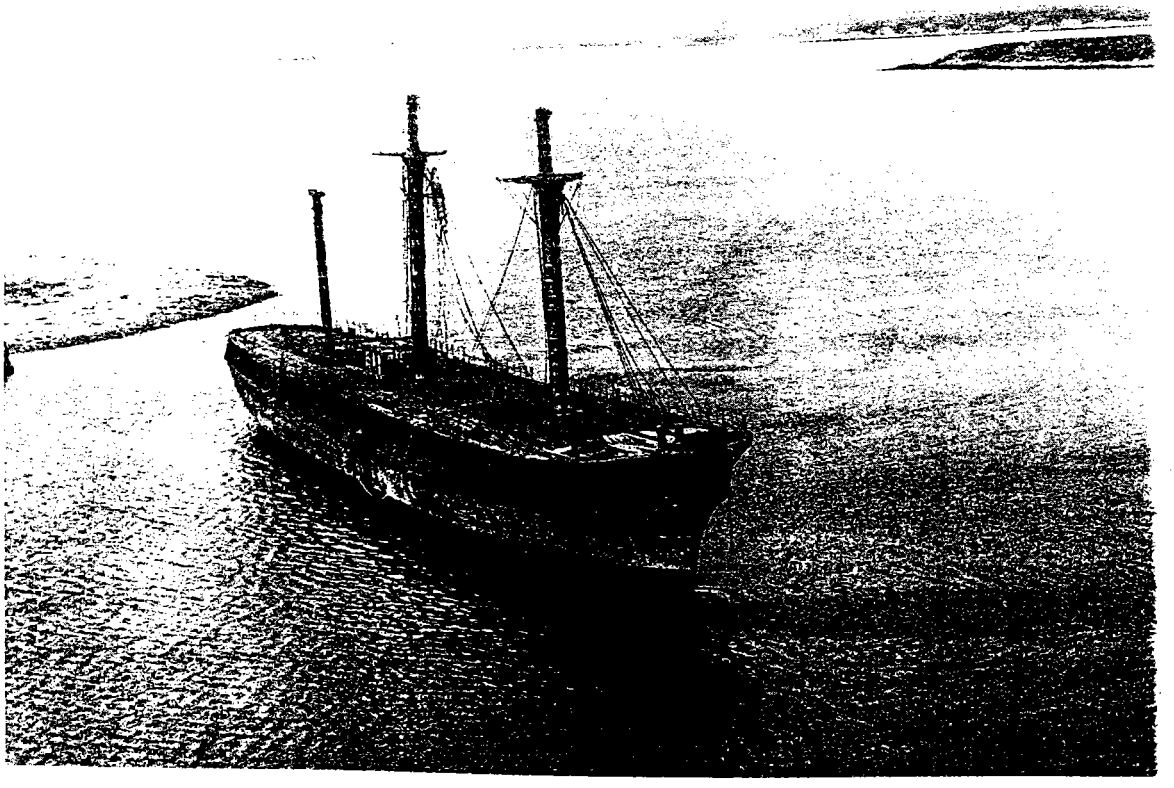
Arrivé aux Malouines pour réparations, il y est considéré comme condamné. De 1886 à 1933, il va y être utilisé comme entrepôt flottant par la Falklands Islands Company, pour le charbon et la laine. Remorqué jusqu'à Sparrow Cowe, au nord de la baie de Port William, après qu'une partie de sa coque eut servi pour contruire un pont sur la rivière Fitzroy, et un môle à Stanley, il y demeura jusqu'en 1970. A la suite d'une initiative de passionnés de mer, sa coque fut placée alors sur un ponton et ramenée en Angleterre. Restauré, il a retrouvé son bassin d'origine à Bristol et est redevenu le témoignage visible d'un tournant dans la construction navale (2). Sa présence aux Malouines témoignait de la réorientation des échanges

interocéaniques entre le milieu du XIXème siècle et 1914. Ce navire, destiné initialement au trafic transatlantique de l'hémisphère nord, est réaffecté au trafic commercial avec l'Australie. Il emprunte l'une des deux voies d'accès, celle du passage au sud du continent américain, qui font des Malouines une escale utile à mi-route du voyage. Mais l'ouverture du canal de Suez, puis celle du canal de Panama en 1914, réorientent les navires empruntant jusqu'alors cette route du Pacifique et marquent le début de déclin de l'activité portuaire des Malouines. Confirmée par un demi-siècle de présence navale, la position stratégique des Malouines apparaît alors remise en cause. Le ***Great Britain*** y reste ancré, rappel d'abord du progrès technologique qu'il apporta en matière de propulsion, mais surtout de la fin de l'âge d'or des grands voiliers dans les échanges intercontinentaux.

C'est donc en tant que dépôt de charbon qu'il servait aux Malouines en 1914, lorsqu'une escadre anglaise dirigée par l'amiral Sturdee va y faire une halte pour remplir ses cales de charbon avant de repartir à la poursuite d'une escadre ennemie.

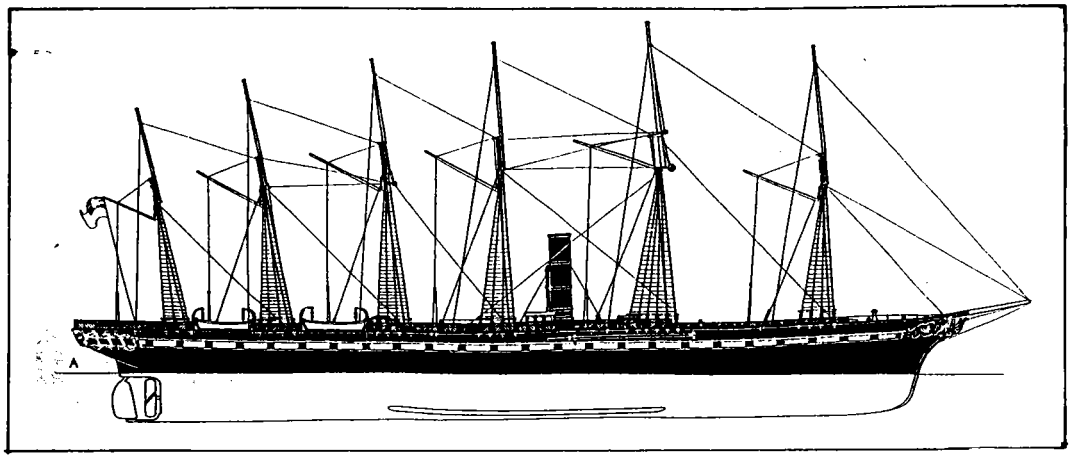
1. Ducan Haws, *Les bateaux et la mer*, Paris, Plantyn, 1975, p.132.

2. Ewan Corlett, *The iron ship*, London, Conway, 1990; cet ouvrage décrit non seulement la conception, mais aussi le travail de reconstitution du navire en son état initial et sur son chantier d'origine. D'intéressantes photos illustrent les phases de sa récupération aux Malouines.



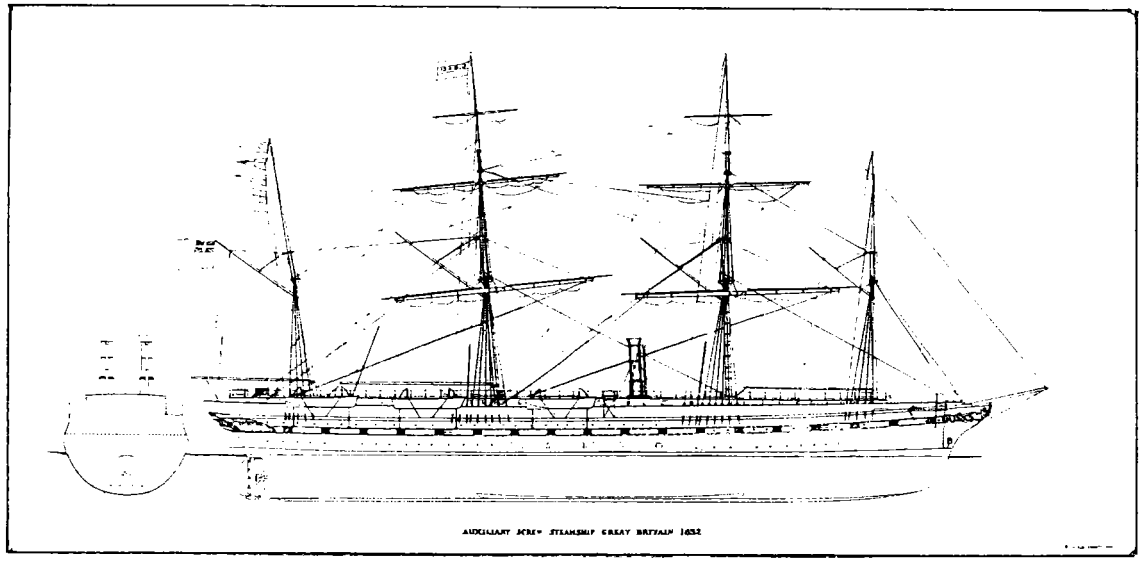
Epave du ***GREAT BRITAIN*** échouée dans l'Anse de SPARROW COVE.

Source : Ewan Corbett, the IRON SHIP.



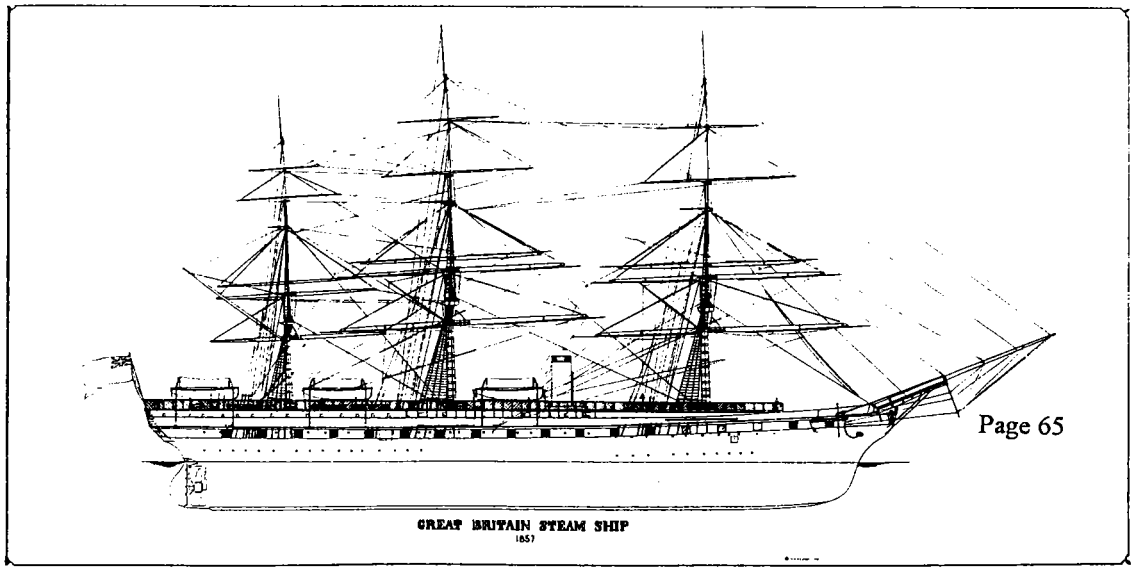
GREAT BRITAIN gréé en six mats (1843)

Source : les bâteaux et la mer.



GREAT BRITAIN gréé en quatre (1852), puis trois mats (1857)

Source : Ewan Corbett, the IRON Ship.



3. La bataille de Coronel

Lorsqu'éclate, le 4 août 1914, le premier conflit mondial, la supériorité de la flotte alliée sur la flotte allemande conduit celle-ci à se cantonner dans les ports. Les unités de la flotte allemande dispersées sur les océans reçoivent cependant instruction de mener la guerre de course contre le commerce des alliés, assuré principalement par la flotte commerciale britannique, la première du monde en importance. C'est ainsi que le ***Dresden*** quitte les Antilles pour l'Atlantique Sud, tandis que le ***Karlsruhe*** opère le long des côtes de l'Amérique du Nord, attirant dans un premier temps les moyens navals britanniques du secteur. La présence du ***Dresden*** dans l'Atlantique Sud conduit l'amiral Benjamin Cradock, responsable de l'escadre anglaise de l'Amérique du Nord, à le poursuivre. Il quitte les Antilles sur le croiseur ***Good Hope***, rejoint par le croiseur ***Monmouth*** à la mi-août. Seul le croiseur ***Glasgow*** assure à ce moment la veille dans l'Atlantique Sud. L'Allemand et les Anglais se ravitaillent en charbon dans des baies abritées et inhabitées, points de ralliement secrets, ou en haute mer comme le ***Dresden***, en dépit des avaries que causent à ses oeuvres vives un tel transbordement (1).

Le ***Dresden*** se dirige vers le centre du trafic commercial du Rio de la Plata. La présence d'une concentration de navires marchands allemands à proximité du détroit de Magellan, signalée à l'amiral Cradock le 1er septembre, lui fait penser qu'une force de croiseurs importante est attendue. Or, depuis un mois les Anglais ignoraient la position exacte de l'escadre allemande d'Extrême-Orient.

L'Allemagne avait en effet déployé pour défendre ses intérêts sur la côte de Chine à Tsing Tao, une escadre composée de deux croiseurs cuirassés, le ***Scharnhorst*** et le ***Gneisenau***, et de croiseurs légers: ***Emden***, ***Leipzig***, ***Nürnberg***, sous le commandement du vice-amiral comte Maximilien Von Spee (2).

Redoutant de se trouver en position d'infériorité avec l'entrée en guerre du Japon aux côtés des Alliés, qui interviendra d'ailleurs le 23 août, l'amiral Von Spee décide de faire route vers l'Amérique du Sud et le Chili où se trouve une importante colonie allemande, et d'y mener des actions contre les intérêts anglais, notamment marchands. L'***Emden*** entreprendra seul un raid dans le Pacifique et l'Océan Indien, où il coulera 16 navires de commerce et plusieurs navires de guerre.

Von Spee quitte Ponape (archipel des Carolines), fait route par les îles Marshall fin août, atteint l'île Christmas le 8 septembre, bombarde le 22 septembre Papeete dont la défense avait été organisée alors qu'il pensait s'y ravitailler en charbon, fait route vers l'île de Pâques où les cargos charbonniers allemands avaient rendez-vous pour ravitailler les unités de combat allemandes. Il est rejoint, le 12 octobre, par le ***Dresden*** venu de l'Atlantique, et ayant fait escale à Coronel le 25 septembre. Le 18 octobre, Von Spee appareille de l'île de Pâques vers Mas a Tierra pour s'y ravitailler à nouveau en charbon, avec l'intention de détruire les navires marchands britanniques de la côte est de l'Amérique, au sud de Valparaiso.

L'amiral Cradock, chargé désormais du commandement de la station de l'Amérique du Sud, a poursuivi le ***Dresden*** en ayant regroupé le ***Good Hope*** (qui porte son pavillon) le ***Bristol*** qui l'a accompagné depuis les Antilles, le ***Glasgow***, le ***Monmouth*** et le paquebot armé ***Otranto***.

Il attend le croiseur ***Cornwall*** (détaché de l'escadre Stoddart) et le ***Canopus***, cuirassé ancien, peu rapide, à la faible cadence de tir, mais capable de servir de bâtiment de garde, et deux croiseurs auxiliaires, ***Carmania*** et ***Macedonia***. (3)

L'amirauté, persuadée que la destination de l'escadre de Von Spee est l'Amérique du Sud, ordonne à l'amiral Cradock de descendre plus au sud, pour précéder les Allemands, et "d'établir une base à la colonie des îles Falkland, où il devrait concentrer une force suffisante pour combattre les croiseurs cuirassés allemands". (4)

Le 14 septembre, il reçoit ordre de fouiller le détroit de Magellan, de couvrir le commerce du Rio de la Plata et, le cas échéant, de remonter dans les eaux chiliennes pour y "démolir le commerce maritime allemand et détruire les croiseurs allemands". (5)

Arrivé à Montevideo le 17 septembre, il apprend le 25 que le ***Dresden*** est au large des côtes du Chili. Il franchit le détroit de Magellan, et ne trouvant pas le ***Dresden***, revient aux Malouines.

Le 5 octobre, les ordres donnés à Cradock sont de se préparer à rencontrer les navires allemands rassemblés. "Le ***Canopus*** devra accompagner le ***Glasgow***, le ***Monmouth*** et le ***Good Hope***, et devra faire de l'exploration maritime et protéger la navigation commerciale en combinaison" (6).

Cradock ordonne cependant au ***Canopus*** de garder l'entrée du détroit de Magellan, de se rendre à Port Stanley, et au ***Glasgow*** de ne pas monter plus au nord que Valparaiso.

Pour Cradock, le regroupement des forces allemandes créait une force supérieure aux siennes, et il demande que tous les navires présents dans la région soient rassemblées pour détruire les Allemands. Il n'obtient pas satisfaction et se montre inquiet de la vitesse de son escadre, limitée à 12 noeuds par la lenteur du ***Canopus*** (ou à 18 noeuds, vitesse de l'***Otranto***). Il se contentera donc de regrouper le ***Good Hope***, le ***Monmouth,*** le ***Glasgow*** et ***l'Otranto*** le 30 octobre au large du port de Coronel. Il n'a pas obtenu de l'amirauté le détachement du cuirassé ***Defense*** (7), maintenu au nord de Montevideo au sein des éléments commandés par le vice-amiral Stoddart, l'arrivée de l'escadre de Von Spee dans l'Atlantique étant considérée comme un risque moyen pour le commerce de l'Atlantique Sud. Il a laissé derrière lui le lent ***Canopus*** qui remonte vers le nord, et c'est tout à fait conscient du caractère hétérogène de son escadre et du sort qui l'attend que Cradock recherche l'escadre allemande.

Le 1er novembre 1914, les deux escadres vont se rencontrer: celle de Von Spee vient du nord, informée par radio de la présence d'un croiseur anglais (le ***Glasgow)*** devant Coronel et le cherchant pour le détruire; celle de Cradock remonte du sud, informée par radio de la présence des Allemands mais les croyant dispersés et cherchant à utiliser cet avantage relatif.

Von Spee ordonne à son escadre de se diriger le long de la côte afin d'empêcher les Anglais de se réfugier dans un port neutre.

Le soleil se couche à 19 heures, découpant sur l'horizon la silhouette des navires

britanniques, alors que les Allemands se trouvent dans l'obscurité. Le combat ne pouvait être qu'inégal, d'autant que l'état de la mer empêchait les croiseurs britanniques d'employer leurs casemates basses noyées par la mer. De ce fait l'amiral Cradock ne pouvait aligner que deux canons de 234 mm et douze de 152 mm contre les 12 canons de 210 mm des deux croiseurs cuirassés allemands. En outre, les canonniers allemands sont des militaires d'active ayant remporté des prix lors de concours de tir, tandis que les navires britanniques étaient en partie armés par des réservistes.

Rapidement, l'engagement s'achève au profit des Allemands. Le ***Good Hope*** est coulé, le ***Monmouth*** désemparé.

Le ***Glasgow*** et l'***Otranto*** ont pu disparaître dans l'obscurité. En moins de deux heures, la Royal Navy a perdu deux unités importantes et 2000 hommes dont un vice-amiral. Elle connait la première défaite en combat naval depuis un siècle et le contrôle de l'océan, depuis Panama jusqu'au cap Horn, passe aux mains de l'ennemi (8).

Von Spee retourne alors à Valparaiso où il reçoit un accueil triomphal de l'importante communauté allemande. Il revient le 6 novembre à Mas a Fuera pour se réapprovisionner et s'y attarde.A l'annonce (inexacte) de l'arrivée d'une forte escadre japonaise venant du nord, il quitte Mas a Fuera le 15 novembre, laissant un de ses auxiliaires, le ***Prinz Eitel Friedrich***, devant le Chili, afin de simuler par des émissions radio la présence de son escadre (9).

Après une dernière escale dans la baie de St Quentin sur la côte chilienne, pour charbonner, il s'engage dans le franchissement du cap Horn. L'accompagnent alors, les ravitailleurs ***Seydlitz***, ***Baden*** et ***Santa Isabel*** avec 1700 tonnes de charbon (10). Von Spee est cependant préoccupé: il n'a plus de bases pour se ravitailler avant de rentrer en Allemagne, et pressent que la Royal Navy va lui opposer de puissants moyens pour s'opposer à son retour.

1. D'après John Irving, *Coronel et les Falklands*, Paris, Payot, 1928 p.38.

2. Les deux croiseurs modernes et récents ***Scharnhorst*** et ***Gneisenau*** avaient été détachés par l'amiral Tirpitz, à contrecoeur, à l'escadre de Chine quelques mois avant la guerre. D'après Jacques Mordal, *25 siècles de guerre sur mer*, Marabout université, 1959, p.84.

3. D'après John Irving, op.cit., p.66.

4. D'après John Irving, op.cit., p.68.

5. D'après John Irving, op.cit., p.68.

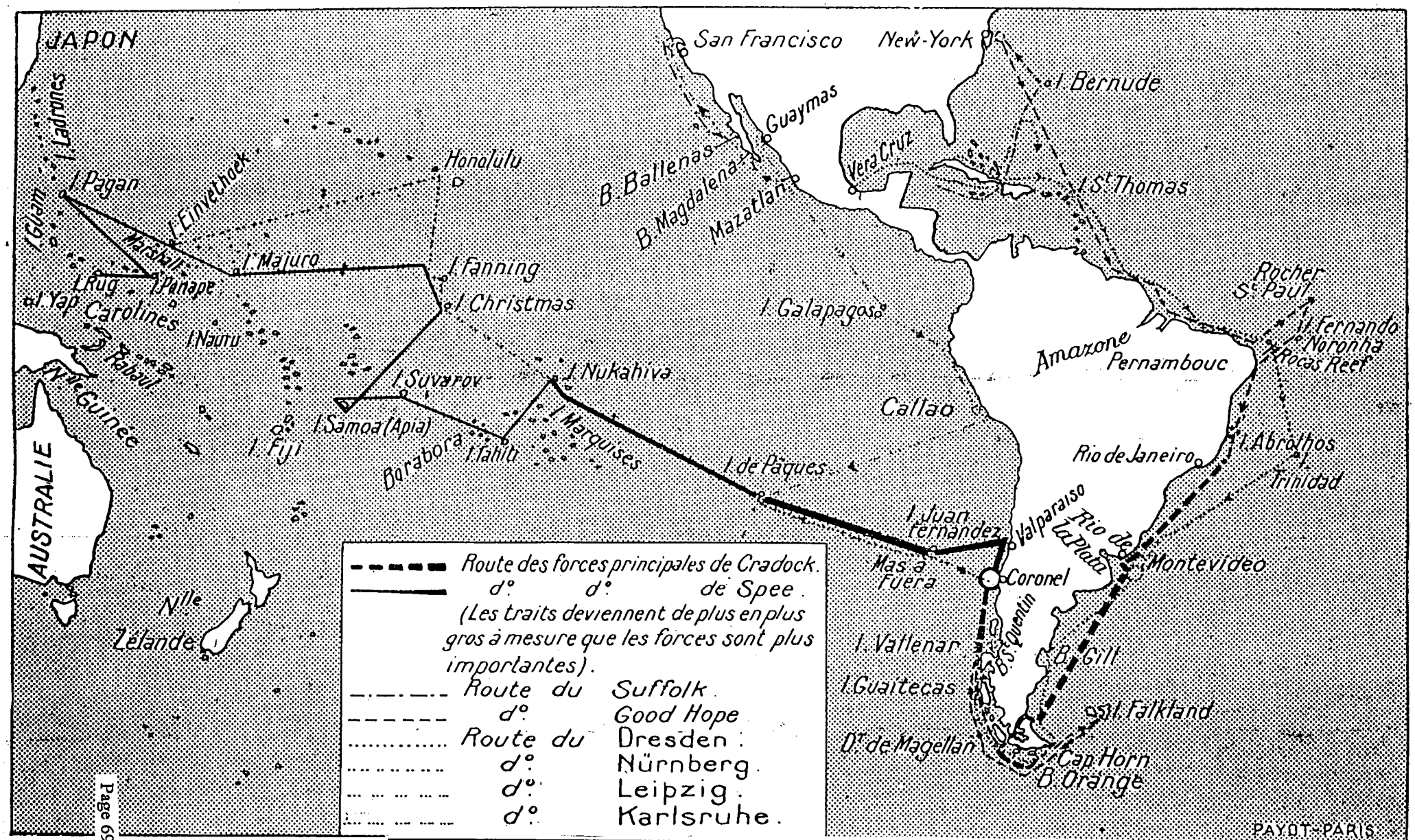
6. D'après John Irving, op.cit., p.85.

7. Armé de 9 canons de 230mm et 190mm, avec un équipage bien entraîné.

8. D'après John Irvin, op.cit., p.124.

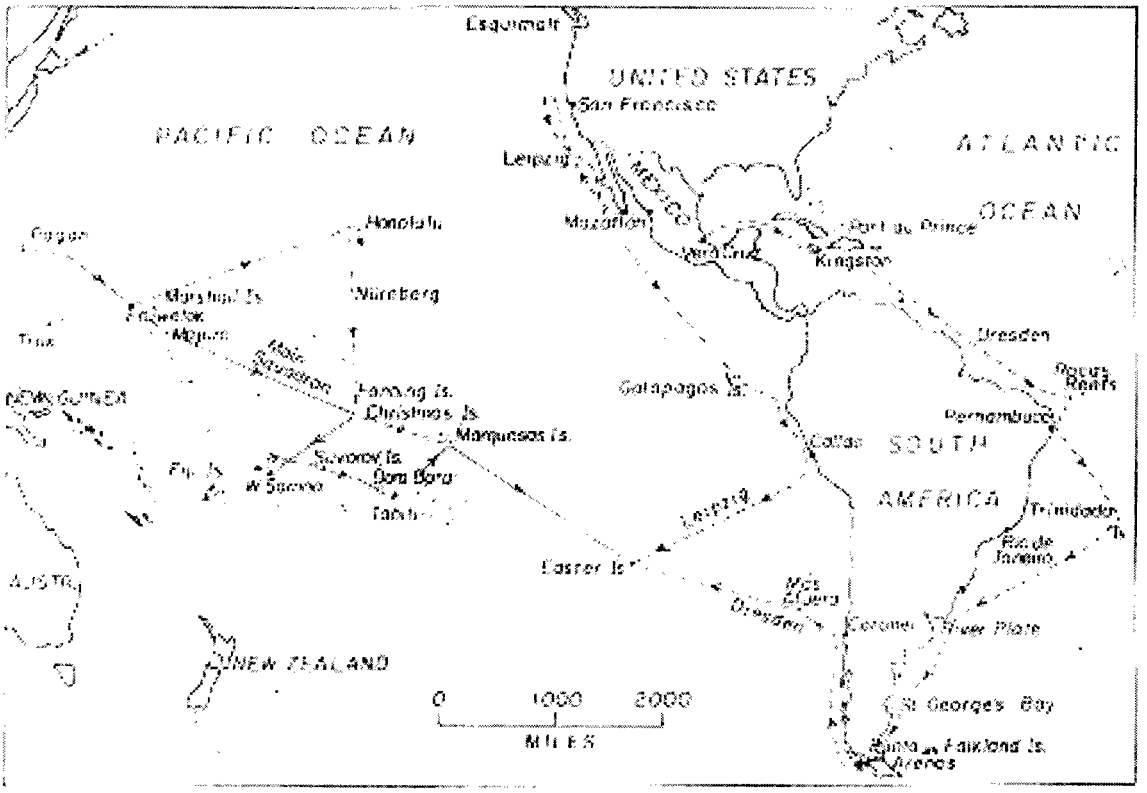
9. Stratagème encore possible car la radiogoniomètrie n'en est encore qu'à ses débuts.

10. D'après Paul Chack et Claude Farrère, *La bataille des Falklands*, Oxford University press, 1928, p.218.

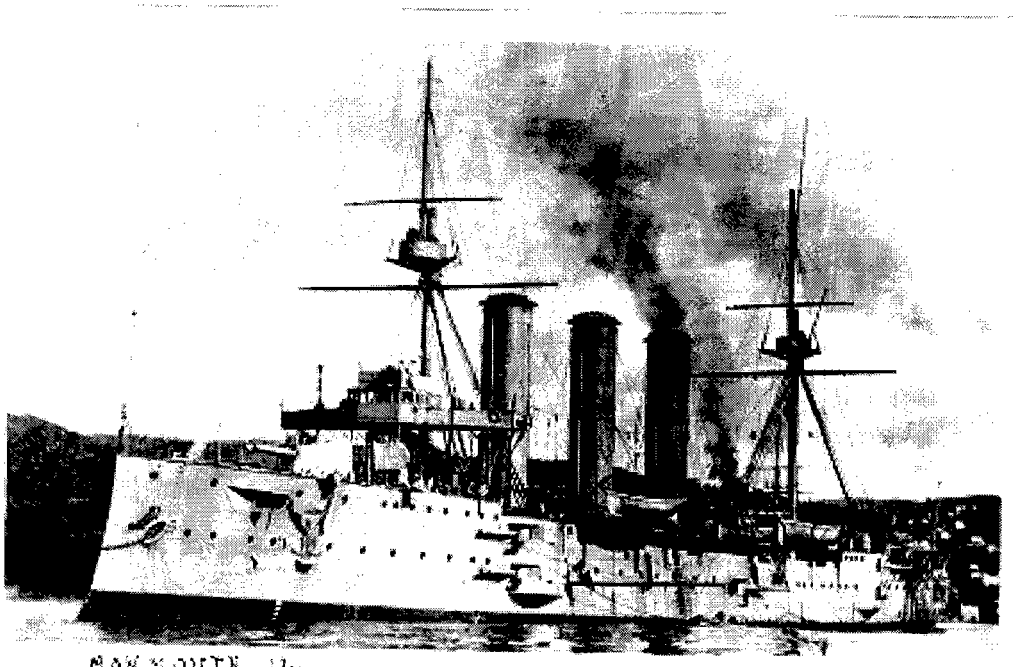


Routes des escades de Von Spee et Craddock jusqu'à la bataille de Coronel

Source : john Irving, Coronel et les Falklands.



Route de l'escadre de l'Amiral VON SPEE de la Chine à l'île de Pâques rejointe par le *LEIPZIG* et *DRESDEN*

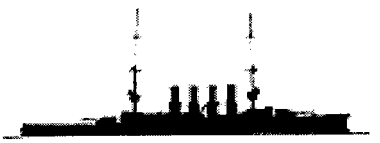


MONMOUTH

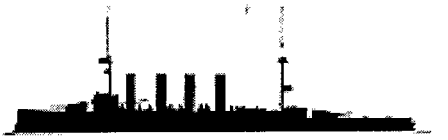
DROITS RÉSERVÉS PHOTO REPRODUCTION INTERDITE

CORONEL

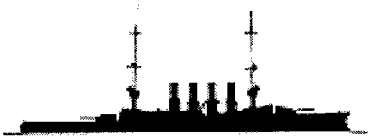
1/11/1914



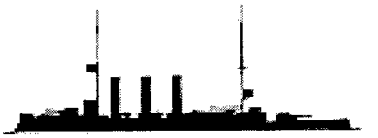
SMS SCHARNHORST



HMS GOOD HOPE



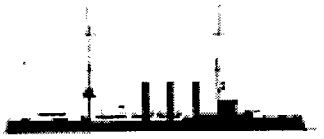
SMS GNEISENAU



HMS MONMOUTH

SMS LEIPZIG

HMS GLASGOW



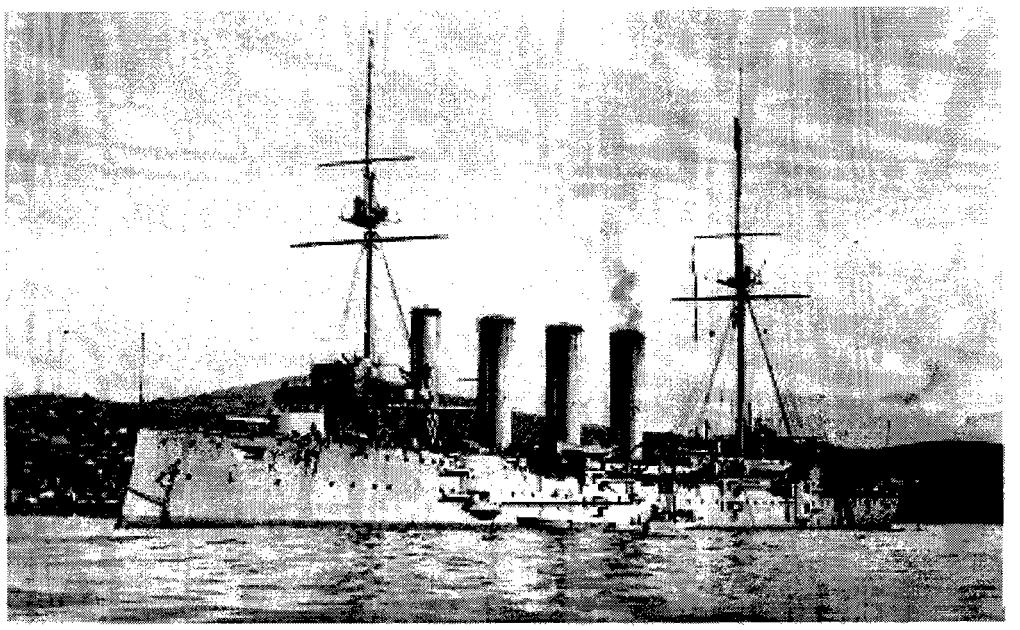
SMS DRESDEN

HMS OTRANTO

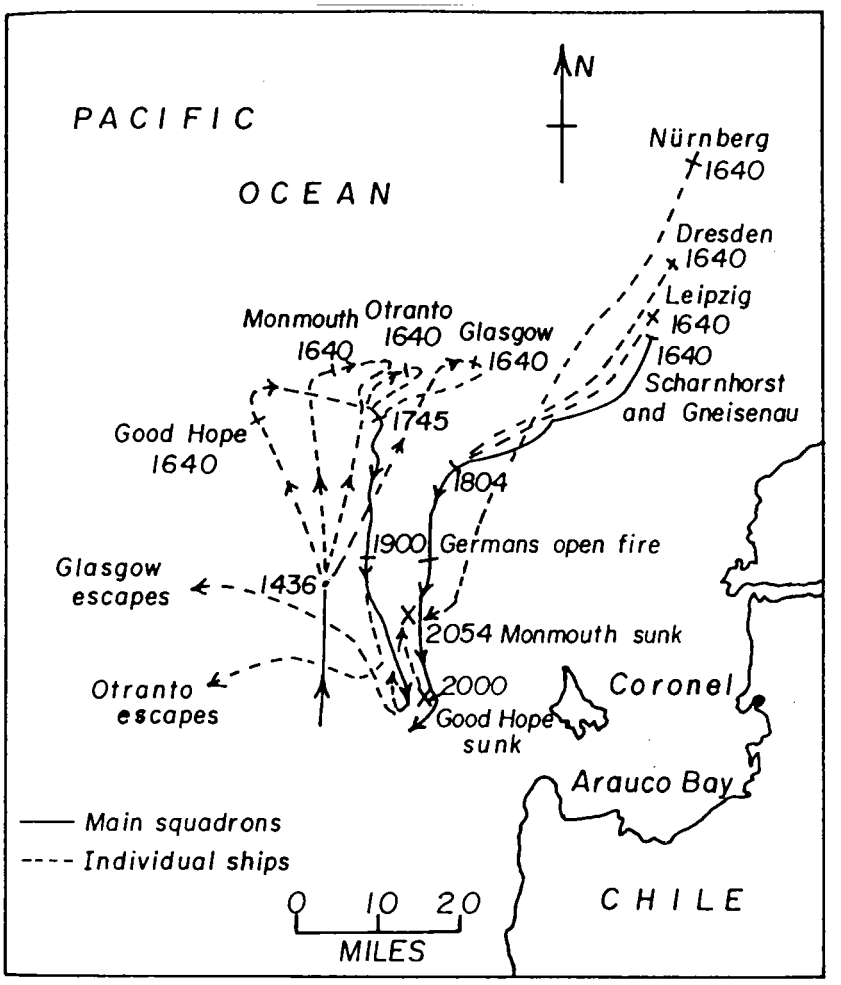
SMS NURNBERG

Navires engagés dans la bataille de Coronel
1er novembre 1914.

Source : Aviation et Marine Internationale n°19, février 1975.



GOOD HOPE . 1901



Bataille de Coronel

Evolution des navires entre 14h36 et 20h54.

Routes de l'escadre de VON SPEE et de l'escadre de STURDEE entre la bataille de Coronel et celle des Falklands.

Source : Keith Yates, Graf Spee's Raiders.

4. De Coronel aux Falklands

Tandis que Von Spee s'attardait sur les côtes du Pacifique, les Anglais humiliés (1) par la défaite de Coronel et préoccupés de l'arrivée possible des Allemands dans l'Atlantique, réagissaient rapidement, dès l'annonce de l'issue de la bataille de Coronel. Sous l'impulsion de Winston Churchill, premier lord de l'amirauté (2), lord Fisher redevenu récemment, à 73 ans, commandant en chef de la Royal Navy (3), ordonnait au vice-amiral Sturdee, chef des opérations navales (4), le 4 novembre, de prendre le commandement des deux croiseurs de bataille ***Invincible*** et ***Inflexible***, et de partir dans le plus grand secret pour l'Atlantique Sud, tandis que le croiseur de bataille ***Princess Royal*** était envoyé devant le canal de Panama dans l'éventualité de la présence de l'escadre de Von Spee dans ce secteur.

Ces deux grandes unités, après avoir réalisé en un temps record de trois jours, les travaux de maintenance commencés le 9 novembre, appareillent le 11 novembre de Devonport (5), s'approvisionnent en charbon aux îles du Cap-Vert le 17, et à la base secrète anglaise de Albroglhos le 26.

Les croiseurs ***Carnavon, Cornwall*** et ***Kent*** les ont rejoints, ainsi que le croiseur ***Glasgow*** rescapé de Coronel. En réserve sont disponibles le navire marchand armé ***Orama*** et un autre croiseur, le ***Macedonia***. Huit ravitailleurs charbonniers ont été envoyés aux Falklands par plusieurs routes.

Le 7 décembre, soit moins d'un mois après l'appareillage des deux croiseurs cuirassés, l'escadre arrive aux Malouines et mouille dans la rade de Port William. Elle trouve dans la rade voisine de Port Stanley, le ***Canopus***, volontairement échoué dans la vase afin de couvrir avec ses canons de 305 mm les abords de Stanley, ses réserves de charbon et sa station radio (6). L'escadre doit se ravitailler en charbon et certains navires procèdent à la vérification de leurs chaudières. A partir de deux charbonniers disponibles sur place et dans l'attente de ses propres ravitailleurs, l'escadre commence un long transbordement du charbon. L'amiral Sturdee sait qu'il lui faudra entre 10 et 20 heures pour pouvoir repartir à la chasse des Allemands, qui peuvent être encore sur la côte chilienne et qu'il entend remonter sur la côte Pacifique, en franchissant le cap Horn avant Von Spee.

L'escadre de Von Spee a franchi le cap Horn le 2 décembre, et le ***Dresden*** a dû alors, en raison de la tempête, jeter par-dessus bord sa réserve de charbon pour se stabiliser (7). Ayant intercepté le voilier ***Drummuir*** se rendant d'Angleterre à San Francisco, avec 3000 tonnes de charbon, l'escadre s'abrite près de l'île Picton pour le transférer, en trois jours, dans les soutes.

Malgré les réticences de certains de ses officiers, et sur la foi d'une information décrivant la rade de Stanley vide de navires (8), Von Spee avait pris la décision d'attaquer Port Stanley afin d'y détruire les dépôts de charbon et la grande station radio.

Au lever du jour du 8 décembre, l'escadre approche des Malouines. Von Spee a détaché le ***Gneisenau*** et le ***Nürnberg*** avec mission de débarquer des hommes pour détruire la station radio. Vers 9 h 30, à travers les brumes matinales dissipées, deux navires allemands envoyés en éclaireurs découvrent la présence de plusieurs navires de guerre anglais. Mais ils sont aussitôt

encadrés par des tirs venus du ***Canopus*** (9).

Ayant reçu l'ordre de rallier le gros de l'escadre, ils perdent alors non seulement l'occasion d'intercepter le ***Kent*** et le ***Glasgow*** qui sortaient de la rade, mais aussi, profitant de l'effet de surprise, de s'attaquer aux deux croiseurs de bataille au mouillage, cibles désignées par la présence des mâts tripodes caractéristiques de ces navires, et enfin de détruire la station radio.

Von Spee, comptant sur les brumes de l'Atlantique Sud et sur la vitesse de ses navires, leur donne l'ordre de s'éloigner rapidement.

1. Il s'agit de la première défaite navale anglaise depuis la grande victoire de Trafalgar.

2. Équivalent de ministre de la marine.

3. First lord of the sea. Il a remplacé 3 jours avant Coronel, le prince Louis de Battenberg, et était connu comme l'inventeur du ***Dreadrought***.

4. De ce fait, il était responsable en partie des faibles moyens mis à la disposition de l'amiral Craddock et donc de la défaite de Coronel. Ceci justifie l'ordre que lui donne Fischer: "Celui qui a laissé enfoncer la porte devra maintenant barrer l'entrée" cité par Paul Chack et Claude Farrère, op.cit.

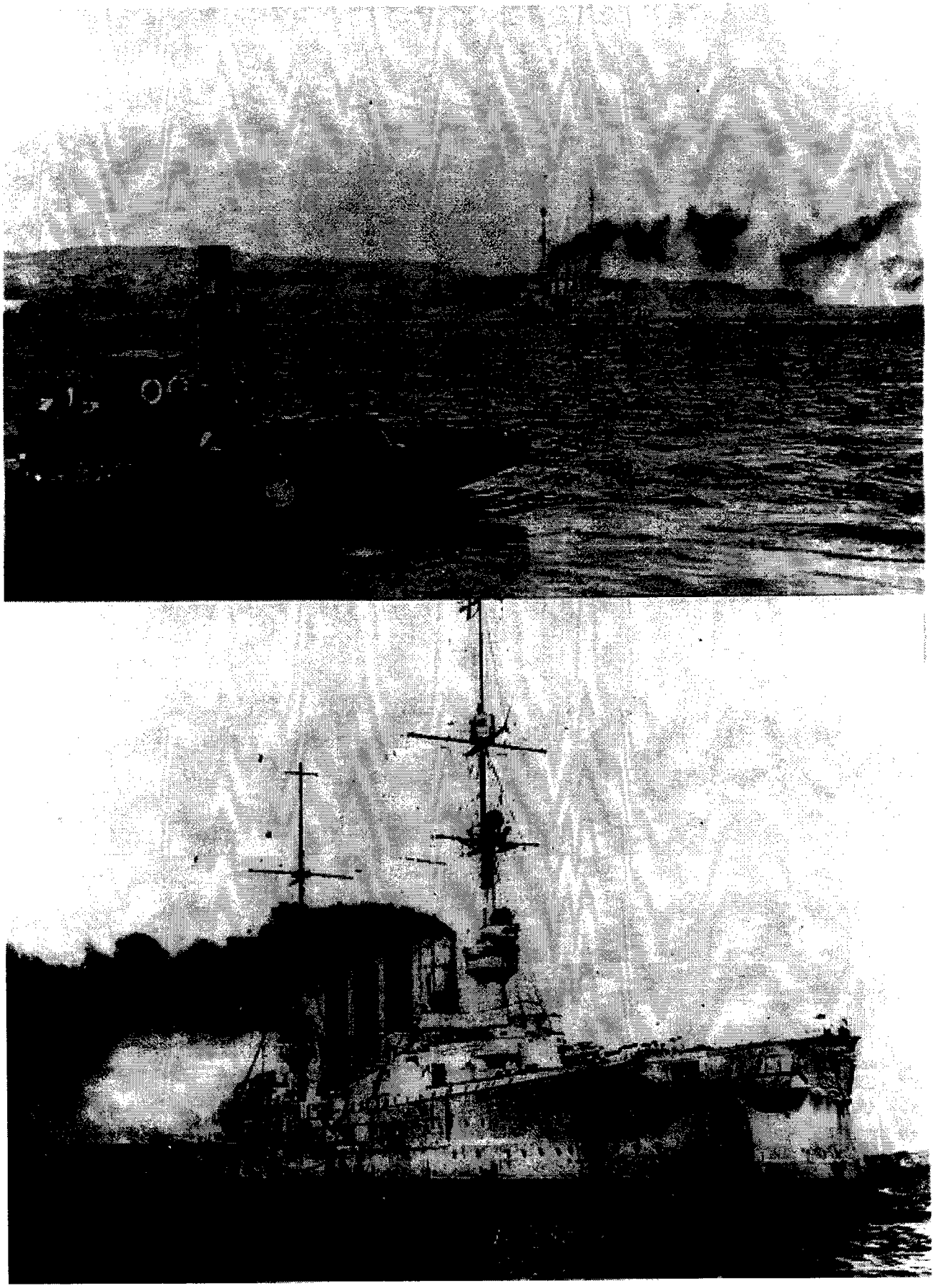
5. Lors de l'appareillage de Southampton, les compas magnétiques des deux croiseurs de bataille n'avaient pas été compensés, faute de temps suffisant, après des travaux effectués sur le blindage de ces bâtiments. Le brouillard allait retarder leur départ. En raison de l'urgence, les Anglais firent appel à un jeune ingénieur américain, M. Elmer Sperry, qui venait de proposer un compas gyroscopique de son invention. Installé sur l'***Invincible***, il facilita la sortie des deux navires. Le "gadget américain" qui venait de prouver sa fiabilité pour la première fois, allait être utilisé par la suite dans toutes les marines. D'après le numéro 90 de l'Encyclopédie des Armées, "*Croiseurs cuirassés de la première guerre mondiale*", Paris, Atlas, octobre 1985, p.1792. Ceci illustre combien les situations de crise peuvent accélerer le développement de matériels technologiques plus évolués. D'après Jacques Mordal, *25 siècles de guerre sur mer*, op.cit., p.85.

6. La partie supérieure des mâts avait été démontée pour diminuer la silhouette du navire et quelques canons avaient été débarqués pour servir de batterie. Un poste d'observation avait été installé sur Sapper Hill, colline située au sud de Stanley. Il était relié au croiseur par une ligne téléphonique. Des mines improvisées et réalisées par le ***Canopus***, barraient l'entrée de Port William.

7. D'après John Irwing, op.cit., p.146.

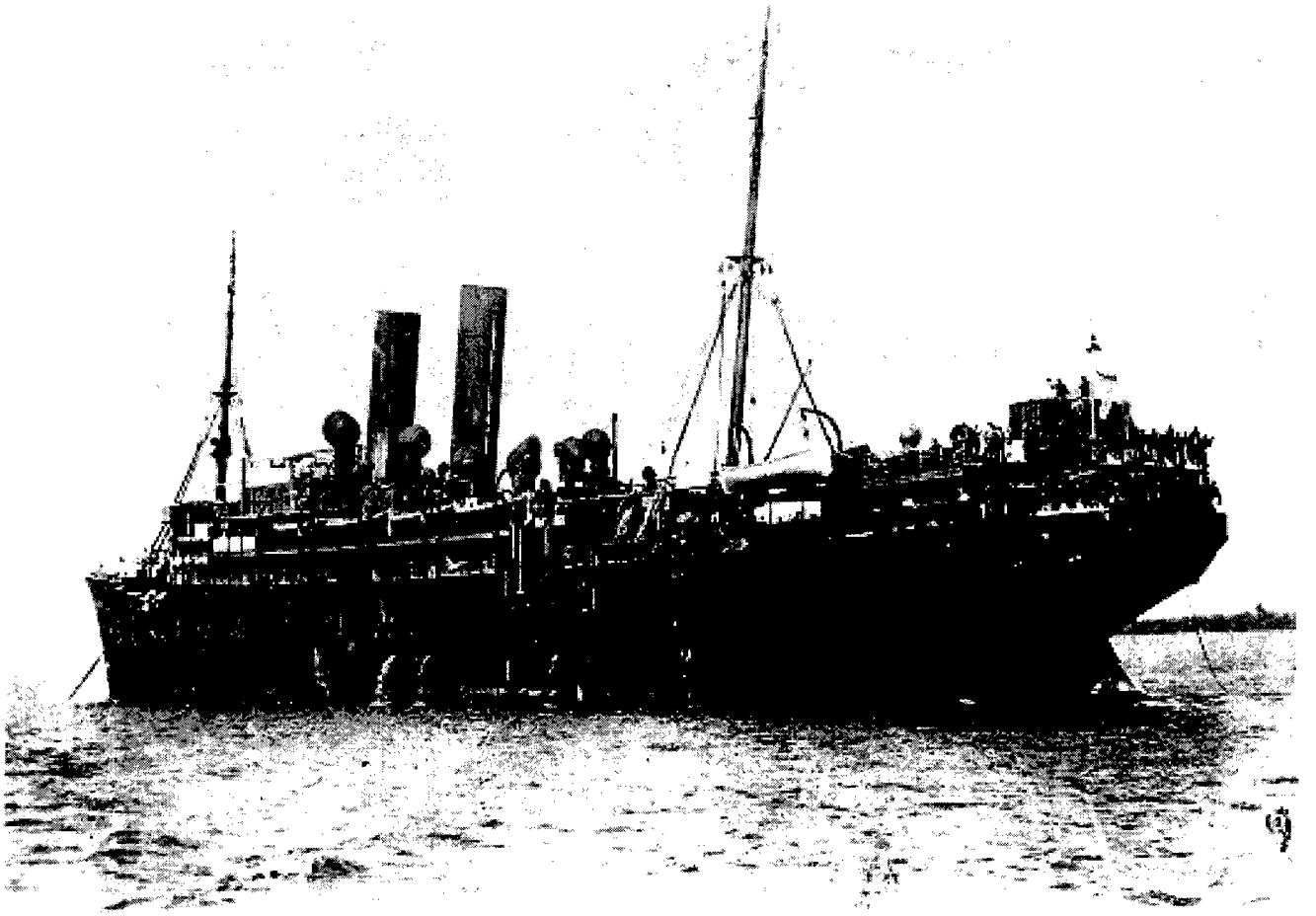
8. D'après John Irwing, op.cit., p.148.

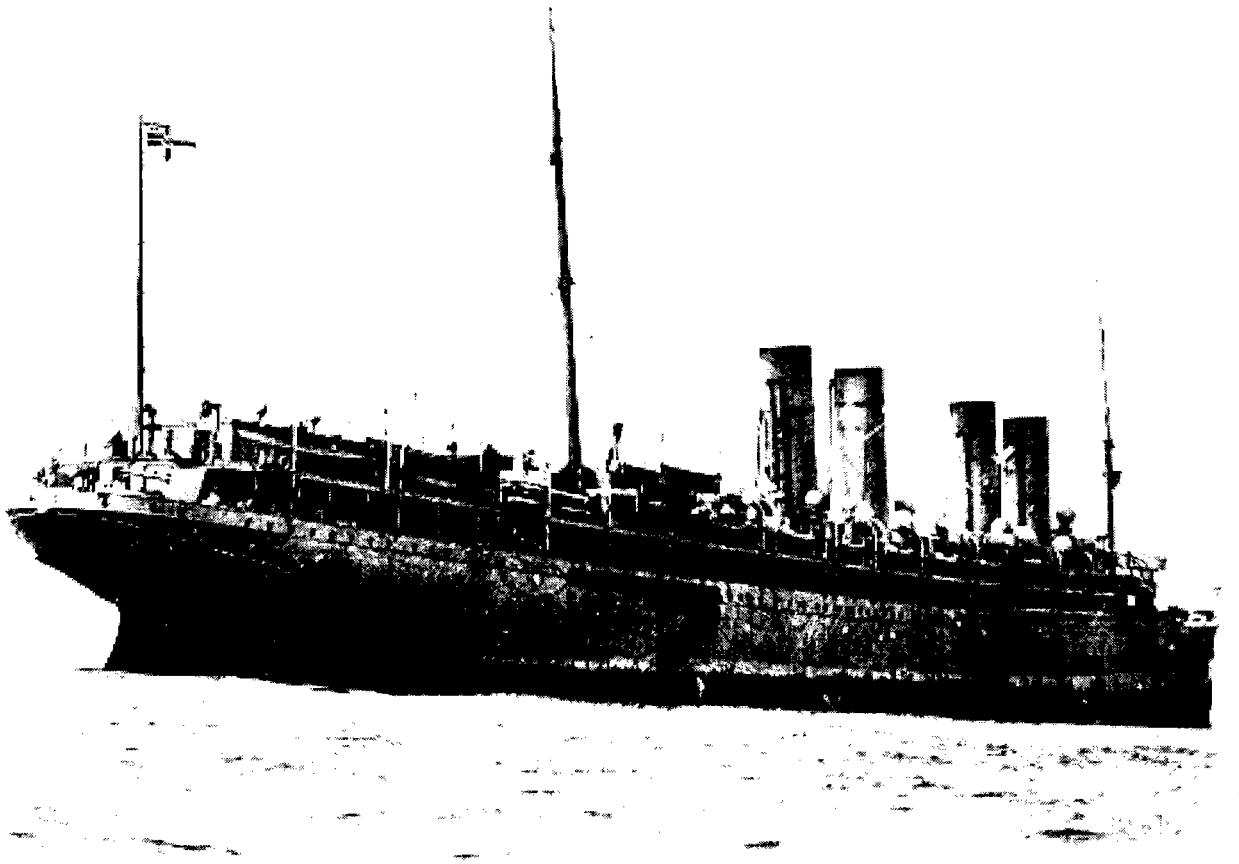
9. Dans un premier temps, les Allemands pensèrent que l'abondante fumée qui s'élevait de la rade était due au fait que les Anglais avaient mis le feu aux dépôts de charbon.



SCHARNHORST à Valparaiso après la bataille de Coronel

Source : Bundesarchiv, Koblence.

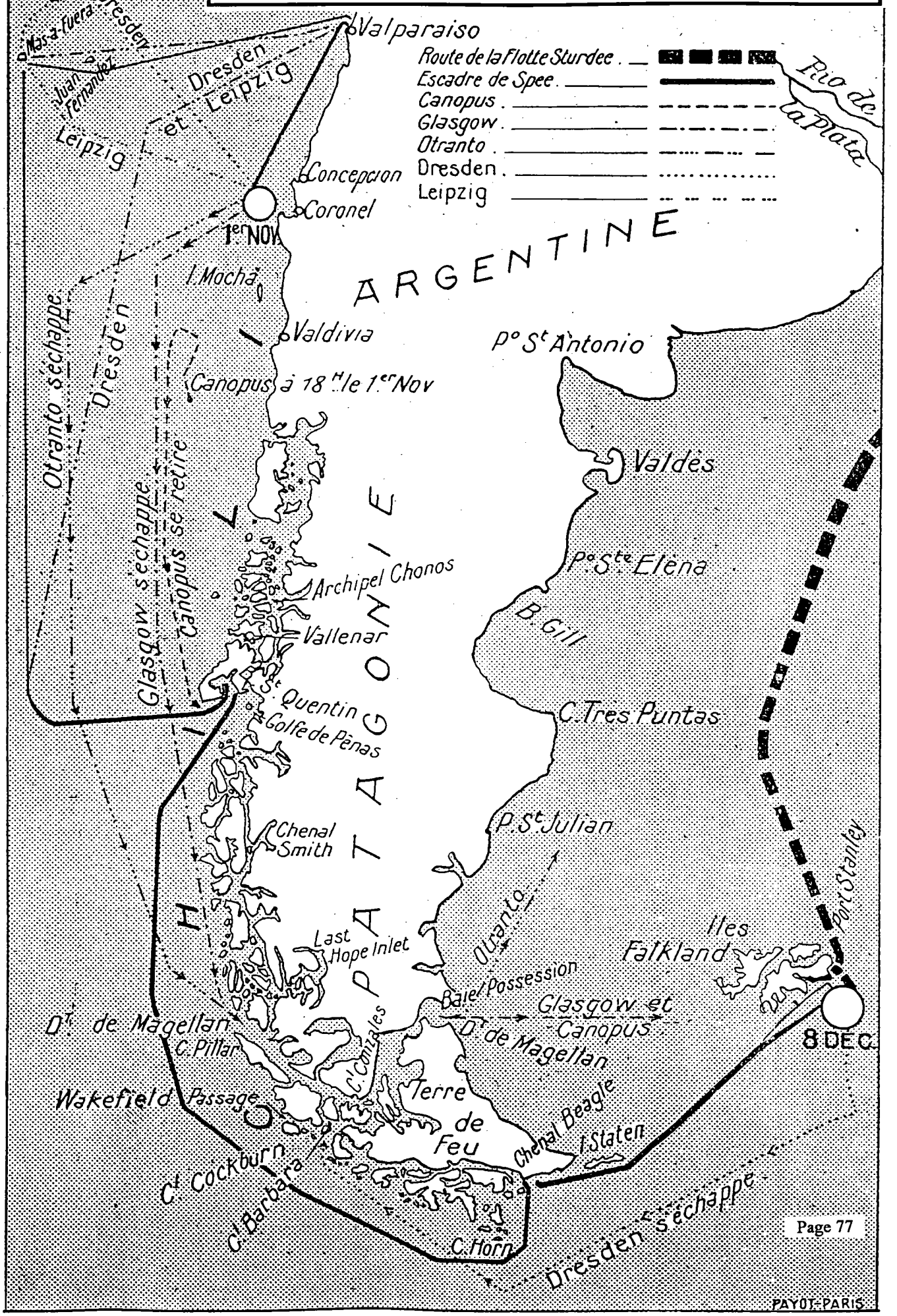




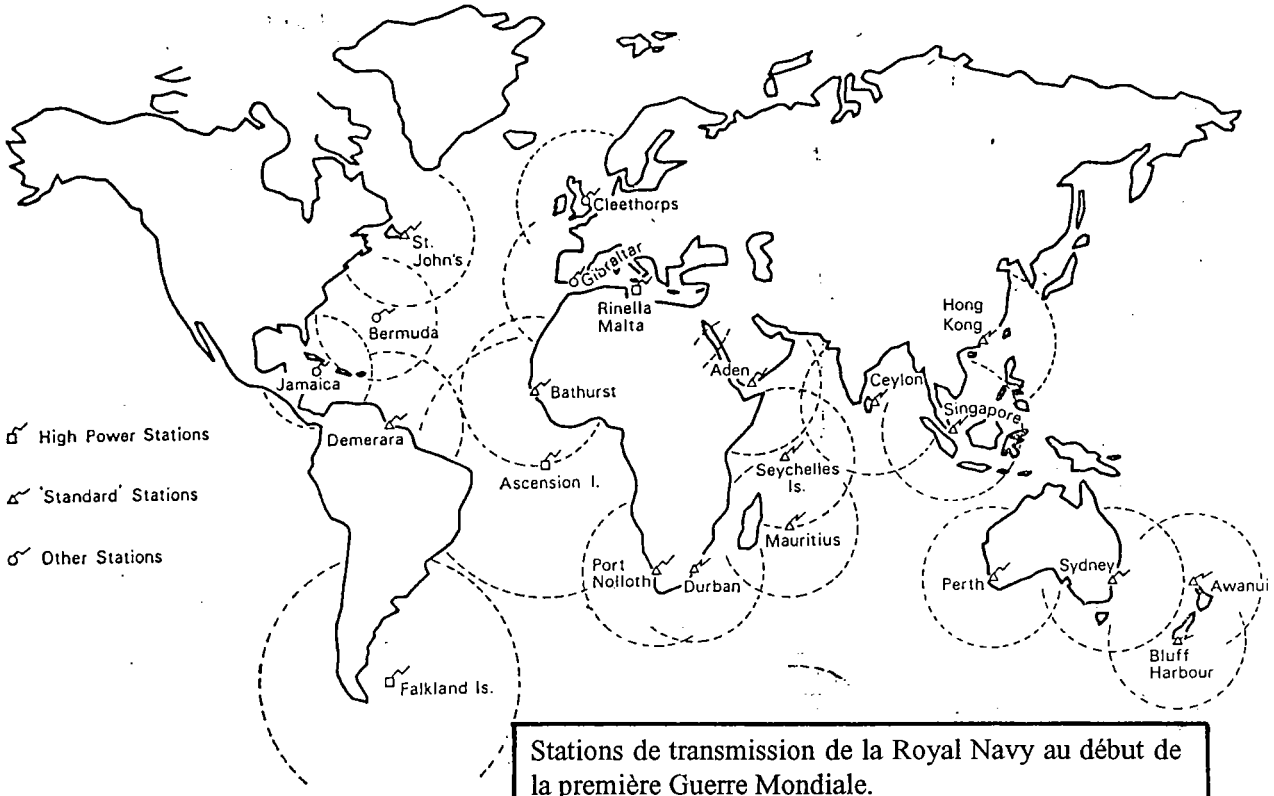
Ravitailleurs de la flotte de Graf Spee
- **PRINZ EITEL FRIEDRICH**
- **KRONSPRINZ WILHELM**

Routes des navires allemands et anglais entre Coronel et les Falklands.

Source : John Irving, Coronel et les Falklands.

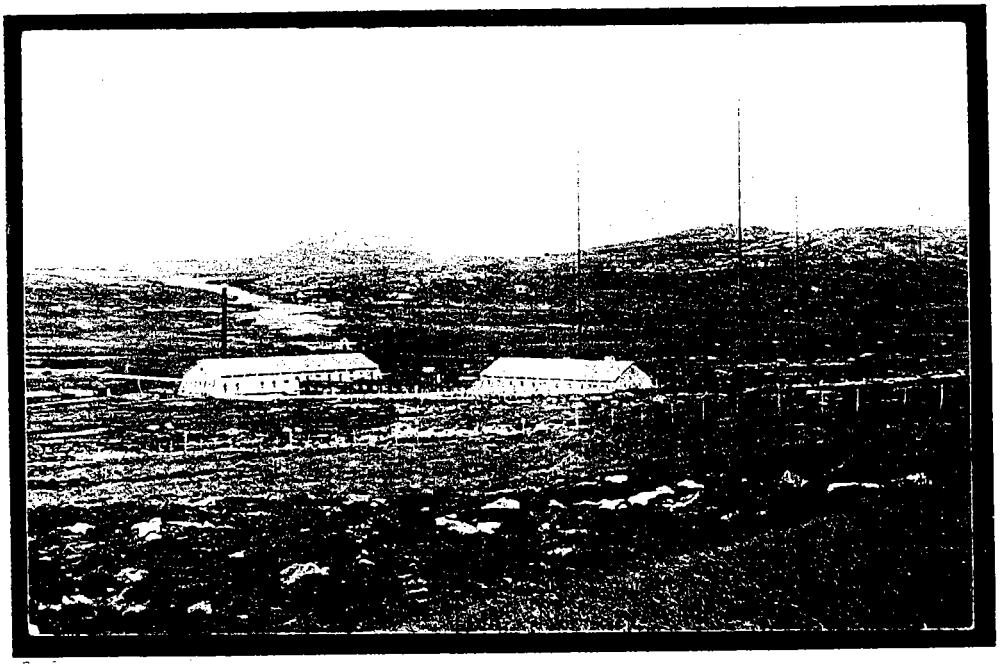


PAYOT-PARIS



Stations de transmission de la Royal Navy au début de la première Guerre Mondiale.

Source : Sir Arthur Hezlet
Electronics and Sea Power
New York-Stein and Day - 1975



Station de transmission de Wireless Ridge - 1914

Souce : H et H Heyburn, Postcards of the Falklands islands.

5. La bataille des Falklands

Au moment où l'escadre allemande arrive en vue des Malouines, l'escadre de Sturdee est extrêmement vulnérable: aucun des deux croiseurs de bataille n'avait fini d'embarquer son charbon. Le ***Carnavon***, le ***Kent***, le ***Macedonia*** et le ***Cornwall*** n'avaient pas encore commencé et le dernier avait une chaudière ouverte. Le ***Bristol***, approvisionné en charbon, avait reçu l'autorisation de laisser éteindre ses feux, et était indisponible pour trois heures. Seul le ***Glasgow*** pouvait prendre la mer (1). Cependant, par une performance remarquable des équipages, deux heures après l'annonce de l'arrivée des Allemands, les navires sortaient de la rade.

Sturdee donne l'ordre de chasse générale à 10h30. Gagnant sur l'ennemi par leur vitesse supérieure, les croiseurs de bataille anglais ouvrent le feu à 13h. Le combat se divise en deux affrontements entre les croiseurs cuirassés l'***Invincible*** et l'***Inflexible***, le ***Scharnhorst*** et le ***Gneisenau*** d'une part, et entre les autres croiseurs légers d'autre part.

A 18 heures, les deux croiseurs cuirassés allemands étaient coulés. En fin de journée, des trois croiseurs légers allemands, le ***Leipzig*** avait été coulé par le ***Glasgow,*** le ***Nürnberg*** par le ***Kent*** et le ***Cornwall.*** Seul le ***Dresden***, capable de soutenir 25 noeuds, s'était échappé. Poursuivi en vain par l'***Invincible*** et l'***Inflexible***, il devait rester caché trois mois avant d'être retrouvé et coulé par les Anglais à Mas a Tierra (2).

Des trois navires qui accompagnaient l'escadre allemande, le ***Seydlitz*** utilisé comme navire hôpital put échapper à la poursuite des ***Bristol*** et ***Macedonia***. Le ***Baden*** et le ***Santa Isabel*** avaient été coulés au canon après évacuation de leur équipage.

La tâche donnée à Sturdee de "détruire l'escadre allemande", n'était pas, du fait de l'évasion du ***Dresden***, tout-à-fait accomplie, mais l'essentiel de la menace sur le trafic était écarté. Les pertes anglaises s'élevaient à dix tués et 15 blessés. Celles des Allemands à 2260 hommes (3). Le croiseur de bataille venait de signer l'arrêt de mort du croiseur ***Pre-dreadnought*** en tant qu'unité d'une flotte de bataille (4).

Cette bataille, la première victoire navale britannique du conflit mondial, allait être désignée comme celle des Falklands et faire connaître les Malouines. Elle retient notre attention par plusieurs points qui confirment le rôle de base navale rempli par ces îles, et font apparaître l'importance de l'évolution des techniques de communication.

Incontestablement, les Malouines, et plus spécialement les rades de Port William et Port Stanley, voient leur situation géostratégique confirmée. Abri et relais de ravitaillement de l'escadre de Craddock, point de contrôle rapproché du détroit de Drake (cap Horn) et du détroit de Magellan, base de ravitaillement de l'escadre de Sturdee, relais de transmission pour l'amirauté britannique.

Parmi les facteurs de stratégie navale qui ressortent de ces combats, trois méritent d'être soulignés. Il s'agit tout d'abord de la nécessité de charbonner qui ralentit la progression des escadres, oblige à mobiliser des navires charbonniers et à s'assurer de mouillages dans des secteurs isolés, pour ravitailler à l'abri de la houle et des navires ennemis. Des bases secrètes

sont ainsi apparues le long des côtes atlantiques et pacifiques d'Amérique du Sud: Baie orange, Albroglhos... dans lesquelles des charbonniers viennent, à l'insu du pays concerné, ravitailler les navires de guerre. Mais désormais apparait également la nécessité pour les escadres de se faire accompagner de charbonniers, ce qui les oblige à ramener leur vitesse de progression à la vitesse maximale de leurs ravitailleurs (5).

Si la vitesse des ravitailleurs en charbon ralentit la progression des escadres, la qualité du charbon est aussi un facteur qui joue dans l'affrontement naval: les navires chauffés au charbon anglais de type Cardiff émettent moins de fumée et sont moins vite repérés que ceux chauffés au charbon japonais... Les seconds émettent des fumées qui gênent l'observation de l'ennemi et le réglage des tirs des batteries. L'importance des ravitailleurs en charbon accompagnant l'escadre est donc un facteur nouveau dans la guerre navale. Elle confirme l'enseignement tiré de la lente progression de l'escadre russe de Rozhdestvensky qui, d'octobre 1904 à mai 1905, se rendit de la Baltique au Japon, faisant en route escale pour ravitailler avant d'être détruite à Tsushima.

La transmission des informations est le second point qui appelle quelques observations. Si les navires continuent de communiquer à vue (signaux optiques ou par pavillons), les transmissions par radio entre eux et avec la terre existent. Ne datant que de la décennie précédente, elles n'avaient pas encore été utilisées en temps de guerre (6). La puissance des émetteurs limite la possibilité de transmission des messages. Ceci rend les relais nécessaires, soit des navires, soit de base fixe comme celle implantée sur les Malouines de l'autre côté de la baie, en face de Stanley, et qui allait donner son nom à la colline: Wireless Ridge. Entre les Malouines et Ascension, la portée des émetteurs oblige à un relais naval; l'absence de possibilité de transmissions directes entre la métropole et les navires renforce cependant le rôle des câbles sous-marins et par là même, le rôle que jouent, dans la transmission des instructions aux navires de guerre, les postes diplomatiques implantés en Amérique du Sud. Dans la course-poursuite entre Cradock, Sturdee et Von Spee, les Allemands avaient l'avantage du réseau serré de leurs implantations, notammment au Chili et en Argentine, où leurs sociétés commerciales étaient également fort actives. Leurs navires de commerce qui venaient s'approvisionner dans les ports de ces pays neutres recueillaient de nouvelles instructions qu'ils transmettaient à leurs navires de guerre. La destruction des relais de transmission et même des câbles sous-marins est également devenue, dès le début du conflit, un objectif urgent, à moins de pouvoir contrôler le trafic qu'ils acheminent en y branchant des dispositifs d'écoute.

Cette importance des transmissions radio explique la volonté des amiraux de détruire les relais de communication de l'ennemi. Von Spee veut détruire les relais radio le long de son voyage transpacifique, (raid du ***Leipzig*** sur Honolulu) de même qu'il veut détruire la station radio des Malouines avant de rentrer en Allemagne. Mais le pouvait-il encore? Selon une théorie qui sera développée par les Allemands après la guerre, le câble de transmission entre l'Allemagne et l'Amérique du Sud (Valparaiso) via New York, aurait été intercepté par les Britanniques, qui y auraient branché une déviation et disposant du chiffre allemand, s'en seraient servis dans une manoeuvre de désinformation pour transmettre instruction à Von Spee de s'attaquer à la base anglaise des Malouines. Ceci serait de nature à expliquer pourquoi il aurait fait ce détour inutile, conduisant à la perte de son escadre (7).

Ces modalités de transmission expliquent par ailleurs les difficultés de prise de décision

des commandants d'escadre, dépendants d'informations et d'instructions qu'ils ne reçoivent qu'après des délais liés à leur navigation en haute mer, loin des relais radios. Les difficultés de liaison entre Cradock et l'amirauté n'expliquent cependant pas que ses demandes aient été mal comprises ni qu'il ait reçu des instructions ambiguës.

Les communications entre les Malouines et les navires sur la côte Pacifique de l'Amérique étaient rendues impossibles par la distance et l'écran constitué par la cordillère des Andes. D'où la nécessité de dépêcher des navires dans les ports neutres pour chercher les informations. Ceci explique la lenteur des opérations. En outre, les transmissions des navires allaient vite les rendre repérables, les transmetteurs situés dans la zone de réception étant devenus rapidement capables de déceler la nationalité de celui qui émettait des messages chiffrés. La guerre des transmissions navales s'ouvrait.

La bataille des Falklands consacre la fin de la guerre de course des grands bâtiments de surface, tandis que les autres croiseurs isolés vont en effet être progressivement neutralisés par les alliés. Le relais allait être pris par la suite par la guerre sous-marine, qui devait épargner les Malouines, le terrain de chasse le plus septentrional des sous-marins allemands dans l'Atlantique Sud, sur les côtes de l'Amérique étant le Rio de la Plata.

Au-delà des problèmes de logistique et de communications, la bataille des Falklands de décembre 1914 marque une étape dans la conception des croiseurs lourds. Elle consacre la supériorité du croiseur de bataille sur le croiseur cuirassé d'avant 1906.

La bataille de Coronel avait été la rencontre de croiseurs cuirassés; la supériorité allemande y résultait de la conception plus récente de ses navires, et de l'homogénéité de son escadre. Aux Falklands, c'est une génération nouvelle de croiseurs qui s'impose, conçue en réplique à l'ambitieux programme naval allemand, et caractérisée par une artillerie puissante monocalibre de 305 mm et par une vitesse élevée (25 noeuds), au détriment, il est vrai, de leur protection (8). Le croiseur de bataille élaboré parallèlement au ***Dreadnought*** conçu par l'amiral Fisher, allait cependant rapidement montrer ses faiblesses, l'***Invincible*** étant coulé à la bataille du Jutland.

Au-delà de la bataille des Falklands qui élimine une escadre à laquelle était assignée une mission de destruction des navires marchands (9), la réaction britannique marque un coup d'arrêt à la guerre de course (10). Usant de sa supériorité numérique, l'amirauté britannique ne connaîtra pas de répit avant d'avoir détruit les croiseurs légers allemands qui ont quitté l'escadre de Von Spee pour pratiquer en solitaire une guerre de corsaire. Il en a été ainsi de l'***Emden*** qui sera détruit le 9 novembre 1914 devant les îles Cocos par le croiseur australien ***Sydney***, après avoir détruit 15 navires marchands et des navires de guerre à Penang. Le ***Dresden,*** seul rescapé de l'escadre de Von Spee, se dissimule dans les chenaux de la Patagonie dans lesquels il rejoint les charbonniers allemands qui le ravitaillent. Poursuivi pendant plusieurs mois et cerné par les croiseurs ***Glasgow*** et ***Kent*** et le navire marchand armé ***Orama***, il se saborde près de l'île de Juan Fernandez en mars 1915.

1. D'après John Irwing, op.cit., p.156.

2. D'après John Irwing, op.cit., p.169.

3. D'après John Irwing, op.cit., p.180.

4. D'après Donald Macintyre et Basil W. Bathe, *Les navires de combat*, Paris, Stock, 1971, p.177.

5. Soit 10 noeuds pour l'escadre de Von Spee à travers le Pacifique; d'après Yves Duffetaut, *1914: la première victoire anglaise aux Falklands*, Revue maritime, n°10, novembre-décembre 1990, p.27.

6. C'est ainsi que la première des interceptions de Radio Communication qui permirent aux Britanniques d'estimer la route de l'escadre de Von Spee, se produisit le 4 octobre 1914. Les Britanniques avaient saisi une station allemande aux îles Samoa. Ils y reçurent un message du ***Scharnhorst***, transmis avec le code de la marine de commerce allemand que les Anglais avaient également saisi, indiquant que Von Spee faisait route des îles Marquises vers l'île de Pâques. D'après le vice-amiral sir Arthur Hezlet, *Electronics and sea power*, London, Stein and Day, 1975.

7. D'après Ezio Bonsignore, *From Coronel to Falklands*, Revue aviation et marine, n°19, Genève, Interconnair, février 1975.

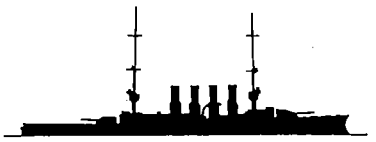
8. Cette faiblesse devait par la suite leur être fatale. Ils furent en effet détruits lors de la bataille du Jutland, par l'explosion de leurs magasins de munitions, touchés par des obus tirés à moyenne portée.

9. L'ordre d'opérations allemand en vigueur en 1914, pour les bâtiments en croisière lointaine, prévoyait, en cas de guerre avec l'Angleterre ou contre une coalition dont l'Angleterre ferait partie, de pratiquer la guerre de course. Les bâtiments du Pacifique devaient ainsi "troubler le commerce anglais". Mais cette instruction prévoyait que sa mise en oeuvre "dépend(rait) avant tout de perspectives de ravitaillement en charbon suffisant". D'après Paul Chack, *La bataille des croiseurs*, Paris, Édition maritime et coloniale, 1922, tome 1, annexe 2.

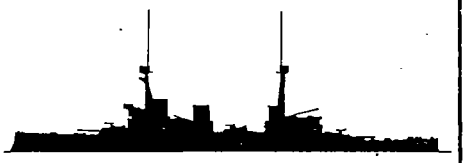
10. Parmi les leçons qui se dégagent, il y a d'abord les résultats singulièrement médiocres obtenus par les corsaires de surface, d'autant que le manque de bases se fait cruellement sentir et que les bâtiments sont finalement amenés à opérer en dehors des grandes routes fréquentées mais étroitement surveillées... En fin de compte, l'aspect le plus notable concerne l'importance du dispositif mis en oeuvre pour neutraliser quelques bâtiments légers. La recherche et la destruction de l'escadre de Von Spee mobilise ainsi plus de 25 grandes unités dont trois croiseurs de bataille qui manquent cruellement à la Grand Fleet. D'après Henri Le Masson, *Histoire de la marine*, tome 2, De la vapeur à l'atome, Paris, Lavauzelle, 1983.

FALKLAND

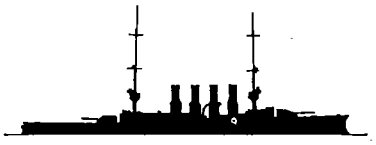
8/12/1914



SMS SCHARNHORST



HMS INVINCIBLE

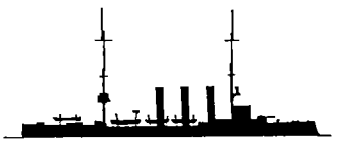


SMS GNEISENAU

HMS INFLEXIBLE

SMS LEIPZIG

HMS KENT



SMS DRESDEN

HMS CORNWALL

SMS NURNBERG

HMS CARNARVON

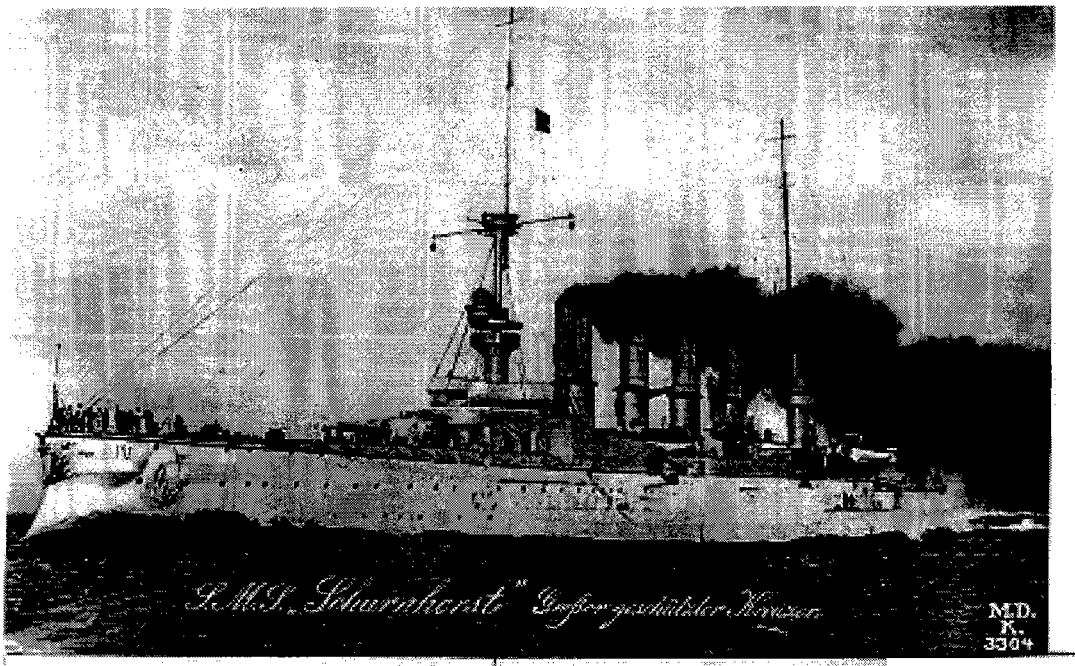
HMS BRISTOL

Navires engagés dans la bataille des Falklands
8 décembre 1914.

Source : Aviation et Marine Internationale n° 19,
février 1975.

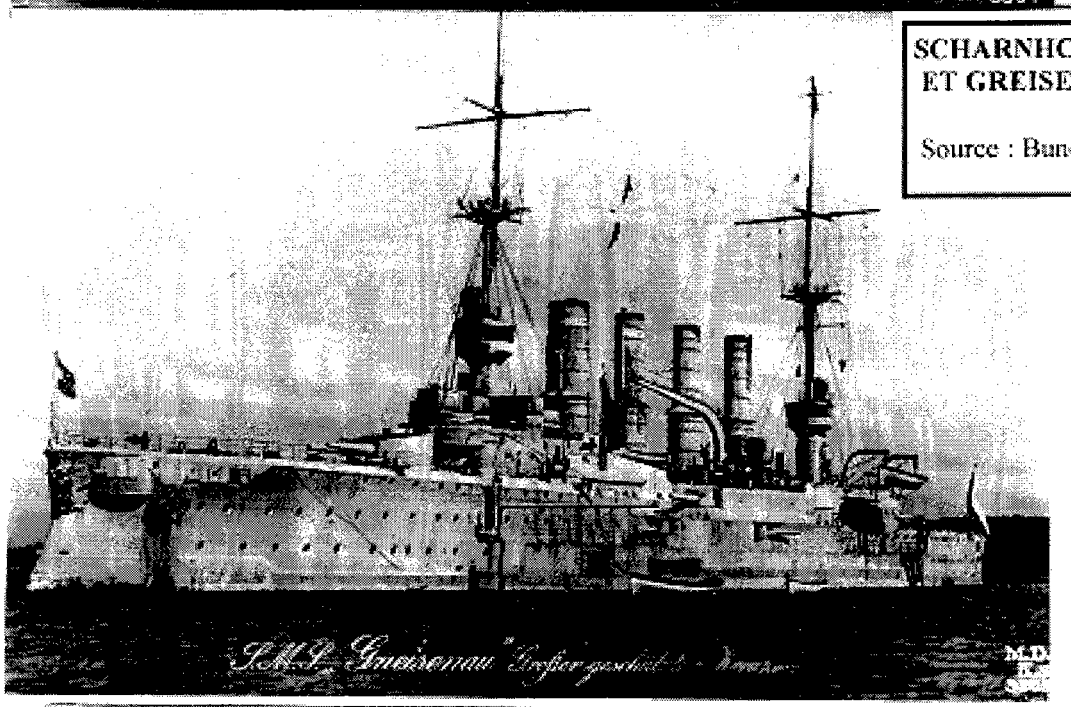
HMS GLASGOW

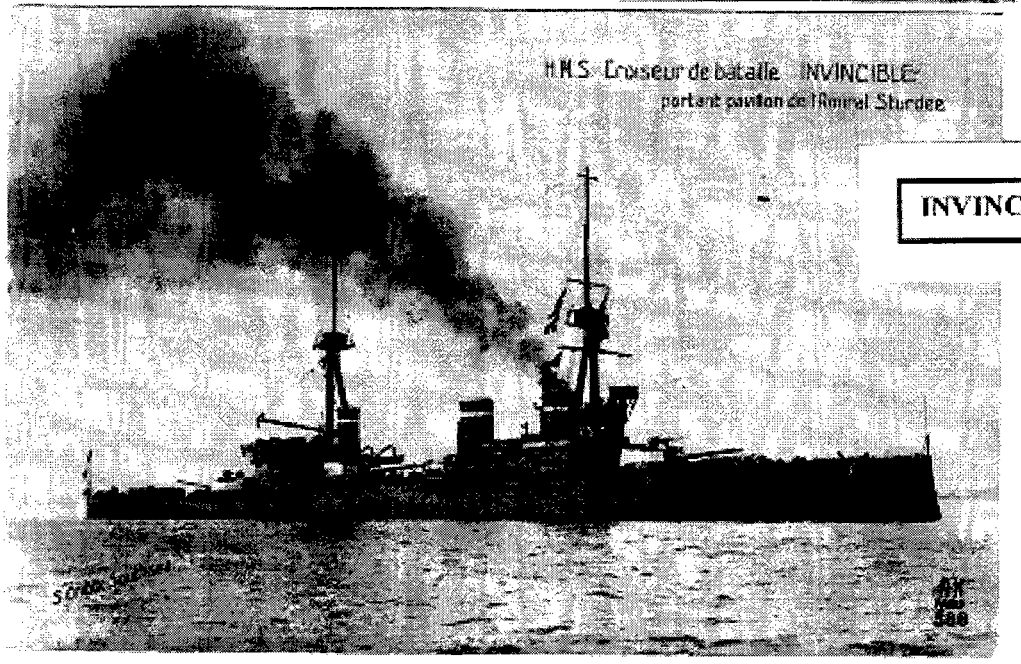
HMS MACEDONIA



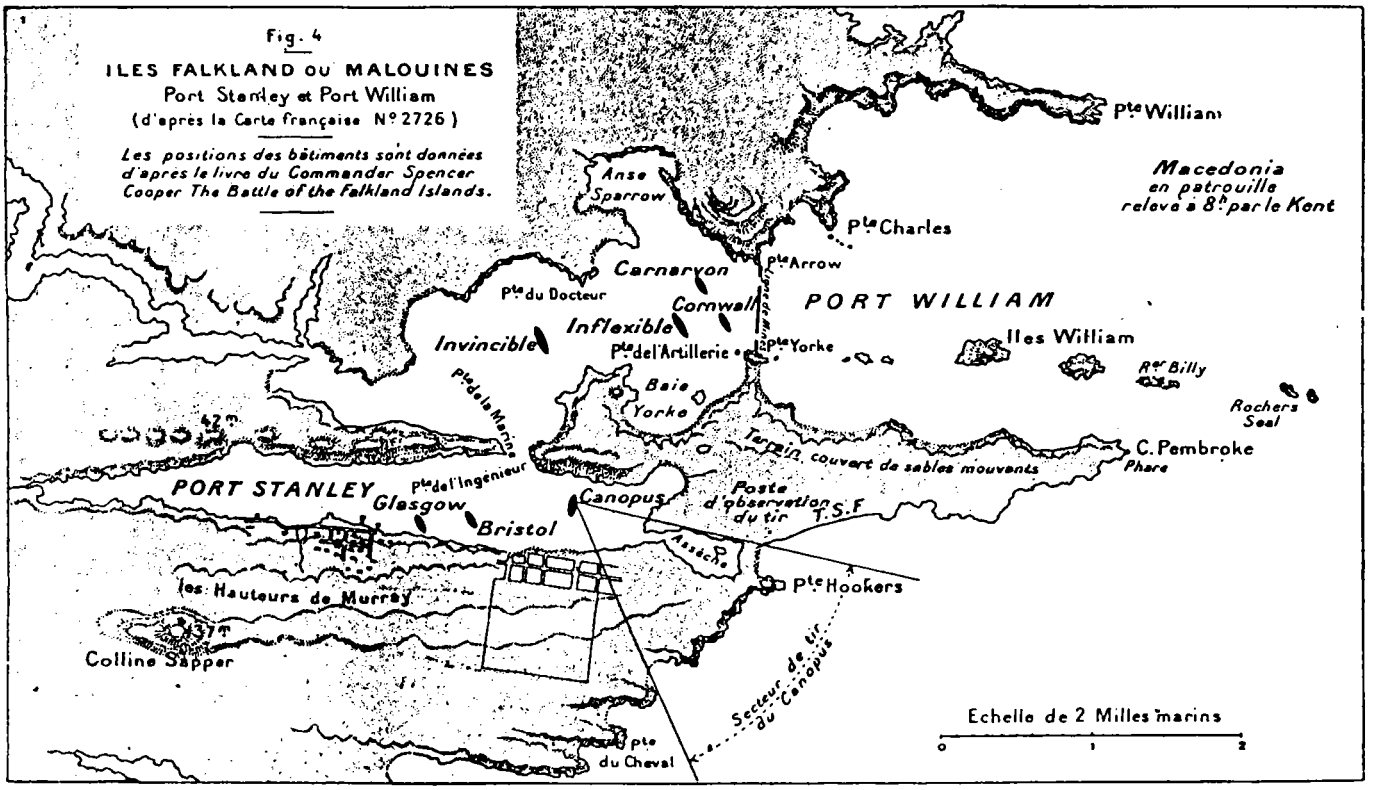
SCHARNHORST ET GREISENAU

Source : Bundesarchiv



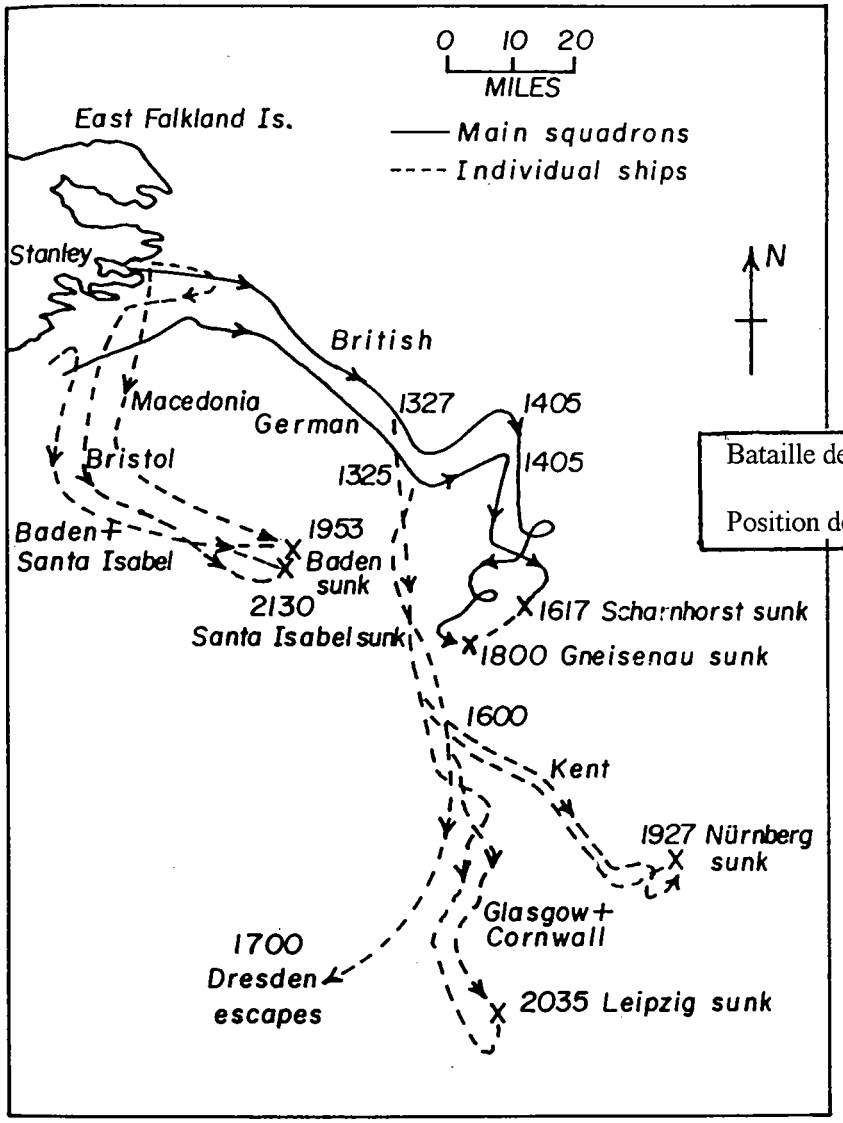


INVINCIBLE



Position de l'escadre britannique au moment de l'arrivée de l'escadre allemande.

Source : Paris, Service historique de la Marine



Bataille des Falklands - 8 décembre 1914

Position des navires entre 13h25 et 21h30

6. La bataille du Rio de la Plata.

Entre les deux guerres mondiales, l'Allemagne est limitée dans ses constructions navales militaires à la fois par le traité de Versailles de 1919 et celui de Washington de 1921. Pour contourner ces limitations, les ingénieurs allemands utilisent les techniques de construction navale les plus innovantes. Ils conçoivent et réalisent des navires de combat originaux. Ce sont en particulier les trois ***Panzerschiffe***, ou cuirassés de poche, conçus pour opérer comme raiders contre le trafic commercial de l'ennemi. Restant théoriquement dans les limites fixées par les traités, mais ayant un tonnage réel de 12 100 tonnes (1), ces navires sont plus puissants que leurs homologues des autres marines, en raison de leur blindage, de leur puissance motrice (56 200 cv), de leur vitesse (28 noeuds) et de l'autonomie considérable que leur confère la propulsion par moteurs diesel (2).

L'armement est lui-même redoutable:

-deux tourelles triples de 280 mm (3),

-huit affûts simples de 150 mm,

-trois affûts doubles antiaériens de 105 mm,

-huit canons de 37 mm antiaériens,

-dix canons de 20 mm antiaériens,

-deux plates-formes quadruples de tubes lance-torpilles.

Ils embarquent un hydravion de type Arado 196 sur catapulte qui leur donne des possibilités d'exploration maritime nouvelles.

Tels sont le ***Deutschland*** et l'***Admiral Graf Spee*** (4) qui appareillent fin août 1939, une semaine avant le début des hostilités, pour se placer en position d'intercepter, dans l'Atlantique, le trafic commercial anglais.

Chacun d'eux est accompagné d'un pétrolier ravitailleur spécialement conçu pour les soutenir: le ***Westerwald*** et l'***Altmark*** (5).

Le ***Deutschland*** se voit affecter le trafic de l'Atlantique Nord, et le ***Graf Spee*** celui de l'Atlantique Sud. Sur ce second théâtre d'opérations, deux trafics commerciaux anglais constituent son objectif: celui qui a contourné l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance et remonte le long des côtes d'Afrique vers l'Angleterre, et celui qui vient des ports d'Amérique du Sud avec la même destination.

Pendant plusieurs semaines, chaque cuirassé de poche accompagné de son ravitailleur se tient à l'écart de tout trafic naval.

Le 11 septembre, au moment où l'***Altmark*** va ravitailler en carburant le ***Graf Spee***, à mi-distance entre Sainte-Hélène et Trinidad, l'hydravion Arado 196-2, qui effectue une reconnaissance, repère le croiseur anglais ***Cumberland*** qui rejoint la flotille de croiseurs

britanniques de l'Atlantique Sud. L'hydravion prévient les deux navires qui s'éloignent de la route du croiseur anglais. Le 26 septembre, les deux cuirassés de poche reçoivent le message les autorisant à engager les opérations. C'est ainsi que le ***Graf Spee*** va couler, entre la fin septembre et le 13 décembre, neuf navires de commerce anglais, (soit 50 000 tonnes) au cours d'une chasse qui va le conduire à opérer des côtes du Brésil au large des îles d'Ascension et de Sainte-Hélène, et de faire une incursion dans l'Océan Indien au large de Lourenco Marques, avant de se diriger vers le Rio de la Plata, début décembre 1939.

Ainsi, 25 ans après l'arrivée des croiseurs de l'amiral Von Spee, un croiseur portant son nom opère dans les eaux de l'Atlantique Sud.

Quoiqu'en infériorité numérique par rapport à la Royal Navy (6), la marine allemande de 1939 n'en constitue pas moins une menace redoutable pour les Britanniques, obligés par leurs responsabilités impériales et la défense de leur marine marchande, alors la première du monde, à déployer leurs moyens navals sur tous les océans. Pour limiter les effets de cette dispersion, et ne pouvant construire un nombre suffisant de croiseurs lourds, les Anglais ont conçu des croiseurs moyens adaptés à des déploiements lointains, et présentant les caractéristiques d'endurance nécessaires.

Il s'agit d'abord des navires de la classe ***Kent*** ou ***County***, du programme 1924-1925 de 9900 t, puis ceux plus petits et conçus par suite d'économies budgétaires, de la classe B de 8400 t du programme 1926, enfin la classe ***Leander*** du programme 1930, de croiseurs de 6890 t. Les premiers ont pour armement principal quatre tourelles doubles de 203 mm, les seconds trois tourelles doubles de 203 mm. La protection y est très légère, compensée par la vitesse (plus de 30 noeuds). L'armement principal de la classe ***Leander*** comprend quatre tourelles doubles de 152 mm. Au moment où la menace de raiders allemands se concrétise, les Britanniques ont, en dehors de la Home Fleet (7), d'importantes flottilles déployées en Méditerrannée, dans l'Atlantique Sud, aux Antilles, aux Indes et dans le Pacifique (8).

Dans un premier temps, les ruses du commandant du ***Graf Spee*** pour dissimuler l'identité de son navire (changement de nom, de pavillon, émission de messages avec l'indicatif d'un autre cuirassé de poche, peinture des superstructures pour simuler un navire français à mâts tripodes...) et la présence du ***Deutschland*** au nord, n'ont pas permis aux alliés de l'identifier précisément. Le nombre croissant de navires de commerce interceptés, et les messages de détresse de certains d'entre eux ont conduit les alliés à affecter huit groupes de chasse à la poursuite du ***Graf Spee***. Ils rassemblent quatre porte-avions, trois cuirassés et quinze croiseurs (9).

On mesure ainsi la puissance de mobilisation des moyens adverses qu'un seul navire peut susciter par sa capacité destructrice. Les Britanniques ont d'ailleurs estimé, à l'époque, que compte tenu de la puissance de feu du ***Graf Spee***, il fallait au moins trois croiseurs pour le neutraliser.

Lorsqu'il se dirige vers le Rio de la Plata, la force alliée la plus proche est celle qui comprend, sous le commandement du Commodore Hartwood, les croiseurs ***Exeter*** (classe B), ***Cumberland*** (classe ***County***) , ***Achilles*** et ***Ajax*** (classe ***Leander***) (10). Son mouillage est Port

Stanley aux îles Malouines, base indispensable aux navires de guerre anglais, car la neutralité des pays d'Amérique du Sud ne leur permettait qu'une escale de ravitaillement par trimestre, ce qui était insuffisant pour compléter le soutien assuré par les pétroliers de la Royal Fleet Auxiliary. C'est ainsi que l' ***Olwen***, puis l'***Olynthus*** les avaient ravitaillés récemment dans le Rio de la Plata (11).

En analysant les positions du ***Graf Spee*** à partir des messages de détresse des navires coulés par celui-ci, le Commodore Hartwood estime que le cuirassé de poche peut atteindre le 12 décembre, Rio de Janeiro ou le Rio de la Plata, et le 14 décembre, les îles Malouines s'il est tenté d'effectuer une opération à la date commémorative de la bataille de 1914 (12). Hartwood opte pour l'embouchure du Rio de la Plata, "fréquenté par un si grand nombre de bâtiments pour son si important commerce de grains et de céréales" (13).

Il conduit donc trois de ses croiseurs patrouiller à proximité du delta de La Plata. Le ***Cumberland*** reste au mouillage aux Malouines pour effectuer des opérations de maintenance sur ses machines.

Le 13 décembre 1939 se produit la rencontre entre le ***Graf Spee*** et les croiseurs ***Exeter, Ajax*** et ***Achilles***. Le commandant Langsdorff avait instruction formelle de ne pas affronter les navires de guerre ennemis. Pensant cependant que l'***Exeter*** et les deux autres navires (14) ne sont que l'escorte d'un convoi, Langsdorff décide d'affronter les Anglais.

Ceux-ci, afin de l'obliger à diviser son tir, se séparent en deux groupes pour l'attaquer: l'***Exeter***, avec ses canons de 203 mm d'une part, l'***Ajax*** et l'***Achilles*** avec leurs canons de 152 mm d'autre part. Les Anglais ont l'avantage de la vitesse, l'Allemand, celui du calibre de ses pièces principales. La rencontre commencée à 5 h 52, débute par un échange d'artillerie à 6 h 16 (Heure locale: GMT-3).

Le ***Graf Spee*** manoeuvre pour échapper à l'encerclement des Britanniques, à leurs tirs d'artillerie et à leurs torpilles. Il concentre son tir sur l'***Exeter***, mais subit les effets des tirs croisés des Britanniques. Vers 7 h 30, le ***Graf Spee***, poursuivi par l'***Ajax*** et l'***Achilles***, rompt le combat et se dirige vers Montevideo, où il arrive à minuit, dans la nuit du 13 au 14 décembre.

Au cours du combat, l'***Exeter*** a été très sérieusement endommagé: touché à 6 h 23, ses deux tourelles avant sont rapidement hors service, la passerelle est détruite, et le commandant en est réduit à diriger depuis le poste de direction de tir arrière; ses ordres se transmettant à la voix à l'intérieur du navire. Vers 11 h 00, n'ayant plus aucun canon en état de tirer, il reçoit l'ordre de Hartwood de mettre le cap sur les Malouines. L'***Exeter*** n'échappe à la destruction par le ***Graf Spee*** que grâce au harcèlement que font simultanément subir à celui-ci, l'***Ajax*** et l'***Achilles***.

L'***Ajax*** est lui-même touché: les deux tourelles arrière sont hors service, le mât principal abattu, ce qui entraîne l'interruption des communications radio. (15)

Le ***Graf Spee***, pour sa part, n'a pas été épargné: il est atteint par trois obus de 203 mm, et seize de 152 mm. Ces obus anglais ont fait une brèche au-dessus de la ligne de flottaison et ont

endommagé son usine de fabrication d'eau douce, ses cuisines et surtout le dispositif de purification de l'huile des machines, ce qui après plusieurs mois passés en mer, constitue un souci majeur pour son commandant.

Pour le pointage de son artillerie, le ***Graf Spee*** avait un avantage sur ses opposants. Il avait été un des premiers navires de combat importants à être doté, en 1939, d'un radar de tir (16), d'une portée maximale de 18,5 milles, mais les évolutions de ses adversaires, leur dispersion et les mauvaises conditions diminuèrent cependant les possibilités de son emploi dans ce combat. Cet équipement compensait néanmoins en partie la mise hors service de son hydravion de reconnaissance, l'Arado 196 (17).

Les Britanniques, de leur côté, pouvaient utiliser un hydravion Fairey Seafox. Celui-ci, en dépit de problème de transmission radio, allait renseigner les croiseurs sur la précision de leur tir et sur le sillage des torpilles lancées par le ***Graf Spee***, (les deux Walrus de l'***Exeter*** avaient été détruits dès le début du combat.)

Après plusieurs heures de combat, les capacités du ***Graf Spee*** ne sont pas entamées, mais il ne lui reste que 40% de ses munitions et il compte 36 morts, six blessés graves et 53 autres blessés dont le commandant lui-même.

Le mercredi 13 décembre, à 9 h 16, le ***Cumberland*** informé du déroulement de l'affrontement, reçoit aux Malouines l'ordre d'appareiller. Comme l'exprime avec humour l'historien Martin Stephen : "C'est rapidement devenu une tradition pour les navires de guerre anglais, d'être appelés à combattre à partir des Malouines, alors même qu'ils sont le moins prêts pour cela: les croiseurs de bataille à la première bataille des Falklands charbonnaient quand l'escadre de Von Spee fut aperçue; et le ***Cumberland*** avait ses chaudières ouvertes pour réparer leur revêtement ... quand il fut rappelé."

Même en poussant les feux, le ***Cumberland*** ne pouvait rejoindre les autres croiseurs avant vingt-quatre heures (18). Le ***Graf Spee,*** dont l'armement n'était pas atteint, n'avait alors en face de lui que deux croiseurs, l'un avec des dégâts mineurs, l'autre ayant perdu la moitié de son armement principal.

Réfugié à Montevideo, il ne pouvait cependant séjourner dans ce port neutre plus de 24 heures en vertu des conventions internationales (19), à moins d'avoir subi des dégâts particuliers, auquel cas il pourrait seulement réparer ceux qui l'empêchaient de naviguer (20).

Les Allemands souhaitaient rester au moins deux semaines pour mettre le navire en état avant de rentrer en Allemagne. Les Anglais, dans un premier temps, pressaient les autorités uruguayennes de faire partir le navire; puis, se rendant compte de la durée d'acheminement des renforts (21), ils s'efforcèrent de freiner ce départ, en faisant appareiller successivement les navires marchands anglais présents à Montevideo (22).

Simultanément, ils font croire qu'un porte-avions et un cuirassé envoyés en renfort, vont arriver incessamment, en passant commande aux autorités portuaires uruguayennes de carburant pour les ravitailler. Se sentant acculé dans ce qu'il appelle "le piège de Montevideo" (23), le

commandant Langsdorff appareille et saborde son navire à la sortie de Montevideo, le 17 décembre, avant de se suicider le 19 décembre.

Ainsi s'achevait cette tentative de désorganisation et de destruction du commerce marchand allié, au moyen d'unités de surface conçues à cette fin.

Le ***Deutschland*** parvenait, de son côté, à rejoindre l'Allemagne, le 15 novembre 1939, après n'avoir coulé que deux navires marchands.

Ce premier affrontement naval important de la seconde guerre mondiale, appelle un rapprochement avec la bataille des Falklands de 1941, en raison de l'identité de la zone géographique, de l'objectif de la marine allemande et surtout du rôle joué par les Malouines comme port d'attache de l'escadre anglaise chargée du secteur ouest de l'Atlantique Sud. L'enjeu ne porte plus sur le contrôle des passages interocéaniques, mais sur la libre circulation sur mer du commerce marchand anglais.

A nouveau un affrontement naval s'est produit, impliquant des croiseurs anglais. Une fois encore, les Malouines ont confirmé leur rôle de base relais indispensable à leur déploiement naval significatif.

Particulièrement intéressant dans ce second cas, est le rôle joué par le pétrolier ravitailleur ***Altmark.*** Alors qu'il avait fallu un nombre élevé de charbonniers pour soutenir les navires de l'escadre de l'amiral Von Spee en 1914, ce seul navire allait soutenir en carburant, rechange et vivres, pendant une longue période, un cuirassé de poche remplissant le rôle de croiseur corsaire.

Parti de la côte sud des Etats-Unis, où il avait fait le plein de carburant, l'***Altmark*** allait ravitailler le ***Graf Spee*** cinq fois (24), lui transférant le carburant liquide à l'aide de tuyaux souples en caoutchouc. Par chaloupes, sont apportés les approvisionnements complémentaires pour le cuirassé (25), qui prélève dans les soutes du ravitailleur les pièces de rechange nécessaires. Dans certaines soutes vides, vont être détenus les marins britanniques capturés (26). Ceux-ci, au nombre de 295, seront d'ailleurs libérés lors d'une opération commando réalisée par le destroyer anglais ***Cossak***, en février 1940, pendant le retour de l'***Altmark*** en Allemagne, dans un fjord norvégien, où le ravitailleur allemand s'était abrité.

L'***Altmark*** apparaît donc dans l'histoire des opérations navales comme le premier navire ravitailleur de soutien polyvalent. Son système de transfert de carburant sera repris par les alliés et développé pour les ravitaillements à la mer. S'il a permis au ***Graf Spee*** de s'affranchir de bases navales fixes, en ce qui concerne le ravitaillement en carburant et approvisionnement, il n'a pas réglé les besoins en maintenance de ses machines et en nettoyage de sa coque. A la fin de son périple, le ***Graf Spee***, du fait de l'état de sa coque après trois mois et demi en mer, ne pouvait en effet plus soutenir que 24 noeuds. Ses machines appelaient des travaux de maintenance d'autant plus importants que, le 22 octobre, le destroyer anglais ***Caradoc*** avait intercepté le cargo allemand ***Emmy Friedrich*** transportant du ravitaillement pour le ***Graf Spee***, et notamment des huiles spéciales. La destruction, le 13 décembre, de son usine de traitement d'huile, lors de l'engagement naval, était probablement le point de faiblesse le plus grand du ***Graf Spee*** dans la perspective d'un retour en Allemagne.

L'*Altmark* rencontrait aussi des problèmes de maintenance de ses machines. Après son long périple sans toucher de port, il avait dû descendre à l'extrême sud de l'Atlantique, pour procéder en mer, à l'écart des trafics maritimes, à des opérations de remise en condition de son appareil propulsif avant d'entreprendre son retour en Allemagne.

Si le ravitaillement à la mer permet d'opérer de longues semaines, en haute mer, il ne permet pas encore de s'affranchir d'un mouillage sûr à partir duquel les navires peuvent se préparer à d'autres missions. La position des Malouines et la présence des baies profondes et notamment celle de Port William à l'est, à l'abri des vents dominants, répondent à cette préoccupation.

Port d'ancrage de la flottille de l'amiral Hartwood, ces îles avaient déja permis, en 1914, à des navires de Sturdee de remettre en état leurs machines. Le ***Cumberland*** y réparait ses chaudières en 1939 et l'***Exeter***, désemparé, allait venir s'y abriter pour des réparations sommaires avant de repartir se faire remettre en état en Grande-Bretagne. Il a pu également s'arrêter en Géorgie du Sud pour quelques travaux lui permettant de faire face à la longue traversée de retour (27).

Pour remplir son rôle de première puissance maritime mondiale, l'Angleterre a donc besoin des Malouines parmi d'autres bases.

L'amélioration des techniques de ravitaillement en mer ne permet pas encore aux escadres, au début du second conflit mondial, de s'affranchir de ces refuges temporaires. Ces îles n'abritent initialement pas d'arsenal, ni de terrain d'aviation, car ceux-ci n'auraient été alors protégés par aucune garnison; mais elles constituent la station navale indispensable pour opérer dans les eaux américaines de l'Atlantique Sud.

Rade abri pour croiseurs à deux reprises, dans des circonstances décisives, les Malouines jouent un rôle irremplaçable pour transborder des approvisionnements et du combustible, voire procéder aux transferts de cargaisons dans les eaux abritées, et effectuer des réparations sommaires. Ces opérations imposent la présence de navires de soutien.

Après le combat du Rio de la Plata, une installation de transmission et de déchiffrement de la marine fut installée à Stanley début 1940. La force locale fut accrue d'un renfort de 55 membres venant d'Argentine et d'Uruguay.

Après l'entrée en guerre du Japon, la possibilité d'une incursion japonaise dans l'Atlantique sud conduisit à augmenter la force d'autodéfense des Malouines, à imposer le *black-out* et à disperser les familles de Stanley dans les hameaux des îles. Des batteries de canons anti-aériens sont installées autour de Stanley en 1940. Début 1942, le pétrolier de la RAF ***San Casto*** est basé aux Malouines pour ravitailler les navires de guerre opérant dans le secteur. Un hydravion Walrus est aussi basé à Stanley pour des missions de reconnaissance. En août 1942, un bataillon du 11ème *West Yorks* de 1700 hommes est envoyé comme garnison. Il s'installe dans un vaste camp préfabriqué monté à l'ouest de Stanley. Il est remplacé, en 1944, par un détachement des *Royal Scots*, qui y restèrent jusqu'à la fin de la guerre (28).

A l'occasion de la bataille des Falklands et plus tard, de la fin du raid du ***Graf Spee***, les îles Malouines ont confirmé leur caractère stratégique en abritant des escadres et des flottilles appelées à participer au premier engagement naval important de chacun des deux conflits mondiaux qui débutaient.

Mais les Malouines ne constituaient alors dans ces affrontements qu'une étape décisive: tout autre allait être leur rôle en 1982, puisque dans l'épreuve de force qui s'ouvrit entre l'Argentine et la Grande-Bretagne, ces îles allaient être à la fois l'enjeu et le terrain d'affrontement des belligérants.

D'autres navires allemands ont fréquenté ces eaux de l'Atlantique Sud. Ce sont les raiders (navires de commerce armés pour la guerre de course). Ces croiseurs auxiliaires adaptés de navires de commerce par l'adjonction de canons et tubes lance-torpilles, rendus méconnaissables par l'ajout de structures amovibles, vont arborer généralement le pavillon d'un pays neutre. Ils ont un rayon d'action considérable et opèrent comme des corsaires. Plusieurs furent chargés de s'emparer des navires usines baleiniers norvégiens ou britanniques opérant autour de l'Antarctique. L'Allemagne manque en effet de corps gras et l'huile de baleine revêt ainsi une importance particulière. Le ***Pinguin*** opère ainsi près de la Géorgie du Sud, puis le 14 janvier 1941, près de l'Antarctique où il capture deux navires-usines, un cargo transporteur d'huile et 11 chasseurs de baleines. La plupart sont ramenés à Bordeaux (29). Puis il va rejoindre dans l'Océan Indien, un ravitailleur et un autre croiseur auxiliaire, le ***Komet***, et se réfugie avec eux dans les baies désertes des îles Kerguelen. Ayant repris la mer, le ***Pinguin*** s'apprête à mouiller 130 mines devant Karachi, lorsqu'il rencontre le croiseur anglais ***Cornwall*** qui le coule le 8 mai 1941 (30). Le ***Viking***, autre croiseur auxiliaire de 14 000 t, parti de Kiel le 18 décembre 1940, parcourt l'Océan Atlantique du nord au sud pour rejoindre les approches de l'Antarctique et s'y emparer de quatre navires-usines baleiniers anglais et norvégiens. A sa poursuite a été envoyé par l'amirauté britannique, le croiseur auxiliaire britannique de 20 000 t, ***Queen of New Zealand***, avec ordre de gagner Port Stanley aux Malouines. A Stanley, les Anglais arment un baleinier avec des tubes lance-torpilles, l'***Albatross.*** Ce patrouilleur polaire improvisé explore les îlots de Déception, de l'Eléphant et les Shetland du sud à la recherche du ***Viking***. Près du 20ème méridien, il attaque de nuit le ***Viking*** qui s'est révélé en éclairant les icebergs avec ses projecteurs, et le torpille. C'est la fin des raiders allemands dans l'Atlantique Sud (31).

1. Quoique dépassant sensiblement les 10 000 t fixées comme plafond, ce tonnage a pu être atteint, par rapport à une longueur de 186 m, grâce à la soudure complète de la coque, dont l'avantage est un gain de 15% de poids sur la coque, D'après Martin Stephen, *Sea Battles in Close Up, World War Two*, London, Ian Allan 1988.

2. Les moteurs diesel, de plus faible encombrement que des turbines, permettent un gain de longueur et de personnel. Ils sont en outre économes et émettent peu de fumées.

3. Ces tourelles de 280 mm apparaissaient constituer l'armement d'un navire cuirassé, alors que le reste du bâtiment relève de la catégorie des croiseurs lourds. C'est dans cette catégorie que seront reclassés les cuirassés de poche en 1940.

4. Sur le fronton de sa passerelle, figure en grands caractères le mot: Coronel.

5. L'***Altmark*** a appareillé dès le 3 août 1939. Il s'est d'abord rendu aux Etats-Unis, à la Nouvelle-Orléans, pour faire le plein de mazout, avant de repartir vers l'Atlantique le 18 août.

6. Allemagne: deux croiseurs de bataille, trois cuirassés de poche, huit croiseurs, 34 destroyers ou torpilleurs.

Grande-Bretagne: 15 cuirassés et croiseurs de bataille, six porte-avions, 58 croiseurs.

7. Home Fleet: sept cuirassés, trois croiseurs de bataille, quatre porte-avions, 21 croiseurs.

8. Méditerannée: trois cuirassés, trois croiseurs de bataille, un porte-avions, six croiseurs modernes

Atlantique Nord: trois vieux croiseurs (protection des navires de commerce)

Atlantique Sud: huit croiseurs (dont la moitié âgés).

Antilles-Caraïbes: quatre croiseurs modernes.

Indes: trois croiseurs récents de la classe ***Gloucester***.

Chine, Australie, Nouvelle-Zélande: un vieux porte-avions, 11 croiseurs.

9. Force F: Amérique du Nord- Caraïbes: deux croiseurs anglais

Force G: Côte Sud-Est de l'Amérique du Sud: quatre croiseurs

Force H: Cap de Bonne Espérance: deux croiseurs

Force I: Ceylan: un porte-avions et deux croiseurs anglais.

Force K: Pernambuco (Brésil): un porte-avions et un cuirassé anglais.

Force L: Brest: un cuirassé, un porte-avions, trois croiseurs français

Force M: Dakar: deux croiseurs français.

Force N: Antilles: un cuirassé français, un porte-avions anglais.

10. ***Exeter:*** lancé en 1929, en service en 1931, 8390 t ,
longueur: 164,9 m, largeur: 17,7 m, tirant d'eau: 6,2 m
armement: trois tourelles doubles de 203 mm - quatre affûts simples de 102 mm, deux plates-formes triples de tubes lance-torpilles de 533 mm, deux hydravions Supermarine Walrus en 1939
équipage: 630 hommes
propusion: turbines Parsons, 80 000 ch , quatre hélices.
vitesse maximale: 32 noeuds. Rayon d'action: 8 400 nautiques.

Ajax: lancé en 1934, en service en 1935, 6840 t.

Achilles: lancé en 1932, en service en 1933, 7030 t.
dimensions: longueur 161 m, largeur 16,5 m, tirant d'eau 4,87 m
armement: quatre tourelles doubles de 152 mm, quatre affûts simples de 102 mm, deux plates-formes quadruples de tubes lance-torpilles de 533 mm, deux hydravions Fairey Seafox sur l'Ajax, aucun sur l'***Achilles***
équipage 550 hommes
propulsion: turbines Parsons. quatre hélices,
vitesse: 32,5 noeuds, rayon d'action: 12 000 nautiques.

Cumberland : lancé en 1926, en service en 1928, 10 740 t.
longueur 180 m, largeur 20,9 m, tirant d'eau 6,5 m
armement: quatre tourelles doubles de 203 mm, huit affûts simples de 102 mm, huit tubes lance-torpilles de 533 mm
équipage: 679 hommes.
propulsion: turbines Parsons, quatre hélices
vitesse: 31,5 noeuds
rayon d'action: 10 000 nautiques.

11. Cf.John's W.E. Kelly R.A, *No Surrender*, London, W.H.Allen, 1969, p.10 et 11.

12. Une photographie du croquis manuscrit de Hartwood figure dans: "*La Bataille de l'Atlantique*" - Time Life 1939, p.40.

13. Cité par Terry Hugues et John Costelle, *La Bataille de l'Atlantique*, Albin Michel, 1980, p.66.

14. Qu'il pense d'abord être des destroyers.

15. Ce qui entraîne l'interruption des communications radio, notamment avec l'hydravion Seafox, catapulté de l'***Ajax***, à 06 h 37 et qui corrigeait le tir. Ignorant l'interruption de transmission de l'***Achilles***, il rend compte à l'***Ajax*** des arrivées de salves de l'***Achilles***, ce qui entraîne une confusion dans le réglage des tirs. Il faudra un moment avant que l'erreur ne soit décelée et le tir rectifié.

16. Il s'agit du modèle FMG 39 (go) (Funkmessgerät) opérant sur la fréquence (335-430 MHZ), installé au sommet de la passerelle sur un télépointeur optique. Cf .SIECHE Erwin ,*German Naval Radar to 1945* , Warship, p.21 et 22, 1982, Conway Maritime Press (p.4 et 6). L'amirauté britannique envoya par la suite un spécialiste M. L.H. Banbridge-Bell dans le Rio de la Plata pour examiner l'installation radar sur l'épave du ***Graf Spee***. D'après R.V.Jones: *Most Secret War*, London, Hamish Hamilton, 1978.

17. L'inconvénient de cet hydravion, qui rendit de grands services en faisant de l'exploration maritime, et détecta le 11 septembre l'arrivée du ***Cumberland***, alors que le ***Graf Spee*** se ravitaillait à l'***Altmark***, (ce qui leur permit de s'esquiver), résidait dans sa vitesse élevée à l'amerrissage qui inondait d'eau le moteur. Par défaillance de moteur, l'Arado 196 était hors service le 13 décembre.

18. Il allait rejoindre Hartwood le 14 décembre à 22 heures.

19. Les spécialistes navals anglais allaient de ce fait avoir la possibilité d'examiner de près le navire à quai et en particulier de mesurer les effets du combat.

20. Ce qui exclut les capacités de combat. 20 impacts d'obus anglais ont été relevés sur le ***Graf Spee***. Cf. Martin Stephen, op.cit.

21. Le porte-avions ***Ark Royal*** et le cuirassé ***Renown*** n'arriveraient sur zone que le 19 décembre, les deux croiseurs partis du Cap les 21 et 23 décembre.

22. Ce qui obligerait à chaque fois à différer de 24 heures l'appareillage du navire de guerre (Convention de La Haye).

23. Lettre du commandant Langsdorff à l'ambassadeur d'Allemagne à Buenos Aires. Texte dans l'article de Cajus Becker: *La fin du **Graf Spee**.*, Revue Historia, 1969.

24. Les 1er septembre, 11 septembre, 15 octobre, 28 octobre, 23/30 novembre, 6 décembre.

25. Le transfert le plus long d'approvisionnement par bateaux prit toute la journée du 16 octobre; d'après Coward : *Battleship at War*, op.cit. p.51.

26. Qui seront remarquablement traités, sur instructions du commandant Langsdorff, dont l'esprit chevaleresque sera souligné par les Britanniques.

27. C'est un véritable chantier naval qui fonctionnait alors à Grytviken, avec des ateliers, des moyens de levage, des presses et des équipements d'emboutissage de tôles, des pièces de machines de rechange, des câbles et des chaînes. Cf. Roger Perkins: *Operation Paraquat*, Chippenham, Picton Publishing, 1986, p.12 et Robert Headland: *The Island of South Georgia*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, p.92.

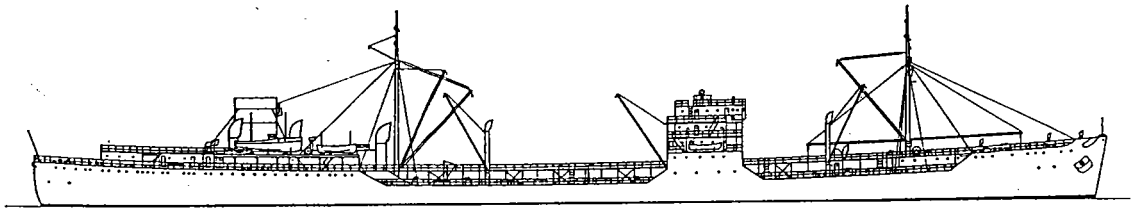
28. Cette base fut baptisée HMS Poursuivant; d'après Cawkell, MBR, Maulins, DH, et Cawkell, EM, *The Falklands Islands*, MacMillan, 1968.

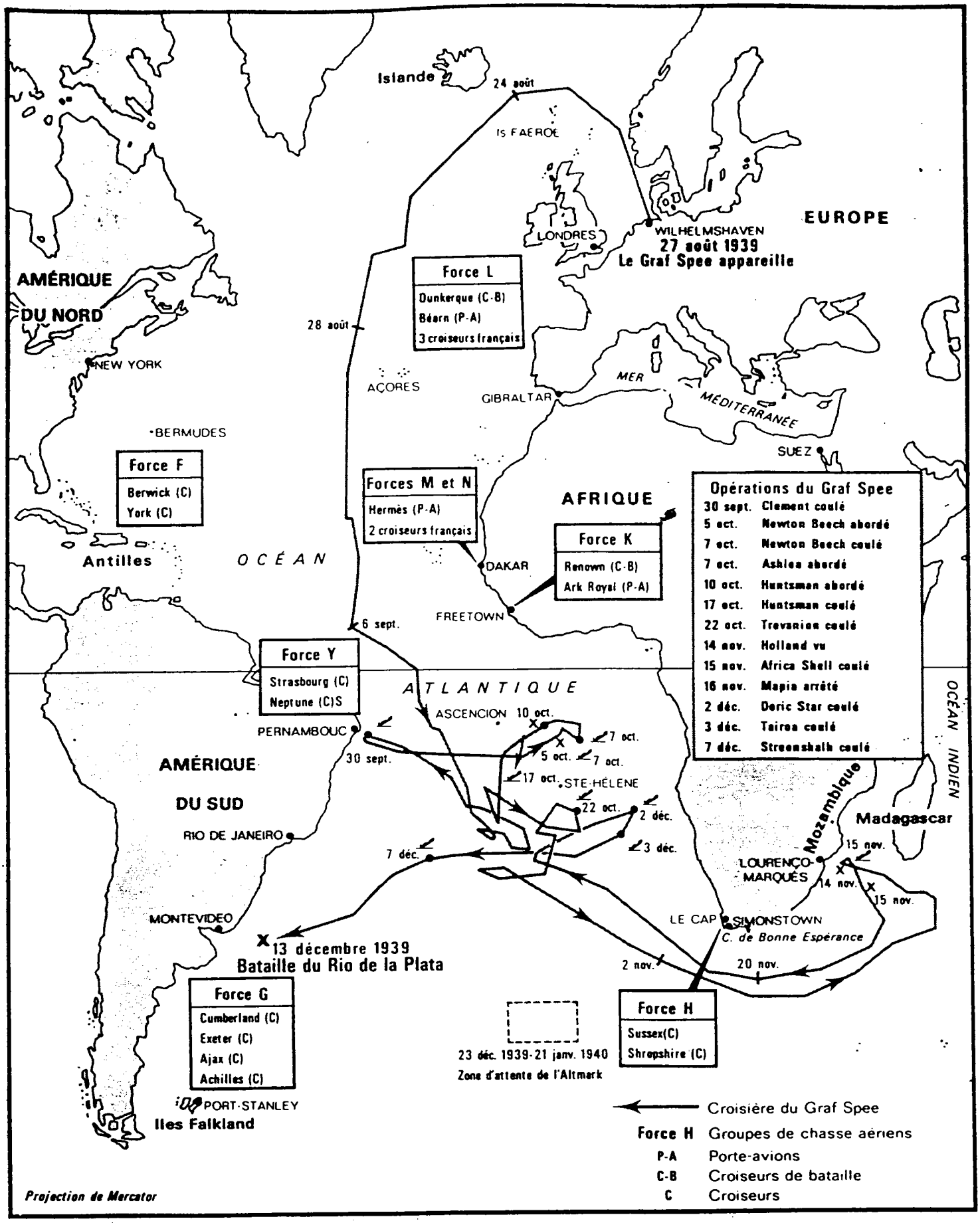
29. Jean Watelet, *La tragique aventure des raiders allemands, les bateaux corsaires des temps modernes*, Neuilly sur Seine, dossiers historiques de la mer, septembre-octobre 1979, p.103.

30. Gracie Delepine, *Les îles australes françaises*, Rennes, Ouest France, 1995, p.152.

31. Jean-Jacques Antier, *Opération "Viking" dans l'Atlantique, les bateaux corsaires des temps modernes*, Neuilly sur Seine, Dossiers historiques de la mer, septembre-octobre 1979, p.132.

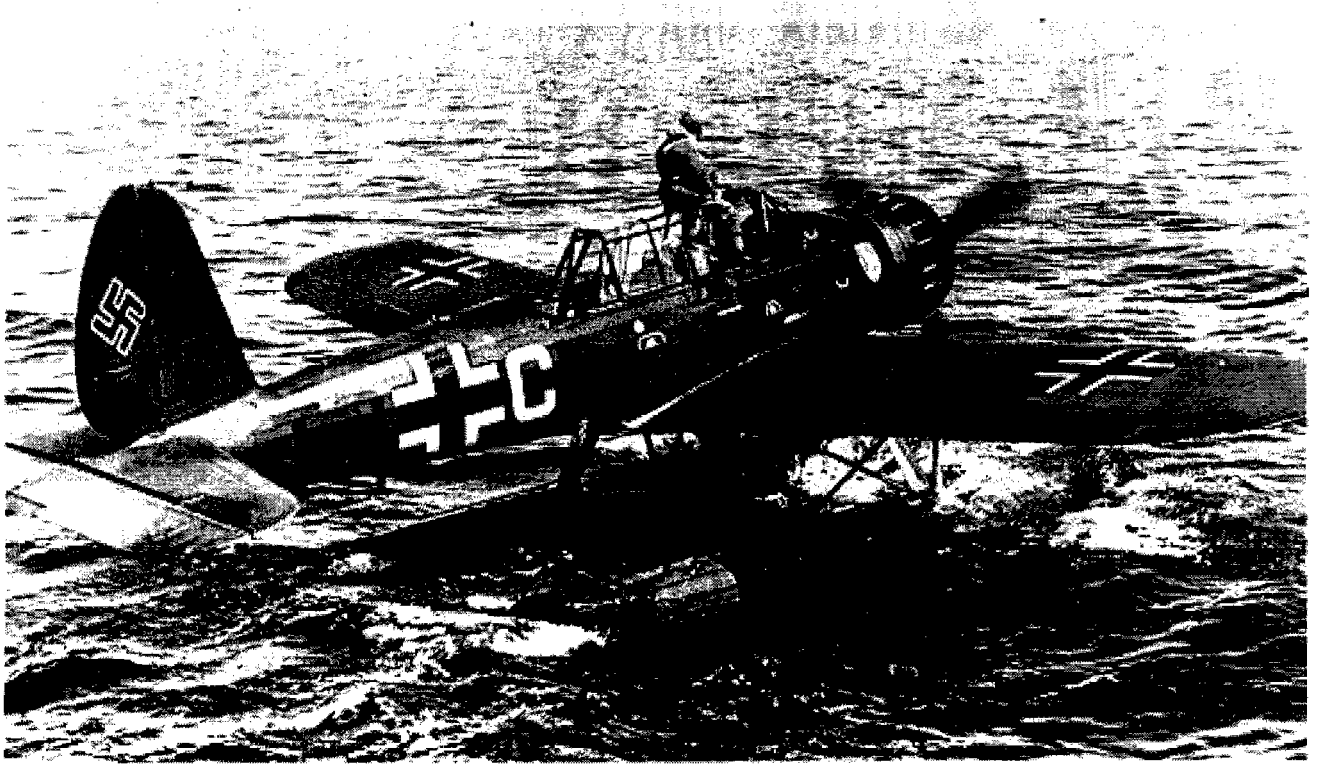
Ravitailleur **ALTMARK**

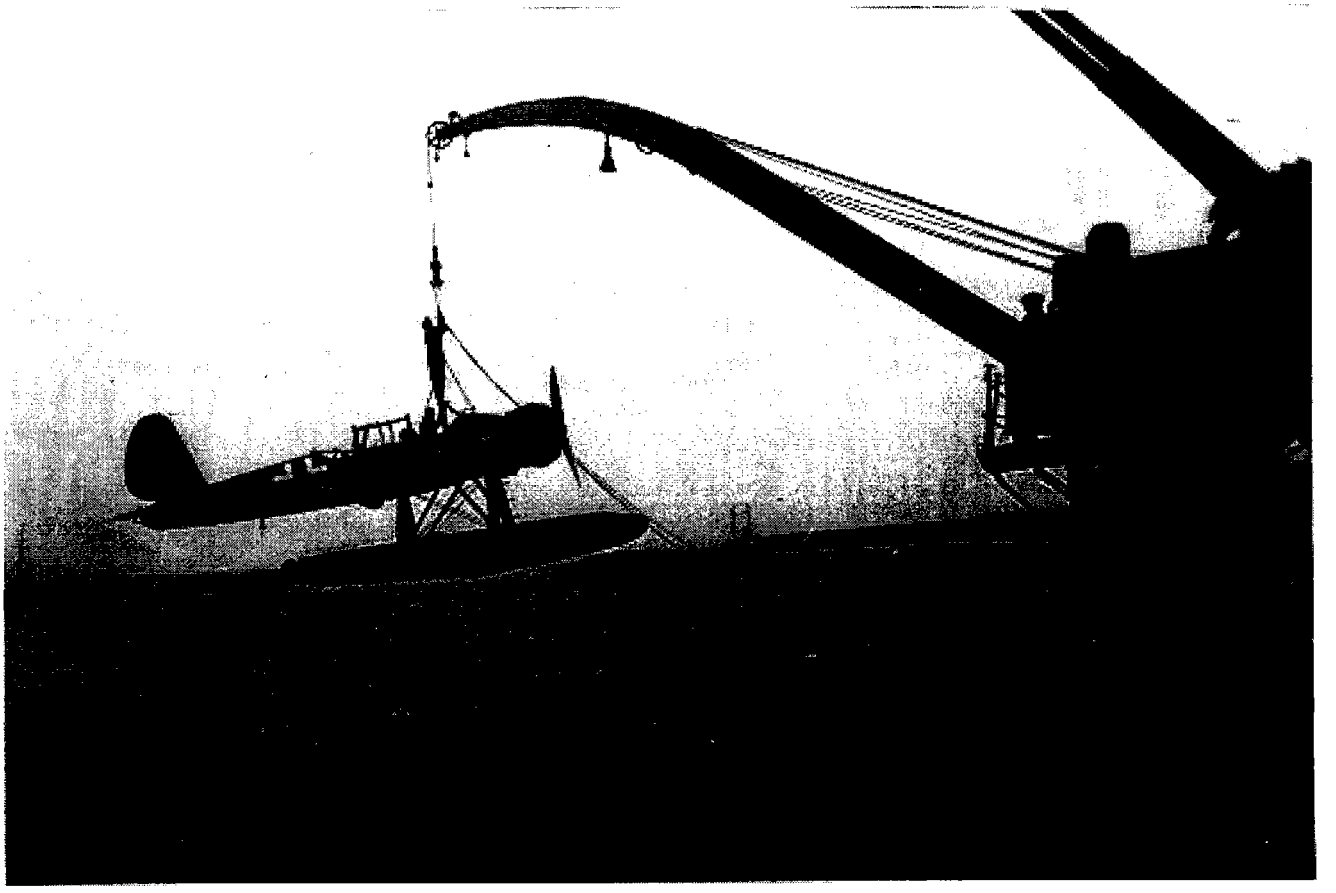




Croisière du *GRAF SPEE* dans l'Atlantique Sud et l'Océan Indien. 27 août-13 décembre 1939.

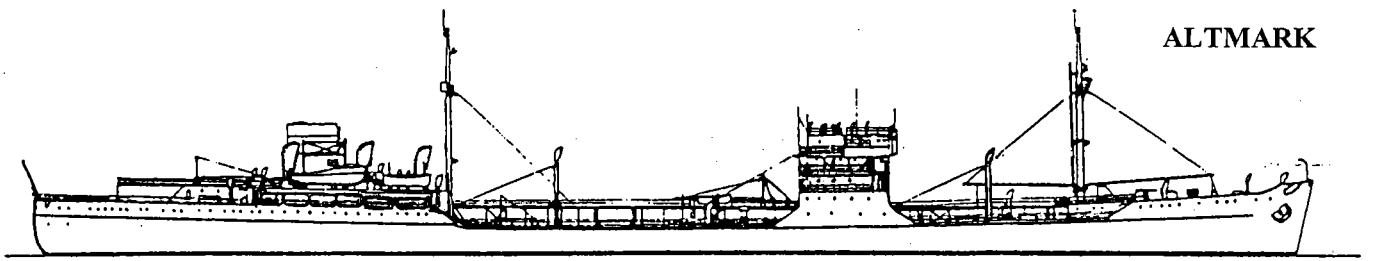
Source : Hughes Cortello, la bataille de l'Atlantique



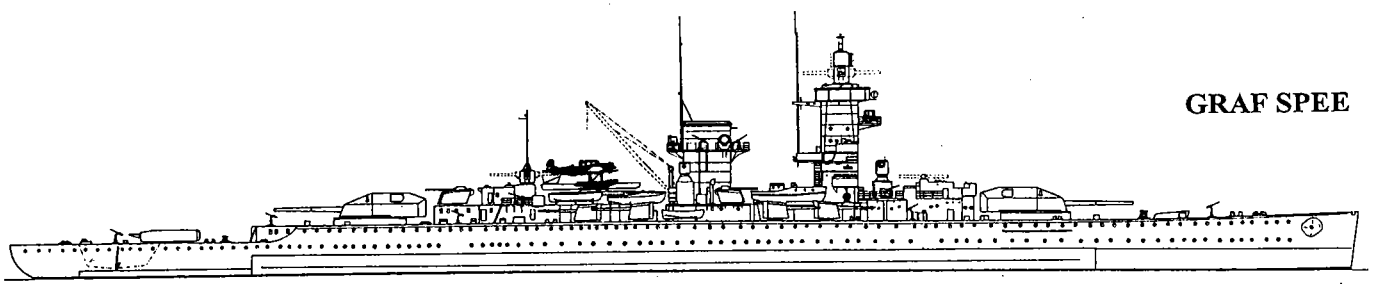


ARADO 196
- à l'eau
- récupéré par la grue d'un croiseur.

Source : Bundesarchiv, Coblence.

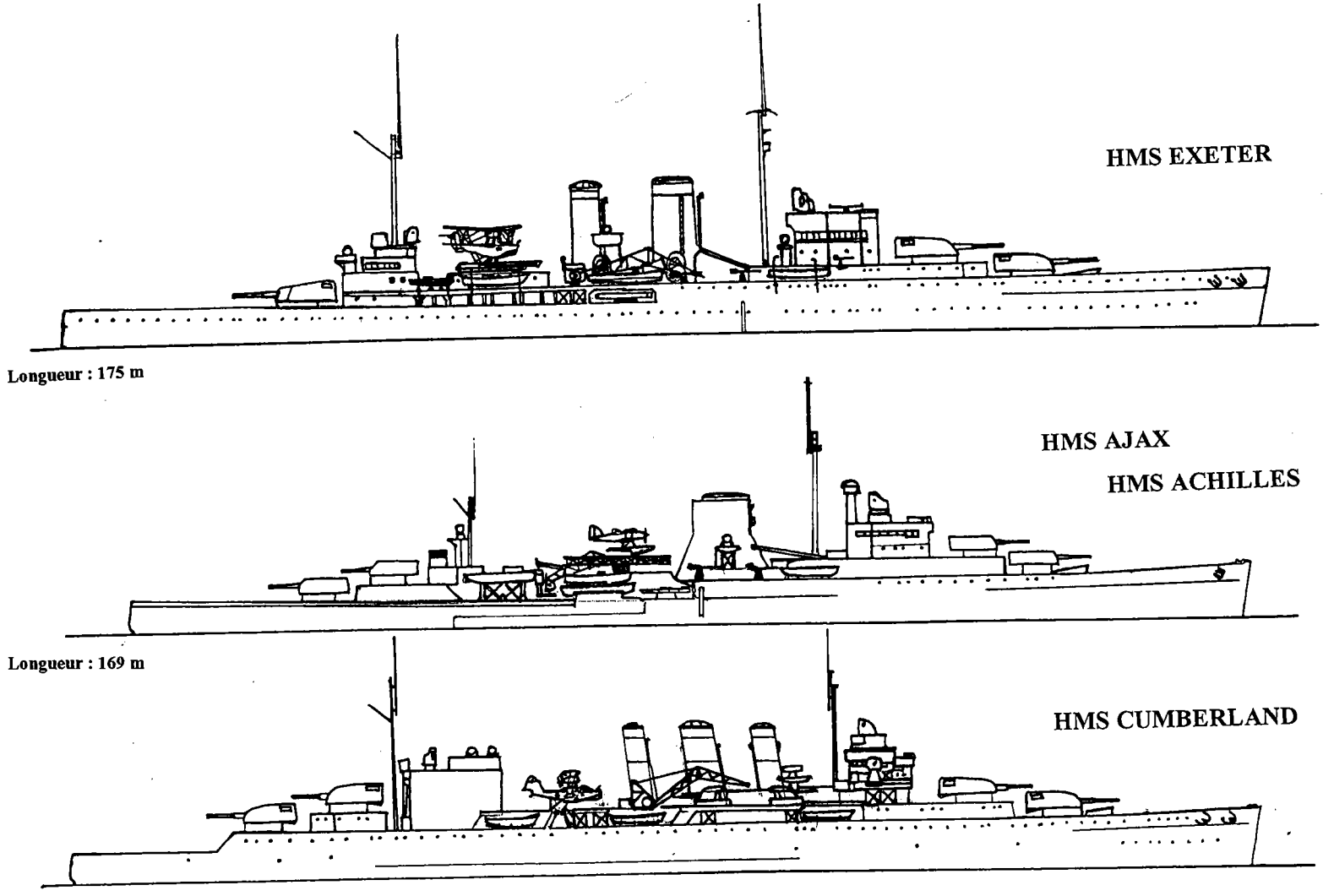


Longueur : 175 m



Longueur : 187 m

GRAF SPEE et son ravitailleur *ALTMARK*.



Croiseurs anglais affrontant le ***GRAF SPEE*** au Rio de la Plata - 8 décembre 1939.

CHAPITRE IV. DES ÎLES CONTESTÉES

Si les combats navals de 1914 et 1939 ont confirmé l'importance des îles Malouines dans la géostratégie navale de cette grande puissance maritime qu'était alors la Grande-Bretagne, ils n'ont pas pour autant fait disparaître la revendication argentine quant à la possession de ces îles. L'histoire de la République argentine était cependant trop liée à celle de la Grande-Bretagne pour que ce différend insulaire débouchât rapidement sur un affrontement militaire. L'exacerbation du sentiment national par le péronisme, puis le face-à-face anglo-argentin exigé par l'O.N.U., vont néanmoins déboucher sur leur reconquête par la force.

1. Le différend anglo-argentin sur les Malouines.

La naissance de la République argentine est étroitement liée à la politique impériale britannique. Son développement économique participe également de l'industrialisation anglaise. Les territoires du nord de l'Argentine actuelle constituent, lors de l'expansion coloniale espagnole des XVIIème et XVIIIème siècles, une voie d'acheminement pour les richesses prélevées sur la côte ouest de l'Amérique du Sud. Ils suscitent la convoitise du Portugal, allié de l'Angleterre, dont les prétentions territoriales étaient limitées par les dispositions du traité de Tordesillas de 1494, mais qui était aussi attiré par l'importance des flux commerciaux se développant sur les ports du Rio de la Plata. Le secteur devient donc une zone de tension, d'autant que dans le développement des échanges maritimes, Buenos Aires va s'affirmer à la moitié du XVIIIème siècle, comme le principal centre urbain du Rio de la Plata.

Prenant conscience, dans le même temps, de l'importance agricole des terres de son arrière-pays, et dans la nécessité de mieux gérer politiquement ces espaces, la couronne d'Espagne crée le 1er août 1766 la Vice-Royauté du Rio de la Plata, qui englobe alors les territoires actuels du nord de l'Argentine, les deux tiers de la future Bolivie, le nord du Chili, le Paraguay et l'Uruguay. L'accroissement des échanges entre le Chili, le Pérou et l'Espagne renforce encore l'essor de Buenos Aires, et dans l'arrière-pays des pouvoirs régionaux se développent.

En Europe, la Révolution française, avec le développement de ses idées de progrès, et surtout les guerres napoléoniennes affaiblissent le pouvoir central espagnol et précipitent l'évolution de la vice-royauté. Après la défaite de Trafalgar qui établit la suprématie de la flotte anglaise sur les mers (1), les Anglais concrétisent leurs prétentions sur les colonies espagnoles. Associée économiquement au Portugal par le traité de Méthuen de 1703, l'Angleterre soutient les visées de son allié dans le Rio de la Plata où elle était déjà intervenue directement en 1763, en conduisant une expédition anglo-portugaise qui avait échoué.

En 1806, les Anglais débarquent à Buenos Aires, mais sont repoussés par les troupes espagnoles (2). Une nouvelle tentative échoue en 1807. Ces expériences mettent fin à la volonté anglaise de conquérir par la force les états d'Amérique du Sud.

Les visées napoléoniennes sur l'Espagne accélèrent alors le processus d'émancipation des composantes de la Vice-Royauté du Rio de la Plata, qui éclate en plusieurs états. Des provinces unies apparaissent qui s'appelleront plus tard: Argentine.

LETTRES BIBLIOTHÈQUE

Le 25 mai 1806, leur indépendance est proclamée. En 1826, Buenos Aires devient la capitale. Les visées brésiliennes sur le Rio de la Plata et l'influence anglaise conduisent à l'indépendance de l'Uruguay en 1828.

L'Angleterre, du fait de son alliance avec l'Espagne contre Napoléon, aurait pu soutenir celle-ci dans la reconquête de ses colonies du Rio de la Plata. Mais les enseignements des tentatives de 1806 et 1807 l'en dissuadent. Seule, l'Espagne n'avait plus les moyens de cette reconquête. Une autre pénétration venait de commencer pendant les dernières années de lutte pour l'indépendance argentine: celle des marchands et des banquiers anglais. Si aucun lien diplomatique direct ne s'établit entre Londres et Buenos Aires de 1807 à 1823, dès 1825, un traité d'amitié est signé entre la Grande-Bretagne et les provinces unies, affirmant la communauté de leurs intérêts.

En Argentine même, de 1810 à 1880, la lutte entre les provinces et Buenos Aires se traduit par des guerres civiles entre "fédéraux" et "unitaires". Ces conflits internes n'empêchent pas la forte croissance des échanges commerciaux de Buenos Aires et des Provinces tournées vers l'Atlantique: en abaissant leurs droits de douane, elles permettent aux marchandises anglaises de pénétrer à des conditions qui menacent les petites industries régionales qui s'étaient développées à l'intérieur du pays, à l'abri de la concurrence. Ces échanges s'opposent donc à l'industrialisation du pays. L'économie argentine, stimulée par le libre échange, prend de l'essor et attire les immigrants. En 1862, se met en place une politique d'immigration européenne. La conquête des grands espaces se poursuit au détriment des populations indiennes. La présence anglaise se renforce également dans l'économie agricole; de nombreuses *estancias*, notamment dans le sud, appartiennent à des familles britanniques ou sont gérées par elles. L'intégration économique du pays progresse surtout grâce à la mise en place de 2500 km de voies ferrées, réalisés par trois compagnies nationales et sept étrangères, principalement britanniques.

Dans ce partage néo-colonial, entre un pays européen qui s'industrialise et une Argentine qui en achète les produits finis et y écoule ses produits agricoles, le rôle des banquiers anglais est fondamental.

"Quelle est la force qui stimule ce progrès? "demande Bartolomé Mitré, qui dirige la province de Buenos Aires et présidera bientôt l'Argentine, en inaugurant la ligne ferroviaire du sud en 1861. "Messieurs, c'est le capital anglais." (3)

En dépit de ces liaisons entre les centres urbains, le décalage démographique s'accentue entre la capitale et les provinces. L'Argentine de 1850 compte 800 000 habitants, la population a doublé en 1870. De 1880 à 1914, cinq millions d'immigrants (dont les plus nombreux sont les Italiens, puis les Espagnols) arrivent par Buenos Aires. La population de la capitale passe de 150 000 habitants en 1865 à 230 000 en 1875, et à 1 500 000 en 1914. Son hypertrophie reste une des caractéristiques de l'Argentine.

Cette croissance rapide de la population, le développement d'une agriculture de grandes propriétés exportatrices de blé et de viande, les conflits avec les pays voisins nés de l'éclatement de la Vice-Royauté du Rio de la Plata, trouvent leur traduction dans l'histoire de la République argentine.

Menacé d'éclatement entre 1820 et 1835, le pays s'est ensuite organisé d'une manière fédérale jusqu'en 1852. La place particulière de Buenos Aires a provoqué alors un intermède confédéral de dix ans. Enfin, à la fin du XIXème siècle, la République se consolide autour de sa capitale Buenos Aires.

La neutralité argentine pendant le premier conflit mondial, favorise les exportations vers les pays en guerre et l'enrichissement de l'oligarchie. L'institution du vote secret et obligatoire amène cependant au pouvoir un candidat radical en 1916; il tend à remettre en cause l'hégémonie des grands propriétaires terriens sur la vie publique. Cependant, aucune réforme fondamentale n'est entreprise, et la crise économique mondiale des années vingt débouche sur des troubles sociaux.

L'armée renverse le président Jose F.Uriburu en 1930. Ce premier *golpe* (4) ouvre une période d'alternance entre pouvoir militaire et pouvoir civil sous tutelle militaire, pendant laquelle vont se succéder de 1930 à 1938, 13 présidents dont 11 sont des militaires.

Les événements qui se produisent alors dans les pays européens: guerre civile espagnole, montée des fascismes, se traduisent en Argentine par le coup d'état organisé en 1943 par un groupe d'officiers nationalistes pro-allemands. La victoire attendue des alliés dans le conflit mondial conduit l'Argentine à abandonner sa position de neutralité bienveillante aux puissances de l'axe, et à déclarer la guerre à l'Allemagne et au Japon, le 27 mars 1945, soit un mois avant la capitulation allemande.

Cette déclaration vise surtout à pouvoir entrer dans l'Organisation des Nations Unies. Parmi les militaires qui ont pris le pouvoir en 1943, s'est imposé le colonel Juan Domingo Peron, passé du secrétariat d'état au Travail et à la Prévoyance sociale à la vice-présidence. Appliquant les enseignements de son séjour en Europe, en Espagne et dans l'Italie mussolinienne, il avait pratiqué une politique sociale favorable aux salariés, s'était acquis l'appui des syndicalistes, et était devenu populaire. Forcé d'abdiquer par les milieux conservateurs en août 1945, il est ramené au pouvoir par un vaste mouvement de mobilisation populaire le 17 octobre 1945. Elu en 1946 (5), réélu en 1952, il sera renversé et exilé en septembre 1955, car la situation économique ne permet plus alors à l'Argentine de s'offrir la politique sociale des années quarante. Le péronisme est cependant ancré dans la vie politique argentine, il va dominer jusqu'à ce jour (6).

Depuis 1833, l'Argentine n'avait cessé de revendiquer les Malouines. Cette continuité dans la réclamation est illustrée notamment par la protestation de Buenos Aires en 1842, quand la Grande-Bretagne confère aux Malouines le statut de colonie.

Réitérée dans les années 1880 au moment où s'accélère le différend avec le Chili sur les territoires du sud du continent, elle est confirmée par le refus argentin de 1908 d'accepter la déclaration unilatérale anglaise de souveraineté sur les territoires qualifiés alors de dépendances des Falklands: Géorgie du Sud, Iles Sandwich, Orckney et Shetlands du Sud, Terre de Graham. Les fréquentes tensions entre l'Argentine et tous ses voisins (Chili, Bolivie, Paraguay, Brésil, Uruguay) ont pu atténuer l'intensité de la réclamation, ils n'en ont pas interrompu la continuité. Avec l'arrivée au pouvoir de Juan Peron, les revendications territoriales sur les îles de

l'Atlantique Sud et sur l'Antarctique vont s'inscrire dans une tendance nationaliste renforcée par la crise économique.

Cette revendication, en ce qui concerne les Malouines, trouve son fondement, selon les officiers argentins, dans les droits qu'ils ont hérités de la Vice-Royauté du Rio de La Plata. L'Espagne ayant occupé continuellement les îles de 1767 à 1811, puis de 1826 à 1833, les Argentins rappellent que l'occupation militaire en 1833 et l'expulsion forcée de leurs habitants n'ont pas interrompu leurs droits. A cet argument, les Britanniques font valoir qu'ils occupent de facto les îles depuis plus d'un siècle. Le différend se limite alors à l'interprétation des conditions de possession. C'est l'application du principe uti possidetis qui va alimenter le différend jusque dans les années soixante.

Dans l'opinion publique argentine, les Malouines sont des provinces perdues, évoquées comme l'ont été, en France, l'Alsace et la Lorraine entre 1870 et 1914. A l'école, les jeunes Argentins apprennent tous que "*Las Malvinas son Argentinas.*"

La tension augmente en 1947, année marquée en Argentine par le lancement d'une campagne de propagande sur les "droits irrévocables" de l'Argentine sur les Malouines, par la publication d'un recensement qui inclut la population des Malouines, par la mise en place sur les autres îles de l'Atlantique Sud de plaques y affirmant la souveraineté argentine (7). L'Angleterre réagit sans précipitation, mais détache cependant d'Afrique du Sud le croiseur HMS ***Nigeria*** qui fait une escale aux îles Malouines.

En mai 1948, la base navale des Malouines, ouverte pendant le second conflit mondial, est fermée. Cette mesure d'économie est interprétée par Peron comme un geste de renoncement. Une intense campagne de propagande et de mobilisation populaire est organisée en Argentine. Une "force navale antarctique" argentine est rassemblée, mais une mise en garde britannique rappelant que toute invasion des Malouines recevrait la réponse appropriée, puis l'acceptation par le Chili et l'Argentine d'une proposition britannique limitant le nombre des navires de guerre opérant au sud du 60ème parallèle, mettent fin à cette tension. En dépit des intentions affichées, le régime de Juan Peron ne chercha donc pas réellement à récupérer les Malouines par la force.

Pour tenter de régler ce différend territorial, la Grande-Bretagne, qui ne souhaite pas voir se détériorer ses liens, notamment économiques avec l'Argentine, propose en 1947 de saisir la cour internationale de justice de La Haye. A la suite du refus argentin, elle soumet cependant le litige à la cour en 1955. L'Argentine ayant fait savoir qu'elle n'en accepterait aucune décison, la cour cesse l'examen en mars 1956.

En 1958, est organisée l'année géographique internationale. Elle débouche en décembre 1959, sur la signature du traité international sur l'Antarctique, qui va geler pendant trente ans les prétentions territoriales et prohiber les activités militaires au sud du 60ème parallèle. Ce traité va cependant laisser hors de son champ, deux groupes d'îles qui constituent un enjeu fort pour les Argentins: les Malouines et les îles du détroit de Beagle. Pendant les années soixante, caractérisées par le mouvement international de décolonisation, le différend anglo-argentin va trouver un nouveau terrain d'expression: l'Organisation des Nations Unies.

1. Après Trafalgar, les Anglais ont 130 navires de guerre en service, alors que les Français et les Espagnols réunis n'en ont que 90, dont 60 seulement en service actif. Voir Laurio H. Destephani, *Malouines, Géorgie et Sandwich du Sud face au conflit Argentine-Grande-Bretagne*, Buenos Aires, 1982, p.20.

2. Commandées alors par le Français François de Liniers.

3. Cité par Pierre Kalfon, *Argentine*, Paris, Petite Planète, 1967, p.45.

4. *golpe* signifie "coup", mais il peut s'entendre dans plusieurs sens: coup d'état, de force, de main, de semonce..., il s'identifie durablement à la présence des militaires dans la politique.

5. L'influence et le rôle de sa compagne, Eva Duarte (1919-1952) y ont largement contribué. D'origine modeste, elle devient actrice puis présentatrice à Radio Belgrano. Sa présence, son talent oratoire, sa capacité à mobiliser les foules, en firent l'appui le plus sûr de Juan Peron. Grâce à la fondation sociale qui portait son nom, elle relaya la politique sociale engagée par Peron et sa popularité auprès des *descamisados* (les sans-chemise, milieux populaires urbains) s'est poursuivie au-delà de sa mort des suites d'un cancer en 1952, allant jusqu'à un culte de nature religieuse.

6. L'expression politique du mouvement péroniste est le justicialisme.

7. Le Chili conduit une opération du même type.

2. Les discussions sous l'égide de l'O.N.U.

L'adoption en 1960, par l'assemblée générale des Nations Unies, de la "déclaration sur la garantie d'indépendance des pays et peuples colonisés" offrit à l'Argentine un prétexte pour porter le différend sur la scène internationale. Néanmoins, cette déclaration des Nations Unies s'appuyait sur le principe d'autodétermination des peuples. Compte tenu de la composition de la population des Malouines, la négociation anglo-argentine ne pouvait donc que s'enliser et conduire à une impasse relative.

Reprenant l'initiative en vue de faire aboutir sa revendication des Malouines, le gouvernement argentin transmet le problème à l'Organisation des Nations Unies. Le 9 septembre 1964, son représentant Jose Ruda, soumet le litige au sous-comité compétent sur la garantie d'indépendance des peuples et pays colonisés. Il précise qu'il conteste aux habitants des Malouines, qu'il considère comme une "population temporaire", le droit à l'autodétermination. Cette attitude offensive avait reçu un encouragement indirect, en 1961, lorsque l'Inde envahit l'enclave portugaise de Goa. Ce coup de force s'était alors trouvé justifié par les termes de la Résolution 1514 de 1960, selon laquelle tout colonialisme "acquis par conquête ne peut plus être accepté". L'élargissement de l'assemblée générale de l'O.N.U., avec l'arrivée de nouveaux membres du Tiers-Monde venant d'accéder à l'indépendance, conduit à l'adoption, le 16 décembre 1965, par 94 voix contre 0, et 14 abstentions, d'une résolution 2065 (XX) qui, prenant acte du caractère colonial du différend, invite les deux gouvernements à engager des négociations, dans la perspective d'une résolution pacifique, en l'application de la résolution 1514 (XV) et prenant en compte "les intérêts des habitants des Falklands". Cette dernière formule est à dessein employée à la place de "souhaits des habitants"(1). Compte tenu du fait que les résolutions des Nations Unies ne sont que des recommandations, l'Angleterre se contente de s'abstenir. Elle est cependant en désaccord.

Cette recommandation est un échec pour les Britanniques qui considèrent le problème de

la souveraineté sur les îles comme non-négociable. D'autres résolutions sur le même sujet seront adoptées par l'assemblée générale, le 20 décembre 1966, le 19 décembre 1967, le 16 décembre 1969, le 20 décembre 1971, le 14 décembre 1979 et le 1er décembre 1976. Cette pression de l'O.N.U. est alors renforcée par les déclarations du Mouvement des non-alignés réunis à Lima en 1975, en Colombie en 1976 et à La Havane en 1978.

Les discussions anglo-argentines, bien que leur existence même tende à légitimer la prétention argentine, vont débuter en 1966. Le gouvernement travailliste anglais de M. Harold Wilson, élu en 1964, est alors accaparé par l'indépendance unilatérale de la Rhodésie. La recherche d'un accord avec Buenos Aires, permettant de sauvegarder les enjeux économiques anglais en Argentine, est l'objectif que poursuit alors le secrétaire aux Affaires Étrangères, Michael Stewart, dans sa tournée en Amérique du Sud. Le ministre argentin des Affaires Étrangères qui va conduire ces négociations, sera Nicanor Costa Mendez, qui voit dans les actions de revendications territoriales tournées vers les Anglais (et les Chiliens), un moyen de renforcer l'identité nationale, de résister à la surenchère sociale des péronistes, voire de créer une diversion au milieu des difficultés intérieures. Avant que ne débutent les rencontres entre diplomates à Londres en juillet 1966, l'armée argentine a en effet repris le pouvoir le 28 juin.

En septembre 1966 se produit aux Malouines l'incident du Condor. Vingt jeunes Argentins liés à l'extrême droite, détournent un avion d'Aerolinas Argentinas et le posent sur le champ de courses de Stanley. La frégate anglaise HMS ***Puma*** quitte Le Cap pour Stanley. Mais cette présence ne peut empêcher des débarquements clandestins, comme celui réalisé à la fin de cette même année par le sous-marin argentin ***Santiago Del Estero***. La présence navale permanente d'un navire stationnaire s'impose. Elle sera assurée par le HMS ***Protector***, puis, après 1967-1968 par le HMS ***Endurance***.

Les discussions secrètes qui se tiennent entre diplomates après juillet 1966, sont donc conduites avec la volonté d'aboutir à un accord sur la souveraineté qui pourrait être partagée, dès lors que les droits spéciaux des insulaires seraient sauvegardés et qu'eux-mêmes considéreraient un tel accord comme satisfaisant.

En 1968, l'Assemblée locale des Malouines, le *Falkland Islands Executive Council*, est consultée confidentiellement par le gouvernement britannique sur le contenu d'un projet d'accord anglo-argentin. Certains de ses membres saisissent des parlementaires de toutes tendances. Un groupe de pression se crée sous l'appellation de Comité d'Urgence des îles Malouines (2). Le gouvernement est attaqué devant la chambre des Communes, l'évocation des négociations, de leur progression secrète, du manque de concertation et des aspirations des habitants, remettent en cause la progression des discussions anglo-argentines. Créé en mars 1968, ce groupe de pression est soutenu financièrement par la *Falkland Islands Company*, société propriétaire de 46% de la superficie totale des Malouines, de 44% de la production totale de laine, mais surtout de l'essentiel de la vente en gros et au détail, et assurant par ailleurs les liaisons par bateau entre les îles et les hameaux dispersés sur les côtes des Malouines. Se trouvant dans une position de quasi monopole, cette société, créée en 1851, a acquis une position dominante. Etant détenue majoritairement par des non-résidents aux Malouines, elle ne peut prétendre représenter les seuls intérêts des habitants qui sont par ailleurs, pour la plupart, ses clients.

Le groupe de pression des Malouines, (*Falklands Lobby*) s'est donc constitué sans mandat réel. Il répond à l'absence de représentation spécifique des habitants à Londres. Le comité de crise des îles Malouines, devenu par la suite Comité des îles Malouines du Royaume-Uni (3), reste un organisme divisé, reflétant en cela la diversité des aspirations de ses membres. Leur point d'accord reste le refus de toute discussion sur la souveraineté. La pression exercée sur le gouvernement remet en cause le contenu des négociations.

Pour tenter de convaincre les habitants des Malouines, le ministre d'état anglais aux Affaires Étrangères, Lord Chalfont, se rend sur les îles en novembre 1968. L'incompréhension des habitants est renforcée par l'intransigeance du groupe de pression sur les Malouines, qui obtient la signature de 100 parlementaires demandant au gouvernement "une fois pour toutes, d'affirmer que les habitants des Malouines sont anglais" et ne seront pas "transférés contre leur volonté à un pays étranger".

Lord Chalfont entrevoit une issue dramatique à cette position: "A moins que la souveraineté ne soit négociée sérieusement et cédée à long terme, nous sommes susceptibles d'en arriver à un conflit armé avec l'Argentine" (4).

L'année 1968 se termine par un blocage dans le processus de négociations. Le gouvernement doit reculer, même s'il annonce que les négociations se poursuivent en prenant compte du caractère prééminent des souhaits des habitants.

En 1970, un gouvernement conservateur ayant succédé au gouvernement travailliste en Grande-Bretagne, les discussions anglo-argentines reprennent; elles portent sur la coopération économique et surtout sur les communications (5), car le ***Darwin***, navire de la *Falkland Islands Company* assurant une liaison mensuelle avec Montevideo, devait être retiré fin 1971, du fait des déficits élevés de cette liaison.

Un accord est conclu en 1971 qui prévoit la construction d'un aéroport par les Anglais, ainsi que la mise en service d'une liaison aérienne. Cette liaison visait notamment à permettre aux 1800 insulaires des Malouines d'accéder aux écoles et hôpitaux argentins et donc d'améliorer leur niveau de vie, marqué par l'isolement et la dépendance. En janvier 1972, un hydravion argentin ouvre la liaison, dans l'attente de l'achèvement d'une piste d'aérodrome. Le gouvernement anglais n'ayant budgété ni les travaux de terrassement nécessaires à l'aérodrome, ni le navire pour la liaison maritime, les Argentins proposent une piste temporaire en plaques perforées, qu'ils viennent assembler. La piste est ouverte en novembre 1972.

Après le retour de Juan Peron en Argentine et au pouvoir, la question de la souveraineté, un moment occultée, est soulevée à nouveau par les Argentins aux Nations Unies, mettant fin à l'amélioration des relations entre Londres et Buenos Aires et conduisant à une nouvelle impasse. Des accords complémentaires sur les communications sont cependant conclus entre Anglais et Argentins, permettant à ces derniers d'édifier près de l'aéroport un dépôt pétrolier alimenté par la compagnie argentine des pétroles YFP, et géré par des militaires argentins. En l'absence de liaisons maritimes, les habitants des Malouines sont devenus dépendants de ce seul lien aérien. Le gouvernement anglais ayant laissé les Argentins contrôler les passeports des voyageurs, alors qu'initialement leur circulation devait être facilitée par un document neutre (*white card)*, un

élément de souveraineté avait été ainsi indirectement concédé.

Le nom de Shackleton allait marquer l'année 1976 dans le différend des îles Malouines. Lord Shackleton, fils du célèbre explorateur anglais de l'Antarctique, fut chargé d'une étude sur le développement des ressources des Malouines et autour des Malouines, dans la perspective d'une coopération possible avec les Argentins, et même d'un partage de souveraineté sur les richesses, à défaut de l'être pour les habitants. Terminé en mai 1976, son rapport confirmait les potentialités de développement économique des îles et de leur environnement naturel (pêche, pétrole, traitement industriel des algues...). Il énumérait par ailleurs les opérations à réaliser pour mener à bien ce développement. Ce remarquable travail de synthèse devait d'ailleurs donner lieu à un mot d'esprit de lord Shackleton lui-même, définissant les Malouines comme "des îles entièrement entourées par les conseils."

Mais les Argentins, dont le gouvernement était alors dirigé par la veuve de Juan Peron, Isabellita, interprétèrent négativement le travail confié à lord Shackleton. Pendant l'élaboration de son rapport, ils s'opposèrent à son transit par l'Argentine. En février 1976, pensant qu'il voyageait dans le navire de recherches RRS ***Shackleton***, ils le firent intercepter sans succès dans les eaux des Malouines par leur destroyer ***Almirante Storni***, qui ouvrit le feu sur ce navire et tenta de l'arraisonner. Ce nouvel incident naval conduisit les Anglais à détacher temporairement à Stanley la frégate HMS ***Chichester***, à différer le désarmement prochain de l'HMS ***Endurance***, et provoqua une nouvelle cassure dans la négociation entre les deux pays.

Fin 1976, les militaires chassent du pouvoir la veuve de Peron, et la nouvelle junte, conduite par un triumvirat d'officiers généraux des trois armées, ouvre une période de pouvoir militaire qui va déboucher sur les événements de 1982. Dans un premier temps, les Britanniques apparaissent soucieux de faire progresser les négociations. Les Argentins, conscients de la nécessité de ne pas s'engager dans un processus de concession, à cause d'une réaction politique prévisible, maintiennent le dialogue bilatéral qui porte sur un projet de *leaseback*, transfert formel de souveraineté avec maintien pour une durée fixée, d'une administration britannique. Les négociations se poursuivent après l'arrivée du pouvoir conservateur en 1979, mais un nouveau blocage intervient en décembre 1980: après une visite aux Falklands du ministre Nicholas Riddley en raison de la très forte mobilisation du groupe de pression parlementaire pour les Malouines (6), les discussions entre pays s'enlisent. La junte argentine va donc chercher une solution autre que diplomatique.

1. Michael Charlton, *The little Platoon*, Oxford, Blackwell, 1989, p.19.

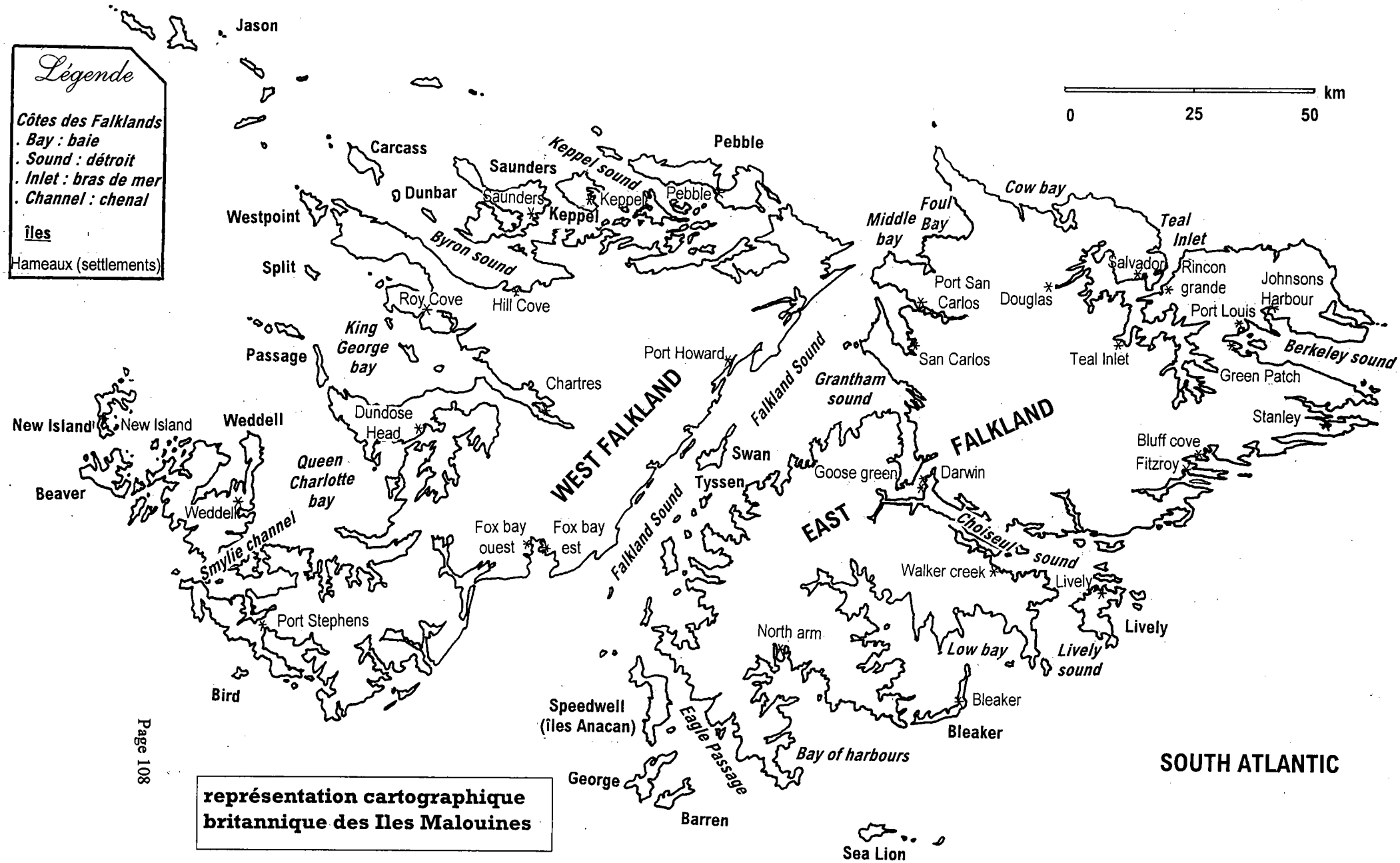
2. Peter Beck, *The Falklands islands as an international problem*, New York, Routledge, 1988, p.100.

3. G.M. Dillon, *The Falklands, politics and war*, London, McMillan, 1989, chap 3: Falklands and lobby politics, p.78.

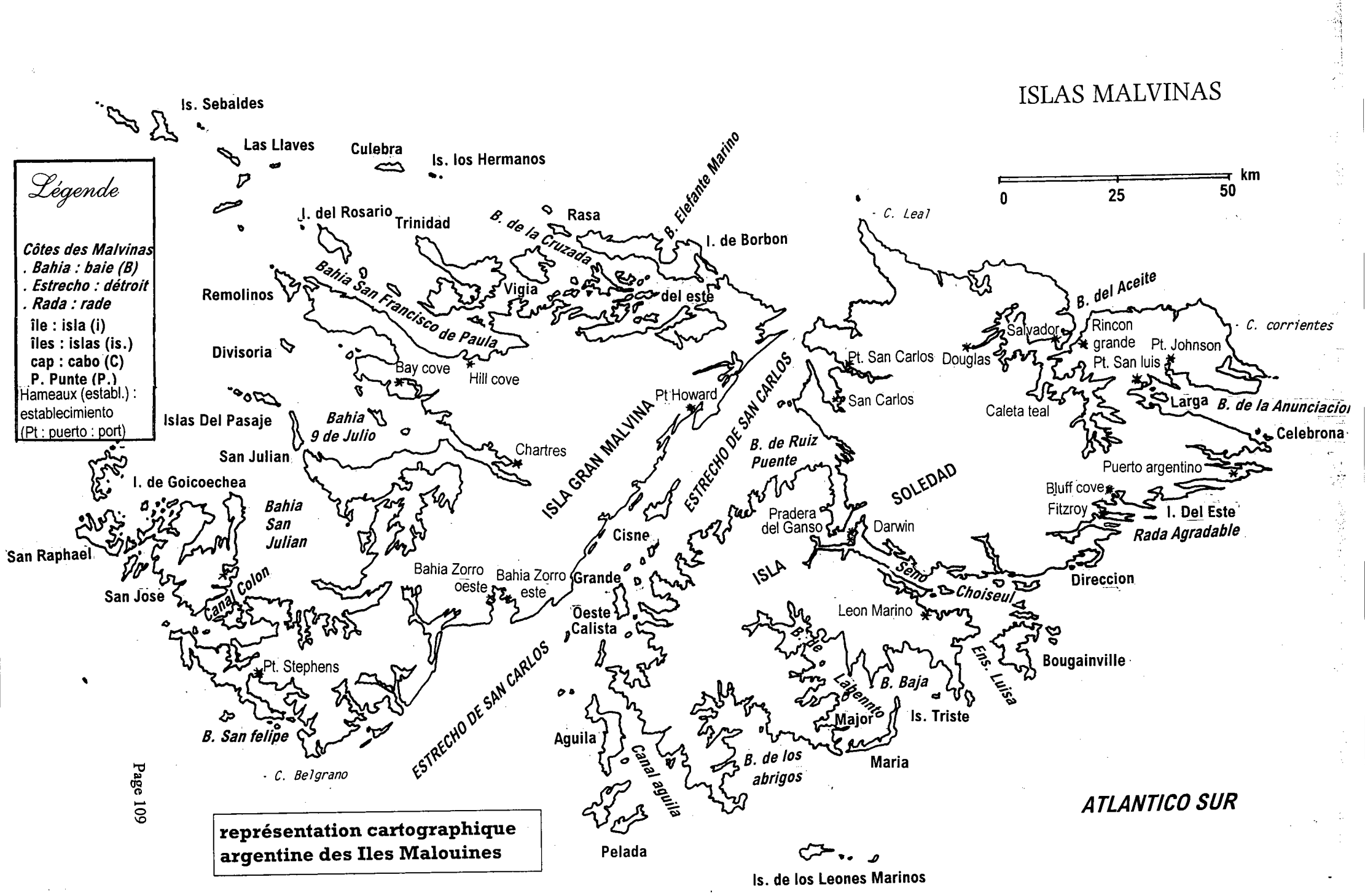
4. Denys Blakeway, *Channel four, the Falklands war*, London, Sidwick et Jakson, 1991, p.12.

5. Barry Gough, *The Falklands islands, Malvinas, the contest for empire in the South Atlantic*, London, Athlone, 1992, p.152.

6. Max Hastings et Simon Jenkins, *The battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p.40.



représentation cartographique britannique des Iles Malouines



représentation cartographique argentine des Iles Malouines

3. La junte argentine et les Malouines

De 1976 à 1981, trois juntes se succèdent au pouvoir en Argentine. Ces triumvirats d'officiers généraux représentent le compromis réalisé entre les trois armées pour exercer le pouvoir, en raison du cloisonnement du système militaire. Le fait que le président qu'elles désignent soit à chaque fois le représentant de l'armée de terre, reflète la prépondérance de cette armée dans une période où la lutte anti-subversive est la priorité. Il en est ainsi de la première junte (1976), qui associe le général Videla (terre), le général Agosti (aviation) et l'amiral Massera (marine). A la seconde, qui a pris le relais, en mars 1981, et qui est composée du général Viola (terre), du général Graffigna (aviation) et de l'amiral Lambruschini (marine) succède dès décembre 1981 la troisième: l'amiral Anaya (marine), le général Galtieri (terre) et le général Lami Dozo (aviation).

L'accession au pouvoir des chefs des trois armées est contraire au processus normal selon lequel, lorsqu'ils quittent leurs fonctions à la tête de leur armée, ils cèdent leur place à la tête de la junte. En décembre 1981, l'éviction du général Viola résulte d'un accord passé entre le général Galtieri et l'amiral Anaya, l'appui de ce dernier ayant été accordé sur l'engagement de reconquérir les Malouines par les moyens militaires si les négociations anglo-argentines en cours n'aboutissaient pas. A cet accord, ils ont rallié le responsable de l'armée de l'air. Le général Viola est démis pour "raisons de santé". Le ministère des Affaires Etrangères est offert à Nicanor Costa Mendez qui avait conduit la délégation argentine dans les négociations sur les Malouines quinze ans auparavant; il a pour mission de les diriger à nouveau pendant l'année 1982.

Un nouveau processus de reconquête des Malouines se met en place. Mais il suppose que la réaction anglaise soit limitée, que les Etats-Unis ne s'y opposent pas et que le dispositif militaire soit approprié. Galtieri et Anaya vont se consacrer à réunir ces trois conditions pendant l'année 1981 et les premiers mois de 1982.

La personnalité du général Galtieri, président de facto de l'Argentine, est bien connue des Nord-Américains. Seul représentant étranger à avoir été recalé aux épreuves de perfectionnement dans l'armée du Génie organisé aux Etats-Unis en 1960 (1), connu pour sa résistance à la boisson et sa conception simpliste du rôle prépondérant de l'Argentine en Amérique du Sud, il va faire l'objet de toute l'attention nécessaire de la diplomatie américaine, qui a besoin de lui pour l'aider dans ses orientations récentes. Le président Reagan a en effet succédé en 1981 à Jimmy Carter, qui avait isolé l'Argentine en réaction à ses violations des droits de l'homme et lui avait appliqué un embargo sur les armes et sur le blé. Reagan a été élu sur un programme d'endiguement du communisme et de réarmement visant à rétablir un équilibre avec le formidable arsenal soviétique. Au nombre de ses priorités figure l'Amérique centrale et notamment la lutte contre les mouvements marxistes soutenus par Cuba, du Nicaragua et du Salvador. Reagan a besoin d'alliés latino-américains pour ne pas lutter seul contre ces mouvements d'inspiration communiste. Or les Argentins ont acquis, du fait de la répression qu'ils ont opérée sur leur propre sol, une expérience particulière dans la contre-révolution. En échange de rapports plus normaux, les Américains proposent aux Argentins de participer à des actions militaires communes (force multinationale dans le Sinaï tout d'abord, force interaméricaine en Amérique centrale ensuite). La junte argentine a un besoin urgent du

soutien américain, car elle se trouve dans une impasse économique et politique. Celle-ci est due à l'insuccès des politiques économiques des ministres qui se sont succédé rapidement depuis 1976, à une conjoncture économique internationale défavorable et à l'absence de réformes de structure susceptibles de compenser la réorientation des marchés agricoles, caractérisée notamment par la baisse des exportations vers la Communauté européenne (2).

Il en résulte une situation sociale tendue, marquée par des grèves et une agitation extrémiste.

Au plan international, la position de la junte est marginalisée. L'Argentine a été mise à l'index de la Communauté internationale pour ses excès dans les violations répétées des droits de l'homme, position aggravée par le spectacle des matchs de Coupe du Monde de football organisés sur son sol en 1978, joués sous la protection de soldats armés. Enfin, le régime militaire a été humilié par l'attribution du Prix Nobel de la Paix 1980 à Adolfo Perez Esquirel en récompense de sa lutte pour les droits de l'homme. Il cherche donc un événement politique de nature à rassembler les énergies, à faire oublier ses défaillances et à obtenir un consensus national. Comme tout régime politique emprisonné dans ses contradictions internes, enfermé dans un processus de blocage qu'aucune élection ne peut rompre, la junte cherche, dans une action extérieure, le fait régénérateur de l'unité nationale.

La vieille revendication sur les îles Malouines semble lui offrir une opportunité.

En 1981, Galtieri se rend à plusieurs reprises aux Etats-Unis, en tant que chef d'état-major de l'armée de terre argentine. Il est reçu d'abord comme un allié, ensuite comme le prochain chef d'état argentin. Les rencontres qu'il a avec les collaborateurs de Reagan ont conforté la volonté de rapprochement des deux pays. La voie lui paraît libre pour développer cette alliance privilégiée et l'aider à atteindre les objectifs territoriaux de la junte. A défaut de soutien, impossible de la part des États-Unis, compte tenu de leurs liens avec la Grande-Bretagne, toute reconquête des Malouines passe au moins par leur neutralité.

A l'occasion de ces contacts avec les responsables américains, les Argentins vont sonder leurs interlocuteurs sur leur type de réaction en cas de reprise des Malouines par la force. En outre, Galtieri a pu tirer profit d'une "mission discrète" à Buenos Aires de l'ambassadeur Vernon Walters, dont l'objet était de préciser la participation argentine à l'action de Reagan en Amérique centrale. A cette occasion auraient été évoquées, par les Nord-Américains, les modalités d'un traité concernant l'Atlantique Sud *(South Atlantic Treaty Organisation)*, et parmi celles-ci l'établissement d'une base aux Malouines comparable à celle de Diego Garcia dans l'Océan Indien. S'il se confirme que Vernon Walters avait bien laissé entendre prudemment que les États-Unis resteraient neutres lors d'une reprise des Malouines par les Argentins, dès lors qu'elle se ferait sans qu'aucun sang anglais ne coulât, une telle prise de position dans le contexte de préparation dans lequel étaient les Argentins, ne pouvait être reçue par eux que comme un encouragement (3).

Jusqu'aux années soixante, les prétentions argentines sur les Malouines avaient donné lieu à des incidents militaires limités, mais aucune action précise de reconquête par la force n'avait concrétisé les revendications des politiques. Au milieu des années soixante-dix, les plans

préparés par les militaires vont se faire plus précis, grâce au travail du capitaine de vaisseau Anaya. Lorsque l'amiral Massera avait pris le commandement de la marine, il avait accru l'autonomie et la puissance de cette armée. Cette montée en charge dans le dispositif de défense allait lui faire jouer un rôle principalement politique et tout particulièrement dans la sale guerre de répression antisubversive, compromettant durablement tout son encadrement. La place de la marine était ainsi devenue fondamentale au sein de la junte, permettant à Anaya, lorsqu'il accéderait aux fonctions de chef d'état-major, de poser ses conditions à Galtieri lors de la constitution de la junte de décembre 1981. Impressionné par la manière dont l'Inde avait reconquis Goa en 1961, Massera avait fait étudier par son collaborateur, le commandant Anaya, une opération de reconquête combinant effet de surprise et absence de victime, et débouchant sur une évacuation forcée de la population britannique des îles. Pour les concepteurs de ce plan, le point le plus faible du dispositif résidait dans la menace que pouvaient constituer les sous-marins nucléaires d'attaque britanniques (4). Devenu à son tour chef de la marine et membre de la junte, l'amiral Anaya fait procéder dans le plus grand secret par l'amiral Lombardo, commandant des opérations navales, à une actualisation du "plan Goa" de débarquement aux Malouines qu'il avait établi pour l'amiral Massera en 1977. Le secret va être respecté. Lombardo n'y associe, sur les instructions d'Anaya, que trois chefs des moyens navals: Carlos Garcia Boll pour l'aéronavale, Galtieri Allara pour la flotte et Carlos Büsser pour les corps des marines (5). Le plan est prêt le 20 décembre 1981, avant même que Galtieri n'accède à la présidence. Il prévoit qu'en cas d'échec des négociations anglo-argentines qui se poursuivent pendant l'année 1982, l'action militaire sera entreprise à la fin de 1982 ou au début de 1983 (6); c'est-à-dire pendant l'hiver austral et alors que la Royal Navy sera privée, par suite des arbitrages budgétaires annoncés en 1981, des navires nécessaires à une opération extérieure au théâtre européen.

1. Cardoso et alii, *The secret plot*, East Molesey, Preston, 1987, p.7.

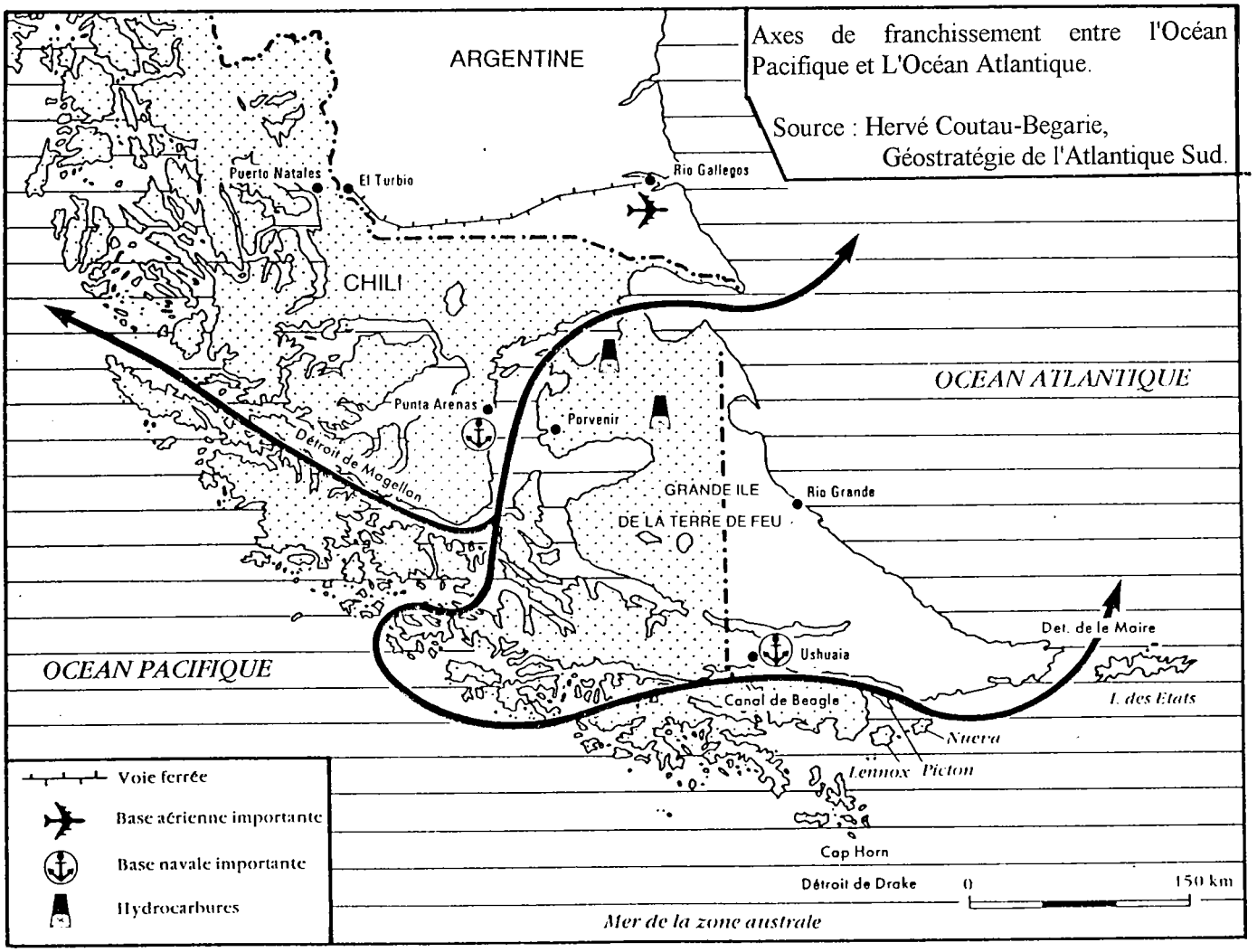
2. Conjoncturellement, les Argentins vont orienter leurs exportations de céréales sur l'Union soviétique. Refusant d'appliquer l'embargo céréalier décrété par Jimmy Carter, à la suite de l'invasion de l'Afghanistan par les Soviétiques, l'Argentine va quadrupler ses exportations à ce pays de 1979 à 1980. L'Union soviétique absorbe ainsi 52% de la récolte de céréales argentines en 1979 et 75% en 1980. Elle est ainsi devenue le premier client de l'Argentine et ce nouveau marché représente alors 33% du total des exportations de celle-ci (contre 3% en 1970). D'après Alain Rouquie, *L'Argentine*, Paris, Presses universitaires de France, 1984, p.80.

3. D'après Cardoso et alii, op. cit. pp.12 et 14 et Dom Dayell, *One man's falklands*, London, Cecil, 1982, p.133-134.

4. Max Hastings et Simon Jenkins, *The battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p.31.

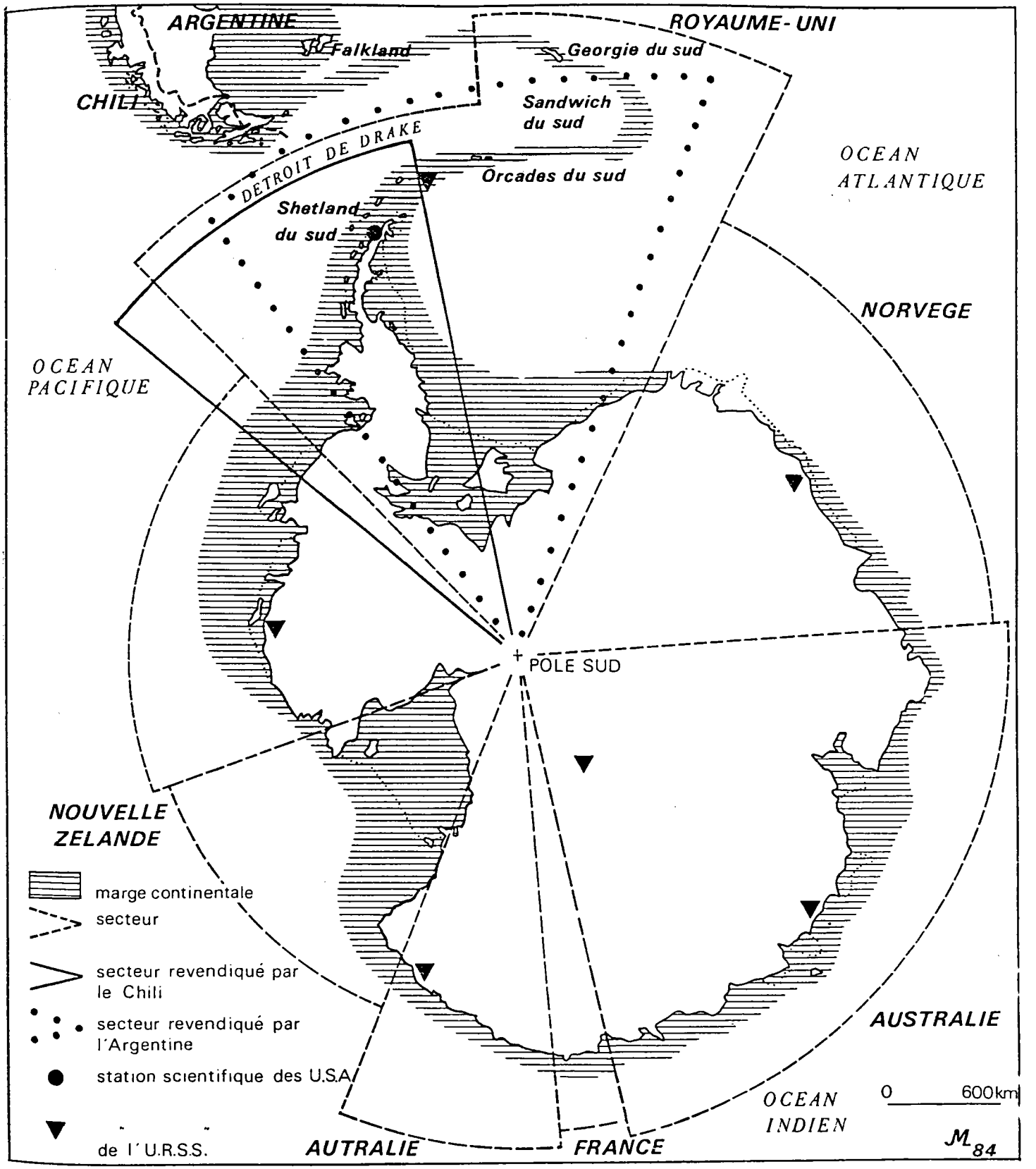
5. Amiral Büsser interrogé dans l'ouvrage de Michael Charlton, *The little Platoon*, Oxford, Basil Blackwell, 1989, p.111.

6. Cardoso et alii, op. cit., p.3.



Axes de franchissement entre l'Océan Pacifique et L'Océan Atlantique.

Source : Hervé Coutau-Begarie, Géostratégie de l'Atlantique Sud.



Les Malouines (Falklands, Malvinas) par rapport au continent antarctique et aux différentes revendications territoriales concernant ce continent.

Source : Herodote n°32 - 1984

4. Une présence discrète de la Royal Navy

Lorsque Madame Thatcher accède au pouvoir, le 3 mai 1979, elle hérite d'une situation économique critique dont la conséquence est un chômage qui, pour la première fois depuis la grande dépression des années trente, dépasse deux millions de personnes. Sa politique libérale et monétariste conduit à des coupes budgétaires qui affectent strictement le budget de la défense, au moment où se décide le renouvellement des quatre sous-marins nucléaires lance-engins (SNLE), qui forment la composante unique de la dissuasion nucléaire britannique. Les quatre sous-marins lance-engins SNLE en service ont été construits après les accords anglo-américains de 1963, permettant de les doter de fusées américaines Polaris. Le gouvernement anglais a décidé de les remplacer par des sous-marins SNLE plus grands, portant des fusées américaines Trident. Pour les financer il a décidé de réduire les moyens des forces conventionnelles, ce qui affecte principalement la Royal Navy. L'achat du porte-avions ***Invincible*** est proposé à l'Australie. Un désarmement rapide des deux transport de troupes-navires de commandement pour opérations amphibies, ***Fearless*** et ***Intrepid,*** est programmé. Le nombre des frégates en service est plafonné, des bâtiments logistiques sont mis en vente. Seul le programme de sous-marins nucléaires d'attaque est maintenu.

Si le redimensionnement de la Royal Navy répond à une nécessité économique immédiate, il s'inscrit aussi dans l'évolution engagée à la fin des années soixante de retrait des forces britanniques à l'est de Suez. Tirant les conséquences du fiasco de l'opération franco-britannique sur le canal de Suez de 1956, qui marque la fin de son empire maritime, la Grande-Bretagne se replie sur l'Europe et désaffecte progressivement ses bases d'outre-mer (Singapour, Aden, Simonstown). Elle désarme ensuite progressivement ses grands porte-avions de combat (l'***Eagle*** en 1972, l'***Ark Royal*** en 1978), alors que la construction de leur successeur, le ***Furious***, prévue à partir de 1966 avait été annulée. Trois porte-avions moyens lui restent après la vente des autres porte-avions moyens à différents pays, dont l'Argentine. Ils ont été convertis en porte-hélicoptères - transport de commandos. Ce sont le ***Bulwark***, l'***Albion*** et l'***Hermes***. Leur utilité a été démontrée à l'occasion de plusieurs crises locales (tentatives d'invasion du Koweit par l'Irak en 1961, Indonésie 1963, évacuation de population d'Aden et de Chypre avec le concours de l'***Hermes***...).

La mission prioritaire de la Royal Navy a donc été recentrée prioritairement sur la défense des îles britanniques et sur une participation active à l'OTAN. Ses escorteurs, modernisés en vue de la lutte anti-sous-marine et ses sous-marins nucléaires d'attaque sont déployés pour surveiller les couloirs de passage de l'Atlantique Nord, par lesquels les sous-marins nucléaires soviétiques, venant des ports de l'Arctique, accèdent aux grands espaces océaniques et rejoignent leurs théâtres d'opérations. Dans cette orientation, le rôle du patrouilleur ***Endurance*** apparaît secondaire (1) et dès lors qu'un choix budgétaire drastique est à opérer, l'amirauté préfère le sacrifier au maintien en service d'une frégate (2), susceptible d'ailleurs d'être détachée périodiquement dans l'Atlantique Sud. Le programme de défense pour 1981 de Madame Thatcher annonce ainsi (*Naval review*), le désarmement de l'***Endurance*** en mars 1982, après 27 ans de patrouilles antarctiques et sans que son remplacement soit prévu. Il avait déjà échappé à un sort équivalent en 1974 et n'avait été maintenu en service que sur l'insistance du *Foreign and Commonwealth Office*. La présence de l'***Endurance*** n'avait pas empêché alors, la marine argentine de débarquer en 1976 à Thulé (île de l'archipel des Sandwich du Sud) un groupe de 50

"techniciens" qui y avaient implanté une station d'observation météorologique qui y était encore en 1982 (3). Ayant appris l'existence de cette base en 1977, les Anglais s'étaient gardés de toute réaction brutale, soucieux de poursuivre les négociations, et donnant une fois de plus l'impression d'un désintérêt pour ce secteur de l'Atlantique Sud. L'***Endurance*** se contenta d'y patrouiller et d'enlever les plaques déposées par les Argentins sur certaines îles pour y affirmer leur souveraineté.

En réalité, cet incident, parce qu'il avait été suivi d'une tension débouchant sur une quasi-belligérance entre l'Argentine et le Chili, avait débouché sur l'envoi dans l'Atlantique Sud d'une force navale. Le sous-marin d'attaque ***Dreadnought*** et un groupe de surface, détaché des Caraïbes, composé de deux frégates et d'un prétrolier, étaient venus patrouiller, de novembre 1977 à début janvier 1978 (4), en restant à une distance de plus de 100 milles des Malouines. Ce déploiement est resté ignoré des Argentins et ne fut révélé qu'en 1982 par l'ancien premier ministre James Callaghan. Le commandant en chef de la flotte était alors Henry Leach, devenu en 1982 chef d'état-major de la Royal Navy (*first sea lord*). Cette force n'avait pas eu à se manifester par suite de l'apaisement enregistré dans le différend sur le canal de Beagle.

Le canal de Beagle, qui porte le nom du navire de Fitzroy lors de l'expédition de 1833-1834, à laquelle participa le naturaliste Charles Darwin, est un point de passage entre les océans Pacifique et Atlantique. Situé entre le passage du cap Horn et le détroit de Magellan, ce chenal de 200 km est, avec les îles situées à son débouché, Picton, Lennox et Nueva, objet d'un différend entre le Chili et l'Argentine, différend qui a commencé quand l'Argentine s'est emparée en 1878 de la majorité de la Patagonie revendiquée par le Chili. A l'intérieur du canal de Beagle se trouve la base navale argentine d'Ushuaia. Le traité de 1902, par lequels ces deux pays avaient accepté de soumettre leurs divergences à l'arbitrage de la Grande-Bretagne a donné lieu, en 1904, à une première médiation du roi Edouard VII, réglant ainsi le tracé frontalier andin. En application de ce même traité, le différend du canal de Beagle est porté en 1971, devant la couronne britannique qui demande l'intervention de la cour internationale de La Haye. Celle-ci donne raison au Chili, le 2 mai 1977, en lui attribuant les îles contestées. L'Argentine rejette violemment cette sentence en janvier 1978.

Début janvier 1978, la flotte argentine est en mer. L'Argentine menace d'envahir les îles. Une vive tension se prolonge entre les deux pays, marquée par des préparatifs de guerre (mouvements de troupes, exercices, couvre-feu...). Elle parait devoir déboucher sur un conflit armé, en dépit de la mise en place par les chefs d'états concernés, les généraux Pinochet et Lanusse, d'une commision mixte. L'acceptation par les deux pays de la proposition de médiation du Vatican, fin décembre 1978, conduit à une détente. Le pape Jean-Paul II propose une solution en décembre 1980, année marquée par divers incidents frontaliers. Le 21 janvier 1982, cherchant une échappatoire à la situation intérieure qui s'aggrave, la junte de Buenos Aires dénonce unilatéralement le traité du 5 avril 1972 sur le réglement des différends entre Argentine et Chili. C'est cependant vers les Malouines, plus que vers ces îlots du débouché du canal de Beagle, que va se tourner militairement la junte argentine.

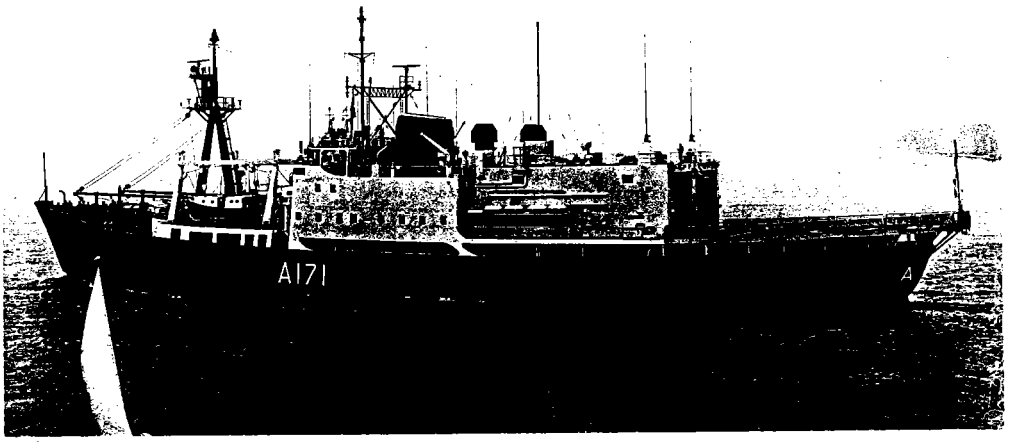
1. Militairement la valeur de l'***Endurance*** apparaît faible car il n'est armé que de deux canons de 20 mm. Il emporte cependant deux hélicoptères Wasp qui confèrent un potentiel offensif (missiles air-sol AS 12). Il permet surtout d'affirmer une présence navale régulière dans une zone où opèrent peu de navires de guerre, compte tenu des mers difficiles et de la proximité de l'Antarctique (icebergs..) Sa capacité d'emport et ravitaillement de détachements armés, sa fonction de station d'écoute radio,

confirment le rôle vital de telles unités pour affirmer une présence outre-mer.

2. Choix que confirme le ministre John Nott dans le livre de Michael Charlton, *The little Platoon*, Oxford, Blackwell, 1979, p.154 et suivantes.

3. Les Argentins justifient cette implantation par le fait que des phénomènes météorologiques ayant des incidences directes sur cette région circumpolaire prenaient naissance dans cette région.

4. Roger Perkins, *Operation Paraquat*, Chippenham, Picton, 1986, p.21.



ENDURANCE Transport GB 28-8-1973 PHOTO MARIUS BAR TOULON TOUS DROITS RESERVES

Patrouilleur **ENDURANCE**

On relèvera les lignes du navire marchand d'origine, à l'avant duquel ont été ajoutés deux bossoirs pour vedettes et à l'arrière deux hangars et une vaste plate-forme pour hélicoptères. Au-dessus de la passerelle, on peut distinguer un canon de 20 mm.

5. L'Argentine de la répression et du réarmement

L'état de décomposition du pouvoir péroniste, après le décès de son fondateur, avait donné lieu, dès décembre 1975, à une tentative de coup d'état par l'armée de l'air, qui avait échoué faute d'appui des autres armées. En 1975, la faillite économique, l'accroissement de la dette extérieure et surtout le développement des actions de déstabilisation par les mouvements terroristes d'extrême gauche appellent des mesures d'urgence. Le péronisme, après le retour de Peron en 1973, s'était dans un premier temps rallié les formations spéciales issues des F.A.R. (forces armées révolutionnaires), les *Montoneros*, qui s'étaient constitués contre la dictature du général Lanusse (1971-1973) et se réclamaient de Peron. Ces mouvements urbains vont rompre avec Peron. Lors de son allocution à la foule rassemblée le 1er mai 1974, sur la Plaza de Mayo, après que le président les eut interpellés pour avoir interrompu son discours, ils évacuèrent la place qu'ils laissèrent à la seule C.G.T. Ils entrent alors dans la clandestinité, s'arment, rançonnent les dirigeants de firmes multinationales et développent une violente action terroriste. Dans les années soixante-dix, les *Montoneros* vont être le mouvement guérillero le plus important d'Amérique latine. Dans le même temps, un autre mouvement subversif, de tendance marxiste-léniniste, mais au départ hostile au péronisme, s'est développé dans les provinces rurales, les montagnes et plus particulièrement la région de Tucuman. Il s'agit de l'E.R.P., l'Armée révolutionnaire du peuple, dont les membres appliquent la théorie guévariste du foyer de subversion, le *Foco*. Ces deux mouvements armés, bien entraînés, disciplinés, mais cependant différents, développent des actions terroristes de plus en plus meurtrières. De juillet 1973 à juin 1975, le *Buenos Aires Herald* recense 503 morts, la presse recense 894 victimes pour la seule année 1975. En 1976, *le Monde* avance le chiffre de 1500 morts. En décembre 1975, 500 guerilleros de l'ERP et des *Montoneros* s'attaquent à l'arsenal militaire de Bernal dans la banlieue de Buenos Aires. Ils se replient en laissant derrière eux 85 morts. L'armée a 7 tués; 10 civils s'ajoutent aux victimes (1).

Dès le 9 février 1975, le gouvernement d'Isabel Peron engage ses forces armées dans une vaste campagne de répression anti-terroriste, en commençant par les bastions de l'ERP dans la province de Tucuman. Bien que l'armée argentine se soit préparée à la guerre contre-révolutionnaire dans les années soixante, l'application de la contre-guérilla à son peuple va lui être coûteuse: 1000 soldats y laissent leur vie. L'armée va rapidement dépasser ses objectifs initiaux, s'attaquant à tous ceux qui soutiennent des valeurs de gauche considérées comme contraires aux intérêts du pays, et traquant une subversion qui se serait introduite partout: Eglise, syndicats, médias... L'Argentine entre alors dans le terrorisme d'état, la "guerre sale" (*guera sucia*), une guerre clandestine qui se déroulera jour et nuit. Les suspects ne seront pas arrêtés, mais enlevés par des formations para-militaires constituées par des militaires en civil, opérant dans des voitures civiles, des Ford Falcon, dépourvues de plaques d'immatriculation. Beaucoup de ces suspects seront torturés puis éliminés. Les trois armées seront impliquées dans ces actions, et s'y engageront avec le souci de compromettre les officiers dans cette gigantesque opération d'épuration clandestine. La marine sera des plus actives et "l'Ecole de Mécanique de la marine" où opérera le capitaine Alfredo Aztiz, deviendra un des principaux centres de torture. 4000 personnes y seront torturées en deux ans, on ne comptera que 1000 survivants. Les corps de certaines victimes lancés depuis des hélicoptères seront retrouvés sur les plages, d'autres lestés au fond de lacs, des charniers anonymes seront découverts. Les pressions opérées sur les familles ont rendu difficile le calcul du nombre des victimes. On l'estime à 25 000 "disparus"

dont près de 500 enfants et adolescents (2).

A partir du 30 avril 1976, sur la place de mai, à Buenos Aires, une dizaine de mères de disparus viennent exprimer leur désespoir impuissant. Les militaires les ont baptisées les folles (*locas*). Tous les jeudis après-midi, un foulard bleu sur la tête, elles viendront tourner autour de la place et leur nombre va grossir au fil des mois. Elles seront connues dans le monde entier comme "les folles de mai", leur protestation douloureuse révélera à l'opinion internationale l'ampleur des excès de la dictature militaire et contribuera au discrédit de la junte.

Les officiers généraux argentins, engagés pour plusieurs années sur un front intérieur qui les accapare, n'en oublient pas pour autant les zones de tension périphériques. Les tensions entre l'Argentine et ses voisins, notamment le Chili, la crainte entretenue depuis longtemps d'une hégémonie brésilienne dans la région, les frontières contestées issues de l'éclatement de la vice-royauté du Rio de la Plata et de l'occupation des territoires du sud, ont conduit les Argentins à mettre en oeuvre des armées importantes et notamment une marine capable de rivaliser avec les marines chiliennes et brésiliennes. Avant le second conflit mondial, les marins mettent en ligne des navires de combat acquis auprès des pays européens. A l'issue de ce conflit, les trois pays ont reçu des navires américains en surplus, acquis à bon marché et sur la base d'une symétrie destinée à éviter toute hégémonie. Il en est ainsi des croiseurs de la classe ***Phoenix,*** dont chacun des trois pays reçut deux exemplaires en 1951.

En 1960, chacun des trois pays reçoit deux sous-marins américains en service pendant la seconde guerre mondiale, qui complètent la flottille de destroyers américains de seconde main octroyée à chacun d'eux, en remplaçement des destroyers de conception britannique d'avant 1940. La Grande-Bretagne rompt la symétrie en vendant des porte-avions: au Brésil, le ***Vengeance*** en 1956, puis à l'Argentine le ***Warrior*** en 1958. Modernisés lors de leur transfert, ils n'embarquent alors que des avions à hélice.

La surenchère se poursuit dans les années soixante-dix, avec l'acquisition de navires modernes. L'Argentine commande en 1970, en Angleterre, deux frégates lance-engins de type ***Sheffield***, après avoir renoncé à fabriquer sur place des frégates britanniques type 21 ***Amazon*** de 2700 t. Elle achète deux sous-marins allemands de 1000 t préfabriqués à assembler dans ses arsenaux. Le Brésil avait commandé en 1969 trois sous-marins anglais de type ***Oberon*** de 2000 t, ainsi que six frégates anglaises de 3000 t du type ***Niteroi***. Le Chili a commandé également en 1970 deux sous-marins anglais du type ***Oberon*** ainsi que deux frégates anglaises de 2500 t du type ***Leander***. Les commandes perpétuent une sorte de symétrie. Dans le même temps, cependant, en 1968, pour remplacer son porte-avions à bout de souffle, l'Argentine a racheté aux Pays-Bas, le porte-avions ***Karel Doorman,*** ex ***Venerable*** anglais (3).

En Argentine, le retour au pouvoir de la junte accélère le processus de modernisation de la marine argentine. En 1977, six sous-marins neufs sont commandés en Allemagne Fédérale (quatre de 1700 t et deux de 1400 t). En 1978, quatre destroyers de 3000 t sont également commandés aux chantiers allemands. En 1979, s'y ajoutèrent le montage dans les chantiers argentins de six escorteurs de conception allemande de 1200 t, et l'acquisition en France de 14 avions embarqués Super Etendard dont la fabrication est intégrée à la chaîne des appareils destinés à l'aéronavale française. Aux missiles mer-mer MM38 Exocet acquis en France pour

équiper la plupart des frégates et destroyers argentins, s'ajoutent en 1979 les missiles mer-mer MM40 Exocet destinés aux navires de surface d'origine allemande, et des missiles air-mer AM39 Exocet pour armer les Super Etendard.

Entre-temps, en 1978, à la suite de la crise ouverte avec le Chili à propos du canal de Beagle, l'Argentine a racheté à la France deux escorteurs neufs du type A 69 de 1100 t, initialement construits pour l'Afrique du Sud mais mis sous embargo. Elle en commande un troisième qui sera livré en 1981. Ce choix de se doter d'une marine moderne et puissante ayant une capacité d'attaque à distance (Super Etendard et AM 39), dont tous les destroyers, frégates et escorteurs sont dotés de missiles mer-mer Exocet, témoigne d'une volonté de suprématie maritime que l'on ne retrouve pas chez ses deux principaux voisins. Le Chili se limite alors à acquérir deux sous-marins allemands de 1000 t. Des trois armées argentines, c'est incontestablement la marine qui s'est lancé dans le programme d'acquisition le plus ambitieux, notamment sous l'impulsion de l'amiral Massera, qui en a pris le commandement en 1973, au retour d'une affectation au Pérou.

L'armée de l'air argentine avait complété son équipement au milieu des années soixante-dix en acquérant 75 Douglas A4 Skyhawk américains de seconde main. Les États-Unis refusant de leur livrer des appareils supersoniques de la classe Mach 2, et ne livrant aux Brésiliens que des F5 neufs mais subsoniques, l'Argentine s'est ensuite tournée vers la France et y a acheté 12 Mirage III EA, comme vont le faire le Brésil, la Colombie, le Pérou, le Vénézuela, chacun pour moins de 16 appareils.

L'Argentine va cependant creuser l'écart en Amérique du Sud, en ajoutant aux Mirage III EA acquis en France, 39 Dagger, copies israéliennes du Mirage III, mais de seconde main, livrés entre novembre 1978 et mars 1982. De 1976 à 1982, le parc d'avions de combat argentins augmente rapidement, passant de 115 à 210 appareils, tandis que dans le même temps, le nombre des avions brésiliens, du fait d'une modernisation du parc, passe de 169 à 142. Les moyens chiliens équivalents passent de 67 à 84 avions. Cette forte croissante du nombre des avions argentins est due en particulier à la commande de cinquante avions de fabrication locale Pucara. Le FMA IA Pucara est un biturbopropulseur de lutte antisubversive, c'est-à-dire assez lent mais très fortement armé: quatre mitrailleuses, deux canons, des bombes et des roquettes. Sa conception traduit une volonté de lutter par des moyens spécifiques nationaux contre les mouvements de guérilla qui se sont développés dans le pays. L'armée de terre argentine, pour sa part, reste dans les années soixante-dix à un niveau de 80 000 hommes, mais les effectifs des forces para-militaires passent de 19 000 à 42 000 hommes en 1979, en raison notamment d'une police fédérale portée à 22 000 agents.

1. Gérard Guillerm, *Le péronisme, histoire de l'exil et du retour*, Paris, Sorbonne, 1984, p.138.

2.Des estimations plus récentes liées aux confessions d'anciens militaires font état de 30 000 morts ou disparus entre 1976 et 1983. Cf. Irente Jarry, *Argentine, les horibles confessions de l'armée*, Paris, Le Figaro, 13 et 14 mai 1995 et Christine Legrand, *Des militaires argentins multiplient les confessions sur la sale guerre à la veille de l'élection présidentielle*, Paris, Le Monde, 12 mai 1995. L'élimination des suspects jetés d'hélicoptères dans le Rio de la Plata est relatée dans l'ouvrage d'Horacio Verbitsky, *El Vuelo* (le vol), Paris, Dagorno, 1995.

3. Jean Labaye-Couhat, *Combat fleets of the world*, 1982-1983, US Naval institute, London, Arms and armour press, 1983, p.5.

6. Incident en Géorgie du Sud

Les stations baleinières désaffectées de Géorgie du Sud avaient suscité la convoitise d'un ferrailleur argentin, d'origine grecque, M. Constantino Sergio Davidoff. En octobre 1978, il prend contact avec leur propriétaire, la firme Christian Salvesen d'Edimbourgh, en vue de récupérer les métaux des installations abandonnées de Leith, Husvik, Stromness et Grytviken; il reçoit un accord de principe pour les trois premières et prépare pendant deux ans son opération.

En février 1982, il confirme son entreprise à l'ambassade britannique à Buenos Aires et régularise un voyage antérieur effectué sur place. En raison de difficultés techniques et climatiques, le délai prévu de mars 1982 est dépassé, il demande donc un report pour l'échéancier de l'opération, prévoyant d'envoyer son équipe sur place pendant la durée de l'hiver austral. Il propose aux représentants britanniques de transporter des approvisionnements pour leurs ressortissants sur l'île, de prêter le concours du médecin de son équipe, mais n'obtient pas de réponse. L'absence de liaisons maritimes régulières avec la Géorgie du Sud l'amène à affréter un navire de transport mixte de la marine argentine armé sous équipage civil, le ***Bahia Buen Suceso***, employé le plus souvent à ravitailler les postes éloignés de la côte sud de l'Atlantique ou des bases scientifiques de la bordure antarctique.

Bien que la Géorgie du Sud soit territorialement revendiquée par l'Argentine, en dépit du caractère incontestable de l'antériorité britannique dans sa découverte et son occupation, il appartenait aux ferrailleurs argentins souhaitant y débarquer et y travailler, d'effectuer les démarches auprès du représentant local de la Grande-Bretagne pour obtenir les autorisations de séjour.

En l'occurrence, la fonction d'officier d'immigration y est remplie par un membre de la mission scientifique britannique de 40 personnes, basée à Grytviken et rattachée hiérarchiquement au gouverneur de Port Stanley; la Géorgie du Sud étant administrée comme une dépendance des Malouines. Or Davidoff avait déjà indisposé les autorités britanniques en décembre 1981 lorsqu'il avait débarqué du brise-glaces argentin ***Almirante Irizar***, arrivé secrètement, pour reconnaître les installations de Grytviken.

Parti de Buenos Aires le 11 mars, le ***Bahia Buen Suceso*** arrive dans la baie de Stromness le 16. Quatre jours sont nécessaires à l'équipe de Davidoff pour réparer la jetée et débarquer à Leith vivres et matériels, sans qu'aucun contact ne soit pris avec le représentant officiel britannique. Un groupe de scientifiques passant à Leith y découvre l'intense activité de déchargement d'un navire, un drapeau argentin flottant au-dessus des installations baleinières, et entend tirer des coups de fusil. Le gouverneur des Falkland, informé par radio, ordonne le 20 mars à son représentant de contacter les Argentins pour qu'ils amènent leur drapeau, et régularisent les conditions de leur séjour. Le contact étant établi, le drapeau est enlevé mais aucune démarche n'est effectuée vers Grytviken, distante il est vrai de 30 kilomètres par mer. Le 21 mars le ***Bahia Buen Suceso*** quitte la Géorgie du Sud pour aller décharger une cargaison à Ushuaia.

Entre-temps, l'événement local s'est transformé en incident diplomatique. Un rapport du gouverneur Hunt sur les faits, relate la présence (inexacte) de militaires et conclut que la venue

des ferrailleurs est en fait prétexte à établir une implantation argentine en Géorgie du Sud. Son inquiétude peut s'expliquer par des reconnaissances discrètes effectuées les mois précédents par un yacht venant d'Argentine et par le survol à trois reprises, et notamment le 11 mars, de la côte nord par des avions C 130 Hercules argentins.

Le gouvernement britannique élève une protestation auprès du gouvernement argentin, demande le rapatriement immédiat des Argentins débarqués par retour du ***Bahia Buen Suceso*** et se réserve le droit de prendre toute mesure appropriée. Simultanément un détachement de *Royal Marines* porté à 22 hommes et doté de munitions complémentaires embarque sur le patrouilleur ***Endurance*** qui appareille de Stanley, son départ étant signalé aux Argentins par les responsables de leur escale aérienne. L'incident ouvre une phase de tension aiguë entre les deux pays.

Le gouvernement argentin ayant fait état du départ des ferrailleurs sur le ***Bahia Buen Suceso***, les Britanniques ordonnent à l'***Endurance*** de faire demi-tour. Mais ce départ est infirmé par les observations faites depuis les hauteurs surplombant Grytviken par un poste d'observation aménagé par les scientifiques anglais. Ceux-ci confirment en outre qu'aucune tentative de régulariser l'immigration n'a été tentée. Le ministère anglais des Affaires Etrangères durcit le ton et menace d'employer la force.

L'***Endurance*** reprend le cap de la Géorgie du Sud et arrive le 24 mars à Grytviken, où il débarque les 22 *Marines* sous le commandement du lieutenant Keith Mills. Informé par radio de l'arrivée prochaine de deux avisos argentins, le commandant de l'***Endurance*** appareille et va dissimuler son navire à coque rouge entre les icebergs et la côte sud-est de la Géorgie du Sud.

Les Argentins franchissent un nouveau degré dans l'escalade en déroutant le ***Bahia Paraiso***, autre navire de ravitaillement de leur flotte, attaché aux bases antarctiques, qui naviguait auprès des îles Orcades du Sud (South Orkneys), et qui débarque le 26 mars à Leith, 14 marins et commandos sous le commandement du lieutenant de vaisseau Alfredo Aztiz. Du matériel militaire est également débarqué, le drapeau argentin hissé à nouveau pendant que des chants patriotiques sont entonnés par les Argentins.

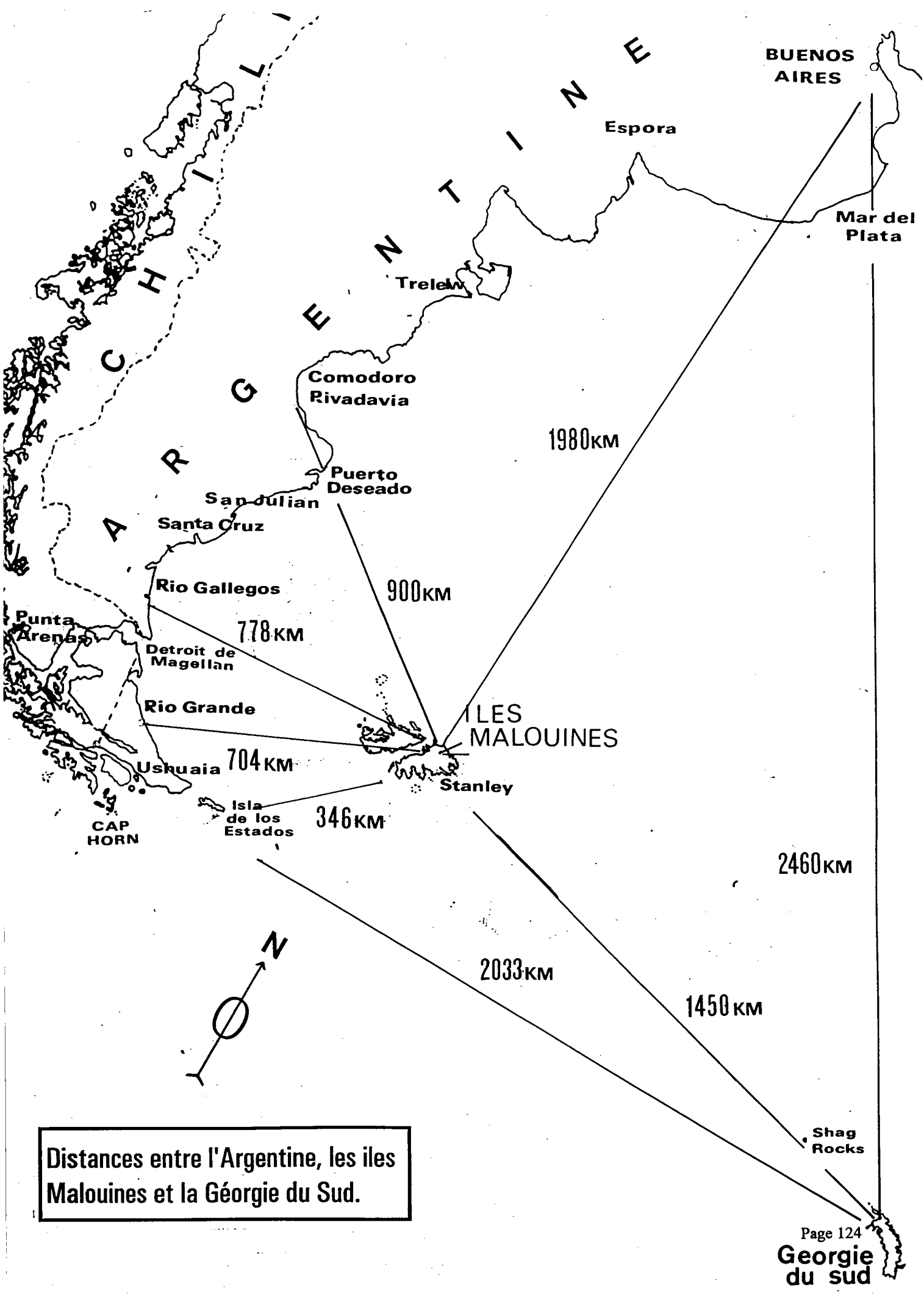
En raison des développements pris par cet incident, les soldats du détachement de relève de la garnison des Malouines, arrivés par avion à Montevideo, s'y trouvent bloqués par l'indisponibilité de l'***Endurance***. Le ministère de la Défense anglais utilise pour les acheminer le navire de ravitaillement de bases scientifiques RSS ***John Biscoe***. Détourné de son voyage de retour en Grande-Bretagne, il appareille pour les Malouines, survolé par l'aviation argentine.

L'exacerbation provoquée par cet incident semble résulter à la fois d'une exagération dans les transmissions successives de comptes rendus et d'une réaction excessive. S'il est incontestable qu'un pavillon argentin ait été hissé au-dessus des installations baleinières et que des coups de feu (probablement contre des rennes sauvages) aient été tirés par des ferrailleurs, le seul objet indiscutable du différend résulte de la non-régularisation de leur situation par les Argentins débarqués, s'accompagnant il est vrai d'une désinvolture aggravée par la mauvaise foi. Le précédent des Orcades du Sud, sur lesquelles les Argentins occupaient une base depuis 1976, était de nature à rendre les Anglais méfiants contre toute forme "d'occupation rampante".

Privée du ***Bahia Buen Suceso*** lorsque l'incident s'est transformé en crise, l'équipe de Davidoff n'avait que deux embarcations de débarquement à sa disposition, alors que les Britanniques, de leur côté, avaient montré que, par bateaux légers, ils pouvaient se rendre à Grytviken. Il leur aurait dès lors été possible d'y rencontrer les Argentins et ainsi de régulariser leur situation.

Les possibilités de déplacement avec des moyens nautiques appropriés sont illustrées par la présence d'un yacht de trois Français, le ***Cinq Gars Pour***, réfugié le 17 mars en Géorgie du Sud après une tentative infructueuse de franchissement du cap Horn. Assez fraîchement accueillis par les Britanniques, ils finirent par se rendre à Grytviken où ils reçurent l'aide attendue pour réparer leur bateau et l'hospitalité. Ayant assisté à l'arrivée du ***Bahia Paraiso***, ils ne pourront quitter la Géorgie du Sud pour Buenos Aires qu'après l'attaque argentine sur Grytviken.

La tournure prise par cet événement et la tension ainsi générée conduit dès lors à un développement imprévu de la stratégie des membres de la junte argentine. Ils accélèrent le processus de reconquête des Malouines et l'élargissent à la Géorgie du Sud. Cette décision est prise le 23 mars lors d'une réunion de la junte dans l'immeuble Libertad. La confirmation rapide par les états-majors de la faisabilité d'un débarquement dès le 1er avril engage activement le processus de reconquête.



Distances entre l'Argentine, les iles Malouines et la Géorgie du Sud.

CHAPITRE V. DES ÎLES ENVAHIES

L'invasion argentine des Malouines et de la Géorgie du Sud va rencontrer des oppositions limitées mais fortes. Alors que les Argentins renforcent les troupes débarquées, la réaction britannique se précise au plan diplomatique et politique

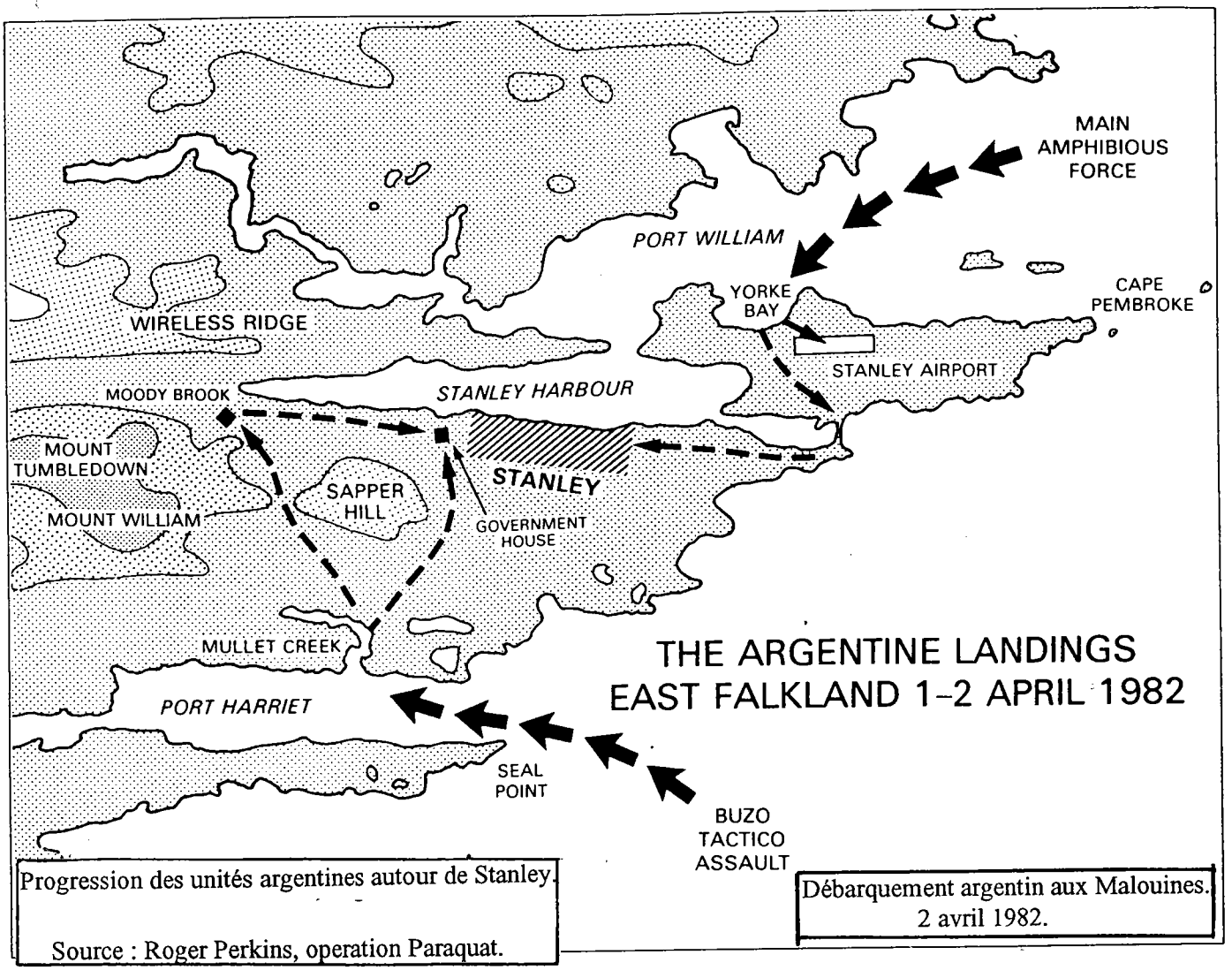
1. Opération *Rosario* ou *Azul*

Le 23 mars, le contre-amiral Büsser est interrogé par la junte sur la possibilité de mettre en oeuvre le plan qu'il prépare en secret depuis janvier. Il réunit rapidement le groupe interarmées restreint qu'il anime. Le 25 mars, il confirme la faisabilité de l'opération comprenant un appareillage de la flotte chargée de l'opération le 28, suivie de débarquements simultanés aux Malouines et en Géorgie du Sud le 1er avril (1). La junte donne son feu vert à la marine argentine chargée de la mise en oeuvre de l'opération. Le plan prévoit un débarquement initial aux Malouines de troupes de *Marines*, relevées après la prise de l'aéroport et des agglomérations de Stanley et de Goose Green, par des unités de l'armée de terre. Autour du porte-avions ***Veinticinco de Mayo***, se rassemble une flotte impressionnante, disproportionnée au regard de la seule présence militaire britannique dans cette zone: le patrouilleur ravitailleur ***Endurance*** armé de deux canons de 20 mm, qui emporte deux hélicoptères légers Wasp, et un détachement de *Royal Marines* de moins de 100 hommes. La force argentine assemblée autour du porte-avions comprend les deux destroyers du type T42 **Sheffield**, deux escorteurs type A69, un sous-marin océanique, un navire de soutien polaire l'***Almirante Irizar***, un navire de transport et un bâtiment de débarquement de chars, le ***Cabo San Antonio***. Elle emporte 904 hommes de troupes destinés à être débarqués (2). Dans le même temps, la presse argentine annonce qu'un exercice conjoint de lutte anti-sous-marine se déroule entre les marines argentine et uruguayenne.

Une tempête retarde l'arrivée de la force d'invasion argentine. L'hélicoptère Puma embarqué sur l'***Almirante Irizar*** est endommagé et devient inutilisable. La date du débarquement est ainsi reportée au 2 avril.

L'information parvient aux Argentins que les Anglais sont désormais alertés sur l'imminence d'un débarquement. Le plan est légèrement modifié, notamment en ce qui concerne l'envoi de troupes de *Marines* à la résidence du gouverneur. Il est devenu évident, en l'absence d'effet de surprise, qu'il sera difficile d'opérer sans effusion de sang, or ceci était considéré comme primordial par les responsables argentins. Dès la préparation de l'opération, ils se sont montrés très soucieux que cette opération de restitution de territoire national offrît un caractère exemplaire et donc sans perte humaine, de manière à ce qu'elle s'opérât sans indisposer les instances internationales.

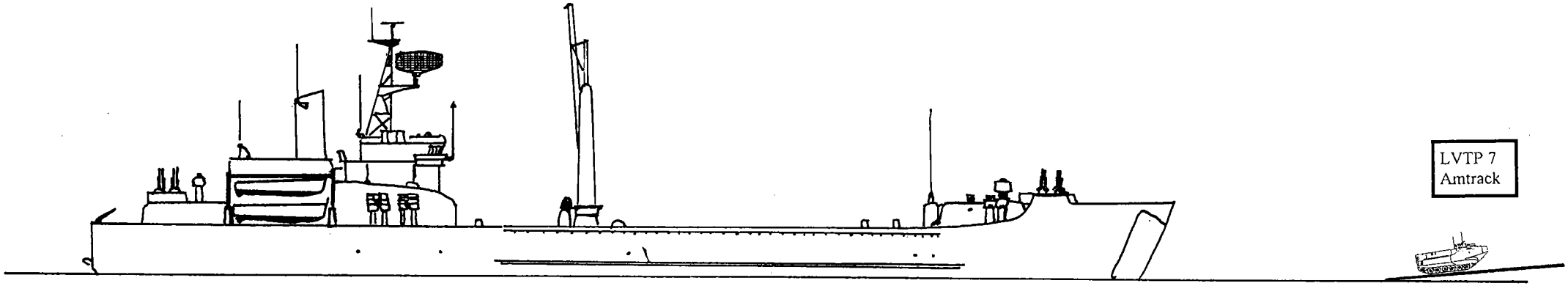
Alors qu'ils font route vers les îles Malouines, les Argentins ont déjà remporté une première victoire. Ils ont en effet mis en défaut le dispositif gouvernemental britannique de prévention de crise.



Progression des unités argentines autour de Stanley.

Source : Roger Perkins, operation Paraquat.

Débarquement argentin aux Malouines.
2 avril 1982.

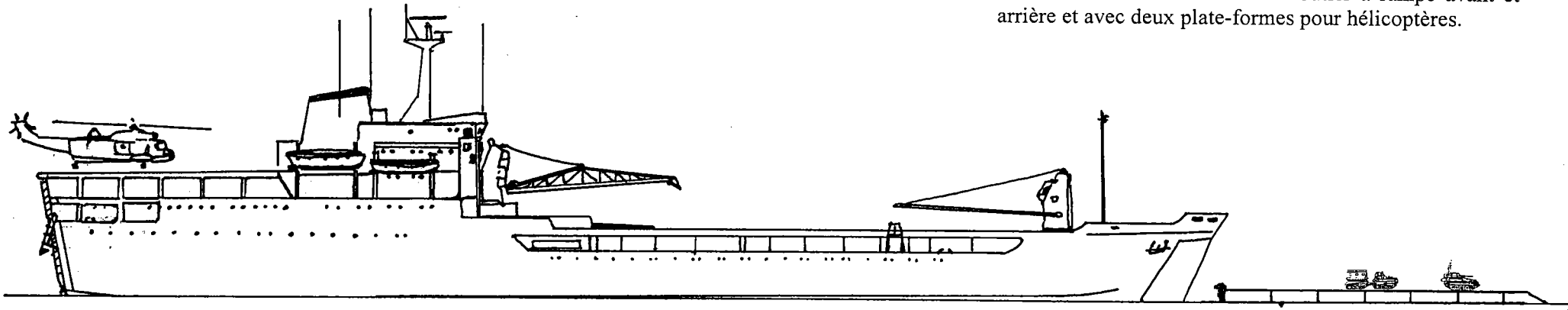


LVTP 7
Amtrack

CABO SAN ANTONIO

Longueur : 135 m

Le ***CABO SAN ANTONIO*** est une copie des LST américains avec adjonction d'une bigue de 60 tonnes. Le ***SIR GALAHAD*** est un navire routier à rampe avant et arrière et avec deux plate-formes pour hélicoptères.



SIR GALAHAD

Longueur : 126,4 m

Mexeflote portant une chenillette BV 202 et un char Scorpion

NAVIRES DE DEBARQUEMENT DE CHARS UTILISES AUX MALOUINES

2. Deux barouds d'honneur

Alors que mise tardivement en alerte, la machine de guerre britannique commence à monter en puissance, ce n'est que le 1er avril à 15h30, heure de Stanley, que le gouverneur Rex Hunt reçoit du ministre des Affaires Etrangères de Londres, le télégramme de mise en garde: "Nous avons une information apparemment fiable, selon laquelle une force d'intervention argentine sera rassemblée devant le cap Pembroke, tôt demain matin, 2 avril. Vous êtes invité à prendre vos dispositions appropriées."

Le gouverneur fait venir le commandant des *Royal Marines*, Mike Norman qui vient de prendre ses fonctions à la tête des 42 hommes affectés à la garnison des Malouines. A ses hommes, s'ajoutent ceux du détachement qu'ils ont relevé, qui n'ont pas encore quitté l'île et n'ont pas non plus embarqué sur l'***Endurance*** pour porter une présence militaire en Géorgie du Sud. C'est donc une force de 78 *Royal Marines* et de neuf marins de l'***Endurance*** restés à Stanley, avec la dotation en armement d'un seul détachement, qui doit faire face à l'invasion argentine imminente (3). Invité par les militaires à se replier dans l'arrière-pays, le gouverneur décide de rester à la résidence, siège du gouvernement et d'organiser la résistance. Etant dans l'impossibilité de faire immédiatement détruire par explosif la piste de l'aérodrome, il la fait obstruer par des obstacles. Il ordonne de rassembler les 16 "techniciens" argentins de la société de gaz ou de la compagnie aérienne LADE présents à Stanley dans le cadre des accords anglo-argentins. Il fait procéder à la destruction de ses documents classifiés et demande à la station de télécommunications de se tenir à tout moment en état de transmettre à Londres. Enfin, il fait ouvrir, par la radio locale qui émet en permanence, une liaison continue avec la population. Dès 20h10, il met les habitants des îles au courant de la situation en intervenant sur les ondes et en donnant consigne à chacun de rester chez soi. Le commandant Norman, qui avait déjà vécu une alerte le 31 mars (4), organise rapidement son dispositif avant la nuit. Il cherche à deviner sur quelle plage vont arriver les péniches de débarquement argentines. Des deux plages du nord de l'isthme sur lequel est implanté l'aérodrome, celle située à l'est de Yorke Point, qui est caractérisée par une pente accentuée, lui parait la plus propice. Il y fait mettre une mitrailleuse en batterie (5). Il ignore alors que les Argentins mettent en oeuvre leurs blindés amphibies américains Amtracs qui utilisent plutôt une plage à faible pente. Le dispositif que Norman a arrêté avec le gouverneur prévoit d'échelonner les sections de *Royal Marines* sur les différents axes par lesquels les Argentins sont susceptibles d'accéder à l'hôtel du gouverneur. Il vise ainsi à les ralentir et si possible à négocier.

a. Débarquements autour de Stanley

Le plan initial de l'amiral Büsser prévoyait la capture par surprise de la résidence du gouverneur et du casernement des *Royal Marines* à Moody Brook, "dans la mesure du possible, sans effusion de sang" (6). Ses troupes devaient progresser dans deux directions. Une compagnie de commandos amphibie débarquée de nuit dans une crique à deux milles au sud de Stanley, se saisissait de Moody Brook et des points de contrôle de Stanley. Le gros du corps expéditionnaire débarquerait alors à l'aube, au nord de l'aéroport avec ses blindés; un peloton s'en détacherait pour progresser rapidement vers la maison du gouverneur, les troupes de *Marines* occupant

Stanley. Le retard dans la réalisation de l'opération bleue imputable à la tempête et la mise en alerte des Anglais (7), désormais prévenus de l'imminence de l'invasion, ont supprimé tout effet de surprise. Ils ne vont pas pour autant conduire à modifier le plan prévu. Dans la soirée du 1er avril, le destroyer ***Santissima Trinidad*** jette l'ancre au sud de Stanley et 21 canots pneumatiques sont mis à l'eau afin de débarquer une compagnie de commandos amphibie. Dans l'obscurité, les embarcations ne trouvent pas la crique dans laquelle est prévue la mise à terre. Traversant un banc de kelp, elles y sont ralenties car leurs hélices s'y accrochent. Les remises de gaz des moteurs hors-bord entendues par le *Marine* Berry, guetteur solitaire de Sapper Hill, lui font croire à un débarquement par hélicoptères (8).

Ayant enfin débarqué à 11 heures du soir, les commandos argentins se divisent en deux groupes. Le premier prend la direction de la maison du gouverneur, l'autre du casernement de Moody Brook. Après six heures de marche à pied sur un terrain plus difficile que prévu, les commandos du premier groupe, conduits par le capitaine de corvette Sabarots, atteignent Moody Brook à 5 h 30. Le casernement est vide, les Argentins l'ignorent. En l'envahissant, ils engagent une violente fusillade et des explosions de grenades sont entendues depuis la résidence du gouverneur. Par la suite les Argentins présenteront cette démonstration de force comme destinée à impressionner les Anglais pour les amener à se rendre rapidement. Pour l'amiral Büsser, il s'agissait d'une diversion destinée à attirer les *Royal Marines* groupés autour de la résidence du gouverneur. Ces explications argentines fournies a posteriori contredisent cependant l'affirmation souvent répétée selon laquelle ils entendaient se saisir des îles sans effusion de sang.

L'attaque de Moody Brook montre à nouveau au major Norman que son dispositif est orienté dans la mauvaise direction puisque principalement dirigé dans le sens opposé à cette attaque initiale. Il ordonne le repli de ses sections sur la résidence du gouverneur. Il va devoir faire face à deux offensives simultanées puisque le débarquement des blindés s'opère au moment où s'engage l'attaque de la maison du gouverneur.

A 6 h 30, en effet, les Amtracs, tranports de troupes chenillés et quelques camions amphibies sortent par la rampe avant de la cale du transport de chars ***Cabo San Antonio***. Ils sont guidés à terre par une équipe de nageurs de combat que le sous-marin ***Santa Fe*** a débarquée à 4 h 15, pour baliser la plage. Ils progressent sur l'isthme sans résistance; le contrôle de l'aérodrome est rapidement effectué par quatre Amtracs qui amènent un peloton du 25ème régiment d'infanterie commandé par le lieutenant colonel Mohamed Ali Seneildin. Un détachement de fusiliers marins est chargé de dégager la piste d'envol des obstacles qui la neutralisent (véhicules immobilisés, blocs de béton), afin de permettre l'atterrissage des premiers C130 Hercules argentins qui ont décollé des bases du continent pour acheminer les unités de l'armée de terre, prévues pour relever les fusiliers marins.

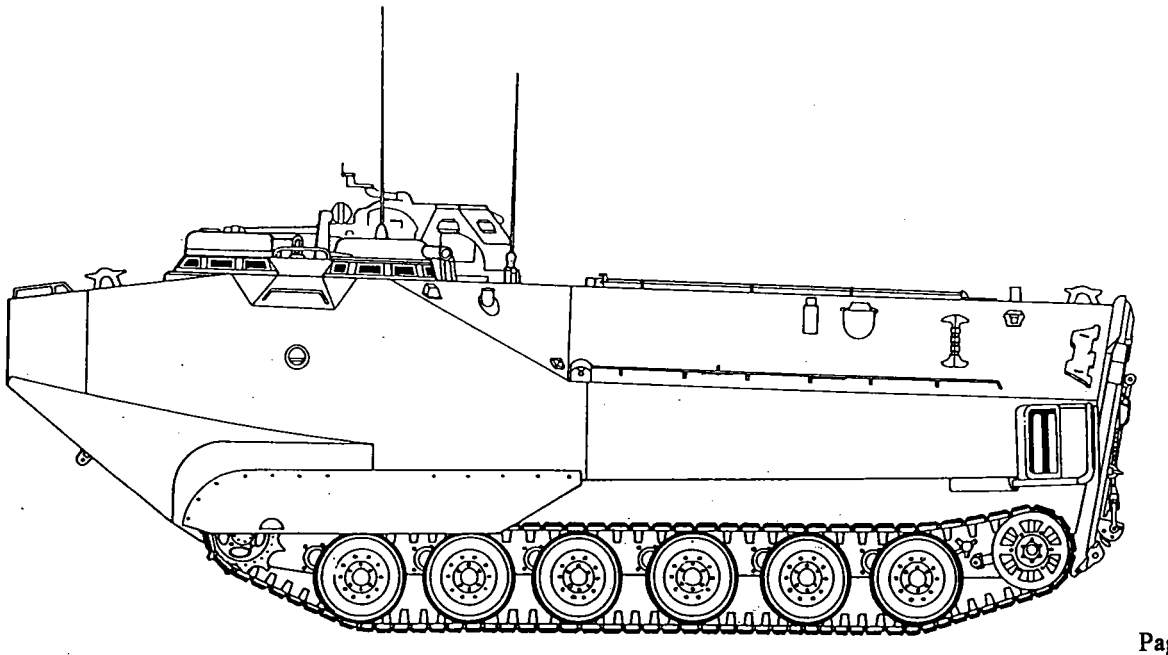
D'autres Amtracs, continuant vers Stanley, franchissent sans rencontrer d'opposition, le goulet (9) qui relie l'isthme à la terre principale. A son débouché, la section britannique qui garde l'entrée de Stanley ouvre le feu à 7 h 15 avec ses mitrailleuses et ses armes antichars (10). Sous le feu de canons sans recul, de mortiers et de mitrailleuses argentines, les Anglais se replient (11).

De la compagnie de commandos amphibie qui atteignit Moody Brook, s'était séparé un détachement commandé par le capitaine de corvette Giachino. Rejoignant les abords de la résidence du gouverneur, cette équipe de 16 hommes des forces spéciales a pour mission de s'emparer rapidement du représentant britannique. Ayant divisé son équipe en trois groupes, Giachino prend la tête de celui du milieu, et à 6 h 30 progresse sur l'arrière des bâtiments officiels, décidé à y pénétrer de force et à y obtenir la reddition du gouverneur. 31 *Marines,* 11 marins et un civil armé y assurent la défense de la représentation de l'état britannique. Ils ouvrent le feu, blessant mortellement le chef du détachement argentin. Trois Argentins qui ont pénétré imprudemment dans la résidence sont faits prisonniers. Les autres Argentins tirent en direction des bâtiments avec des pistolets mitrailleurs munis de silencieux et lancent des grenades étourdissantes (12), mais sans toucher de Britanniques. Ils adjurent par mégaphone le gouverneur de se rendre. Les Anglais qui ne peuvent repérer les Argentins tirent au jugé dans leur direction. La situation va durer deux heures 30. Elle est sans issue pour les assiégés, encerclés par des troupes qui vont se renforcer rapidement et dont les premiers blindés approchent.

Le commandant Norman et son prédécesseur exposent la situation au gouverneur qui s'est réfugié dans une salle de commandement improvisée au rez-de-chaussée et dans laquelle il n'a pour protection que le dessus du bureau en chêne massif et pour arme que le pistolet de 9 mm que lui ont confié les *Royal Marines*. Afin de sauvegarder la vie de ses hommes, il décide de se rendre. Un contact est établi avec les responsables militaires argentins par l'entremise du représentant aux Malouines de la compagnie LADE. Un cessez-le-feu est ordonné.

L'amiral Büsser vient rencontrer le gouverneur Rex Hunt qui, après une vive protestation et quelques discussions, ordonne à ses hommes de déposer les armes. A 12h15, sur le mât de la résidence, le drapeau anglais est amené, et le drapeau argentin hissé.

Les Anglais ne déplorent aucune perte, en cela les Argentins sont conformes à leur objectif. Dans l'après-midi, le gouverneur, en grand uniforme, ses collaborateurs et les combattants anglais sont évacués par avion vers l'Argentine, puis l'Uruguay où un VC 10 de la Royal Air Force va les rapatrier à Londres, via Ascension.



Blindé de transport de troupes amphibie LVTP7 AMTRAC.

b. Invasion de la Géorgie du Sud

Le 26 mars, l'enchaînement des événements a conduit la junte argentine à décider d'envahir également la Géorgie du Sud, ce qui n'était pas prévu au plan initial. La frégate ***Guerrico*** est envoyée avec du renfort pour le détachement de dix hommes déjà implanté à Leith et commandé par le lieutenant de vaisseau Aztiz. Elle arrive dans la baie de Cumberland le 2 avril à 17h.

A Grytviken, 22 *Royal Marines* commandés par le lieutenant Mills ont été débarqués le 31 mars par l'***Endurance*** qui est immédiatement reparti vers les Malouines. La mission de Mills est de faire respecter la souveraineté britannique et de protéger les scientifiques du *British Antarctic Survey* (BAS). Depuis son arrivée, Mills a reçu des ordres contradictoires: observer les Argentins mais ne pas coopérer avec eux; ne pas se rendre; ne pas entreprendre d'action pouvant mettre en jeu des vies humaines...

Dans Shakleton House, bâtiment principal de la station scientifique du BAS, implanté sur King Edward Point, avancée de terre d'un côté de la baie au fond de laquelle se situe l'ancienne station baleinière de Grytviken, les Britanniques ont entendu en direct les messages du gouverneur Hunt, annonçant l'invasion, puis la progression des Argentins. S'attendant à l'arrivée des Argentins, le lieutenant Mills et Steve Martin, commandant la base scientifique et responsable administratif de l'île, décident de mettre les civils à l'abri, de préparer les positions défensives et d'organiser une veille à la radio. Quelques scientifiques s'éloignent de Grytviken, le gros de l'équipe se réfugie dans l'église désaffectée qui se situe derrière la station baleinière. Les *Royal Marines* du lieutenant Mills sont entraînés au combat arctique, bien équipés et largement dotés en munitions. Ayant mis à l'abri leurs équipements, ils creusent sur la hauteur de King Edward Point, des trous d'homme surplombant les approches de la baie et notamment la jetée. Ils improvisent des mines avec leurs explosifs afin de neutraliser la plage contre un possible débarquement.

Dépourvu d'hélicoptère avec le départ de l'***Endurance***, Mills envoie une équipe d'observation s'installer sur Jason Peak, hauteur de 739m qui domine l'entrée de la baie de Cumberland à l'est (donc l'accès de Grytviken), et la baie de Stromness à l'ouest, au fond de laquelle se trouvent les anciennes stations baleinières de Husvik, Stromness et Leith. Son équipe constate la présence du ***Bahia Paraiso*** ancré devant Leith dont les embarcations font des allées et venues avec la terre. Le 2 avril, elle rend compte de l'arrivée de la frégate ***Guerrico*** qui s'approche du ***Bahia Paraiso***. Sentant la nécessité de regrouper ses hommes, Mills envoie une embarcation rechercher ses quatre observateurs.

Le 3 avril, à l'aube, les abords de Grytviken sont survolés par une Alouette III argentine. A 9h30, le ***Bahia Paraiso*** apparait à l'entrée de la baie de Cumberland-est et, par radio, les Argentins invitent le responsable du BAS à se rendre en invoquant un cessez-le-feu qui aurait été décidé par le gouverneur Hunt sur l'ensemble des dépendances des Falklands.

Après un refus et une mise en garde des Britanniques suggérant une réponse armée, le ***Guerrico*** rentre dans la baie, canons pointés sur King Edward Point. L'Alouette III du ***Bahia Paraiso*** se pose alors à proximité des bâtiments du BAS et y débarque quelques soldats

argentins. Elle est suivie d'un Puma chargé d'hommes armés qui entame également sa phase de poser. Les Anglais ouvrent alors un feu nourri sur l'hélicoptère qui est à moins de 100 m d'eux. Celui-ci, touché, se dérobe, et s'éloigne en dégageant de la fumée, chercher une zone d'atterrissage de l'autre côté de la baie. Au moment où il se pose, il bascule et s'écrase sur le côté. Des survivants en sortent.

Le ***Guerrico*** qui a fait demi-tour au fond de la baie, revient alors en tirant avec ses canons de 100 mm et 40 mm sur King Edward Point. Les Anglais ripostent de toutes leurs armes d'infanterie, y compris un lance-roquettes de 84 mm, dont une charge atteint la coque de la frégate en son milieu, juste au-dessus de la ligne de flottaison. La tourelle de 100 mm cesse de tirer, probablement par rupture d'un câblage de commande. Les servants de l'affût de 40 mm touchés par le tir d'un fusil-mitrailleur se mettent à l'abri. Le ***Guerrico*** s'éloigne de la côte, tandis que le tireur d'élite du groupe anglais continue de tirer sur la passerelle (13).

Pendant ce temps, l'Alouette III du ***Bahia Paraiso*** fait la navette entre le lieu du crash du Puma où elle amène du renfort et évacue les blessés. Les Argentins y mettent en batterie une mitrailleuse qui couvre leur progression le long de la côte vers Grytviken. Les Anglais ne peuvent que ralentir cette manoeuvre qui les menace par le fond de la baie. Ils ne parviennent pas à atteindre l'Alouette III. Le ***Guerrico*** reprend à distance son tir contre la terre, avec son canon de 100 mm. Sa tourelle étant bloquée, il est obligé, pour l'ajuster, de manoeuvrer en avant, en arrière et sur le côté.

La position des Anglais, qui sont encadrés par les obus de 100 mm, et constatent simultanément la progression des Argentins le long du rivage sur leur flanc droit, devient intenable. Le lieutenant Mills décide de se rendre en échange d'un traitement équitable pour ses hommes. Le lieutenant Aztiz est héliporté pour prendre en compte ses prisonniers. Se montrant d'abord perplexes devant le faible nombre de combattants anglais, les Argentins les regroupent ensuite avec les scientifiques et les embarquent sur le ***Bahia Paraiso*** pour les évacuer.

Ainsi s'achève le second combat de retardement mené par un détachement britannique contre l'invasion argentine sur les îles de l'Atlantique Sud. Celui du commandant Norman n'avait enregistré aucun blessé, celui du lieutenant Mills en a un seul. Les pertes du côté argentin sont d'un mort et de deux blessés aux Malouines lors de l'attaque de l'hôtel du gouverneur et de trois morts et plusieurs blessés en Géorgie du Sud (14).

1. Cf. La déclaration de l'amiral Büsser cité par Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p.25; l'opération qui devait initialement s'appeler Rosaire (Rosario), fut baptisée Azul (bleu) de la couleur de la robe de la Vierge Marie. Les planificateurs voulant que cette opération soit ressentie par le public ou les soldats comme une croisade semi-religieuse.

2. 904 selon Denys Blankeways, *Channel four, The Falklands war*, Sidwick and Jackson, London, 1991, p.35, confirmé par Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op.cit. p.19, qui en détaille la composition: 824 fusiliers marins et commandos de marine, 39 soldats du 25ème régiment d'infanterie, 41 militaires responsables des affaires civiles pour organiser l'administration.

3. Sur les 100 réservistes de la force locale de défense, 23 se mobilisèrent en faisant connaître leur réticence à combattre. Ils seront affectés à la garde de quelques équipements publics.

4. Le 31 mars, le commandant Norman reçoit un message de Londres indiquant qu'un sous-marin argentin était proche,

probablement venu pour étudier quelle plage pourrait permettre un débarquement. Il répartit en conséquence des observateurs, mais sans résultat.Cf.interview de Mike Norman par Max Arthur, *Above all courage*, London, Sidwick and Jackson, 1985, p.8.

5. Ses 2 servants sont dotés de motos afin de pouvoir rapidement se replier après un feu d'intimidation.

6. Amiral Büsser cité par Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op.cit. p.23.

7. Les représentants argentins de la compagnie Lade et de la société chargée du dépôt de gaz, avaient pu informer le continent de ce qui se passait sur les îles. Les Britanniques suspectaient certains, en raison de leur jeune âge et de leur allure, d'être des militaires déguisés. Dans les jours précédant l'invasion, un C130 argentin s'était posé à Stanley en prétextant une fuite de carburant. Le gouverneur lui-même s'en est voulu d'avoir fourni les plans de sa résidence à un "architecte" argentin qui prétendait préparer un article. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op.cit., p.31.

8. Sir Rex Hunt, *My Falklands days*, Newton Abbot, David and Charles, 1992, p.223. Le marine Berry rend compte par radio du passage d'environ 150 hommes tout près de lui, et demande quelle conduite tenir. Norman lui répond simplement: "Rentrez la tête..."

9."the neck".

10. Cet événement reste controversé, les Britanniques prétendent avoir détruit un Armtrack dont aucun survivant ne serait sorti.

11. Les Britanniques ont longtemps pensé que l'immobilisation du premier Armtrack, atteint par une roquette antichar de 66mm, puis par une autre de 84mm, avait fait de nombreuses victimes. (Voir notamment Mike Norman cité par Max Arthur, *Above all courage*, op.cit., p.16. Il semble que ce ne fut pas le cas, un seul blessé par éclat fut reconnu par les Argentins dans cette action.

12. Stun grenade: grenade provoquant un assourdissement et un éblouissement des victimes, paralysant leurs réactions et utilisées notamment dans les actions contre les preneurs d'otages.

13. Selon Roger Perkins, *Operation paraquat*, London, Picton Publishing 1986, p.84: alors que le ***Guerrico*** se retirait, une seconde roquette de 84mm atteignit une rampe de lancement d'Exocet, l'endommageant sérieusement.

14. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op.cit., p.39 et 42.

3. Les Argentins s'installent

La junte de Buenos Aires, grisée par son succès populaire, se refuse à appliquer la résolution 502 du conseil de sécurité et à retirer des Malouines les troupes qui y ont débarqué. Persuadée que les départs des forces navales anglaises vers le sud sont un bluff, elle va s'enfermer dans une sous-estimation de la capacité des Anglais à reconquérir les îles.

Le contingent des troupes spécialisées qui a débarqué, est relevé début avril par des unités de la IXème brigade de l'armée de terre de la province voisine de Chubut: le 8ème régiment d'infanterie et le 5ème régiment d'infanterie de marine. Les soldats argentins qui descendent d'avion sont surpris de ne pas trouver aux Malouines une population vivant dans l'attente de sa décolonisation, ils ne croisent que des Anglo-saxons distants. La cohabitation va d'ailleurs être de plus en plus difficile, car Stanley est une bourgade de 1800 habitants dans laquelle il va falloir loger des milliers de soldats.

Le 4 avril, arrive aux Malouines le gouverneur nommé par Galtieri, le général Benito Menendez. Sa mission est celle d'un administrateur. Sa première préoccupation est d'éviter tout incident entre les soldats et les habitants et il prend des mesures très fermes à cet effet. Il a été informé que sa garnison sera progressivement réduite à 500 hommes avec un bateau garde-côte. Il est donc particulièrement surpris quand on lui demande quelles dispositions militaires il a prises dans la pespective possible d'une action militaire des Britanniques (1).

Les informations relayées par la presse internationale sur les départs successifs de navires anglais vers le sud amènent en effet la junte à prendre des mesures d'urgence. Elle décide de doubler son contingent. Elle désigne l'amiral Lombardo comme commandant des opérations dans l'Atlantique Sud. C'est la Xème brigade du général Jofre, implantée dans un faubourg de Buenos Aires, qui est désignée en renfort. Elle commence à arriver sur les îles sans que le général Menendez en ait été informé (2). A cette période de l'année, les conscrits ont intégré leurs unités en janvier; ce sont des soldats peu aguerris. L'état-major fait donc appel à des réservistes de l'année précédente pour les substituer pour partie aux conscrits et former des unités plus expérimentées.

Ceux-ci rejoignent dans l'enthousiasme général, tandis que de nombreux officiers, y compris les cadets de l'Ecole Militaire, se portent volontaires.

Ces nouvelles unités n'ont cependant pu être entraînées au combat en zone froide, dans un milieu naturel qui offre peu d'abris. Les soldats sont transportés par avion tandis qu'une partie du matériel lourd suit avec une dizaine de jours de retard sur les navires. L'arrivée des premiers navires anglais étant fixée au 18 avril, les Argentins se répartissent dans la campagne autour de Stanley, y creusent des retranchements dans le sol tourbeux ou se constituent des abris dans le creux des rochers le long des pentes des collines. Ils s'abritent dans des petites tentes exposées au vent. Ils ont reçu des vêtements pour faire face au vent du sud de l'Argentine, mais seront surpris par les pluies et porteront continuellement des vêtements humides. Le 22 avril, le général Galtieri effectue une reconnaissance des îles avec les généraux Menendez et Jofre, à l'issue de laquelle il est décidé de laisser l'essentiel des forces autour de Stanley, pour y organiser un

dispositif approprié à un affrontement avec les Anglais. A son retour à Buenos Aires, Galtieri décide l'envoi d'une brigade supplémentaire avec des hélicoptères, ce qui va aggraver le problème logistique. Le choix de ce renfort est délicat. Les premiers enseignements sur le contexte climatique devraient inciter à envoyer les unités d'infanterie de montagne qui sont déployées le long des Andes et dans l'extrême sud. L'argument de l'état-major de l'armée de terre en faveur du maintien de ces unités face au Chili, qui entretient de vieilles revendications sur les cols de montagne et sur les territoires de sud, finit par l'emporter, et c'est sur la IIIème brigade que sont prélevés les renforts. La IIIème brigade est implantée dans la région nord subtropicale de l'Argentine, c'est-à-dire dans un contexte opposé au climat subarctique des Malouines. Par train et par air, et avec une dotation en matériel réduite au minimum, leurs fusils et leurs paquetages, les soldats des trois régiments désignés prennent la route du sud. Le matériel lourd de ces unités (radios, véhicules, munitions, matériels d'entretien) doit suivre sur le cargo ***Ciudad de Cordoba***; celui-ci n'arrivera jamais en raison du blocus mis en oeuvre par les Anglais, fin avril.

Compte tenu du nombre croissant de soldats arrivant sur les îles, un déploiement plus large est opéré. Il entraîne une certaine désorganisation par dispersion des compagnies entre des sites espacés. Deux commandements sont mis en place, l'un pour le secteur de Stanley, général de brigade Jofre, l'autre pour la Malouine-Est et Goose Green, général de brigade Parada, tous deux sous l'autorité du général Menendez. En fait les états-majors restent tous à Stanley.

Pour soutenir les régiments d'infanterie, 42 canons de 105 mm de fabrication italienne Otto Melara sont transportés sur les îles. Il s'agit de pièces légères démontables conçues pour des unités aéroportées et ayant une portée de 10 570 m. La défense antiaérienne de l'aéroport et des abords de Stanley se met également en place avec douze canons de 30 mm et trois lanceurs de missiles Tigercat, manoeuvrés par des fusiliers marins (3). S'y ajoutent douze affûts bitubes de 35 mm, trois de 20 mm, des lanceurs de Tigercat et l'installation d'un lanceur sur remorque de missiles Roland de l'armée de terre (4). Le missile franco-allemand Roland de la dernière génération des missiles sol-air apparaît comme une défense particulièrement redoutable contre les avions volant à moyenne ou basse altitude. Le maillage de missiles et de canons autour de Stanley est également coordonné et contrôlé par des radars modernes de conduite de tir Skyguard qui complètent à courte distance les indications de la station radar VYCA 2. L'aéroport apparaît donc efficacement protégé contre de possibles attaques air-sol. Du fait du blocus maritime, il sera en effet la seule voie permanente d'acheminement de la logistique des troupes argentines des Malouines.

L'absence de commandement interarmées intégré dans les armées argentines conduit à des initiatives disparates en matière de livraison de matériels. C'est ainsi que sur ordre de l'amiral Büsser, sont livrées en urgence aux fusiliers marins, 27 mitrailleuses de 12,7 mm équipées de viseurs infrarouges pour faire face à une éventuelle opération héliportée anglaise, alors que le matériel lourd des unités de l'armée de terre arrivait péniblement au rythme des seuls transports par avion (5). Pour contrer le débarquement des régiments de commandos anglais, il avait été décidé lors du passage du général Galtieri, que les unités des forces spéciales seraient héliportées en contre-offensive, tandis que le reste du dispositif de l'armée attendrait autour de Stanley l'affrontement avec les Anglais.

Les commandos argentins n'existant plus en unités constituées, car leurs membres avaient été dispersés dans les régiments, deux compagnies de commandos, la 601 et la 602 (6), sont hâtivement reconstituées et aéroportées sur les îles. 26 hélicoptères de différents types (Chinook, Puma, Sea King, Agusta 209...) et des différentes armées sont transférés sur les îles en avril. Le dispositif terrestre argentin, improvisé et acheminé en trois semaines aux Malouines, est alors complet. C'est donc l'équivalent d'une division, soit 13 000 hommes, qui va assurer la défense des îles. Ce dispositif conçu par l'amiral Lombardo, a été organisé en supposant que les Anglais vont débarquer sans délai les troupes qui sont déjà en route, qu'ils ne peuvent le faire pour des raisons de distance qu'à proximité de Stanley, que dans cette phase ils sont vulnérables aux attaques de commandos héliportés. Stanley reste donc le coeur du dispositif argentin.

Sur des sites secondaires ont été envoyés des détachements prélevés sur certains régiments, qui sont ainsi un peu plus désorganisés. L'essentiel des réserves logistiques est à Stanley, qui dès le départ, prend l'apparence d'une ville assiégée. Les chaînes logistiques fonctionnent mal en raison de l'impossibilité pour les véhicules de circuler dans la campagne, et les détachements périphériques de Stanley vont rapidement souffrir du manque de produits de vie courante. La mise en place d'un centre de logistique permet de faire venir sur les îles des quantités importantes d'approvisionnement qui restent à Stanley. Les modalités d'acheminement permettant aux troupes du front d'être bien nourries, bien habillées et bien soignées (7), ne seront ainsi jamais assurées pendant cette guerre.

La répartition des troupes, au moment de l'arrivée des premiers navires anglais dans la zone, est la suivante:

-sur la Malouine Ouest, ont été affectés le 8ème régiment d'infanterie et une compagnie du 9ème génie pour défendre Fox Bay. A Port Howard est déployé le 5ème régiment d'infanterie. Sur l'île de Pebble un petit aérodrome a été ouvert par l'aéronavale.

-sur la Malouine Est, seuls les hameaux voisins de Goose Green et de Darwin ont une garnison substantielle: le 12ème régiment d'infanterie, la compagnie C du 25ème régiment d'infanterie et un détachement de l'armée de l'air.

Toutes les autres troupes sont regroupées concentriquement sur Stanley, ses hauteurs et son aérodrome: quatre régiments d'infanterie (3ème, 4ème, 6ème et 7ème) et une partie du 25ème, le 5ème bataillon de fusiliers-marins, le 3ème régiment d'artillerie, le 4ème régiment d'artillerie aéromobile, la batterie B du 1er bataillon d'artillerie de campagne des fusiliers-marins, le 601ème régiment antiaérien, la batterie B du 101ème régiment antiaérien, une partie du bataillon antiaérien de fusiliers-marins, le 10ème escadron d'automitrailleuses avec des blindés à roues, automitrailleuses légères Panhard armées de canons de 90 mm, le 601ème bataillon d'aviation de combat, les compagnies de génie n°10 et 60 de l'armée de terre et celle des fusiliers marins.

C'est donc une population huit fois supérieure à la normale qui occupe l'agglomération de Stanley alors que progresse dans sa direction la force d'intervention britannique.

1. D'après Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p.48, Voir aussi Denis Blakeway, *The Falklands war*, Sidgwick and Jackson, 1992, p.53.

2. D'après Denis Blackeway, op. cit., p.35.

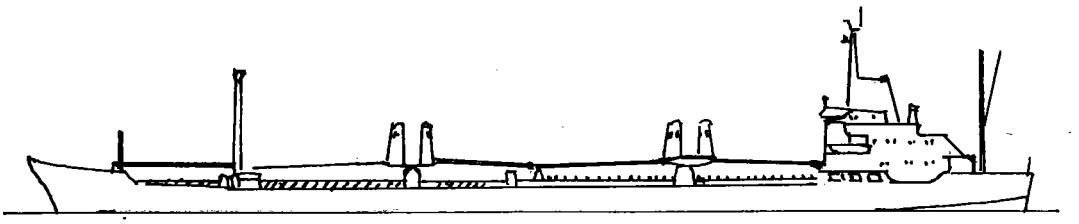
3. Le missile Tigercat produit par la firme anglaise Short Brothers and Harland est la version terrestre du missile Seacat. Conçu dans les années soixante comme défense antiaérienne à courte portée, il équipe le porte-avions ***Hermes***, les croiseurs **Glamorgan** et ***Antrim***, les frégates ***Plymouth***, ***Yarmouth***, ***Argonaut***, ***Minerva***, ***Penelope***, ***Active***, ***Alacrity***, ***Ambuscade***, ***Antelope***, ***Ardent***, ***Arrow***, ***Avenger***, et les navires de transport de chalands de débarquement ***Fearless*** et ***Intrepid***. Long de 1,43 m et pesant 68kg, il a une portée de 4,6 km. Il est téléguidé par un dispositif optique.

4. Martin Middlebrook, *The fight fot the Malvinas*, op. cit., p.60.

5. Entre le 2 et le 29 avril, les avions argentins transportèrent 5500 tonnes de matériel sur les Malouines. Quatre navires avaient pu décharger leur cargaison avant que les Anglais ne décrètent une zone d'exclusion maritime le 12 avril. Quatre autres restés au port, rejoignent ensuite les îles, mais seul le ***Formosa*** peut y décharger ses vivres. Le matériel lourd de la Xème brigade resta sur le continent, le ***Ciudad de Cordoba*** ayant heurté un rocher. Le ***Rio Carcarana*** et le **Isla de los Estados** se trouvèrent prisonniers dans les îles quand le conflit éclata. Ils n'avaient pas eu le temps de décharger leur cargaison. Martin Middlebrook, *Fight for the Malvinas*, op. cit., p.68 et 69.

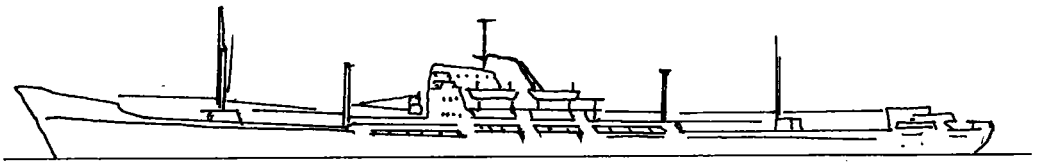
6. Le commandement de la 602ème compagnie de commandos était confié au commandant Aldo Rico qui devait s'illustrer après la guerre lors d'une tentative de coup d'état militaire. Par la suite, il se présentera aux élections.

7. D'après Nicolas Van der Bijl et Paul Hanon, *Argentine forces in the Falklands, Men at arms*, Series n°250, London, Osprey Military, 1992, p.35.



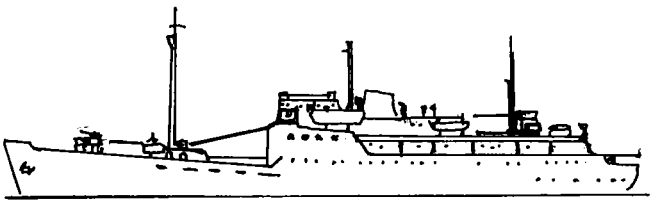
Longueur : 159,01 m

FORMOSA



Longueur : 157,3 m

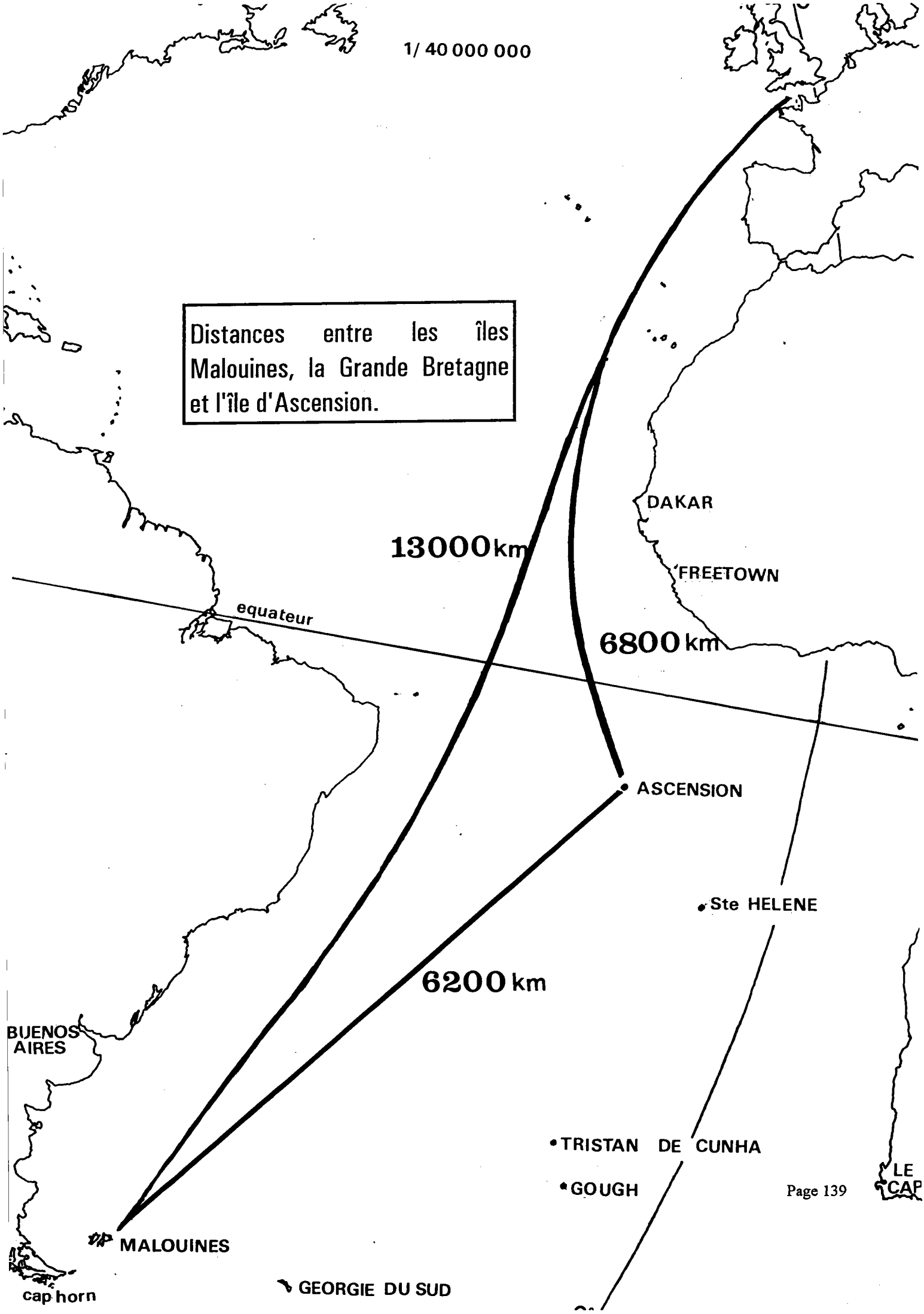
RIO CARCARANA



Longueur : 95 m

BAHIA BUEN SUCESO

Navires de transport argentins utilisés aux Malouines.


1/ 40 000 000
Distances entre les îles Malouines, la Grande Bretagne et l'île d'Ascension.
DAKAR
13000 km
FREETOWN
equateur
6800 km
ASCENSION
Ste HELENE
6200 km
BUENOS AIRES
TRISTAN DE CUNHA
GOUGH
LE CAP
MALOUINES
GEORGIE DU SUD
cap horn

4. La réaction britannique et l'internationalisation du conflit

Le matin du 30 mars, le groupe de synthèse sur le renseignement qui se réunit au ministère de la Défense à Londres, évoquant le continent latino-américain, conclut n'avoir aucune information laissant penser que les Argentins ont pris la décision d'envahir les Malouines. Il précise qu'ils ont cependant les moyens de le faire à partir du 2 avril. Dans la journée, le gouvernement reçoit une information contraire (1). Ainsi, le dispositif permanent de renseignement gouvernemental vient-il d'être pris gravement en défaut. Ce dispositif, réputé pour ses capacités, comprend notamment les renseignements tirés de l'écoute des télécommunications, effectuée dans des bases réparties dans le monde et dont le décodage est centralisé au centre de Cheltenham. Les Britanniques disposent également d'un accès permanent aux renseignements collectés par les satellites américains dans le cadre des accords de Nassau de 1962.

En Argentine même, leurs agents de renseignement n'ont pas recueilli d'informations suffisamment concordantes pour déceler la mise en oeuvre de l'opération bleue, (Rosario) tant le secret a été bien gardé.

L'importance de quelques indices qui étaient parvenus à Londres n'a pas été justement appréciée par le dispositif gouvernemental de centralisation du renseignement. C'est ainsi que les mouvements de la flotte argentine, et notamment l'appareillage des sous-marins, connu le 26 mars, n'ont pas été considérés comme une menace en raison des manoeuvres annoncées entre les flottes argentines et uruguayennes, couverture élaborée par les Argentins pour l'opération bleue (Rosario). L'écoute et l'analyse des transmissions entre les navires argentins et leur état-major ne vont sérieusement alerter les Britanniques que le 31 mars, quand l'amiral Büsser rend compte à Buenos Aires que la tempête oblige à différer l'opération de 24 heures, message décodé par les Anglais.

Parce qu'ils ne s'attendent pas à l'invasion des Malouines, ainsi qu'en témoigne le relâchement de leur vigilance sur les mouvements argentins, et parce que leurs moyens militaires dans la zone sont des plus ténus, les Britanniques font preuve, lors de l'incident de Géorgie du Sud, d'un souci dominant de ne pas envenimer la situation. Les Argentins répondent par une position intransigeante exprimée le 28 mars par leur ministre des Affaires Étrangères, M. Nicanor Costa Mendez, qui leur fait savoir que l'envoi d'un émissaire est désormais une étape dépassée, à moins qu'il ne traduise une volonté de négocier réellement le transfert de souveraineté à l'Argentine des Malouines et de leurs dépendances. Lord Carrington, ministre britannique des Affaires Étrangères, sollicite une médiation de la part des Etats-Unis. Le 28 mars, il demande au vice-président américain d'intervenir dans l'incident de Géorgie du Sud. Alexander Haig fait répondre dès le lendemain que les Etats-Unis souhaitent rester neutres dans ce différend. Les Britanniques, indisposés par cette réponse, insistent alors et rappellent à leurs alliés, le soutien qu'ils leur ont apporté pour des opération relatives au Sinaï et au Salvador (2).

Alerté par les services de renseignement de la réalité des mouvements de forces armées argentines (3), le vice-président Haig propose enfin, le 30 mars, les bons offices de son pays. Les Argentins font alors savoir qu'ils ne souhaitent pas s'en tenir au problème de la Géorgie du Sud. Entre-temps, le 31 mars, les indices d'un débarquement argentin aux Malouines sont

parvenus également aux Etats-Unis.

Madame Thatcher sollicite alors directement le président Reagan et lui demande d'intervenir auprès du général Galtieri et de lui dire que les Etats-Unis n'accepteront pas une occupation en force des Malouines. Le 1er avril, en milieu d'après-midi, l'ambassadeur américain à Buenos Aires parvient difficilement à rencontrer le général Galtieri qui maintient les prétentions argentines. Alexander Haig finit par convaincre le président Reagan d'appeler personnellement le général Galtieri. La communication téléphonique s'établit le 1er avril à 22h10, soit quatre heures avant l'heure limite fixée par la junte aux responsables de la force navale argentine pour engager définitivement l'opération (4).

Pendant une heure, le président américain s'entretient avec le général argentin, et bien qu'il ait l'impression que son interlocuteur a à nouveau abusé de l'alcool (5), il s'efforce de le dissuader d'un débarquement aux Malouines, en rappelant le soutien constant des Américains à un aboutissement pacifique de la revendication argentine. Il propose également l'envoi du vice-président Georges Bush comme médiateur. Il insiste sur la réponse militaire incontestable que les Anglais opposeront à une telle agression. Galtieri, en retour, se contente de formuler quelques apaisements quant aux garanties personnelles qui seront offertes aux actuels habitants des Malouines. Il pense que cette conversation n'est qu'un geste de bonne volonté de Reagan et ne mesure pas l'importance de cette mise en garde (6).

La position américaine formulée par le président Reagan pendant son entretien avec Galtieri contenait des facteurs d'ambiguïté, qui peuvent expliquer l'interprétation qu'en a faite le président argentin. Les Nord-Américains sont en effet partagés, dans le conflit qui s'ouvre, entre le soutien qu'ils entendent apporter à leur allié le plus constant en Europe d'une part, et celui qu'ils souhaitent obtenir de leur allié le plus proche en Amérique latine. Une politique prioritaire du président Reagan vise, en effet, à se rapprocher et à obtenir le soutien des états latino-américains, avec lesquels les liens s'étaient distendus pendant l'administration Carter en raison des excès de ces pays en matière de droits de l'homme.

Cette orientation va peser sur l'attitude officielle américaine pendant tout le conflit. Elle va s'exprimer notamment dans le comportement ambigu de l'ambassadeur des Etats-Unis aux Nations-Unies, Mme Jane Kirkpatrick, connue pour son hostilité envers les Anglais. Elle assistait à un dîner de gala à l'ambassade d'Argentine alors que l'imminence d'invasion des Malouines par les Argentins était connue des Nord-Américains, pouvant ainsi donner le signe d'un acquiescement à cette opération. Il est vrai qu'en Amérique Centrale, aucun autre pays latino-américain ne s'est engagé militairement autant que les Argentins dans la lutte conduite par les Etats-Unis contre la subversion communiste.

D'un autre côté, les liens privilégiés et étroits entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne en matière de défense et notamment leur engagement commun constant dans l'Atlantique Nord face à l'Union soviétique, vont s'exprimer dans le comportement du secrétaire d'état américain à la Défense, M. Caspar Weinberger, qui, dès le début de la crise, prend la décision de fournir aux Britanniques tous les moyens militaires ou de soutien dont ils ont besoin, non seulement ceux qui avaient été antérieurement commandés par les Britanniques pour équiper leurs forces, mais

également ceux résultant de demandes nouvelles liées à l'affrontement avec les Argentins, qui vont être fournis sans délai (7). Pendant les trois premières semaines d'avril, la position officielle des Etats-Unis va rester marquée par une volonté de ne pas prendre parti. Cette attitude ambiguë va compliquer la médiation que le vice-président Alexander Haig a voulu tenter personnellement, et qu'il va mener en faisant la navette avec son Boeing 707 spécial entre Londres et Buenos Aires.

En fin d'après-midi du 31 mars, le ministre de la Défense John Nott se rend aux Communes et demande à s'entretenir en particulier avec Mme Thatcher. Il l'informe alors de l'imminence du débarquement argentin. Mme Thatcher réunit sur le champ ceux qui l'accompagnent, les quelques membres présents de son cabinet, MM. Humphrey Atkins et Richard Luce des Affaires Étrangères, et d'autres hauts fonctionnaires de la Défense. Sont absents le ministre des Affaires Étrangères, Lord Carrington, alors en Israël, et le chef d'état-major des armées, sir Terence Lewin, en voyage en Nouvelle-Zélande.

Cette réunion improvisée qui dure quatre heures, conclut à l'impossibilité d'empêcher militairement un débarquement aux Falklands, faute d'avions militaires de transport stratégiques pouvant amener des renforts sur les îles, et faute de bases proches. S'il n'est en outre plus temps d'envoyer des avions de transport pour une telle opération (8), M. John Nott fait également valoir qu'il ne sera pas possible de reprendre les Malouines quand elles auront été envahies par les Argentins. Les principes d'une offensive diplomatique sont arrêtés. L'amiral Henry Leach, chef d'état-major de la Royal Navy, qui est arrivé tardivement en cherchant M. John Nott, est alors interrogé par Mme Thatcher. Il lui affirme qu'il est en mesure de mobiliser une force navale d'intervention dès le week-end qui s'ouvre; que ce ne sera pas seulement une flottille mais une force importante conduite par les deux porte-aéronefs ***Hermes*** et ***Invincible***, avec tout son soutien logistique (9), et qu'elle sera en mesure d'appareiller dans 48 heures (10). Madame Thatcher prend la décision de reprendre les îles et donne son accord à l'amiral Leach, qui part donner les ordres appropriés. Cette prise de position de l'amiral Leach apparaît avoir été décisive pour le lancement de l'opération "Corporate" (nom de code de l'opération de reconquête des Malouines). Le vendredi 2 avril au matin, c'est depuis le centre de commandement opérationnel de la Marine qu'il supervise les dispositions en cours pour l'appareillage de la force navale. L'amiral Woodward, qui commande à bord de l'***Antrim*** une flottille de navires pour l'exercice annuel *Springtrain* dans l'Atlantique, au large de Gibraltar, reçoit le message lui confirmant de prendre la tête de sa flottille renforcée pour être en état de combattre, et de partir immédiatement vers le sud (11). A cette phase de l'opération, le gouvernement ne s'est pas réuni pour en décider, et le parlement n'a pas encore été informé. Pour l'amiral Leach, c'est encore "une affaire concernant exclusivement la Marine" (12). En prenant ainsi une position tranchée et forte, l'amiral Leach a pris un risque; mais il vient surtout d'engager la Royal Navy dans une opération qui, si elle réussit, est de nature à justifier à la fois le principe du maintien d'une flotte de surface importante, et l'interruption des coupes sombres dont elle venait d'être l'objet de la part du gouvernement de Mme Thatcher.

La force navale de surface va suivre la route empruntée par les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), que Mme Thatcher et lord Carrington ont décidé d'envoyer dans l'Atlantique Sud. Le premier, le ***Spartan***, avait reçu l'ordre d'appareiller dès le 29 mars (13). La décision avait été prise ce même jour par le premier ministre et lord Carrington, dans l'avion qui les

menait à Bruxelles, au vu de la situation dans l'Atlantique Sud, en Géorgie du Sud et aux Malouines. Le ***Spartan*** avait quitté les navires participant à l'exercice *Springtrain*, fait une brève escale à Gibraltar pour embarquer des torpilles de combat et compléter ses approvisionnements, et mis le cap au sud à 23 noeuds vers ces îles, qu'il ne pourra cependant atteindre, compte tenu de la distance, avant le 12 avril. Le 31 mars, la décision est également prise de faire partir d'autres SNA. Le 1er avril, appareille de sa base écossaise de Falsane, le ***Splendid***, suivi le 4 avril du ***Conqueror*** qui a embarqué en plus de ses armes, des hommes des forces spéciales (SBS). Pour assurer le soutien logistique de l'***Endurance*** opérant en solitaire dans l'Atlantique Sud, était également parti dès le 29 mars de Gibraltar, le ravitailleur polyvalent ***Fort Austin*** (14).

Ayant opéré sans délai le choix d'une action militaire en réponse à l'agression militaire, Mme Thatcher organise sa contre-offensive sur plusieurs fronts. Elle va en effet devoir affronter l'opinion publique, informée par les médias à la mi-journée du 2 avril du débarquement argentin. La tempête médiatique et politique qu'elle va affronter confirmera cette réputation de détermination et d'inflexibilité du premier ministre britannique qui l'a fait surnommer " la dame de fer".

L'ambassadeur de Grande-Bretagne aux Etats-Unis, sir Anthony Parsons, informé le 1er avril de l'imminence de l'invasion, obtient une réunion immédiate du conseil de sécurité. Elle débouche sur une déclaration invitant les deux parties à s'abstenir de l'usage de la force, que les Anglais approuvent évidemment et qui est adoptée, sans que la représentante américaine, Mme Jane Kirkpatrick, puisse s'y opposer.

L'ambassadeur Parsons va confirmer ce premier succès en obtenant, le samedi 3 avril, le vote par le conseil de sécurité de la résolution 502 favorable à la Grande-Bretagne. Ce vote est dû pour partie à la maladresse du ministre Nicano Costa Mendez, arrivé précipitamment pour participer aux débats et qui cherche alors plus à convaincre les ambassadeurs de la justesse de la réclamation argentine sur les Malouines qu'à s'expliquer sur les raisons du débarquement dans les îles.

Cette résolution exige une cessation immédiate des hostilités, le départ de toutes les troupes argentines des îles; elle appelle les deux gouvernements à résoudre leurs différends par des moyens diplomatiques et à respecter les objectifs et les principes de la charte des Nations Unies (15). Elle est adoptée par 10 voix et aucun veto. Seul Panama vote contre. C'est un succès incontestable pour l'ambassadeur Parsons, car l'Union Soviétique qui entretenait d'étroites relations commerciales avec l'Argentine aurait pu bloquer cette résolution. Cette première étape isole l'Argentine, donne un fondement à la fermeté britannique et lui permet de poursuivre son offensive diplomatique. Le gouvernement britannique se tourne vers les Européens ayant des liens étroits avec l'Argentine, et notamment l'Italie et l'Espagne, terres d'origine de nombreuses familles argentines. Des son côté, l'Argentine porte son effort sur l'Organisation des Etats Américains (O.E.A), qu'elle va s'efforcer de rallier à sa cause pour que les états du continent américain lui apportent un soutien unanime.

Dès le 3 avril, Mme Thatcher a reçu le soutien du président François Mitterrand qui l'a appelée personnellement (16), alors que même son ministre des Affaires Étrangères, M. Claude

Cheysson, lui conseillait de soutenir l'Argentine en raison du caractère de libération coloniale que représente la reconquête argentine. Le soutien français ne se démentira pas pendant tout le conflit et ne se limitera pas au niveau diplomatique (17). Des informations sur les caractéristiques et les modalités d'emploi des armements modernes livrés aux Argentins seront communiquées aux Britanniques.

Lorsque la force d'intervention anglaise, comprenant les deux porte-aéronefs, prend la route du sud, elle fera l'objet d'attaques simulées par des Super Etendard français du même type que ceux livrés aux Argentins. Décollant de leur base de Landivisiau, près de Brest, ils vont ainsi entraîner les opérateurs radars anglais à identifier une attaque de leurs navires par ce type d'avions. Le groupe aéronaval britannique sera d'autant mieux préparé qu'il sera aussi l'objet d'autres attaques simulées, effectuées par des avions de type Mirage III français ou belges quasi identiques aux avions livrés à l'Argentine. Lors de ces échanges, les Français transmettent aux Britanniques des éléments sur les missiles air-air Magic 1 qui équipent les Mirage III argentins. Pour éviter un détournement de matériel sensible, le ministre français de la Défense, prétextant un risque de sabotage, fait bloquer la livraison au Pérou des missiles AM 39 Exocet (18). Ils étaient destinés aux hélicoptères Sea King péruviens mais auraient pu être montés sous les ailes des Super Etendard argentins. L'intense offensive de la diplomatie britannique auprès des Européens débouche, le 9 avril, sur la décision prise par les dix pays de la CEE d'apporter leur soutien à la Grande-Bretagne. Elle est complétée par l'adoption de sanctions économiques décidées le 10 avril et devant entrer en vigueur dès le 17 avril. Ces mesures comprennent un embargo sur toutes les importations en provenance d'Argentine et sur toutes les ventes d'armes aux Argentins. C'est un nouveau succès pour les Britanniques, car la prépondérence en Argentine de populations d'origines espagnole et italienne a créé des liens profonds et traditionnels avec ces pays. Aucun de ces deux pays ne souhaite de rupture avec l'Argentine. L'Espagne, qui intègre alors l'OTAN et entretient des relations privilégiées avec l'Amérique latine, connaît en outre, à propos de Gibraltar, un différend ancien avec la Grande-Bretagne que l'Argentine s'efforcera sans succès d'attiser. Son attitude restera ambiguë (19).

1. Laurence Freedman et Virginia Gamba- Stonehouse, *Signals of war*, London, Faber and Faber, 1990, p.84.

2. Lord Carrington, *Reflect on things past*, Glasgow, William Collins, 1989, p. 366.

3. Alexander Haig, *L'Amérique n'est pas une île*, Plon, Paris, 1985, p.263.

4. Laurence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, op. cit., p.97.

5. Geoffrey Smith, *Reagan and Thatcher*, London, The Bodley head, 1990, p. 79.

6. La retranscription de la conversation entre Reagan et Galtieri a été donnée par Cardose, Kirschbaum et van der Kooy, *Falklands the secret plot*, East Moseley, Preston editions, 1987, p.83, 84, 85 et 86.

7. Caspar Weinberger, *Fighting for peace*, New-York, Warner books, 1991.

8. Les Britanniques n'ont en effet pas en service dans la RAF d'avions militaires de transport à très long rayon d'action capables de parachuter des troupes après un vol prolongé par ravitaillement en vol. Seuls les Américains avec les C141 B et le C5 B, et les Soviétiques avec les Illyoushine 76, disposent alors de tels quadriréacteurs. Voir en annexe: l'évolution du transport aérien militaire lourd et la guerre des Malouines.

9. Max Hastings et Simon Jenkins, *The battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p.67.

10. Margaret Thatcher, *10 downing street, Mémoires*, Paris, Plon, 1993, p. 169.

11. Admiral Sandy Woodward, *One hundred days*, London, Harper Collins, 1972, p. 73.

12. Max Hastings et Simon Jenkins, op. cit., p.71.

13. Martin Middlebrook, *Operation Corporate*, Londres, Viking, 1989, p.65.

14. Derek Oakley, *The Falklands military machine*, Turnbridge Wells, Spellmount, 1989, p.41.

15. Note sur la résolution 502. L'absence de Mme Kirckpatrick laisse penser à Nicanor Costa Mendez que les Américains, dont il attend une médiation, veulent rester neutres. Cf. Michael Bilton et Peter Komonsky, *Speaking out*, London, André Deutsch 1989, p.15.

16. Jacques Attali, *Verbatim*, Paris, Fayard, 1993, p. 201.

17. Margaret Thatcher, op. cit. p.172 et 212.

18. Laurence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, op. cit., p.153 et 154.

19. Stelios Tavridis et Christopher Hill, *Domestic sources of foreign policy, Western european reactions to the Falklands conflict*, Oxford, Berg, 1996, p.152.

5. Un débat aux Communes et le cabinet de guerre

Le samedi 3 avril, la Chambre des communes est réunie en séance extraordinaire. C'est la première fois, depuis la crise de Suez de 1956, que le parlement se réunit un samedi. A l'époque, cette réunion exceptionnelle avait été motivée par la nationalisation du canal de Suez annoncée le 26 juillet 1956 par le président égyptien Nasser. Pour répondre à ce coup de force et reprendre le canal militairement, les Anglais et les Français se sont associés dans une opération d'envergure. Baptisée finalement "opération Mousquetaire", elle allait rassembler après plusieurs mois de laborieuse préparation, un corps expéditionnaire interarmées franco-britannique, s'appuyant sur Malte comme base navale et sur Chypre comme base aérienne. Y étaient engagés du côté britannique 45 000 hommes, 12 000 véhicules, 300 avions et 100 navires de guerre dont cinq porte-avions, et du côté français 34 000 hommes, 9000 véhicules, 200 navires et 30 navires de guerre dont deux porte-avions (1). Son débarquement sur la côte égyptienne s'effectuait le 6 novembre 1956, après un parachutage de troupes sur le secteur repéré dès la veille. Sous la pression conjuguée des Etats-Unis et de l'Union soviétique, les forces franco-britanniques qui avaient rapidement progressé, durent stopper leur offensive et réembarquer à la mi-novembre, remplacées par des troupes de l'ONU.

Ce précédent douloureux d'une opération amphibie inachevée, doublée d'un fiasco politique, allait être présent dans la mémoire des hommes politiques britanniques pendant toute l'opération de reconquête des Malouines. Une pareille humiliation associant cessez-le-feu, retrait et désastre politique, devait à tout prix être évitée.

26 ans après, la situation est certes sensiblement différente. Un territoire sous souveraineté britannique est occupé militairement par les forces d'une junte sud-américaine discréditée au plan international. Ce camouflet ne touche que la Grande-Bretagne, mais le rôle que peuvent

jouer les Etats-Unis dans une telle crise reste déterminant, comme il l'a été en 1956, aux dépens des Français et des Anglais. La voie est donc étroite pour Madame Thatcher, d'autant que sa situation politique apparait fragile. Les conservateurs ont recueilli 43,9% des suffrages lors des élections de 1979 qui ont marqué leur retour au pouvoir; mais en ce début de 1982, les sondages ne les créditent plus que de 27% d'opinions favorables (2). Le libéralisme fortement empreint de monétarisme qui caractérise la politique du gouvernement de Madame Thatcher, n'a pas encore produit les effets annoncés. L'impopularité du premier ministre s'est accrue et le doute s'est répandu sur le succès de sa démarche intransigeante. Dans ce contexte, le camouflet diplomatique d'une occupation sans opposition des Malouines et de la Géorgie du Sud appelait une réaction immédiate et qui soit à la mesure du défi argentin. Le premier ministre ne pouvait pas se permettre d'échouer.

Lors de ce débat, le gouvernement est violemment attaqué pour n'avoir pas décelé les préparatifs argentins, pour son impréparation militaire et même pour avoir indirectement encouragé les Argentins en annonçant le retrait de l'***Endurance*** (3). Mme Thatcher, paraissant d'abord nerveuse et moins sûre d'elle-même, a ouvert ce débat, (le plus difficile qu'elle ait eu à affronter, devait-elle écrire plus tard (4)), en annonçant qu'en réponse à l'occupation d'un territoire britannique qui vient de se produire pour la première fois depuis de nombreuses années, une importante force navale d'intervention allait appareiller dès ses préparatifs terminés et qu'elle serait conduite par le porte-avions l'***Invincible*** qui appareillerait dès le lundi suivant. Les députés conservateurs se déchaînent pour appeler à une action sans appel, suivis par les travaillistes dont le leader Michael Foot ,de façon imprévue, soutient la fermeté du gouvernement et l'appelle à expulser les Argentins, et à répondre par des actes à la trahison dont sont victimes les habitants des Malouines. Il est relayé par le leader d'extrême droite, Enoch Powell, qui invite la "dame de fer" à montrer rapidement de quel métal elle est réellement faite.

Particulièrement visés pour leur responsabilité dans le déclenchement de la crise, le ministre des Affaires Étrangères et le ministre de la Défense sont alors la cible des parlementaires. Lord Carrington qui ne peut siéger aux Communes en tant que membre de la Chambre des lords, fait l'objet d'attaques virulentes venant de ses propres rangs. Le lundi suivant, il démissionne, considérant qu'il partage la colère et l'humiliation de tout le pays et que son départ servira l'unité d'action du premier ministre (5). M. Richard Luce, ministre d'état pour les Affaires Étrangères et M. Humphrey Hawkins, vice-ministre des Affaires Étrangères démissionnent les jours suivants. M. Francis Pym est nommé ministre des Affaires Étrangères. M. John Nott, ministre de la Défense est également très exposé car il incarne la réduction du budget de la Défense, le désarmement progressif d'une partie de la flotte de surface et le retrait définitif de l'***Endurance*** contre l'avis de lord Carrington. Sa démission est cependant refusée.

Mme Thatcher, qui a ainsi renouvelé son équipe, reçoit par ailleurs le soutien et l'appui des anciens premiers ministres, Harold Mac Millan et James Callaghan. Ils lui conseillent de mettre en place un cabinet de guerre restreint, en mesure de décider plus rapidement que l'ensemble du cabinet (le gouvernement comprend 22 ministres) et d'être en liaison constante avec les forces armées. Elle le met en place, le 6 avril. Officiellement, il s'agit du comité (interministériel) de défense et d'outre-mer pour l'Atlantique Sud (*overseas and defense south atlantic*), ne constituant qu'un sous-comité interministériel pour la politique de défense et d'outre-mer (*defense and oversea policy committee*) (6). Il comprend en permanence autour du premier

ministre, les ministres des Affaires Étrangères et de la Défense, le ministre de l'Intérieur, le vice-premier ministre et le président du parti conservateur, qui remplit les fonctions officielles de *Paymaster-general*; le ministre des Finances en est écarté sur la suggestion de l'ancien premier ministre Mac Millan (7). L'amiral qui préside le comité des chefs d'état-major des armées (*chairman of chiefs of staff*) y participe. L'*Attorney general* (procureur général) va y être fréquemment associé pour conseiller sur les aspects juridiques, notamment les règles d'ouverture du feu et les lois internationales. Quelques participants en nombre limité seront associés à titre consultatif à ses travaux, en particulier de hauts fonctionnaires directement concernés, comme le secrétaire du cabinet, le secrétaire général du ministre des Affaires Étrangères et celui de la Défense, et le porte-parole du ministre des Affaires Étrangères.

C'est donc une équipe restreinte qui va assister le premier ministre tout au long du conflit. Ce cabinet de guerre s'inspire d'expériences antérieures, et notamment, si l'on excepte le deuxième conflit mondial avec le cabinet de guerre de Winston Churchill dans un contexte d'union nationale, des crises ayant duré plusieurs mois en 1951 et 1956. Pendant la guerre de Corée, en 1951, un comité (interministériel) de défense permanent de dix membres (*standing defense committee*) avait rempli ce rôle efficacement en liaison avec les chefs d'état-major. Lors de la crise de Suez de 1956, un "comité (interministériel) pour l'Egypte", de sept membres, baptisé par la presse "cabinet restreint" et appelé aussi "groupe des ministres pour Suez" (8), avait été mis en place, et pouvait être rasssemblé sans délai. Le cabinet de guerre de Madame Thatcher va se réunir une ou deux fois par jour à Londres ou aux Chequers, résidence de week-end du premier ministre. Il permet la prise des décisions politiques et des dispositions militaires nécessaires à leur application par une étroite coordination, tout en faisant la part des choses entre ce qui est du ressort du politique et ce qui relève de l'exécution par les forces armées. Madame Thatcher va y confirmer ses capacités de chef d'état. Elle se refusera, une fois l'objectif politique fixé, à interférer dans les opérations militaires en cours (9), même si elles prennent une tournure dramatique. Ce système de décision contraste avec celui du gouvernement argentin, caractérisé par une junte dépourvue de légitimité démocratique, divisée par les rivalités entre les armées et à l'intérieur des armées, et dont les grandes décisions supposaient l'approbation préalable d'un nombre élevé d'officiers généraux.

1. John Pimlott et alii, *British military operations*, Greenwich, Bison Books, 1984, p.78.

2. Jenkins Peter, *La révolution de Madame Thatcher*, Paris, Robert Laffont 1991, p.99.

3. Bernard Ingham, *Kill the messenger*, London, Harper Collins, 1991, p.284.

4. Margaret Thatcher, op.cit., p.173.

5. Lord Carrington, op. cit., p.370 et 371.

6. Laurence Freedman, *Britain and the Falklands war*, Oxford, Blackwell, 1988, p.11.

7. Margaret Thatcher, op. cit., p. 177.

8. Colin Seymour-Ure, *British war cabinets in limited wars: Korea, Suez and the Falklands*, Public administration, vol. 62, summer 1984, p.181 à 200.

9. Margaret Thatcher, op. cit., p.209.

6. Vivre sous l'occupation

Pour les habitants de Stanley et ceux des différents hameaux de l'archipel, débute une occupation dont les conditions vont s'aggraver à mesure que la pression britannique va s'accroître. Après le choc de l'invasion, la première surprise des habitants réside dans la disproportion des moyens mis en oeuvre pour la reconquête par rapport aux 83 soldats anglais présents. L'ampleur du déploiement militaire argentin par rapport à une population qui atteint à peine 2000 résidents les déroute. Le caractère massif du contingent débarqué évoque chez certains, les images reçues des déploiements de troupes en Hongrie et en Tchécoslovaquie. Le fait de placer des sentinelles devant chaque bâtiment public leur parait superflu. Très vite cependant, les habitants remarquent la jeunesse et le faible entraînement des conscrits argentins; ceux- ci apparaissent désorientés de ne pas trouver des habitants parlant l'espagnol et les remerciant de les avoir délivrés d'une situation coloniale.

Le regard que portent les Kelpers sur leurs envahisseurs est emprunt rapidement d'une ironie mordante qui va les aider à garder le moral pendant les semaines que durera l'occupation. En même temps, l'écoute régulière sinon permanente des émissions de la BBC, "*calling the Falklands*" (même partiellement brouillée par les Argentins), les convaincra du caractère temporaire de cette situation, en dépit des baisses de moral inévitables dans de telles circonstances.

La limitation de durée d'ouverture des magasins et la réduction des possibilités d'aller et venir vont entraver la vie quotidienne. Dans la ville de Stanley, réduite à environ cinq cents résidents après la mise à l'abri des enfants dans les hameaux éloignés, la vie va s'organiser, entrecoupée de couvre-feux (1) et de *black-out,* dont la durée va s'accroître au fur et à mesure de l'approche de la force britannique de reconquête.

De nombreuses maisons inhabitées vont rapidement poser le problème de leur occupation par les soldats mal logés, mal abrités, mal nourris, d'une armée qui n'a pas prévu la logistique appropriée à la durée d'une telle occupation. Dans une première période, l'armée argentine s'efforcera de limiter les occupations sauvages des maisons vides, mais avec une efficacité amoindrie, au fur et à mesure que se renforcera son contingent et que se rapprocheront les combats. Soucieuse de maintenir une certaine propreté de la ville, elle lancera une campagne de propreté, "Malina", à base de poubelles constituées de fûts d'essence désaffectés placés aux carrefours, non sans provoquer la perplexité des insulaires. Des dispositions administratives rapides suscitent vite l'irritation: la poste est mise sous contrôle argentin, des timbres argentins sont mis en circulation, les autorités locales élues sont écartées, des flèches blanches sont peintes sur la partie droite de la chaussée pour rappeler aux habitants que désormais, ils doivent rouler à droite, (elles n'empêcheront pas certains de l'oublier volontairement et de se garer du mauvais côté) (2).

La présence d'une garnison disproportionnée autour de Stanley crée vite des problèmes de voisinage de plus en plus aigus: les îles étant dépourvues d'arbres, les conscrits argentins qui ignorent l'usage de la tourbe, ramassent les bois disponibles pour se faire du feu y compris les clôtures des pâturages des moutons. La pénurie de bois s'aggravant avec la nécessité de se chauffer dans un environnement battu par les vents et la pluie, des vols de bois de plus en plus

nombreux se produisent au détriment de la population locale impuissante, qui va trouver que le ridicule de ces soldats hispanophones a cédé la place à l'insupportable d'une occupation inorganisée.

Avec les premiers jours de mai et le début des affrontements militaires, la tension croît dans les localités des Malouines. Des mesures de défense passive sont mises en oeuvre par un comité de volontaires locaux: quelques abris sont aménagés dans les maisons les plus résistantes qui reçoivent l'inscription : D.A.P. (*Defensa Aera Passiva*) (3), ainsi qu'une grande croix dans un cercle peints en rouge qui fait craindre aux habitants que cela les désigne comme cible.

La nervosité a gagné les soldats argentins avec les premiers bombardements et ils s'emploient à creuser partout des tranchées pour s'abriter. Le pasteur ne parvient à les empêcher d'en creuser autour du cimetière qu'en laissant entendre que le terrain vide concerné abrite peut-être d'anciennes tombes, réveillant la superstition de soldats déjà inquiets au contact de la guerre.

La répétition des bombardements, surtout la nuit par l'artillerie navale, éprouve ces soldats argentins, et leurs officiers ont de plus en plus de mal à les contrôler. Le ravitaillement, et tout particulièrement l'acheminement des aliments étant défaillant, les actes de vandalisme se multiplient. Les habitants ont de plus en plus souvent la visite de jeunes soldats affamés revenus des premières lignes, qui leur demandent de la nourriture. Ils en profitent pour se renseigner sur ce qui se passe au sein du dispositif argentin. Le moral de ces jeunes, peu aguerris et déracinés sera encore plus atteint lorsqu'ils apprendront, un peu avant la fin des combats, la défaite de leur équipe de football lors de la coupe du monde.

Le temps qui était resté exceptionnellemnt beau les trois premières semaines après l'invasion, s'est détérioré. Ce sont de jeunes hommes désorientés que croisent les Kelpers au cours de leurs déplacements limités. La tension croissante se traduit par la confiscation, chez les habitants, de tout ce qui pourrait constituer une arme, par des visites inopinées des maisons, et du commerce principal de la côte (West Store) et enfin par le ramassage des postes de radios que peuvent utiliser les habitants pour recevoir la BBC (4). A l'écoute de ceux-ci, ils recevront des informations régulières sur l'évolution du conflit et , par exemple, un compte rendu du raid de Pebble qui leur laisse entendre l'arrivée prochaine de troupes britanniques.

Le rapprochement des tirs d'artillerie qui vont atteindre en mai les abords de la rade de Port Stanley et le dispositif argentin, marqueront le début de la désorganisation. Dans les hameaux (*settlements*) répartis sur les îles, la situation ne se fera réellement critique qu'à Goose Green, où les habitants vont être internés, au nombre de 114, dans la salle des fêtes.

1.Harry Bagnall, *Faith under fire*, Basingstore, Marshalls, 1983, p.71.

2.John Smith, *74 days, a Falklander's diary of the Falklands occupation*, London, Century, 1984, p. 44.

3.John Smith, op. cit., pp. 93 et 186.

4.John Smith, op. cit., p.52.

DEUXIÈME PARTIE: DES ÎLES ASSIÉGÉES

Une formidable mobilisation navale fait suite à la décision de reconquête des îles Falklands. Ces îles vont être prises dans un processus d'encerclement, dû notamment au soutien qu'accordent aux Britanniques les pays américains.

Isolées par la reprise de la Géorgie du Sud et la mise en oeuvre de moyens aériens à très long rayon d'action, ces îles se trouvent sous le feu des Britanniques en dépit de réactions argentines, puis assaillies par des unités spécialisées qui précédent le débarquement du corps expéditionnaire britannique.

CHAPITRE VI. UNE FLOTTE POUR LES MALOUINES

Pour répondre à l'agression argentine, la Grande-Bretagne mobilise la majeure partie de sa flotte de surface. Une force navale d'intervention part ainsi vers le sud. Pour reconquérir les îles, un corps expéditionnaire constitué de régiments spécialisés dans les opérations d'outre-mer est rassemblé. Il embarque sur des navires marchands mobilisés en complément des navires de transports militaires. Cinquante navires civils vont ainsi participer à l'opération. Une vaste force navale va isoler les Malouines du continent sud-américain. La position officielle des Etats-Unis, apparemment neutre dans une première phase, est officialisée en faveur d'une des parties par une déclaration du président Reagan; le Chili soutient discrètement la Grande-Bretagne, tandis que les satellites militaires commencent à être utilisés. Cette situation conduit à l'affrontement d'autant que les Britanniques ont progressivement imposé un blocus naval puis aérien.

1. L'escadre se rassemble

Fin mars, dans l'Atlantique, la Royal Navy effectue au large de Gibraltar son exercice annuel de printemps *Springtrain*. Les navires de surface y sont commandés par le contre-amiral John "Sandy" (1) Woodward. Le chef d'état-major de la marine britannique, l'amiral Sir John Fieldhouse, fait une brève visite à la flottille pendant laquelle, au vu des premières informations qu'il a reçues sur la menace argentine concernant les Malouines, il évoque avec Woodward la possibilité d'envoyer dans l'Atlantique Sud une force navale qui serait commandée par un vice-amiral (2). En fait, sa décision est déjà prise et le commandement de cette force sera confiée à l'amiral Woodward. Dans les heures qui suivent, le gouvernement décide en effet de répondre à l'aggression argentine par l'envoi d'une force navale importante, en complément de l'envoi des sous-marins nucléaires d'attaque. L'ordre de mettre cap au sud est transmis à la flottille: neuf navires doivent immédiatement cesser l'exercice pour se rendre dans l'Atlantique Sud. Ce sont

les croiseurs légers lance-missiles ***Antrim*** et ***Glamorgan***, les destroyers lance-missiles ***Glasgow***, ***Coventry*** et ***Sheffield***, la frégate anti-sous-marine ***Brilliant***, les frégates ***Arrow*** et ***Plymouth*** et le pétrolier ravitailleur ***Tidespring*** qui assure leur soutien. Pour que les navires puissent partir avec leurs complètes dotations de guerre en munitions, approvisionnement, pièces de rechange et équipages, huit autres navires, participant à l'exercice ou présents à Gibraltar leur transfèrent dans ce port le contenu de leurs soutes. Les frégates de la classe ***Ariadne***, l'***Aurora***, l'***Euryalus*** et le ***Dido***, transfèrent leurs rechanges et réserves sur l'***Antrim***, le ***Glamorgan***, le ***Glasgow*** et le ***Coventry***; l'***Active*** fait de même avec le ***Sheffield***, le ***Battleaxe*** alimente le ***Brilliant*** (3). En raison de l'urgence, de nombreux transferts sont effectués par hélicoptères. L'avant-garde de la force navale britannique appareille ainsi pour le sud le 3 avril. Les cinq premiers de ces bâtiments sont à vocation antiaérienne (missiles Sea Slug ou Sea Dart), les autres ont une vocation à dominante sous-marine.

Tous mettent en oeuvre un ou deux hélicoptères des types Wessex, Lynx ou Wasp, armés pour la lutte anti-sous-marine ou l'attaque d'objectifs en surface.

L'engagement donné au premier ministre par l'amiral Leach, le 1er avril, de pouvoir faire partir une force navale articulée autour de deux porte-aéronefs et comprenant une composante amphibie, supposait que les autres navires puissent appareiller dans les plus brefs délais. Un tel engagement aurait pu plonger dans la perplexité n'importe quel observateur présent dans l'arsenal de Portsmouth à cette époque.

Le porte-avions ***Hermes*** y entamait alors la seconde de six semaines de carénage, et ses superstructures étaient couvertes d'échaffaudages. L'***Invincible*** avait mis son équipage en permission, après avoir participé avec l'***Hermes***, fin février et début mars, à des exercices. Quant aux deux grands navires de transport de troupes et chalands de débarquement, ***Fearless*** et ***Intrepid***, le premier venait d'être affecté à la fonction de navire-école après un exercice en Norvège, tandis que le second était désarmé et son équipage dispersé. Le navire de ravitaillement ***Stromness***, dont les deux *sister-ships* avaient été vendus aux Etats-Unis, était également en réserve.

Un dispositif de rappel des équipages est aussitôt mis en oeuvre dans tout le pays et à l'étranger.

Pour réarmer ces navires selon une procédure accélérée, il fallait en outre pouvoir compter sur l'engagement personnel des ouvriers des arsenaux. Or dans le cadre de la réorganisation de la Défense et des restrictions budgétaires sévères, beaucoup d'entre eux venaient de recevoir une lettre les informant de leur licenciement. La fermeture de plusieurs arsenaux, dont Gilbraltar, était programmée. Le ministre de la Défense, M. John Nott, se rend donc personnellement à Portsmouth pour examiner la manière selon laquelle peut s'opérer le réarmement accéléré des navires. Il constate que les ouvriers des arsenaux dans leur totalité se sont mobilisés pour répondre à la situation, qu'ils ont décidé pour relever le défi de travailler sans restriction, sept jours sur sept si nécessaire. Aucun de ceux qu'il rencontrera n'évoquera le licenciement prévu (4). La réactivation des arsenaux leur redonne espoir que le plan de restructuration sera remis en cause.

La vague nationaliste suscitée en Grande-Bretagne par l'agression argentine va aussi stimuler les chantiers privés et les industries d'armement. La Grande-Bretagne voit s'opérer une mobilisation de guerre qui se poursuivra tout au long du conflit. Elle sera facilitée par la levée des contraintes budgétaires, le premier ministre ayant décidé que la réussite de l'opération passait avant l'évaluation de son coût. Les coursives des grands bâtiments de l'escadre se remplissent d'ouvriers qui travaillent avec fébrilité pour réparer les défectuosités, remplacer les équipements, remettre en service les circuits. Sur les quais où se succèdent des files de camions, sont embarqués simultanément des approvisionnements et équipements pour une opération de longue durée et pour des climats variés, tant tropicaux que froids. Dans les dépôts de tout le pays, sont prélevées des réserves de guerre qui arrivent essentiellement par convois routiers; les plus urgents étant acheminés par avion, puis par hélicoptère. La chaîne logistique est compliquée par le fait que les navires de la force navale appartiennent à trois générations qui ont des systèmes propulsifs différents: le porte-avions ***Hermes*** a des chaudières au mazout, les croiseurs et les frégates des classe ***Antrim***, ***Plymouth*** et ***Leander*** ont des chaudières au gasoil, les frégates des classes ***Sheffield***, ***Amazon*** et ***Brilliant*** ont des turbines à gaz fonctionnant au carburéacteur, le croiseur ***Bristol*** un ensemble propulsif mixte chaudière-turbine à gaz. Trois types de carburant doivent donc être fournis en mer à ces navires.

Le 5 avril, devant une foule énorme amassée le long des quais de Portsmouth, les deux porte-aéronefs sortent de la rade, leurs équipages alignés aux postes de bande. Sur leur pont, des Sea Harrier et des Sea King sont rangés dans un ordre impeccable (5). En dessous, dans les cales et les hangars, ont été entassées des caisses de matériels et de munitions embarquées à la hâte. Ce départ est retransmis en direct par les chaînes de télévision britanniques et suivi par des millions de téléspectateurs. Dès qu'ils ont quitté la côte, les porte-aéronefs recueillent leurs derniers avions et hélicoptères. L'***Invincible*** a reçu huit Sea Harrier et huit Sea King; l'***Hermes***, 12 Sea Harrier et huit Sea King. Pour rassembler ce parc aérien et les nombreux hélicoptères qui vont embarquer sur les navires de la force d'intervention, il a fallu faire appel à tous les moyens existants. Tous les Sea Harrier en état de vol ont été mis en condition d'emploi, y compris ceux qui sont affectés à l'entraînement ou à des expérimentations d'armements. A cette date, le nombre total de Sea Harrier commandés par l'aéronavale anglaise n'est que de 34. Le nombre de pilotes confirmés de l'aéronavale étant insuffisant, des pilotes de la RAF, qualifiés sur Sea Harrier embarquent sur les porte-aéronefs. Cette difficulté s'explique par le fait que le nombre de Sea Harrier en service au moment du conflit était établi pour mettre en service un seul porte-aéronef, l'***Invincible***; l'***Hermes*** n'était qu'un porte-aéronef d'entraînement et l'***Inflexible*** était en voie d'achèvement. En outre, chacun des deux porte-aéronefs n'embarque normalement que cinq appareils. Pour porter le nombre d'appareils des Squadrons 800 et 801 embarqués sur chacun d'eux, à 12 et huit Sea Harrier, il a fallu prélever des avions sur le Squadron d'entraînement 899 (6).

Regroupés, les porte-avions ***Hermes*** et ***Invincible*** rassemblent ainsi une force aérienne de 20 Sea Harrier et 14 Sea King. Ces moyens correspondent au parc aérien d'un porte-avions moyen. S'ils peuvent ainsi assurer la protection immédiate d'une force navale, ils ne peuvent la garantir en profondeur en raison de l'autonomie limitée des Sea Harrier et de l'absence d'un avion-radar d'alerte avancée pouvant détecter l'arrivée des avions adverses volant à basse altitude. Les missiles Sea Dart de l'***Invincible*** assurent également au groupe des porte-avions une certaine capacité d'autodéfense contre les avions qui auront été détectés. Ces deux porte-

aéronefs doivent donc opérer groupés pour déployer un écran de Sea King assurant une protection anti-sous-marine et surtout mettre en oeuvre un nombre d'avions suffisant pour permettre la défense aérienne de la force et l'attaque d'objectifs terrestres ou navals argentins. L'amiral Woodward doit donc à tout prix éviter qu'un de ses deux porte-aéronefs soit mis hors service. Ce sera pour lui une préoccupation permanente.

Dès le départ, cette hypothèse manque de se réaliser, car l'***Invincible*** connait des problèmes de réducteurs. Ils n'ont pu être réglés car il n'était pas possible de différer l'appareillage pour des raisons politiques. Il n'est pas question de revenir dans un arsenal pour réparer après le départ spectaculaire effectué devant les télévisions et le public. Compte tenu de cette défaillance, sa vitesse est limitée à 15 noeuds (7). La pièce défaillante va donc être apportée par un hélicoptère Chinook et changée en haute mer. La force navale reprend sa progression. Depuis l'appareillage, le groupe des porte-aéronefs est accompagné de la frégate ***Alacrity***, du pétrolier ravitailleur ***Olmeda*** et du ravitailleur d'escadre ***Resource***. Ils sont rejoints par les frégates ***Yarmouth*** et ***Brilliant*** parties de Gibraltar. Ce noyau de la force navale suit la route de la flottille de l'amiral Woodward qui progresse vers Ascension. Ils se rejoignent à la mi-avril et l'amiral Woodward transfère sa marque sur le porte-avions ***Hermes***, qui restera son navire de commandement jusqu'à la fin de la campagne. Il lui est plus aisé d'y loger son état-major, mais surtout ce porte-avions est équipé de moyens de transmissions de grande capacité et notamment d'antennes américaines UE82 WSC3, permettant d'utiliser les satellites américains de télécommunications militaires du réseau *Fleetsatcom* (8).

Le groupe de bataille centré sur les porte-avions (*carrier battle group*) constitue ainsi une force redoutable; sa mission est d'escorter la force amphibie qui débarquera les unités terrestres ayant pour mission de reconquérir les îles.

(1) Sandy: rouquin, surnom donné à l'amiral en raison de la couleur de ses cheveux.

(2) Admiral Sandy Woodward, *One hundred days*, London, Harper Collins 1992, p.7.

(3) Simon Foster, *Hit the beach*, London, Arms and armour press, 1995, p. 136.

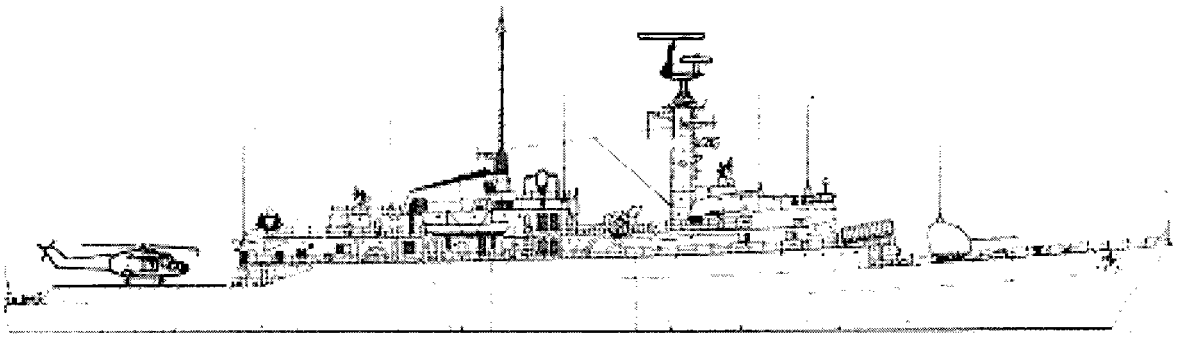
(4) Témoignage direct recueilli par l'auteur auprès de M. John Nott en janvier 1992.

(5) Sur le pont de l'***Hermes*** on peut compter 11 Sea Harrier et 18 Sea King, sur le pont de l'***Invincible***, quatre Sea Harrier et quatre Sea King.

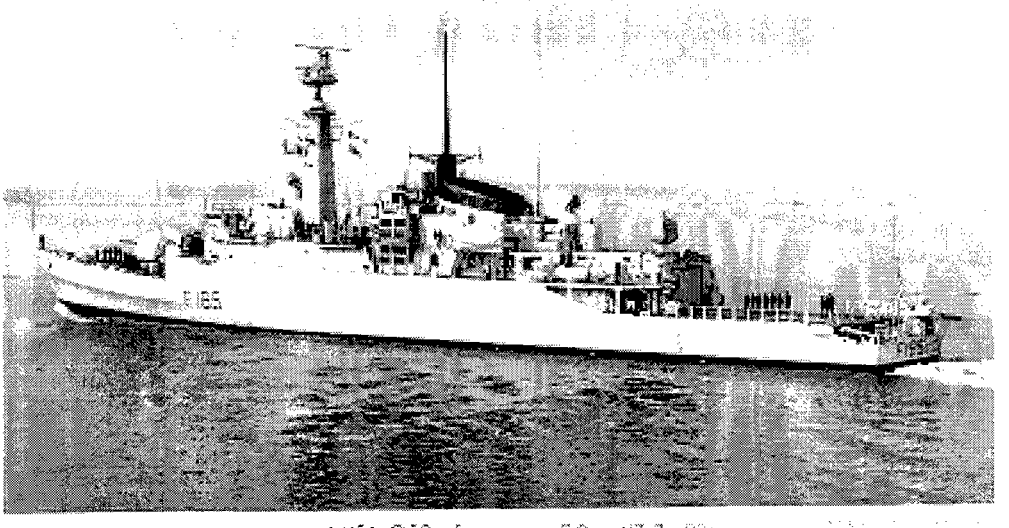
(6) D'après le commander Sharkey Ward, *Sea Harrier over the Falklands*, Leo Cooper 1992, p.24; et Joseph Ethell and Alfred Price, *air war south atlantic*, Sidgwick and Jackson, 1983, p.19; et Admiral Sandy Woodward, op cit. p.99.

(7) Admiral Sandy Woodward, op cit., p.80.

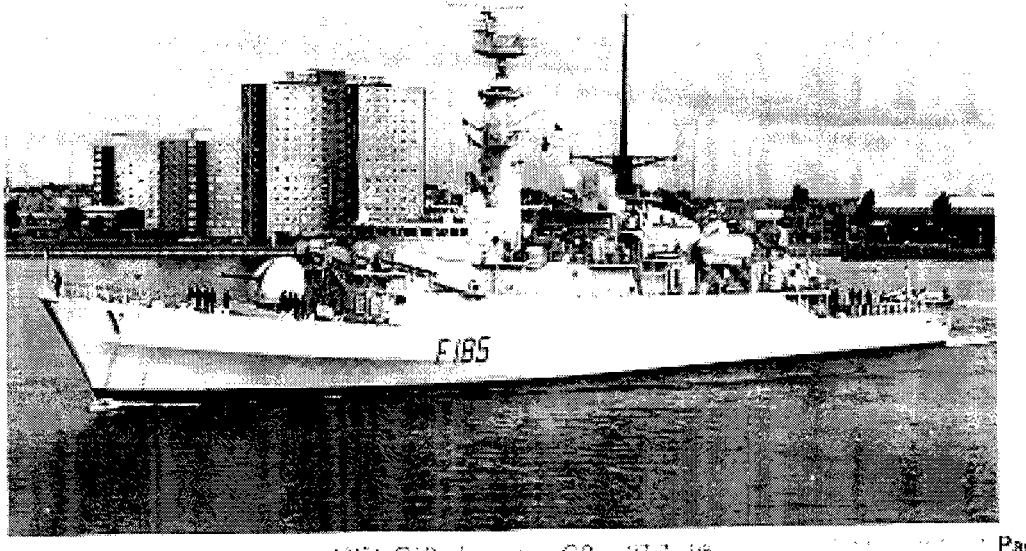
(8) Jean Labayle Couhat, *Flottes de combat*, 1984, Editions maritimes et d'outre-mer, 1983, p.393.



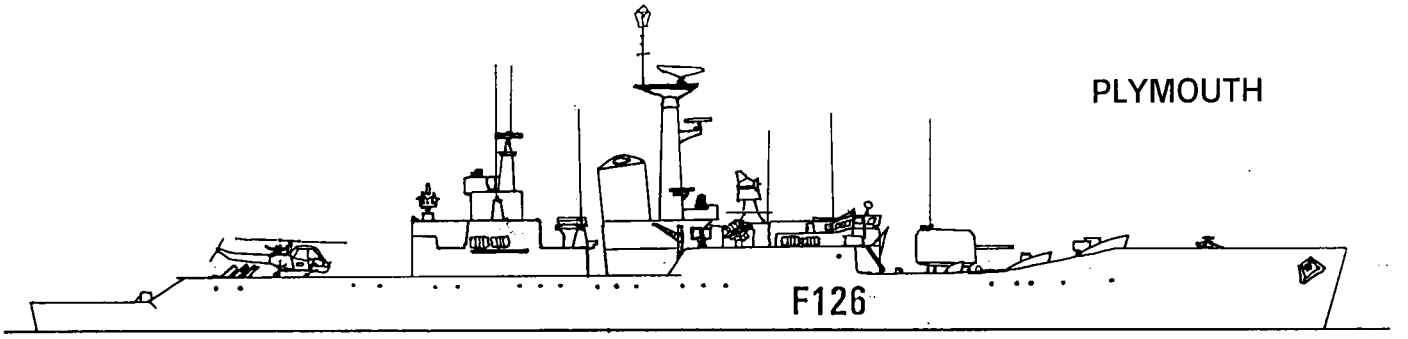
Frégate type 21 classe *AMAZON*

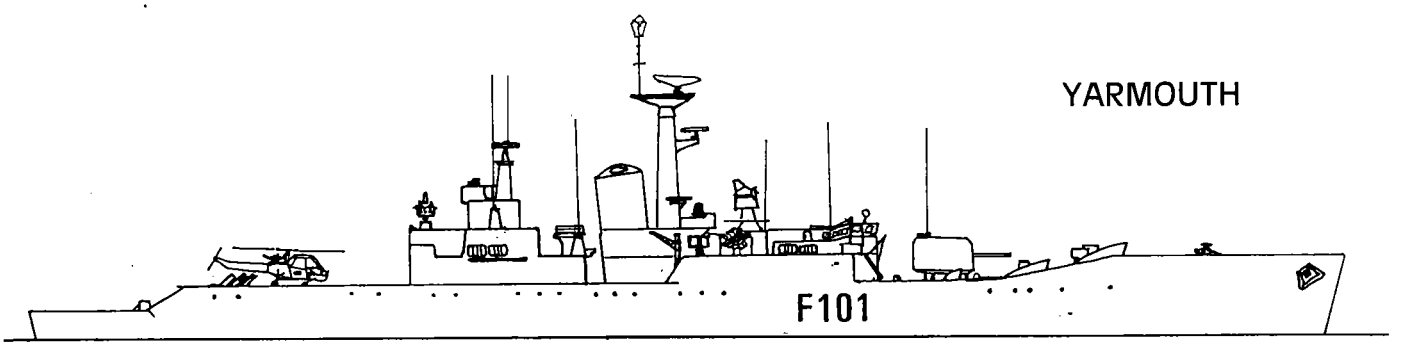


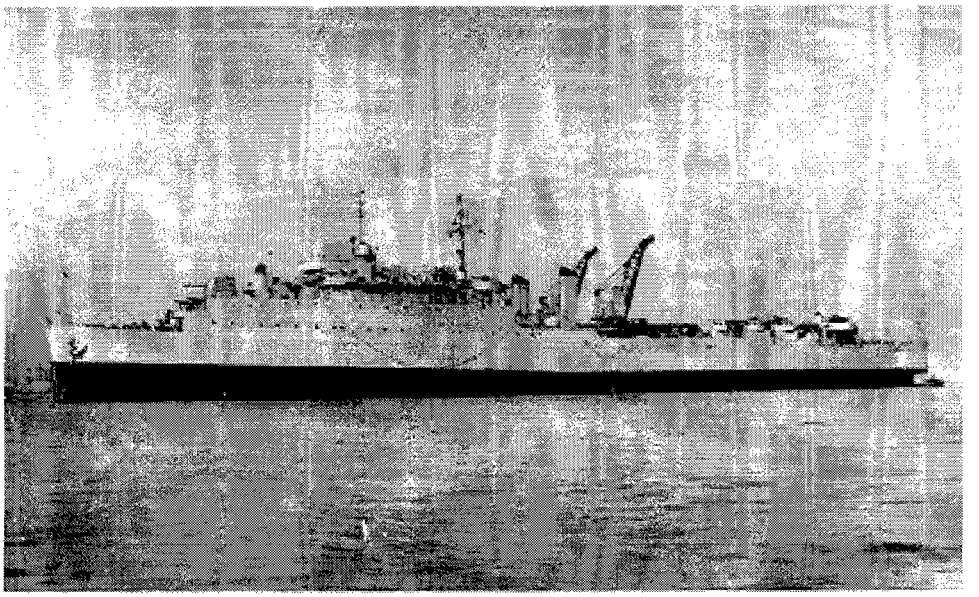
AVENGER Frégate C8 [illegible]



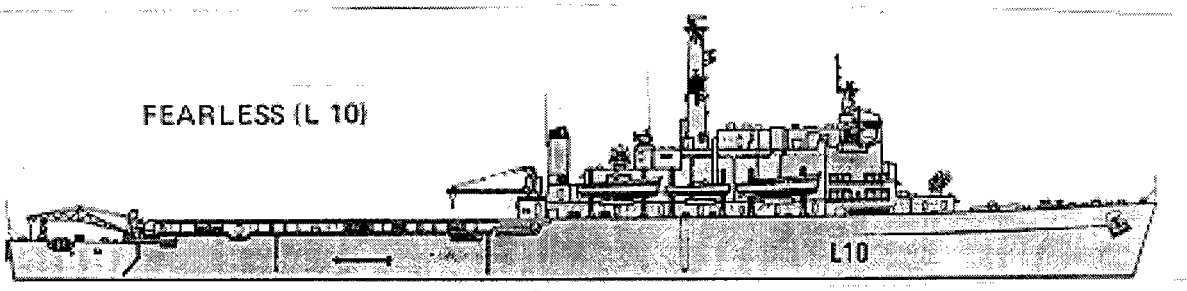
AVENGER Frégate C8 [illegible]

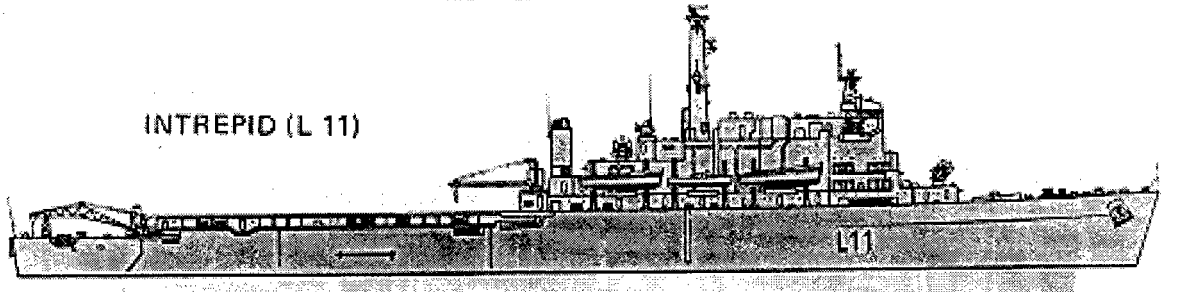

PLYMOUTH
F126

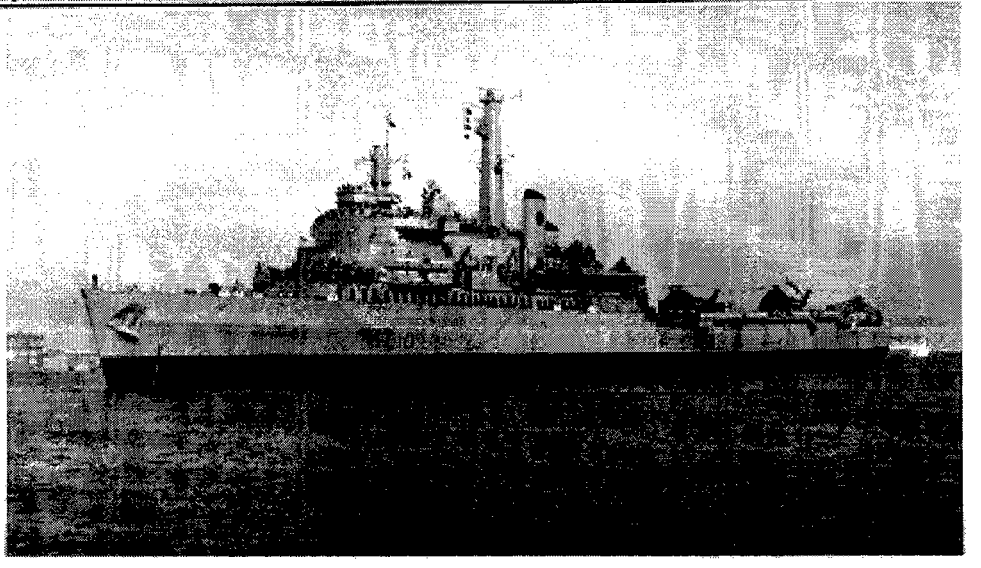

YARMOUTH
F101



GUNSTON HALL LSD USA 1955







FEARLESS Transport d'assaut HMS 23-7-1971

Transports de chalands de débarquement (LSD-LPD)

- le ***LSD GUSTON HALL*** devenu le ***CANDIDO de LASALA*** argentin, âgé, n'a pas été envoyé aux Malouines
- le ***FEARLESS*** et son jumeau l'***INTREPID*** ont joué un rôle très important dans l'opération corporate

2. La Royal Fleet Auxiliary

L'ensemble des navires de combat qui progresse vers l'Atlantique Sud nécessite un soutien à la mer en carburant et en vivres. La plupart des flottes de combat ont leur propre flotte logistique composée de pétroliers, de ravitailleurs en vivres et en munitions, de bâtiments de soutien mobile. Ces navires sont des navires de guerre au même titre que les navires de combat. La Royal Navy dispose pour sa part d'une flotte logistique rattachée mais qui est indépendante. Cette flotte de soutien a un statut très particulier qui fait sa souplesse d'emploi, héritage de l'histoire navale britannique.

Les voyages d'exploration et de conquête entrepris par les navigateurs anglais dès l'ère élisabéthaine s'effectuaient au moyen de bateaux de guerre, accompagnés de bateaux de ravitaillement. Si l'on a retenu les noms des frégates qui emmenaient ces expéditions, le nom des navires marchands, ou d'anciens navires de guerre réformés, connus sous le nom de flûtes, nécessaires pour acheminer vivres et équipements pour un voyage de longue durée, est moins souvent connu (1). On relèvera cependant cette dualité de composition des flottes d'exploration évoquée lors des circumnavigations de Bougainville ou Wallis. Elle se développera pendant les guerres napoléoniennes et se renforcera lors de l'apparition de la propulsion à vapeur, nécessitant des charbonniers dans les zones dépourvues de ce combustible.

A partir de cette organisation de navires ravitailleurs d'accompagnement et se fondant sur son expérience multiséculaire, l'amirauté britannique avait créé, au début du XIXème siècle, un service spécifique.

En 1905, une décision de l'amirauté précise que ces navires de ravitaillement relèvent pour leur appellation du sigle R.F.A. (Royal Fleet Auxiliary) et non plus H.M.S (Her's Majesty Ship) réservé aux navires de combat. Consacrant les liens qui unissaient la Royal Navy et son soutien, est créé par une ordonnance royale le 22 mars 1911, le "Royal Fleet Auxiliary Service", constitué par "une flotte de navires marchands, utilisée pour satisfaire les besoins (en carburant, approvisionnements, soutien mobile et navires de débarquement) de la Royal Navy à la Mer". L'originalité de cette flotte apparaît dans le fait qu'elle est propriété du ministère de la Défense, mais armée par des équipages de marins et d'officiers de la marine marchande. Ses navires sont construits selon les normes de la marine marchande. Cette spécificité s'exprime aussi par son pavillon, qui n'est ni le "*White Ensign*" de la Royal Navy, ni le "*Red Ensign*" de la marine marchande ; c'est le "*Blue Ensign*" (Pavillon de la réserve) au centre duquel est ajoutée une ancre dorée.

L'expérience anglaise en la matière est unique et sera à la source d'autres organisations de soutien d'escadres modernes (américaines et soviétiques notamment).

L'ensemble des navires affectés à cette tâche est souvent appelé "la R.F.A".

Durant la première guerre mondiale, le besoin en ravitailleurs mobiles prit une nouvelle dimension avec la multiplication des navires chauffés au mazout. C'est surtout au cours de la seconde guerre mondiale que les navires en opération, et notamment ceux traversant l'Atlantique ou se rendant en Russie, auront un besoin aigu de ravitaillement à la mer.

A cette fin, le service "R.F.A" va développer, pendant la seconde guerre mondiale, des techniques nouvelles de soutien à la mer rendues indispensables par la réduction du nombre de bases navales ou leur éloignement.

Il en est ainsi du développement de la technique du ravitaillement en route à la mer, développée à cette époque par transfert de fluide entre deux navires se suivant. La capture de pétroliers allemands en 1941 révéla aux Britanniques l'existence de manches souples en caoutchouc mises au point par la marine du Reich pour ravitailler ses navires de combat. Ce moyen va permettre à la Royal Navy de développer des techniques de ravitaillement à la mer en marche et en parallèle, et ainsi de passer du ravitaillement en flèche (deux navires se suivent, l'un transférant à l'autre du carburant) au ravitaillement à couple (les navires évoluent côte à côte). Cette dernière technique permet au pétrolier de ravitailler deux navires simultanément, voire trois si l'on y ajoute un ravitaillement en flèche. Le ravitaillement à couple allait conduire au développement d'une mâture impressionnante destinée à supporter des barres inclinables. Descendues sur celles-ci, perpendiculairement au navire, sont suspendus par des câbles, des manches flexibles qui vont se brancher sur les navires ravitaillés. L'amplitude est nécessaire dans leur déroulement, à cause des variations de l'état de la mer et des hautes vagues induites par les navires faisant route côte à côte et à vitesse élevée; toute tension d'un flexible pouvant entraîner sa rupture.

Le transfert de charges (munitions ou produits divers) était opéré par des éléments de cette mâture qui distingue les navires de la R.F.A. dans les années soixante. Cette technique va elle-même être complétée par le transfert vertical de charges au moyen d'hélicoptères. Expérimenté en 1951 sur le ***Fort Duquesne***, il permet désormais un transfert à distance. Depuis lors, à l'imitation des ravitailleurs de la R.F.A., la plupart des navires de ravitaillement d'escadre ont reçu à l'arrière une plate-forme d'appontage pour hélicoptère. Au début des années soixante, elle sera elle-même complétée par l'adjonction d'un ou plusieurs hangars destinés à abriter un ou plusieurs hélicoptères embarqués en permanence.

Le nombre d'hélicoptères embarqués ne devait pas cesser de croître, il sera de trois (de 5,8t) sur les ravitailleurs de la classe ***Tide*** en 1965, puis trois (de 9 t) sur ceux de la classe ***Olna***, tous abrités sous hangar et pouvant y faire l'objet des travaux de maintenance ou de réparation nécessaires. Certains navires, pour accélérer les rotations, reçoivent eux-mêmes une seconde plate-forme d'appontage sur le hangar; c'est le cas des ravitailleurs d'escadre de la classe ***Fort Grange*** mis en service à partir de 1978.

En plus des transports de charge à l'élingue, ces appareils peuvent être affectés à des missions de lutte anti-sous-marine et donc participer à l'autodéfense du ravitailleur.

Pour opérer, un navire de guerre a besoin avant tout de carburant, car il lui faut avoir toujours en soute une proportion élevée de réserves, afin d'engager sans délai des opérations à vitesse élevée avec l'autonomie suffisante. Ceci explique pourquoi les pétroliers constituent le coeur du dispositif de la R.F.A.. Différentes classes de ces navires se succéderont depuis la première guerre mondiale, reconnaissables par leurs noms, comportant un préfixe ou un suffixe en "***Ol***", ou en "***Leaf***". Après le second conflit mondial, selon leur taille ils reçurent des noms évoquant par ordre croissant l'ampleur du mouvement de l'eau: ride (*Ripple*), remous (*Eddy)*,

vague (*Wave)* ou marée (*Tide*).

Cette évolution témoigne de la capacité d'innovation des Britanniques, qui sont souvent, dans ces techniques navales, des pionniers. Elle permet à la Royal Navy de disposer en permanence, pour le soutien de ses opérations navales, d'une flotte spécialisée offrant une grande souplesse d'adaptation de ses effectifs en personnels embarqués, plus grande que pour les militaires de la Royal Navy, en raison de leur statut de marins du commerce. L'appel à des marins étrangers y est également possible pour partie, suivant les accords passés avec le syndicat des marins. C'est ainsi qu'au début des années quatre-vingt, dans les équipages des navires de la R.F.A., aux côtés des Britanniques et des Maltais figurent des Seychellois et des Chinois.

Les effectifs embarqués sur les navires de la R.F.A sont cependant plus élevés que ceux de navires de commerce de taille équivalente, en raison des opérations de transfert de fluides ou de charges qui s'ajoutent au fonctionnement normal du navire. Grâce à ces marins rompus à la discipline des ravitaillements à la mer, les Britanniques peuvent aussi armer en période de crise des navires de commerce affrétés ou réquisitionnés pour compléter les navires de la R.F.A. Ayant un statut de navire civil et n'étant en temps normal, pas dotés d'armement, les navires de la R.F.A. peuvent entrer dans les ports étrangers pour se ravitailler et en sortir sans faire l'objet des démarches officielles nécessaires pour les navires de guerre.

Au printemps 1982, la composition de la R.F.A s'établit comme suit:

- les deux ravitailleurs d'escadre récents (munitions, équipement, vivres) ***Fort Austin*** et ***Fort Grange*** (16 000 t) sont immédiatement disponibles; rentrant d'une patrouille de cinq mois dans le golfe d'Oman, le ***Fort Austin*** est le premier navire à quitter Gibraltar pour Ascension, où il embarque hélicoptères et unités spéciales pour la reconquête de la Géorgie du Sud. Le second, sortant de refonte, appareille le 14 mai de Grande-Bretagne pour assurer les soutiens du groupe des porte-avions. Ces navires ont une capacité d'emport permanente sous hangar de quatre hélicoptères Sea King, et deux plates-formes d'appontage pour ces appareils (2);

- les deux pétroliers ravitailleurs d'escadre (carburant, munitions et approvisionnements) immédiatement disponibles ***Regent*** et ***Resource*** (18 029 t), sont engagés dans le soutien direct des unités de combat (ils emportent habituellement en permanence un hélicoptère Wessex 5 sous hangar;

- un des trois grands pétroliers d'escadre type ***Ol*** - (18 400 t), l'***Olmeda*** est immédiatement disponible. Il sera rejoint par la suite par l'***Olna*** le 10 mai. Ces pétroliers sont équipés pour recevoir et abriter trois hélicoptères Sea King;

- les deux pétroliers d'escadre encore en activité de la classe ***Tide*** (14 130 t); le ***Tidepool*** vendu au Chili, va rejoindre sa destination quand il est dérouté vers Curaçao pour y charger et faire route au sud. Le ***Tidespring*** réarmé, est rendu opérationnel début avril, fait route vers Ascension et y embarque deux Wessex 5 pour participer à la reconquête de la Géorgie du Sud. Ces pétroliers sont équipés pour recevoir et abriter en temps normal 1 hélicoptère Wessex;

- à ces navires de ravitaillement à la mer spécialisés s'ajoutent les cinq pétroliers de la

classe ***Leaf***, pétroliers civils transformés en ravitailleurs mais non dotés de plates-formes pour hélicoptères:

le Brambleleaf (19 975 t) quitte début avril le golfe d'Oman pour rejoindre la Géorgie du Sud par le cap de Bonne-Espérance. Des difficultés de cargaison vont l'obliger à retourner en Grande-Bretagne; ***l'Appleleaf*** (19 975 t) en route de Grande-Bretagne à Curaçao retourne à Gibraltar avant de repartir vers le sud; le ***Pearleaf*** (19 975 t) appareille le 5 avril pour soutenir les navires de débarquement (LSL) de la R.F.A., le ***Plumleaf*** (72 692 t) s'apprêtant à partir pour le golfe d'Oman, part de Gibraltar vers le sud. Le ***Bayleaf*** est immobilisé dans un chantier naval, en dépit de travaux accélérés il ne peut rejoindre la force d'intervention que début juin;

- six navires amphibie de transport (L.S.L, *Landing ship logistics*) et de débarquement de 4 500 t, construits dans les années soixante, destinés initialement à l'armée de Terre britannique de la classe dite des Chevaliers de la table ronde, ils sont tous en service mais diversement disponibles: le ***Sir Geraint***, le ***Sir Percivale*** et le ***Sir Lancelot*** appareillent avec la force d'intervention en avril. Ils seront rejoints par les autres depuis leurs escales lointaines. Le ***Sir Tristan*** est à Belize, le ***Sir Bedivere*** sur la côte ouest du Canada, et le ***Sir Galahad*** en Norvège. Dotés de rampe et de portes à l'avant et à l'arrière, ils sont spécialisés dans le transport de troupes et de véhicules;

- des trois navires ravitailleurs d'escadre de la classe ***Lyness*** (12 359 t), deux ont été cédés aux Etats-Unis. Le ***Stromness*** désarmé à Portsmouth est réactivé en un week-end. Il emmènera une forte unité des *Royal Marines*. Sa plate-forme arrière dépourvue de hangar peut recevoir deux hélicoptères;

- un navire original de la R.F.A., l'***Engadine,*** (6384 t) bâtiment de commerce transformé en 1967 en navire d'entraînement pour hélicoptères en mer, va être utilisé comme transport d'hélicoptères et de personnels volants de la R.A.F et de la Navy. Il assurera à partir de juin la maintenance des hélicoptères déployés à terre après le débarquement.

La quasi-totalité des navires majeurs de la RFA disponibles est donc rapidement engagée dans l'opération, la seule restriction portant sur les cinq petits pétroliers d'escadre de 7570 t de la classe ***Rover***. Seul le ***Blue Rover*** sera utilisé. Il part le 16 avril pour la Géorgie du Sud. 22 navires de la R.F.A. sur les 26 en service (3), sont donc engagés dans l'opération *Corporate*.

Mais cette impressionnante capacité de ravitaillement et de transport de moyens d'intervention (combattants, hélicoptères), reste insuffisante au regard de l'ampleur de l'opération. Il ne s'agit pas seulement d'une démonstration navale, mais aussi et surtout du transport d'un corps expéditionnaire aéromobile de 5000, puis 10 000 hommes de troupes, avec ses moyens d'appui et de soutien qu'il faudra débarquer après plusieurs semaines de présence en haute mer, sur un territoire occupé par des forces nombreuses qui ont eu le temps d'organiser un dispositif étoffé de combat.

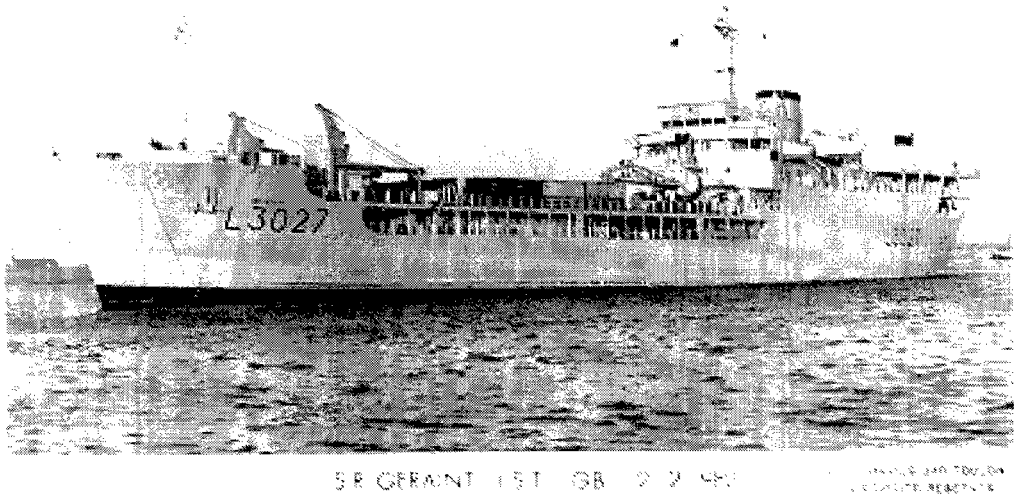
Le contexte politique sud-africain et la position du gouvernement britannique vis-à-vis de l'Apartheid s'opposent à ce que la base navale de Simonstown, près du Cap en Afrique du Sud, puisse être utilisée, alors même que les accords entre ces deux pays le permettaient. Par ailleurs

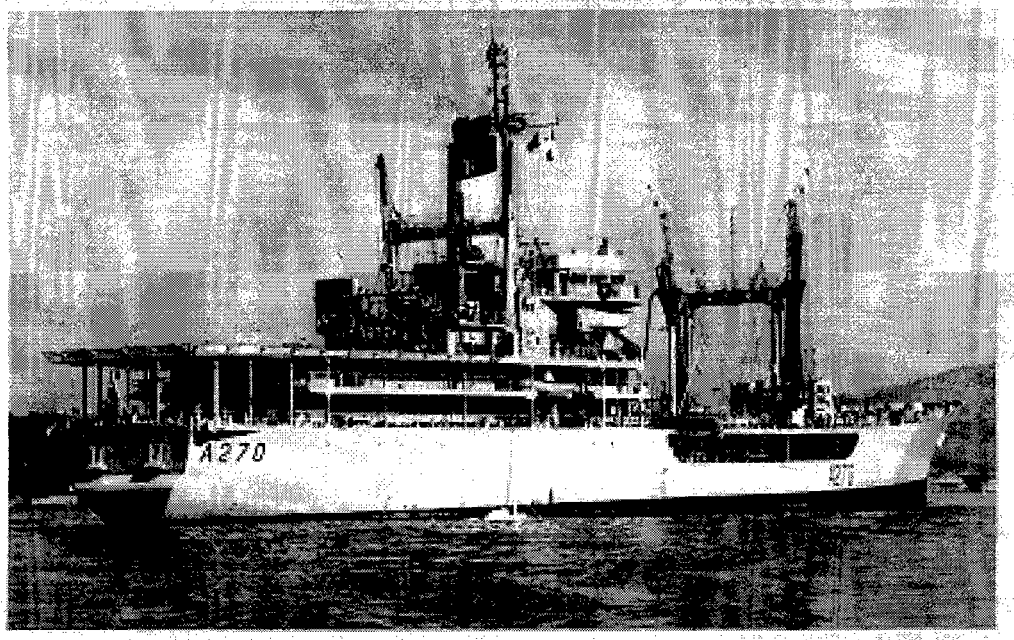
aucun dépôt pétrolier n'est disponible au sud de Freetown.

1. Captain H.E. Sigwart, *Royal Fleet Auxiliary*, 1600 - 1968, London, Adlart Coles, 1969, p.3.

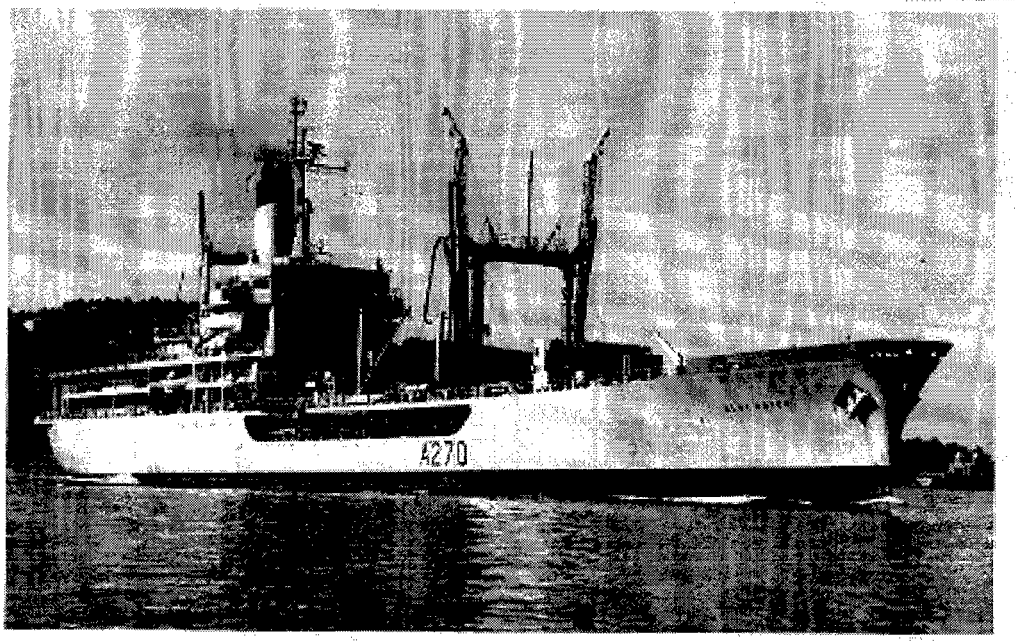
2. Tony James, *The Royal Fleet Auxiliary*, 1905 - 1985, Liskeard, Maritime Books, 1985, p.123.

3. Rear Admiral J.R. Hill, *The Royal Navy today and tomorrow*, London, Ian Allan, 1981, p.103.



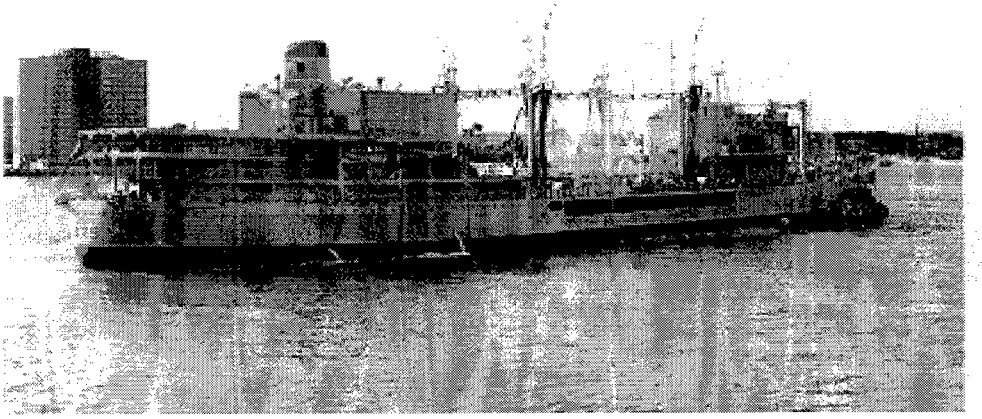


BLUE ROVER Pétrolier-Ravitailleur HMS 5-6-1981



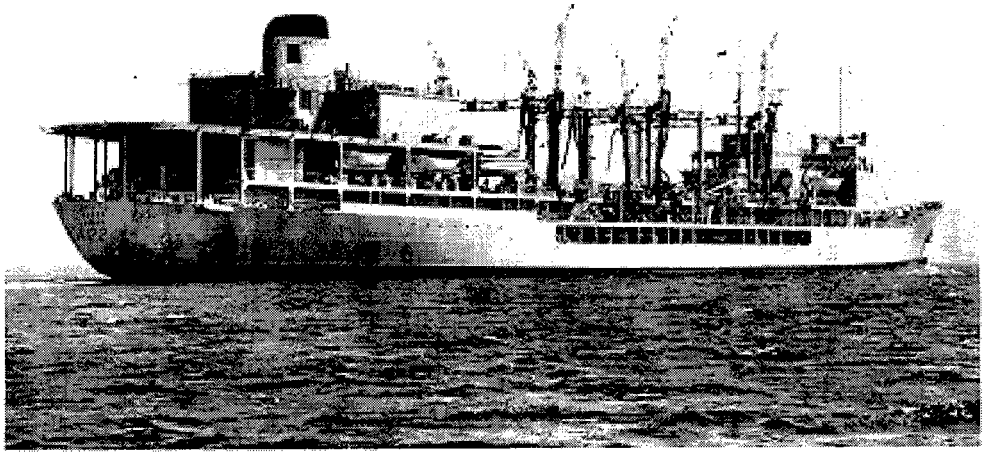
BLUE ROVER Pétrolier-Ravitailleur HMS 5-6-1981

Pétrolier ravitailleur de flottilles **BLUE ROVER.**



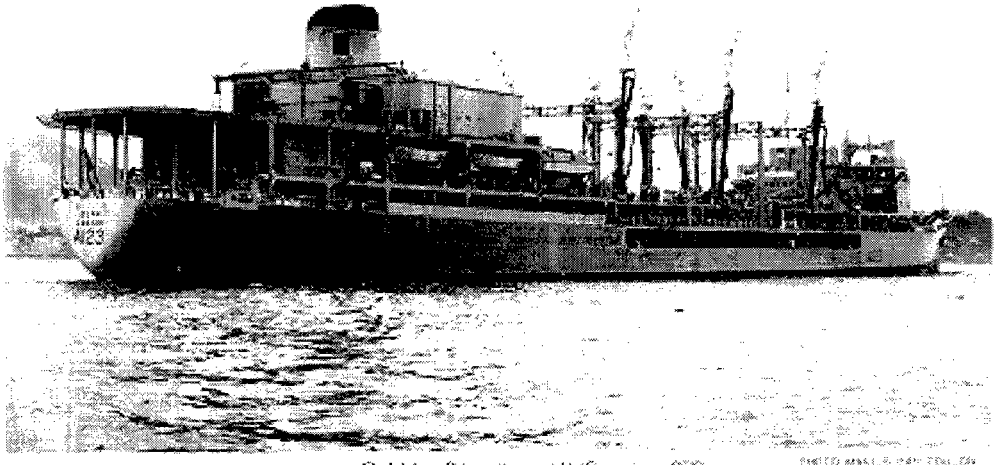
TIDESPRING Pétrolier HMS 27-8-1971

Marine Bin Phot. Toulon
Reproduction interdite



OLWEN Ravitailleur GB 3-1977

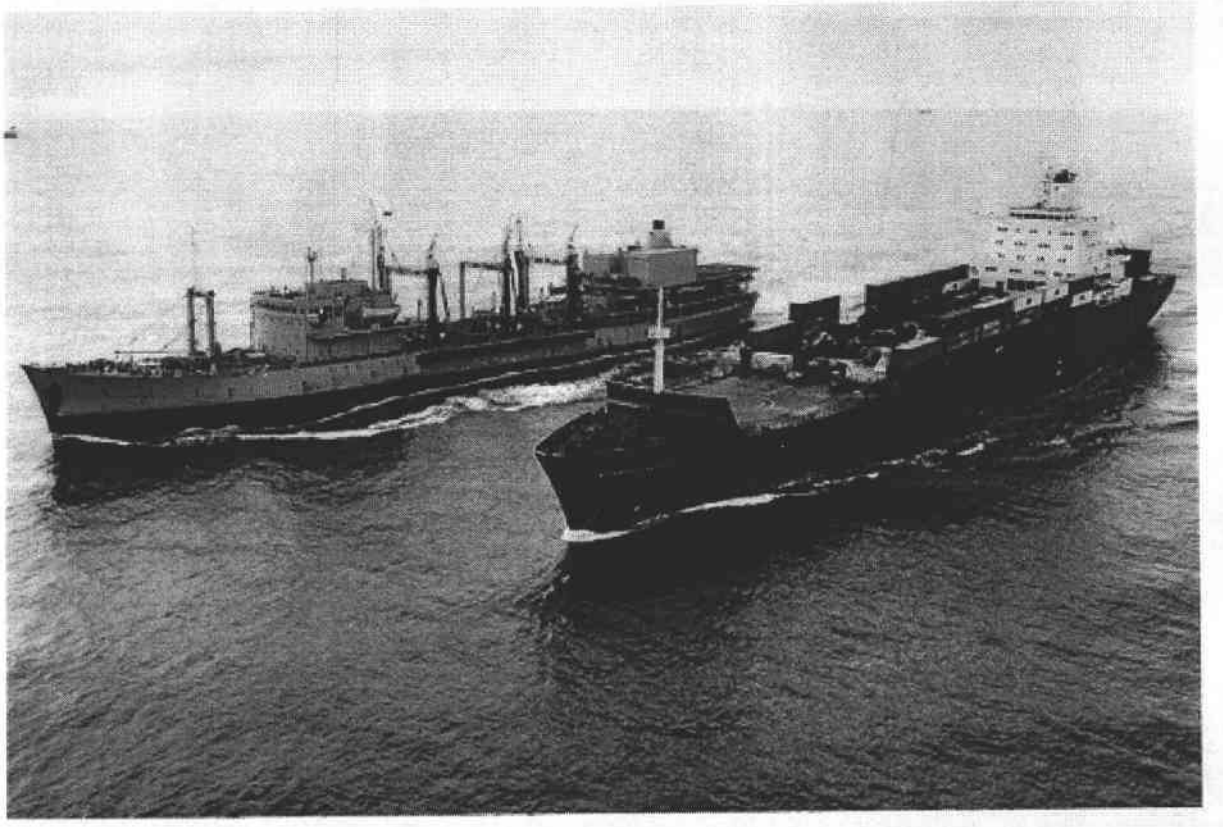
Marine Bin Phot. Toulon
Tous droits réservés



OLNA Pétrolier HMS 11-1979

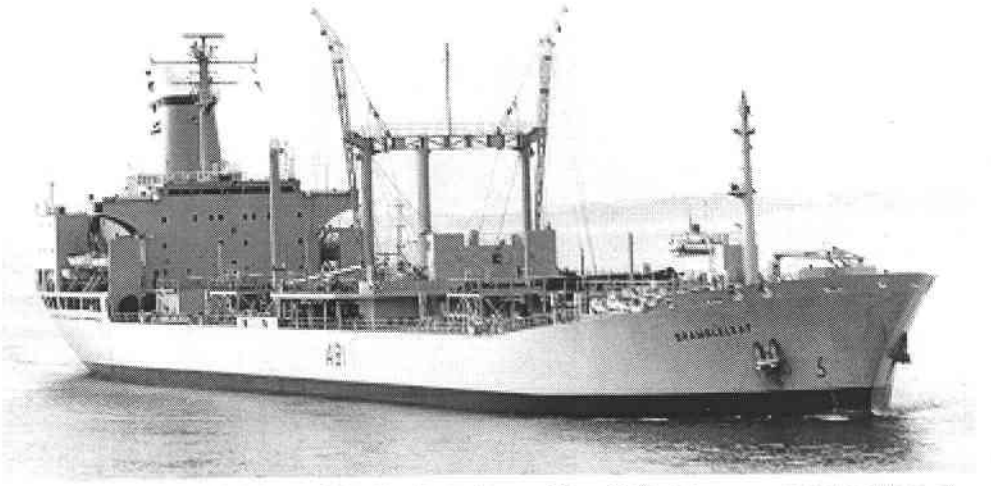
Photo Marine Bin Toulon
Tous droits réservés

***TIDESPRING, OLWEN* et *OLNA*.**
On notera l'arrière surmonté de plateforme pour hélicoptères et de hangar.



Ravitaillement à la mer par le TIDESPRING :
- du **CANBERRA**
- de l'**ATLANTIC CONVEYOR** (sur le pont un Sea Harrier en état de vol).

Source : Imperial War Museum

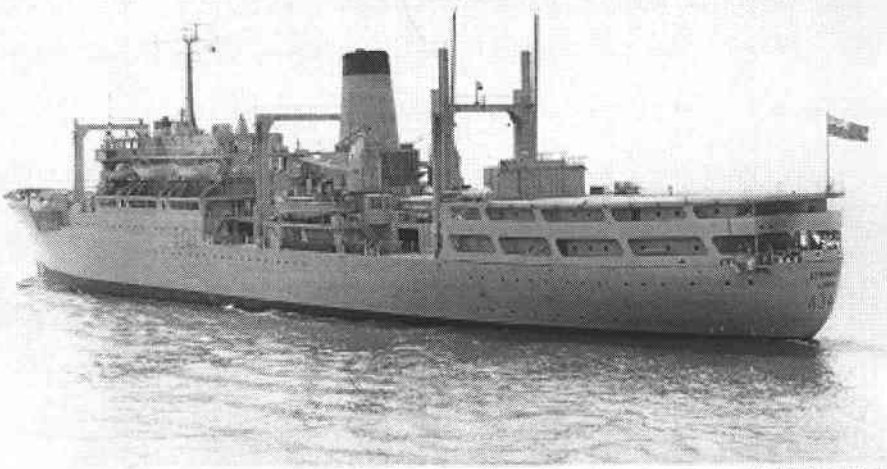


BRAMBLELEAF Pétrolier Ravitailleur GB 27-7-1981

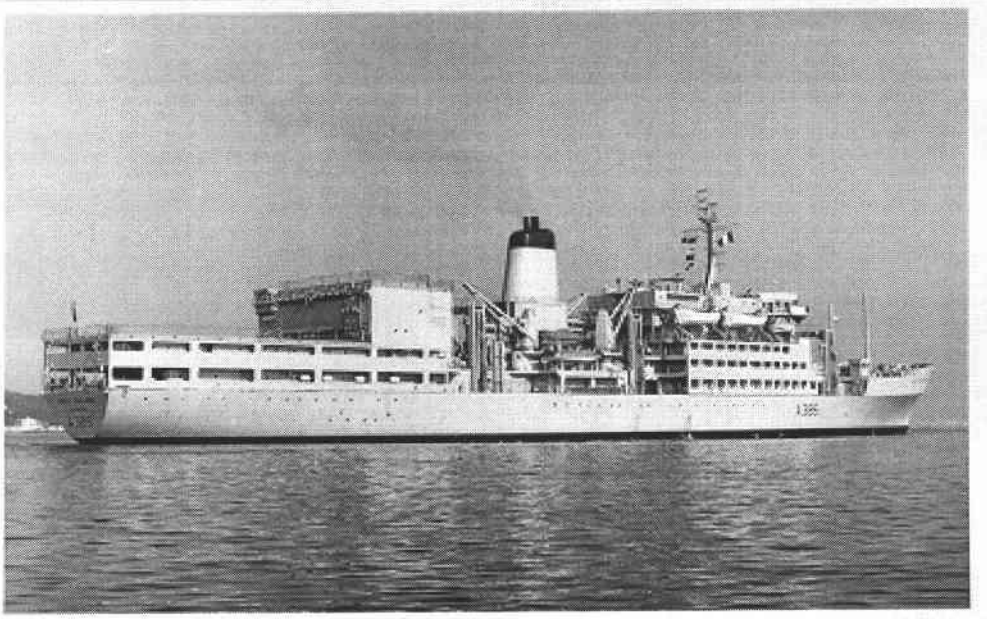
APPLELEAF Pétrolier Ravitailleur GB 27-7-1981

APPLELEAF Pétrolier Ravitailleur GB 27-7-1981

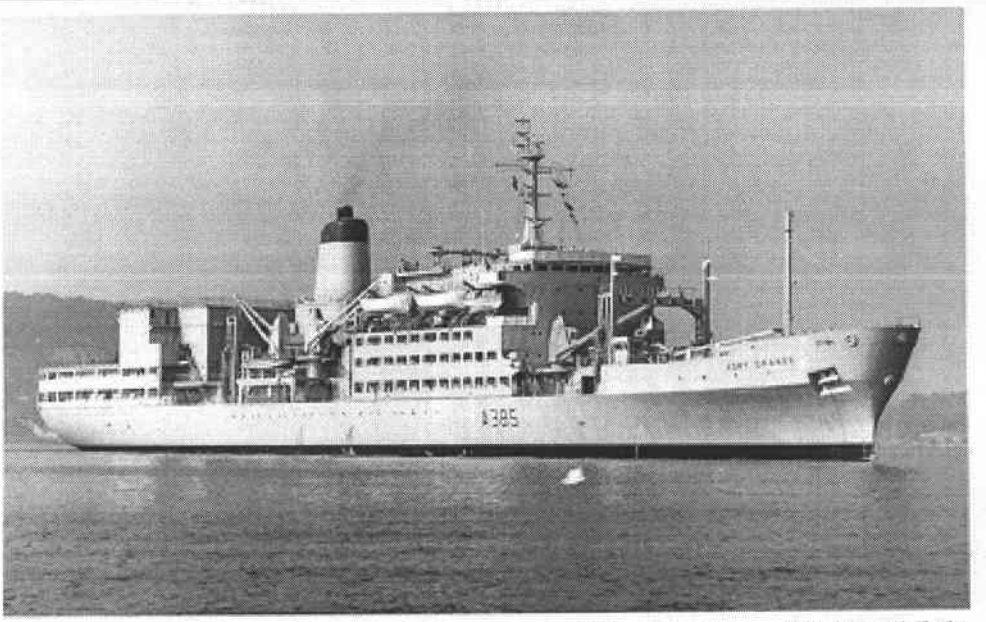
APPLELEAF et ***BRAMBLE LEAF***.
L'origine civile de ces pétroliers est visible.



STROMNESS Ravitailleur HMS 13-8-1973



FORT GRANGE Bâtiment de Soutien Logistique HMS 15-6-1981

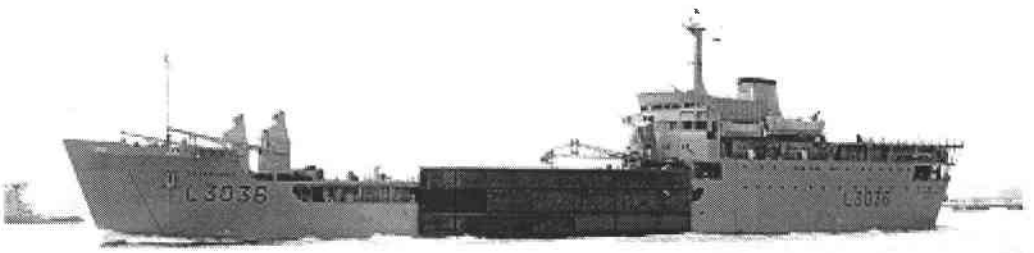


FORT GRANGE Bâtiment de Soutien Logistique HMS 15-6-1981

STROMNESS* et *FORT GRANGE.
On notera la filiation entre les deux navires.

SIR BEDIVERE L.S.T. HMS 8-1976

19691 SIR LANCELOT L.S.T. H.M.S. 11-2-1982



SIR PERCIVALE L.S.T. HMS 8-1976

Bâtiments de débarquement de la classe dite des chevaliers de la table ronde.

Sur les flancs de *SIR PERCIVALE*, on notera un ensemble de pontons Mexeflote relevés pour le transport en haute mer.

3. La marine marchande est mobilisée

Le 4 avril, à 6 heures de l'après-midi, la reine Elizabeth II approuve au château de Windsor l'"*order in council*" qui permet au secrétaire d'état à la Marine ou à l'Amirauté, de réquisitionner tout navire britannique nécessaire à la défense du royaume dans le cadre des événements des Falklands. Ces navires civils, affectés ou réquisitionnés, sont nécessaires pour mener une opération d'envergure qui a été décidée pour reconquérir les Malouines. Ils sont retirés de leur fonction commerciale, d'où leur acronyme STUFT: *ships taken up from trade* (navires prélevés sur une utilisation commerciale).

Cette contribution des navires civils britanniques à des missions de complément de la force navale militaire est ancienne. Sur une grande ampleur, elle a caractérisé les deux guerres mondiales. Plus récemment, la crise de Suez de 1956 avait impliqué une ample mobilisation de navires de commerce. Dans les années soixante-dix, des plans d'utilisation de navires de transport avaient été établis avec l'OTAN, principalement pour permettre un renforcement, à partir des îles britanniques, de forces engagées face aux forces soviétiques, soit en Allemagne fédérale, soit sur le flanc norvégien. Sur des distances relativement courtes, les navires rouliers ou transbordeurs devaient ainsi acheminer des renforts, depuis la Grande-Bretagne. Ces plans ne prévoyaient pas d'opération massive à très grande distance, et ce qui constitue le formidable défi de 1982, c'est d'abord la mise en oeuvre improvisée d'une vaste force navale comprenant une forte participation de navires civils, puisque leur nombre va représenter la moitié de la force navale d'intervention. C'est aussi le fait que la plupart, conçus pour de courtes traversées, vont opérer à 8000 milles des côtes anglaises et sans pouvoir utiliser aucun port. Ce défi est considérable enfin par la brièveté de ses délais de mise en oeuvre. Les navires sélectionnés, qui reçoivent des équipages britanniques en remplacement de leurs équipages étrangers, doivent en effet être équipés sans délai de systèmes de transfert de carburant pour pouvoir être ravitaillés à la mer, et de logements supplémentaires pour accueillir, loger et nourrir des équipages accrus par des détachements militaires ou des troupes, qu'il faudra maintenir en condition opérationnelle pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois. Ils doivent en outre être assez robustes pour affronter en plein automne austral les eaux de l'Atlantique Sud, entre les quarantièmes rugissants et les cinquantièmes hurlants. Ces adaptations et ces transformations immédiates, opérées en des temps très courts, vont constituer une des performances les plus remarquables du conflit des Malouines.

Pour soutenir leur force navale d'intervention, dont les seuls équipages vont dépasser 9000 personnes, les responsables britanniques vont ainsi faire appel à une cinquantaine de navires de commerce. Ces navires vont opérer à 3850 nautiques de tout port organisé et équipé. Ils vont embarquer, principalement sur les quais de Devonport et de Portsmouth, 30 000 tonnes de munitions, ravitaillement et provisions. 100 000 rations d'hommes-mois, un millier de rations journalières de combat, 480 000 tonnes de carburant seront simultanément transportées en mer pour ravitailler en moyenne tous les trois jours chaque navire de la force navale, qui consommera également chaque semaine 600 tonnes de nourriture et 1500 tonnes d'eau douce (1). Ce sont en définitive, 50 navires civils qui, officiellement, vont être directement utilisés (2). Ce nombre de navires devrait en réalité être accru par ceux déjà utilisés sous contrat et par ceux qui vont remplacer dans leurs missions habituelles les navires de la R.F.A. engagés dans l'opération. Il concerne essentiellement les navires ayant au moins atteint l'île d'Ascension et qui

ont été engagés dans l'opération de reconquête. Leur tonnage total représente 637 000 tonnes.

Le temps de prélèvement des navires civils, notamment des transbordeurs sur leur fonction normale sera raccourci par les faibles distances qui séparent la plupart d'entre eux des ports britanniques. D'autres navires plus spécialisés sont immédiatement disponibles en raison de la crise qui sévit sur le marché de l'affrétement. Les chantiers navals eux-mêmes vont pouvoir mobiliser de larges capacités, sous-utilisées en raison de la crise mondiale de la construction navale.

En l'absence de plan spécifiquement élaboré pour une telle opération, les adaptations urgentes à opérer sur les navires civils vont s'effectuer avec une large part d'initiative et d'improvisation.

L'étroite collaboration qui va immédiatement s'établir à tous les niveaux, entre les arsenaux de la Royal Navy et les chantiers privés, entre les bureaux d'étude et les ateliers, entre les sociétés privées sollicitées et les états-majors, va faciliter leur réalisation. De l'opération franco-anglaise "Mousquetaire" sur Suez de 1956, les états-majors avaient tiré un enseignement majeur: l'insuccès était dû pour partie aux délais trop longs de rassemblement et d'adaptation des navires marchands utilisés. En 1982, le temps moyen d'adaptation des navires marchands à leur nouvelle mission sera de 72 heures pour 95% d'entre eux (3). Cette adaptation consistera dans la plupart des cas en l'installation de logements supplémentaires, d'un dispositif de ravitaillement à la mer, de réservoirs de carburant, de groupes électrogènes supplémentaires, de moyens de communications militaires, et de récepteurs de navigation et de communication par satellite, d'une ou plusieurs plates-formes pour hélicoptères et de dispositifs supplémentaires de production d'eau douce.

Dans les arsenaux, où s'accélèrent les travaux de remise en condition des navires de guerre pour l'opération *Corporate*, sont également opérées ces adaptations des navires civils. C'est dans celui de Portsmouth que sont effectuées les transformations les plus nombreuses; on pourra y compter cinq navires simultanément en cours d'aménagement et il y en aura en permanence sans interruption au moins un entre le 8 avril et le 21 mai. 25 navires de tous types, allant du remorqueur au pétrolier, y seront ainsi modifiés avant la mi-juin. A l'arsenal de Devonport (Plymouth) quatre grands porte-conteneurs vont être transformés en transport d'aviation. A Chatham, outre les remises en service de frégates désarmées qui doivent remplacer les navires envoyés vers le sud, sont préfabriqués les éléments à monter par d'autres arsenaux sur les navires civils. A Rosyth, deux navires de soutien de plate-forme pétrolière sont transformés en navires de soutien et cinq chalutiers hauturiers sont militarisés avant de recevoir leurs équipements de dragage de mines à Portland. L'arsenal de Gibraltar, dont la fermeture avait été annoncée, convertit le paquebot **Uganda** en navire-hôpital. Les ateliers des chantiers navals privés, supervisés par les ingénieurs de la construction navale et des arsenaux, sont sollicités pour participer aux adaptations urgentes. C'est ainsi que les chantiers Vosper procèdent aux transformations de paquebots ***Canberra***, ***Queen Elizabeth II***, ***Rangatira*** et du navire citerne ***Fort Toronto***, tandis que ceux de Hull équipent le transbordeur ***Norland***.

Pendant l'adaptation de ces navires, doit être opéré le remplacement des membres étrangers de leur équipage par des ressortissants britanniques. Cet embarquement sera facilité

par la coopération étroite qui existe entre les Marines civiles et militaires, tout comme l'embarquement d'états-majors de liaison et de supervision des opérations militaires sera facilité par l'affectation d'officiers de la Royal Fleet Auxiliary. Sur les chalutiers armés en dragueur de mines, il sera nécessaire de remplacer tout l'équipage civil, pourtant largement volontaire, par des militaires. Ces relations entre marins civils et militaires ne seront cependant pas exemptes de quelques tensions résultant, par exemple, du fait que les marins du commerce percevront, pour leur part, 150% de bonus sur leur traitement dès lors qu'ils vont opérer au sud d' Ascension. Pour rejoindre l'Atlantique Sud, les navires marchands vont appareiller au fur et à mesure de l'achèvement de leur mise en condition et du chargement concomitant de leurs cargaisons. Leur protection sera limitée, car la menace navale argentine est considérée comme faible jusqu'à Ascension. La technique des convois, efficace pendant les deux conflits mondiaux, ne sera donc pas utilisée dans la phase initiale de progression. Cette protection sera réalisée plus au sud par les navires de la Royal Navy qui sont partis avant les navires civils. Elle sera effective dans la zone proche des Malouines et concernera surtout le groupe amphibie, comprenant à la fois des navires militaires et des navires civils, notamment lors de son approche finale des îles. Les autres navires civils se maintiendront loin à l'est des Malouines, hors de portée des raids de l'aviation argentine, en haute mer, dissimulés par les brumes et une forte mer.

1. Dans la communication sur l'emploi de la marine marchande britannique pendant le conflit des Malouines, faite au colloque de Rochefort les 17 et 18 octobre 1983 sur l'actualité de la politique maritime de Colbert, le vice-amiral d'escadre René Beaussant estime le flux de transport effectué par les navires marchands et ceux de la Royal Fleet Auxiliary pendant le conflit à

-100 000 tonnes de matériel , dont 30 000 t débarquées à San Carlos

-10 000 hommes débarqués et mis à terre

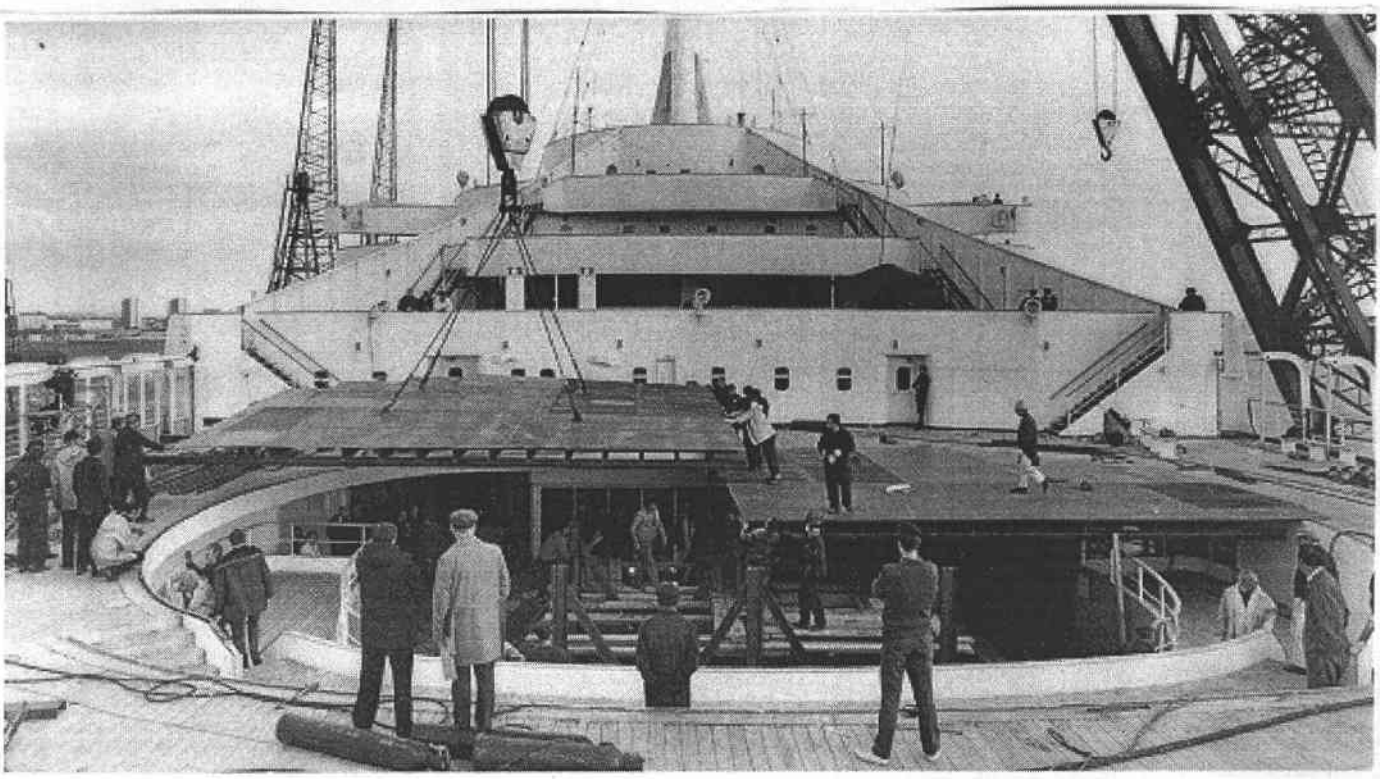
-95 aéronefs (18 Harrier et 77 hélicoptères)

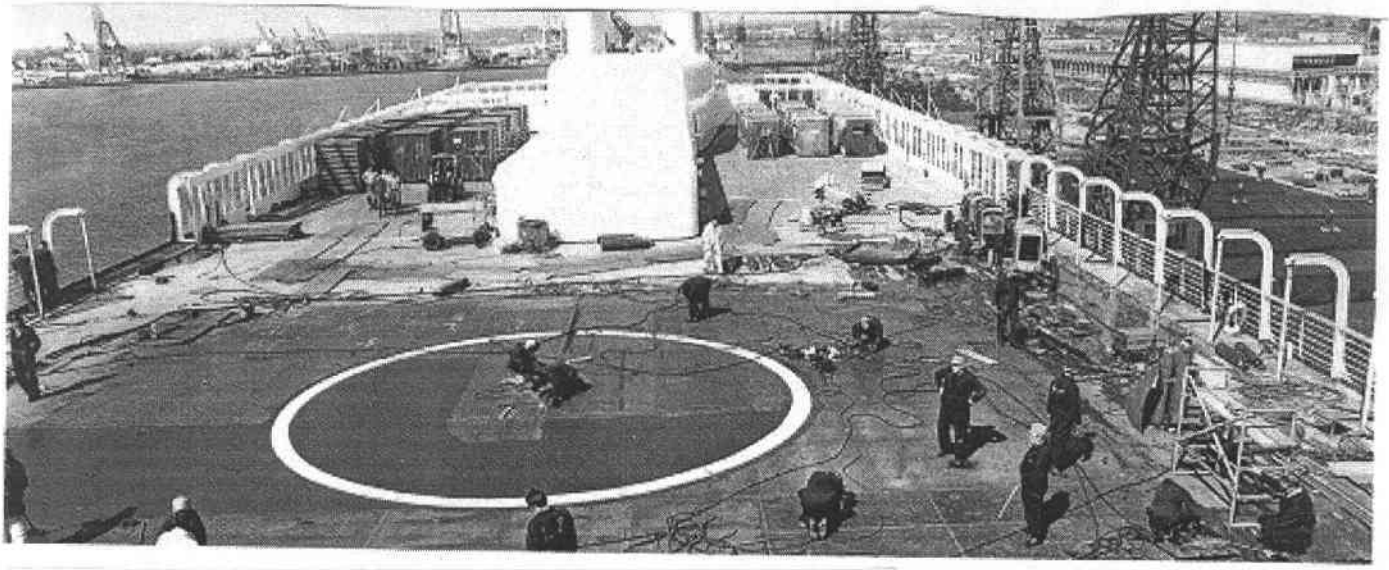
-15 000 palettes transférées à 90% par hélicoptères.

Les pétroliers civils ont acheminé en moyenne 180 000 m^3 de combustibles et carburant divers par mois; la force navale (bâtiments civils et militaires) ayant consommé 400 000 m^3 de combustible.

2. Voir en annexe le détail de la mobilisation et la transformation de ces navires: cinquante navires pour les Malouines.

3. Charles W. Koburger Jr, ***Sea power in the Falklands***, New York, Praeger, 1983, p.104.

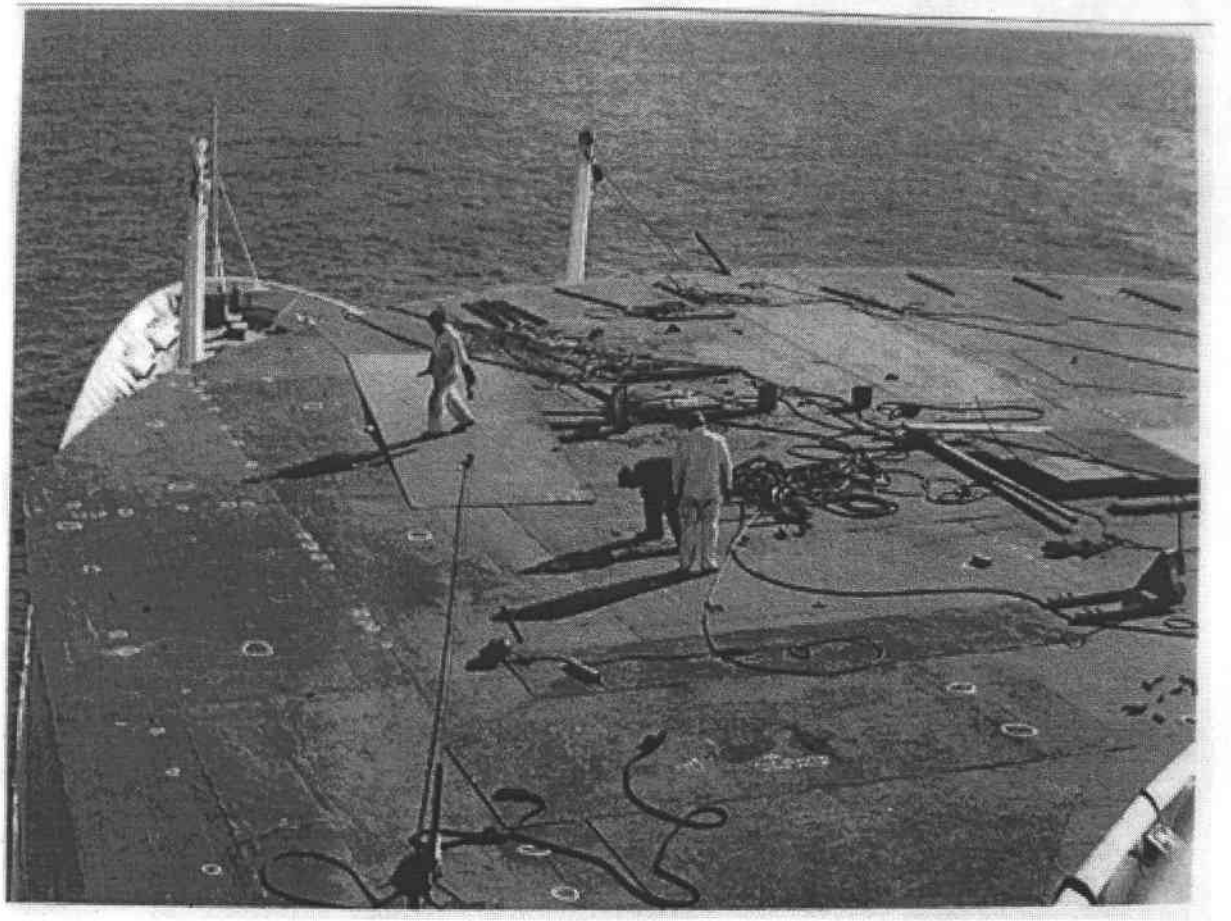




Installation de plate-formes pour hélicoptères sur le **CANBERRA**.

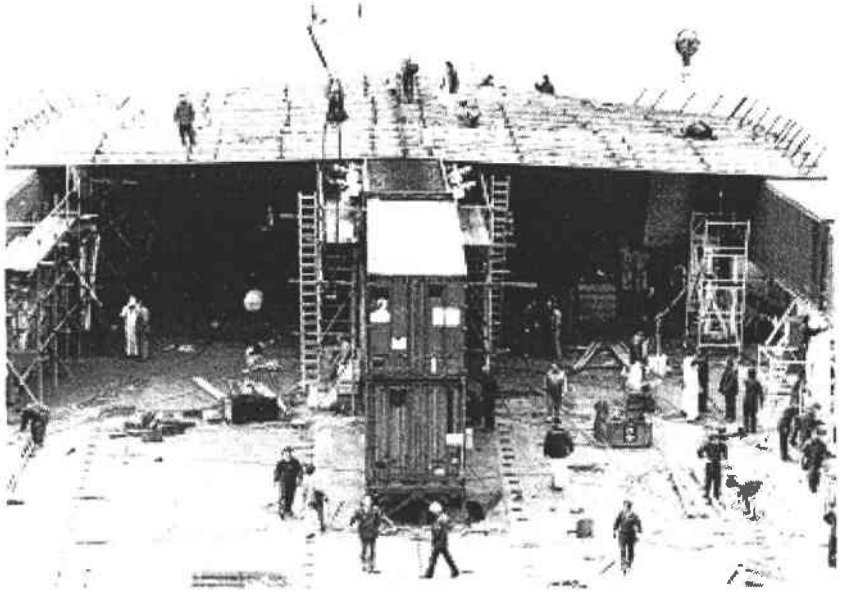
- Dépose de la plate-forme arrière sur la piscine
- finition de la plate-forme arrière
- Montage de la plate-forme avant.

Source : P. et O.



Achèvement en mer de la plate-forme pour hélicoptères avant du **CANBERRA**.

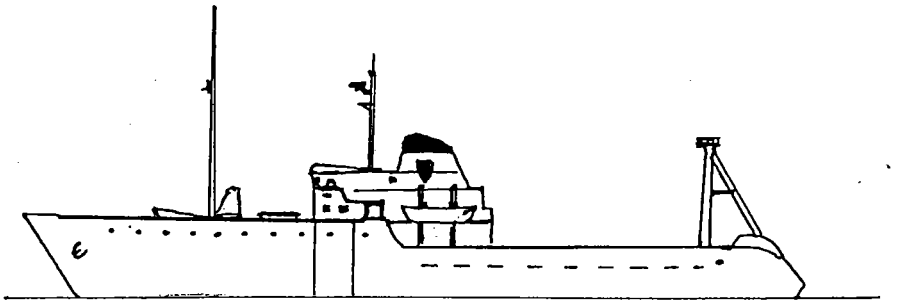
Source : Imperial War Museum.



- Montage d'une plate-forme pour hélicoptères à l'arrière du **NORLAND**.

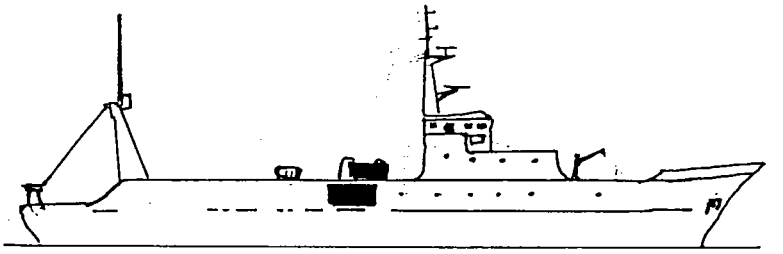
- Installation d'un toit préfabriqué sur le hangar composé sur trois rangées de conteneurs à l'avant de l'**ATLANTIC CAUSEWAY**.

Source : P. et O.



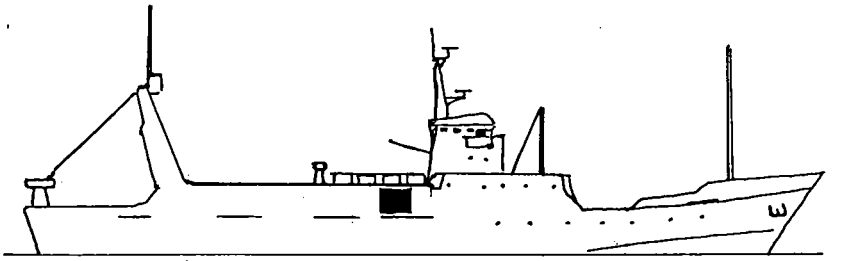
Longueur : 70,5 m

NARWAL



Longueur : 66,3 m

JUNELLA



Longueur : 70,2 m

CORDELLA

FARNELLA

NORTHELLA

Chalutiers utilisés pendant le conflit des Malouines de 1982

4. L'appareillage

Les 50 navires qui vont compléter la force navale, la force amphibie et la Royal Fleet Auxiliary, rejoignent, au fur et à mesure de leur mobilisation, les ports dans lesquels ils sont immédiatement adaptés à leurs missions et chargés de leurs cargaisons. Ils partent ensuite vers le sud.

Leurs départs sont échelonnés en plusieurs vagues, chacune résulte d'une réévaluation à la hausse par l'état-major interarmées des moyens nécessaires pour reconquérir les Falklands.

La première vague correspond à l'envoi de la 3ème brigade de commandos et de ses moyens de combat. Elle débute à Southampton par l'appareillage, le vendredi 9 avril, du paquebot ***Canberra*** et du roulier ***Elk***. Dès le week-end qui suit, partent les pétroliers ***British Esk***, ***British Tay*** et ***British Test***, ainsi que les remorqueurs ***Salvageman*** et ***Irishman***; le remorqueur ***Yorkshireman*** les suit le mardi 13 avril. En fin de semaine appareillent le navire-atelier ***Stena Seaspread*** et les pétroliers ***British Tamar*** et ***British Trent***. Le lundi 19 avril, le paquebot ***Uganda***, transformé en navire-hôpital sort de Gibraltar, alors que le même jour le navire-citerne d'eau douce, ***Fort Toronto*** s'éloigne de Southampton. La deuxième semaine s'achève avec les départs de trois autres pétroliers: les ***British Dart, Anco Charger*** et ***British Wye***. Le dimanche 25 avril, ce sont deux rouliers chargés de matériels, de munitions et d'hélicoptères de renfort pour la 3ème brigade qui appareillent: l'***Europic Ferry*** quitte Portland avec l'équipement lourd du 2ème régiment de parachutistes, en compagnie de l'***Atlantic Conveyor***, premier roulier porte-conteneurs, transformé à Devonport en transporteur d'aviation.

Le 26 avril, le roulier ***Norland***, avec à son bord les parachutistes du 2ème para, quitte Portsmouth, suivi quelques heures après par le pétrolier ***British Avon***.

Cette première vague va recevoir des compléments en hommes et en matériels à la hauteur d'Ascension; elle atteindra la zone d'exclusion totale de 200 milles autour des Malouines, à la mi-mai.

Le mardi 27 avril, partent de Portland les cinq chalutiers océaniques transformés en dragueurs de mines. Ce sont le ***Cordella***, le ***Farnella***, le ***Junella***, le ***Northella*** et le ***Pict***. Le même jour, le câblier ***Iris***, transformé en navire auxiliaire, quitte Devonport.

Les premiers jours de mai vont être marqués par la seconde vague de départs, qui fait suite à la décision d'envoi de la 5ème brigade d'infanterie en renfort de la 3ème brigade de commandos. Celle-ci a repris sa progression vers les Malouines puisque le ***Canberra*** et l'***Elk*** quittent Ascension le 6 mai. Les cargos ***Lycaon*** avec des munitions et ***Saxonia*** avec des vivres partent les 4 et 8 mai, tandis que les pétroliers ***Alvega***, destiné à servir de dépôt de carburant à Ascension, et ***Eburna***, converti en ravitailleur auxiliaire, partent les 5 et 8 mai. Le dimanche 9 mai, les rouliers *sister-ships* ***Baltic Ferry*** et ***Nordic Ferry*** sortent de Southampton avec les matériels de la 5ème brigade d'infanterie. Ils précèdent le ***Queen Elizabeth II***, qui plus rapide, ne partira, avec plus de 3000 hommes de troupes que le 12 mai. Il sera lui-même suivi par l'***Atlantic Causeway***, second roulier converti en porte-aéronefs auxiliaire. Ce même jour rentre à Gibraltar

le ***British Tamar***, qui est le premier navire civil à avoir fait un aller et retour jusqu'au secteur des Malouines. Il vient remplir ses soutes avant de repartir vers le sud. Le 16 mai, le navire de soutien offshore ***Whimpey Seahorse*** et le pétrolier ***Balder London*** quittent respectivement Rosyth et Portsmouth pour la route du sud.

Autour du 20 mai, partent les quatre derniers navires civils qui atteindront l'Atlantique Sud avant la fin des hostilités. Ce sont les transbordeurs ***St Edmund***, le 19 mai; le 3ème porte-conteneur converti en porte-aéronefs auxiliaire, le ***Contender Bezant***, le 21 mai; le cargo ***Tor Caledonia*** qui emporte le 20 mai, des véhicules, des missiles Rapier et des pièces de rechange; enfin, chargé de vivres, le cargo réfrigéré ***Geestport***, le 21 mai.

Fin mai et début juin, partent les moyens de soutien qui serviront aux troupes anglaises basées sur les Malouines et aux navires opérant dans ses eaux. Ce sont: le pétrolier ***Scottish Eagle*** et le navire de soutien ***British Entreprise III,*** qui partent le 24 et 26 mai; le ***Stena Inspector***, transformé en navire-atelier, le 6 juin. Le 8 juin, le cargo ***Leartes*** et le quatrième porte-aéronefs auxiliaire, l'***Astronomer,*** suivi le 10 par le pétrolier ***G.A. Walker*** et le cargo ***Avelona Star*** et le 13 par le cargo ***St Helena***, transformé en navire de soutien pour accompagner les deux chasseurs de mines ***Brecon*** et ***Ledbury***.

L'interruption des combats terrestres ne va pas ralentir le flux logistique, car il faut approvisionner, loger, nourrir et équiper les forces terrestres, aériennes et navales chargées de rétablir la souveraineté britannique aux Falklands. C'est ainsi que le transbordeur ***Rangatira*** et le cargo ***Stratwene***, affrétés le 15 mai et le 6 juin, partiront respectivement les 14 et 28 juin pour renforcer les navires de complément qui auront alors atteint le nombre de 50.

Les deux tiers de ces départs se sont opérés depuis les ensembles portuaires de Portsmouth-Southampton et de Plymouth-Devonport. Les autres concernent les dépôts pétroliers (Fawley, Milford Haven, Swansea, Loch Shiven), ou les ports de Rosyth et Portland qui ont spécialement équipé les dragueurs de mines. Deux départs se sont effectués à partir de Gibraltar et un du chantier américain de Savannah.

5. L'embarquement de la 3ème brigade

La première mission confiée aux navires civils utilisés pour l'opération *Corporate* est en effet d'acheminer un corps expéditionnaire destiné à montrer aux Argentins la détermination du gouvernement britannique, sans trop savoir initialement si ces forces vont débarquer. Pour cette mission, a été désignée la 3ème brigade de commandos, composée de régiments de fusiliers-marins (*Royal Marines*), car elle a pour mission d'opérer à l'extérieur et s'y entraîne fréquemment avec la Royal Navy. Au moment de l'invasion argentine aux Malouines, elle n'est en alerte qu'à une semaine de délai, et ce n'est que le 2 avril que l'ordre parvient à son commandement de mettre la brigade en état de marche à 72 heures, de commencer à charger les navires et d'embarquer pour appareiller vers le sud (1).

La mise en route de la brigade s'opère à ce moment sans plan précis de reconquête des îles, son état-major ne rentre d'ailleurs de Norvège que le 2 avril au soir. Le dispositif mis en oeuvre utilise comme guide le plan de renforcement du flanc nord de la Norvège. Pour des raisons politiques, il n'y a rien d'autre à faire que de charger rapidement et de les faire partir le plus vite possible (2).

Commandée par le général de brigade Julian Thomson, la 3ème brigade de commandos comprend les 40, 42 et 45èmes régiments de *Royal Marines*. Dès que parviennent à Londres des éléments d'information sur l'importance des troupes acheminées par les Argentins sur les îles, lui sont adjoints le 3ème régiment de parachutistes, prélevé sur la 5ème brigade d'infanterie, puis le 2ème régiment de parachutistes. Pour mener à bien ses opérations, la 3ème brigade a son propre régiment d'artillerie, le 29ème régiment de commando, doté de 18 canons de 105 mm Light Gun, son régiment logistique et des unités spécialisées: l'escadron de raid avec ses bateaux légers rapides, le 59ème squadron de génie de commandos, l'escadron aérien de la brigade doté de 15 hélicoptères (neuf Gazelle et six Scout), l'escadron de commandement et de transmission de la brigade, l'unité d'entraînement à la guerre arctique et en montagne, trois sections de SBS (forces spéciales amphibies), un peloton de défense aérienne armé de 12 lanceurs de missiles portables Blowpipe, un peloton de contre-mesures électroniques, deux équipes chirurgicales de la Royal Navy et enfin la Musique de la brigade dont les musiciens assurent des fonctions de brancardiers (3). En plus des régiments de parachutistes, le renforcement de la 3ème brigade est également opéré en lui affectant une unité de défense antiaérienne dotée de 12 lanceurs quadruples de missiles Rapier et d'un escadron de chars comprenant huit blindés légers (quatre Scorpion et quatre Scimitar) avec leur char de dépannage Samson, un détachement de l'aviation de l'armée avec trois hélicoptères Scout, deux escadrons du 22ème régiment de SAS, des détachements de Blowpipe, d'artillerie, de déminage, de coordination au sol des attaques aériennes, de transmission, la 16ème ambulance de campagne de l'armée de Terre et un détachement de spécialistes de mise en oeuvre de pontons automoteurs Mexeflote (4). Cette brigade renforcée est supervisée, au sein du commandement interarmées, par le général de division Jeremy Moore.

Des différents sites dispersés dans la Grande-Bretagne où elles sont stationnées, toutes ces unités désignées pour l'opération quittent immédiatement leurs casernements et sont transportées par camions dans les ports du sud de l'Angleterre pour embarquer sur les navires qui leur sont désignés. Quelques rares unités très spécialisées sont parties par avion vers l'île d'Ascension. Depuis les dépôts de toute la Grande-Bretagne, des convois de camions provenant de l'armée, du parc de réserve militaire et de sociétés privées, partent également vers les ports avec les matériels, rechanges, vivres et munitions, qui pour la seule 3ème brigade s'élèvent à 9000 t, mais qui en raison de l'implication d'autres unités de toutes les armées comprennent 1260 t de carburant et de lubrifiant, 8260 t de munitions et 3380 t d'explosifs. En raison de la période, le week-end de Pâques, les chemins de fer prévus normalement pour transporter les réserves jusqu'aux unités, ne peuvent en effet être utilisés. Sur les quais des différents ports concernés, les camions arrivent en file et le chargement s'opère sans interruption. Dès les premières 80 heures, la dotation complète de 30 jours pour la 3ème brigade et les dotations de première ligne, soit deux jours de munitions et cinq jours de rations, ont été chargées sur les navires (5).

Certains ont déjà pris la mer.

Les instructions prévoyant le départ du corps expéditionnaire 48 heures après la force navale d'intervention, les cargaisons ont été chargées à la hâte, sans pouvoir prendre en compte les priorités d'emploi lors des opérations de débarquement et les combats qui doivent les suivre. L'adjonction d'unités à la 3ème brigade accroît en outre le nombre de matériels à embarquer et aggrave ces difficultés. Mais à cette phase de l'opération *Corporate*, la démonstration de force prime sur les modalités d'engagement des combats terrestres. Il apparait donc nécessaire, dès les appareillages, de prévoir une redistribution ultérieure des cargaisons à l'intérieur, et entre les navires; opération devant être effectuée sans port d'escale intermédiaire avant les Malouines. En outre, les responsables savent que le fonctionnement de la chaîne logistique rencontrera des problèmes difficiles à l'arrivée, puisque les Malouines ne comportent aucun quai en eau profonde. Le seul quai disponible à Stanley mesure 45 mètres de long, offre un tirant d'eau de trois mètres et sa résistance est limitée à sept tonnes! (6) Les îles Malouines ne sont traversées par ailleurs ni par route, ni par piste carossable. Seules existent quelques pistes utilisables par des véhicules à quatre roues motrices, interrompues par des coulées de pierre ou des zones humides. Il est donc exclu d'y faire circuler les camions de transport de la brigade. Les seuls véhicules embarqués sont dix camions citernes de carburant, neuf chariots élévateurs à quatre roues motrices, quelques Landrover et des véhicules chenillés pour neige Volvo BV 202 (7).

1. Julian Thomson, *No picnic*, London, Leo Cooper, 1992 (2ème édition), p.3.

2. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, London, Brasseys, 1991, p.251.

3. Gordon Smith, *Battles of Falklands war*, London, Ian Allan, 1989, p. 41 et 42.

4. Les Mexeflote sont des pontons flottants automoteurs faits de modules de 6,1 m de long qui peuvent s'accrocher le long des flancs des navires de débarquement du type LSL et sont remis à flot au moment du débarquement. Ils permettent de débarquer des véhicules ou des cargaisons dont le transfert à terre nécessite aussi des chariots élévateurs quand il n'y a pas d'installation portuaire. Cf. *Jane's combat support equipment*, London, Jane's, 1983.

5.Julian Thomson, *The lifeblood of war*, op. cit., p.252: Loading: the price of expediency.

6. Joseph Sinclair, *Arteries of war*, Shrewbury, Airlife, 1992, p.14 et p.143.

7. 70 chenillettes Volvo BV 202 de 4,2 t sont amenées depuis leur dépôt d'Arbroath pour embarquer. Cf. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1987, p.68.

8. Voir l'encyclopédie des armées, n°73. *Véhicules amphibies et véhicules de neige modernes*, Paris, Atlas, juin 1985, p. 1459. Le BV 202 comprend deux unités chenillées articulées, la première contient le poste de conduite et le moteur, la seconde une cabine pouvant recevoir 800 kg. Sa faible pression au sol lui permet de circuler sur des terrains très difficiles.

6. Le commandement organise les opérations

La force d'intervention (*Task Force 317*), chargée de reconquérir les Malouines a été placée sous le commandement opérationnel de l'amiral Fieldhouse, qui s'est installé dans le poste de commandement de la marine à Northwood, au nord de Londres, et va y tenir des réunions chaque matin et chaque soir. Il est assisté, pour la Royal Air Force du maréchal de l'air

sir John Curtiss, dont le commandement des opérations aériennes, le groupe 18, est également à Northwood. Les forces terrestres relèvent du général de division Jeremy Moore qui a quitté Portsmouth pour Northwood après le départ de la 3ème brigade.

Les forces d'intervention en route vers les Malouines sont placées sous les commandements respectifs du contre-amiral Woodward pour la force navale (*Task Force 317-8*), du commodore Mike Clapp pour le groupe amphibie, et du général de brigade Julian Thomson pour les forces terrestres. Chacun de ces commandements de théâtre et les deux unités navales spécialisées (le groupe de reconquête de la Géorgie du Sud ainsi que les sous-marins commandés par l'amiral Peter Hebert) rend compte directement à Northwood. Ce dispositif conduit cependant l'amiral Woodward à assurer, dans l'Atlantique Sud, une mission de coordination explicite.

Cette organisation fait ressortir l'intérêt qu'aurait présenté la désignation d'un commandant en chef de la force d'intervention du rang d'un officier général à trois étoiles (1), à même de coordoner les forces avancées et de négocier les opérations avec Northwood, sans être accaparé par son propre commandement. Un commandement du niveau de trois étoiles au sud ne va concerner, par la suite, que les forces terrestres, ce qui pouvait mettre en retrait le commandant des opérations à la mer. Ce niveau de commandement unique du sud aurait d'autant plus pu s'imposer que plusieurs batailles devaient être conduites successivement, puis simultanément: une bataille navale contre la Marine argentine, une bataille aérienne contre les moyens aériens de combat argentins, une bataille terrestre contre ces régiments déployés sur les îles, sans compter la bataille logistique qui concernait les trois armées. Dans l'urgence, la spécialité du commandant à la mer s'est imposée. L'amiral Woodward le reconnaîtra d'ailleurs dans ses mémoires: "... l'urgence de la situation avait conduit l'état-major britannique à désigner le commandant de la flottille en opérations, en raison de son expérience des opérations et de la qualité de sous-marinier dans une crise où ces derniers allaient jouer un rôle important".

La composition de ce dispositif ne sera modifiée qu'à partir du 20 mai. Une seconde division (la 5ème brigade d'infanterie) ayant été ajoutée, le poste d'adjoint pour les forces terrestres de l'amiral Fieldhouse sera alors confié au général de corps d'armée Trant; le général de division Jeremy Moore prenant le commandement des forces terrestres sur le terrain avec comme seconds, le général Thomson pour la 3ème brigade et le général de brigade Tony Wilson pour la 5ème brigade.

Après le départ en catastrophe des éléments navals de la force d'intervention, la mise en route des navires de la force amphibie et de soutien logistique, il va s'avérer nécessaire de s'assurer de la cohérence du dispositif mis en oeuvre au regard de l'objectif. L'amiral Fieldhouse et ses adjoints vont donc se rendre à Ascension le 17 avril. Ils embarquent sur l'***Hermes***, à bord duquel ils rejoignent, autour de l'amiral Woodward, le commodore Clapp et le général Thomson arrivés du ***Fearless***. L'amiral Fieldhouse y tient un conseil de guerre toute la journée (2). Après qu'il eut rappelé la détermination du gouvernement de reprendre les îles par tous les moyens, précisé l'établissement d'un blocus maritime, complété ensuite par un bloc aérien, il demande que soit planifié un débarquement sur les îles dans la perspective d'y rétablir l'administration britannique (3).

Les différents axes du plan de reconquête sont ainsi déjà fixés. A l'issue de cette réunion, il a été arrêté que l'amiral Woodward progressera vers les îles, qui auront fait l'objet d'un blocus, afin d'y acquérir la supériorité aérienne et navale avant de débarquer, qu'il y déposera des forces spéciales pour reconnaître les lieux les plus propices, que pendant ce temps, les navires de transport procéderont à une redistribution de leurs cargaisons et que le débarquement aurait lieu sur la Malouine-Est. La nécessité de renforcer la 3ème brigade par un second régiment de parachutistes est confirmée par l'amiral Fieldhouse.

Le conseil de guerre arrête, par ailleurs, la nécessité de mettre en oeuvre un second LPD pour renforcer le ***Fearless***, d'ajouter à la 3ème brigade une autre brigade pour affronter les Argentins, dont les forces sur les îles sont désormais estimées à 10 000 hommes, et de les placer sous un commandement divisionnaire.

L'amiral Woodward fait connaître que les conditions climatiques à la fin mai et le rythme des opérations commenceront à affecter la disponibilité des navires. Il indique qu'à défaut d'une fin des opérations à la fin juin, de sévères restrictions seront apportées à leur capacité opérationnelle, avec des conséquences prévisibles sur la bataille terrestre (4).

Le 18 avril, l'***Hermes*** et le groupe des navires de combat appareillent vers le sud.

1. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, London, Brasseys, 1991, p.262.
2. Martin Middlebrook, *Operation Corporate*, London, Viking, 1983, p.96.
3. Ewen Southby-Tailyour, *Reasons in writing*, London, Leo Cooper, 1993, p.143.
4. Julian Thomson, op cit, p.261.

7. Les médias sur les navires

Dès le départ de la force navale d'intervention, les responsables des médias font pression pour qu'elle embarque leurs représentants. La réticence de la Royal Navy est considérable, son état d'esprit est proche de celui de Winston Churchill, alors ministre de la Marine et bien qu'ancien correspondant de guerre, qui avait déclaré: "Un navire de guerre au combat n'a pas de place pour un journaliste"(1). Néanmoins, sous la pression, le ministre de la Défense autorise l'embarquement de six journalistes, puis de douze, quelques jours plus tard, en y intégrant les équipes de télévision. En y ajoutant des photographes et des preneurs de son, ce sont quinze représentants des médias qui sont répartis entre les navires de guerre. Treize autres vont embarquer sur les navires civils mobilisés pour l'opération *Corporate*. Ces ving-huit représentants des médias britanniques vont être cornaqués par des officiers de presse, leurs écrits devront transiter par les circuits militaires, seuls moyens de communication depuis l'Atlantique Sud, et soumis à un contrôle sévère. Les officiers et équipages des navires ont reçu pour consigne de ne pas évoquer certains domaines: hypothèses sur les opérations, plans des opérations, conditions opérationnelles, mouvements et tactiques des unités, détails sur les techniques, la tactique et la logistique, renseignements sur les forces argentines, capacités et

insuffisance des équipements, communications (2). A ces limitations, vont s'ajouter celles du temps d'acheminement des dépêches et films vers la Grande-Bretagne, qui va être de plusieurs semaines; les militaires l'excusant en invoquant la priorité aux messages militaires, la saturation des canaux de transmission, les délais de route des navires qui remontent vers Ascension avec les films à acheminer.

Ces délais sont entretenus par la chaîne militaire de liaison, car ils servent les opérations britanniques. Les informations soumises à la censure à bord des navires et à leur arrivée à Londres, ne doivent pas contenir d'information non commentées, qui aux yeux des responsables britanniques, puissent compromettre l'opération, notamment en étant de nature à provoquer un retournement de l'opinion publique (perte d'un navire, combat piétinant, nombre réel des pertes, images de cadavres anglais, évocation de grands brûlés...) Elles ne seront ainsi diffusées qu'avec délai, quand elles auront perdu de leur impact, de leur acuité, et ne risqueront pas d'influencer les opérations militaires en cours. Plutôt que sur un contrôle autoritaire, les responsables britanniques comptent sur un autocontrôle des journalistes qui occulteront des informations, qui mettront l'accent sur la forme plutôt que sur certains faits, qui diffuseront de bonnes nouvelles pour compenser les mauvaises et ne mentiront ouvertement que quand le mensonge ne pourra être découvert pendant le déroulement du conflit (3).

Cette information très contrôlée va créer une grande frustation et entretenir suspicion et manque de confiance entre les représentants des médias et les responsables militaires. Ces sentiments seront avivés par la manière dont est diffusée, à Londres même, l'information officielle. Au ministère de la Défense, le porte-parole officiel, Ian McDonald, adjoint du chef de service des relations publiques, va donner quotidiennement pendant toute la durée du conflit et devant les caméras de télévision au centre de presse permanent, un communiqué officiel à la suite duquel il répondra hors enregistrement à certaines questions. Les discussions libres (*off the record*) sont supprimées et ne seront rétablies que fin mai à la demande du ministre Cooper, désireux d'améliorer les relations avec les médias qui se sont crispées. Ceux-ci disposent par ailleurs d'une information officielle diffusée par les Argentins, qui peut être de nature à désinformer l'opinion en présentant leurs propres actions militaires et ses résultats supposés, aux dépens de celles des forces britanniques tenues à une certaine réserve.

Dans certains cas cependant, la désinformation va être utilisée par les Britanniques à leur profit. Ce sera le cas, la veille d'un débarquement, le 20 mai. Le ministère de la Défense fait alors savoir qu'un débarquement du type de celui de Normandie, en juin 1944, était à exclure et qu'il fallait plutôt s'attendre à une série d'opérations ponctuelles suivies de retraits (4).

Les responsables britanniques vont, dans un premier temps se montrer avant tout soucieux d'éviter une guerre préparée au vu et au su des organes de presse, ce qui avait été le cas de l'expédition de Suez de 1956, ou conduite sous les caméras de télévision comme l'a été, pour les Américains, la guerre du Vietnam.

Il était inévitable que certaines informations sur les opérations soient communiquées en diffusion restreinte aux journalistes, dans le cadre de la recherche d'un climat de confiance. Leur diffusion concomitante avec les opérations concernées vont mettre en difficulté les unités engagées. Ce sera le cas notamment, lors de l'annonce faite par le réseau mondial de la BBC,

d'une attaque du 2ème Para sur Goose Green et de la progression pédestre concomitante de deux régiments (5). La diffusion de ces informations va provoquer un vif ressentiment des militaires engagés dans les combats à l'égard de la presse (6). Un agacement réel s'y ajoutera, dû aux interventions, comme experts auprès des médias et surtout à la télévision, d'officiers généraux du cadre de réserve, de stratèges ou de spécialistes supposés, baptisés par les hommes du terrain, stratèges en fauteuil. Les principaux, au nombre de 75 (7), vont ainsi commenter librement les différentes opérations possibles pour les forces nationales engagées et dans lesquelles certains ont servi antérieurement. Au sein même des unités en mer ou à terre, cependant, les journalistes vont être associés aux opérations, souvent même en première ligne. Le colonel Michael Rose, responsable des forces spéciales (SAS) en emmènera lorsqu'il montera une opération sur le mont Kent afin qu'ils témoignent, sans trop de précision, de l'avancée des forces britanniques. Après un certain nombre de jours de combat, la coordination des informations collectées au sein des différentes unités s'impose au vu des conséquences de certaines fuites plus ou moins organisées. Un colonel est ainsi envoyé fin mai, pour coordonner le travail des officiers de presse (8).

Chez les Britanniques, l'information est ainsi très contrôlée, les médias n'ayant, dans l'Atlantique Sud, pas d'autres sources de collecte que celles mises en place au sein de la force d'intervention et ne pouvant faire acheminer leurs dépêches que par des canaux contrôlés par des militaires.

En Argentine même, la junte écarte les journalistes britanniques, elle en éloigne trois pendant le durée du conflit. Elle maîtrise l'information en raison de son régime policier qui surveille étroitement la presse, et aussi parce que les trois principales chaînes de télévision sont contrôlées respectivement par chacune des armées.

1. Valerie Adams, *The media and the Falklands campaign*, London, MacMillan, 1988, p.22.

2. Robert Harris, *The media, the governement and the Falklands crisis*, London, 1989, p. 284.

3. Philip Knignthley, *The first casualty*, London press, 1989, p.30.

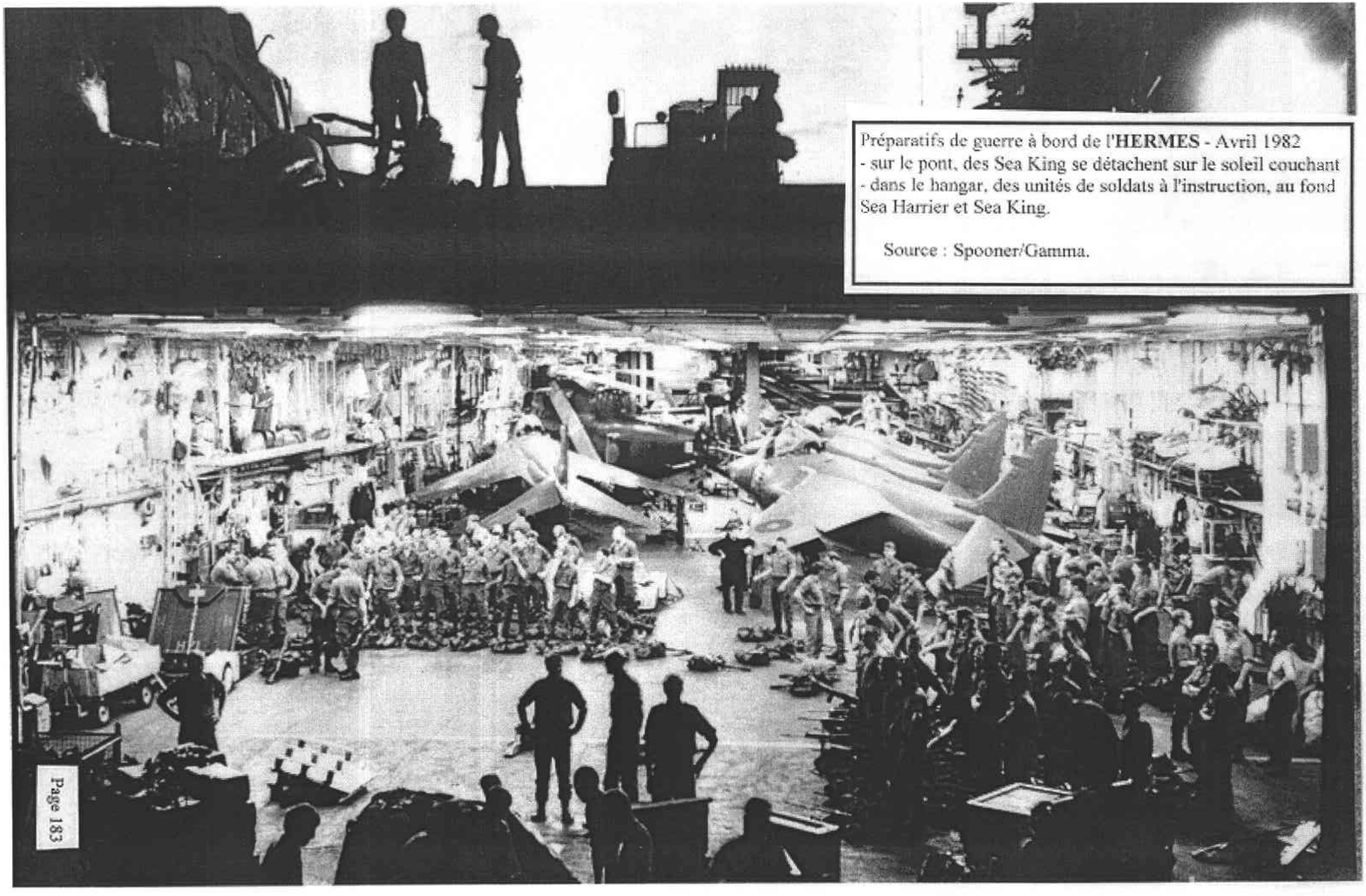
4. Trevor Royle, *War report*, London, Grafton, 1989, p. 284.

5. Trevor Royle, op. cit., p282.

6. Brian Hanraham et Robert Fox, *I counted them all and I counted them all back*, London, BBC, 1982, p. 109.

7. Valerie Adams, op. cit., p. 57.

8. Max Hastings and Simon Jenkins, *Battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p. 334 .



Préparatifs de guerre à bord de l'**HERMES** - Avril 1982
- sur le pont, des Sea King se détachent sur le soleil couchant
- dans le hangar, des unités de soldats à l'instruction, au fond Sea Harrier et Sea King.

Source : Spooner/Gamma.

CHAPITRE VII. DES ÎLES ENCERCLÉES

Soutenue officiellement par les états américains, l'Argentine reçoit la médiation du vice-président américain Haig. Une aide militaire discrète est accordée aux Britanniques par les Etats-Unis et le Chili. Survolé par les satellites américains et soviétiques, le secteur des Malouines fait alors l'objet d'un blocus décrété par les Britanniques et les Argentins.

1. Le basculement américain

L'Argentine, son coup de force réalisé, a besoin d'un soutien international à son opération. Or la résolution 502 adoptée par le conseil de sécurité de l'ONU, constitue à l'évidence un échec, car elle n'a pas entériné la repossession des îles. Les Argentins vont donc chercher d'abord à se rallier les pays latino-américains; objectif difficile si l'on se rappelle les différends qu'elle entretient traditionnellement avec ses voisins proches. C'est le cas du Brésil tout d'abord pour un *leadership* en Amérique du Sud, ce l'est également avec le Chili, pour des contentieux frontaliers. Récemment encore, en 1978, à propos de trois îles du canal de Beagle, la tension a failli dégénérer en un conflit armé, qu'une médiation du Vatican a pu arrêter in extremis.

L'Argentine partage avec ses voisins (Brésil, Chili, Uruguay, Paraguay) la caractéristique d'un gouvernement militaire répressif, qui la met en opposition avec des pays plus progressistes comme le Mexique, terre d'asile pour des réfugiés politiques argentins. A l'apparente communauté de culture latino-américaine correspondent en fait des profondes divisions.

a. la solidarité inter-américaine

Ricanor Costa Mendez entreprend donc une offensive diplomatique difficile. Le 5 avril, à Washington, il rencontre les représentants de l'organisation des états américains (OEA). En développant son argumentation, il cherche à les rallier au principe de la souveraineté argentine sur les Malouines. Il insiste en particulier sur la résolution 502 qui n'accuse pas l'Argentine d'être l'agresseur, sur les hostilités qui ont cessé, et qui ne pourraient reprendre que du fait des Britanniques, sur la date du retrait des troupes qui n'a pas été mentionnée, même si elle doit être immédiate, et sur la demande de négociations faite par son pays.

Au-delà, il cherche à s'appuyer sur le traité inter-américain d'aide réciproque (TIAR) de Rio, de 1947, qui prévoit le soutien des pays d'Amérique à l'un d'entre eux qui serait agressé par une tierce puissance. La zone de sécurité décrite dans ce traité englobe bien le secteur des Malouines.

Le 14 avril, la junte étudie les circonstances immédiates par lesquelles elle pourrait faire jouer les clauses de ce traité: engagement du Chili aux côtés des Anglais ou progression de la force navale britannique au sud d'Ascension. Ces deux éléments se concrétisent le 19 avril (1), la junte décide qu'elle demandera l'application du traité de Rio, si une médiation, engagée par le vice-président américain Alexander Haig, ne débouche pas sur un accord. Alexander Haig de son côté, est hostile à cette procédure, car elle affaiblit sa position en isolant les Etats-Unis qui veulent rester neutres. Elle bute en outre sur le problème de l'agresseur initial qui, dans le cas d'espèce, est l'Argentine.

Le 20 avril, les pays concernés se réunissent sur une demande de consultation de l'Argentine. Cet échange de vues se prolonge par une réunion formelle des ministres des Affaires Étrangères de l'OEA, le 26 avril à Washington.

Le 28 avril, après un débat, ils votent par 17 voix pour, aucune voix contre et quatre abstentions, une résolution favorable certes à l'Argentine puisqu'elle demande la prise en compte de la souveraineté argentine sur les Malouines, qu'elle invite les Anglais à cesser les hostilités, et déplore les sanctions économiques et politiques prévues contre l'Argentine. Mais cette résolution approuve aussi la résolution 502 et affaiblit donc d'autant ce qui aurait pu être un succès de la diplomatie argentine. Par ailleurs, elle n'exige pas le retrait des Britanniques.

1. Laurence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, *Signals of war*, London, Faber and Faber, 1990, p.226.

b. L'apparente indécision nord-américaine

Dans ce conflit, les Etats-Unis apparaissent, avant tout, soucieux du statu quo. Un affrontement aéro-naval dans l'Atlantique Sud, qui dégarnit le front européen, n'est pas pour les arranger, alors que le président Reagan a engagé une partie de bras de fer avec les Soviétiques en lançant le concept de guerre des étoiles, qui fait monter très haut la barre de compétition technologique et doit essouffler ainsi l'adversaire communiste.

Pour tenter de calmer le jeu dans l'Atlantique Sud, le président Reagan avait accepté, le 7 avril, la proposition de médiation de son secrétaire d'état aux Affaires Étrangères, Alexander Haig, ancien général, précédemment commandant supérieur des forces alliées de l'OTAN en Europe. L'envoi d'un militaire spécialiste des problèmes européens, ayant fréquenté assidûment les Britanniques, n'est probablement pas le plus judicieux, mais l'on se souvient que le général Galtieri avait, quelques jours auparavant, décliné l'offre que lui faisait le président Reagan de lui envoyer le vice-président Georges Bush.

Alexander Haig et sa suite, qui ne comprend aucun journaliste, vont tenter une médiation difficile, et pour cela, faire la navette entre les capitales, à bord d'un avion officiel VC 137. Cette version spéciale du Boeing 707, affectée au ministère des Affaires Étrangères, est une véritable ambassade volante, équipée de couchettes, de bureaux, de moyens de secrétariat et de transmissions modernes. Il va effectuer les trajets entre Washington, Londres et Buenos Aires, parcourant en 12 jours 32 962 km. Avant de s'envoler des Etats-Unis, A. Haig a présenté aux ambassadeurs argentins et anglais l'esquisse de solution élaborée par ses services. Elle consiste à dévier la flotte anglaise de son objectif, à assurer le retrait des forces argentines aux Malouines et enfin à envoyer sur place des forces chargées du maintien de la paix, composées de soldats canadiens, américains et latino-américains (1).

A. Haig se rend d'abord à Londres où il arrive le 8 avril, au moment où les Britanniques viennent d'annoncer l'entrée en vigueur à compter du 12 avril à minuit, heure de Buenos Aires, d'un blocus naval, sous forme d'une zone d'exclusion maritime (MEZ: *maritime exclusion zone*), de 200 milles autour du centre des îles Malouines. Ils ont précisé que tous les navires civils ou militaires qui y pénétreraient, le feraient "à leurs risques". Cette annonce signifie, par ailleurs,

que le premier des sous-marins nucléaires d'attaque anglais a rallié cette zone.

Bien que prévenu par son représentant à Londres de la position intransigeante de Madame Thatcher quant au "retrait inconditionnel des Argentins", Haig n'en est pas moins surpris par la fermeté qu'elle lui manifeste. Le premier ministre lui redit sa volonté inébranlable de sanctionner l'agression lors de cette première rencontre, à laquelle participent les principaux membres du cabinet de guerre britannique. N'envisageant pas que la Grande-Bretagne puisse être traitée au même niveau que son agresseur, et fermement décidée à refuser toute solution argentine usurpée par la force, Mme Thatcher lui fait comprendre que le précédent de Suez, en 1956, a créé une certaine méfiance chez les Britanniques quant à une médiation américaine dans ce type de crise; elle lui rappelle également le précédent de Munich, comparant les populations lointaines de Tchécoslovaquie avec celles des Malouines. Enfin, elle évoque les capacités des forces britanniques en lui montrant des tableaux de Wellington et de Nelson accrochés au-dessus de sa cheminée au 10 Downing street.

Dans la discussion avec Alexander Haig sur l'avenir des îles, Madame Thatcher met en avant une exigence absolue: l'autodétermination des habitants des Malouines.

Alexander Haig rend compte à Reagan de cette exigence qui ne permet pas de remettre en cause l'autorité britannique et fournir aux Argentins une participation dans le gouvernement des Malouines.

Il se rend alors directement en Argentine pour promouvoir son compromis: il sait qu'il ne dispose que d'une faible marge de manoeuvre pour réussir à convaincre les Argentins de la forte détermination britannique.

Arrivant dans la soirée du 9 avril à Buenos Aires pour une visite qui va durer quatre jours, il est immédiatement accueilli par des démonstrations de soutien populaire organisées par la junte pour l'impressionner. Le général Galtieri, entouré d'une large délégation argentine, le reçoit rapidement. Il lui fait un long historique du contentieux des Malouines. Pour Galtieri, tout est discutable, à part la souveraineté. A. Haig rappelle que toute négociation passe par un retrait militaire argentin. Les travaux d'élaboration d'un texte de compromis s'engagent entre les deux délégations. A. Haig découvre qu'il est confronté à un système de décision qui n'a rien à voir avec le système britannique, où le premier ministre dirige un cabinet qui arrête des positions qui seront exécutées mais qu'il devra défendre devant son parlement. A Buenos Aires, la mise en oeuvre de toute décision du triumvirat qu'est la junte passe aussi par la consultation et le consentement des 50 officiers de haut rang qui commandent les corps d'armées des trois armées. Ce système ne permet pas de décision rapide; il tend à faire rediscuter dans des échelons inférieurs tout texte qu'aura élaboré le comité militaire désigné par Galtieri, et qui pourrait apparaître comme un point d'accord. En outre, les trois armées apparaissent avoir des positions différentes: la Marine s'est engagée à fond dans l'affaire des Malouines, l'armée de l'Air est perplexe, l'armée de Terre est hésitante.

Galtieri, à l'évidence, n'apparait pas maître de la situation et le fait comprendre à Haig. Le sort des trois leaders de la junte, les généraux Galteri et Lami Dozo et l'amiral Anaya, qui ont lancé l'opération, est en même temps lié à son aboutissement positif. Tout retrait signifierait leur

fin politique. A ce stade du conflit, la junte reste convaincue que les Anglais n'iront pas jusqu'au bout et que leur force navale n'est qu'une démonstration de force dans le cadre de la négociation. L'ambassadeur Vernon Walters fait partie de la suite de Haig. Connaissant bien Galtieri, il le rencontre en tête à tête pour essayer de le convaincre de la suprématie militaire des Anglais. Celui-ci lui répète sa certitude que les Anglais ne se battront pas.

Les discussions laborieuses se poursuivent, compliquées par les comportements ambigus de Costa Mendez qui n'est pas à même de faire adopter une position par la junte. Galtieri informe Haig que des armements des pays de l'est et de l'aide lui sont proposés par l'intermédiaire de Cuba. Le projet d'accord élaboré par la délégation américaine prévoit le retrait des forces argentines, une administration intérimaire des îles supervisée par les instances internationales, la possibilité d'une forme de propriété commune et la définition d'un calendrier de négociations sur la souveraineté, avec consultation des habitants sur leur avenir (2). Dans la discussion, le texte bute sur la présence d'un représentant officiel de l'Argentine aux Malouines, mais Haig pense trouver un compromis sur une présence argentine minimale permettant le retrait des troupes. Il repart donc à Londres pour le plaider. Au moment où son avion va partir, Costa Mendez lui remet une note officielle, dont le contenu fait apparaitre un net recul par rapport au projet discuté. Elle concrétise l'effet de freinage exercé par les échelons inférieurs de décision dans la junte. Cette note propose, soit la présence d'un gouvernement argentin dans les îles sur lesquelles flotte le drapeau argentin, sans pour autant que la souveraineté soit transférée, soit la garantie que se tiendront des négociations aboutissant à la souveraienté argentine sur les Malouines avant le 31 décembre 1982. Elle ne mentionne plus la consultation des habitants.

Le 13 avril, de retour à Londres, Haig expose au premier ministre britannique le résultat de ses consultations. La position anglaise reste intransigeante sur l'autodétermination des habitants. A plusieurs reprises, Costa Mendez appelle Haig au téléphone pour tenter d'atténuer le contenu de sa note. Il propose un processus de décolonisation des Malouines établi sur la base de la déclaration de l'ONU de 1964. Les Britanniques qui ne veulent pas, pour le moment, rompre les négociations, incitent A. Haig à poursuivre sa mission. Il leur est en effet important, au plan diplomatique, que soit ainsi officiellement marquée devant l'opinion publique cette volonté de maintenir les discussions. Militairement, ils ne sont pas davantage pressés qu'un accord intervienne, car leur force navale n'a encore parcouru qu'une partie de la route vers Ascension, puis vers les Malouines. La chaîne américaine ABC annonce que les Etats-Unis apportent un soutien actif aux Anglais en matière de renseignements. A. Haig, de retour à Washington, a alors le plus grand mal à convaincre ses interlocuteurs, les diplomates argentins, qu'il ne joue pas un double jeu. Après cette première phase, A. Haig reste pris entre deux positions irréductibles: le refus anglais de discuter de la souveraineté, le refus argentin d'une consultation référendaire des habitants. A. Haig retourne à Buenos Aires le 15 avril, avec une proposition anglaise de retrait des îles, d'arrêt de la flotte britannique à 1500 km des côtes, la mise en place d'une administration intérimaire mixte et l'arrêt immédiat des sanctions économiques et financières. Costa Mendez l'informe de son rejet par la junte qui s'en tient au préalable d'une déclaration implicite de la souveraineté argentine sur les îles. A. Haig revoit Galtieri le 16 avril, puis pour la première fois, il rencontre le triumvirat réuni au complet en sa présence le 17 avril. A nouveau la junte se dit persuadée que les Anglais, qui se sont désintéressés des Malouines au cours des années passées, n'iront pas jusqu'au bout de leur démonstration militaire. A nouveau A. Haig fait valoir la détermination anglaise.

Le 19 avril, le secrétaire d'état américain quitte l'Argentine avec une proposition argentine de cessation des hostilités, de retrait des troupes, de présence argentine sur les îles avec caution américaine et de négociations pour résoudre le problème avant le 31 décembre 1982. Au moment du décollage de son avion, A. Haig reçoit à nouveau une note de Costa Mendez exigeant, comme préalable, la reconnaissance de la souveraineté argentine sur les îles avant le 31 décembre 1982. C'est à nouveau le blocage et la fin de la navette. Le 25 juin, A. Haig démissionnera de son poste de secrétaire d'état.

Le 20 avril, le gouvernement britannique donne le feu vert pour la reconquête de la Géorgie du Sud.

Des contacts diplomatiques se poursuivent du 23 au 28 avril, à Washington et à l'ONU, à New York. Quelques dernières tentatives sont élaborées sous la pression de l'arrivée imminente de la force d'intervention dans les parages des Malouines.

Parallèlement, sur le plan militaire, les Britanniques ont continué de relever le niveau de leurs mises en garde. Le 23 avril, ils ont annoncé que "toute menace des forces argentines d'interférer avec la mission de la *Task Force* rencontrera les conséquences appropriées".

Le 30 avril, un communiqué anglais prévient qu'à compter de 11 h 00 (heure de Greenwich), soit 07 h locales, la zone d'exclusion maritime (MEZ) est transformée en zone d'exclusion totale (aérienne et maritime). Cette extension du blocus à l'espace aérien est en fait la confirmation que la force navale d'intervention a rejoint la zone et peut donc procéder à l'interception des avions argentins opérant dans le secteur des Malouines.

La mission d'Alexander Haig a donc échoué. Il pouvait difficilement en être autrement dès lors que la position du gouvernement des Etats-Unis n'apparait pas elle-même homogène et harmonisée. La démarche de A. Haig s'inscrit entre les attitudes opposées de l'ambassadeur des Etats-Unis à l'ONU, Jane Kirckpatrick, spécialiste du monde latino-américain, et celle de Caspar Weinberger, le secrétaire d'état à la Défense.

Jane Kirckpatrick souhaitait avant tout préserver la position des Etats-Unis en Amérique du Sud, position qui s'était renforcée avec l'administration Reagan, du fait de l'assouplissement de son attitude vis-à-vis des régimes dictatoriaux mis à l'index par le président Carter. Madame Kirckpatrick entretient une position ambiguë pendant toute la crise des Malouines, indisposant dès le début les Anglais, en participant à un dîner offert par l'ambassadeur d'Argentine le soir même de l'invasion, et en cherchant ensuite à éviter le basculement de son pays du côté britannique. Sa position la fera considérer par les Anglais comme hostile, alors que son souci sera surtout de maintenir les liens rétablis avec l'Argentine (3). Elle applique en cela, d'une certaine manière, la distinction qu'elle avait faite, dans une étude personnelle publiée en 1979, entre pays autoritaires et pays totalitaires. Elle donne surtout le sentiment d'adopter un comportement d'esprit plus universitaire que diplomatique.

A l'opposé se situe la position du secrétaire d'état à la Défense, Caspar Weinberger, qui n'est jamais apparu favorable à une médiation. Dès le 5 avril, sur ses instructions, une comité de coordination restreint se réunit au Pentagone, afin d'étudier la manière d'aider les Britanniques

en raccourcissant les procédures administratives de livraison de matériels militaires. En théorie, cela concernait les matériels déjà commandés; en fait toute demande nouvelle, indique C. Weinberger, doit être satisfaite et des conditions particulières de paiement leur être octroyées (4).

Dès le début de la crise, il ouvre l'aérodrome d'Ascension aux Anglais, met à leur disposition le carburant disponible sur place et prévoit son recomplément, ainsi que la fourniture de matériels nécessaires par avions américains. C'est ainsi que parmi les demandes urgentes des Anglais, vont figurer des postes radio pour opérations spéciales, demande satisfaite en moins de six heures. Lorsque l'amiral Lewin téléphone au patron du groupe des chefs d'état-major américains, le général David Jones, pour lui demander l'activation de certains canaux de transmission spécialisés, il s'entend répondre: "Je viens d'être informé que vous alliez me le demander et c'est déjà fait" (5). En matière de renseignement électronique (écoute des communications, données recueillies par satellite), depuis l'accord de Nassau entre Anglais et Américains, des échanges réciproques ont été institués et les Anglais sont abonnés aux données américaines. Les communications interceptées par le réseau d'écoute américain, dont une antenne se trouve au Chili, sont transférées automatiquement par les ordinateurs à la centrale d'écoute britannique de Cheltenham (GCHQ: *government communications headquarters*). En outre, se poursuivent les échanges croisés d'informations de toute nature, organisées au niveau de commissions mixtes de centralisation du renseignement. Les Britanniques vont y puiser ce qui les intéresse.

La position de C. Weinberger s'explique par des considérations atlantiques et de défense des Etats-Unis. Pour le secrétaire d'état, la Grande-Bretagne, allié le plus proche des Etats-Unis face au bloc de l'est, est victime d'une agression; il faut donc la soutenir et par là même dissuader toute agression équivalente. En outre, les scénarios de l'OTAN prévoient de la part du bloc soviétique une manoeuvre de diversion dans les pays lointains, destinée à affaiblir le dispositif européen. Il n'est donc pas question que l'épreuve de force dans laquelle est engagée la Grande-Bretagne puisse déboucher sur une défaite militaire. Si tel était le cas, non seulement la crédibilité du système de défense européen serait compromise, mais les positions nord-européennes le seraient d'autant plus que la Grande-Bretagne a engagé dans l'opération l'essentiel de la flotte de combat de la Royal Navy, d'importants moyens aéronautiques et ses régiments d'élite de réserve opérationnelle. De surcroit, les moyens aériens de combat du dispositif anglais sont ceux qui ont été adoptés par les Américains pour les porte-aéronefs de leur flotte amphibie, c'est-à-dire le Sea Harrier dont la version américaine est l'AV8B, commandée à 336 exemplaires pour l'aviation des US Marines. Une défaite anglaise affaiblirait ainsi la crédibilité du dispositif d'intervention extérieure des Etats-Unis. Au surplus, la Grande-Bretagne effectue environ 70% des patrouilles anti-sous-marines sur les zones que doivent traverser les sous-marins soviétiques, dans l'éventualité d'une action massive contre les Etats-Unis (6). Enfin ces derniers se doivent de conserver un droit de regard sur les passages du sud entre l'Atlantique et le Pacifique. Dans l'hypothèse d'une interruption du canal de Panama, les trafics marchands entre la rive ouest et la rive est des Etats-Unis devraient les emprunter. Or il n'est pas possible de laisser la reponsabilité des Malouines, qui sont au débouché de ces détroits de Magellan et de Drake (cap Horn) à des Argentins, qui se sont montrés politiquement incertains et dont la fiabilité est douteuse. Un exemple récent est constitué par les accords commerciaux sur le blé, passés entre l'Argentine et l'Union soviétique, qui ont contribué à contourner l'embargo édicté par le président Carter.

Toutes ces raisons expliquent pourquoi le secrétaire d'état américain à la Défense va aller si loin et si vite dans son soutien aux Britanniques. Il est une limite qu'il ne peut franchir, c'est de mettre à leur disposition un avion radar Awacs, car il ne pourrait opérer que depuis les côtes d'un pays d'Amérique du Sud (7).

Pour C. Weinberger, la navette de Haig, dont il avait approuvé le principe, constitue donc du temps perdu. Recherchant un compromis, elle ne peut constituer la réponse appropriée à une agression brutale.

Le 30 avril, le président Reagan, qui ne comprend pas vraiment l'intérêt de "cette petite grappe gelée d'îles là-bas, tout en bas", ne peut que prendre acte de l'échec de la médiation d'A. Haig. Après une réunion du conseil national de sécurité à Washington, il fait une déclaration officielle qui confirme l'édiction de sanctions économiques et militaires envers l'Argentine, et l'offre "d'aide matérielle" qu'il a faite à la Grande-Bretagne. Les Britanniques n'attendaient que ce signal. Il leur reste à mettre en application l'instruction que l'amiral Woodward a reçue lui ordonnant, sous tous les aspects, de se préparer pour la guerre à compter du 29 avril à minuit. Avant la prise de position officielle américaine, ils ne pouvaient se hasarder dans une opération qui risquait de créer les conditions de la mise en oeuvre du traité interaméricain d'assistance mutuelle signé à Rio en 1947.

Le basculement officiel des Américains leur assure tout le soutien de cette grande puissance pour intervenir sur les franges du continent américain.

1. Alexander Haig, *L'Amérique n'est pas une île*, Paris, Plon 1985, p.271.

2. Denys Blakeway, *Channel four, The Falklands war*, London, Sidgwick et Jackson, 1991, p. 60.

3. Jane Kirckpatrick, *Dictators and double standards*, New York, Emmentay, 1979.

4. Geoffrey Smith, *Thatcher and Reagan*, London, The badley head, 1990, p.83 et 84.

5. Max Hastings et Simon Jenkins, *The battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p.142.

6. Caspar Weinberger, *Fightings for peace*, New York, Warner books 1991, p.211.

7. Des informations ont laissé entendre qu'un tel avion avait opéré depuis le sud du Brésil à la fin du conflit; elles n'ont pu être confirmées; par contre, la proposition américaine de mettre à disposition un porte-aéronefs si l'un des deux bâtiments britanniques de ce type était hors service a été confirmée par l'ambassadeur de Grande-Bretagne aux Etats-Unis. Cf. Nicholas Henderson, *Mandarin, the diaries of an ambassador, 1962-1982*, London, Weinfeld and Nicholson, 1994, p. 443.

c. L'ambivalence chilienne

Les Chiliens, en dépit d'une neutralité affichée, vont rapidement apporter leur soutien à la partie britannique comme le confirmera plus tard Madame Thatcher (1). Les Argentins ont d'ailleurs rapidement envisagé la possibilité d'une interférence de leur voisin de l'est dans le conflit. L'arbitrage du Vatican qui avait conduit à éviter in extremis un conflit en 1978 à propos des îles du canal de Beagle n'a pour autant réglé ni ce différend, ni le vieil antagonisme qui sépare les deux pays. Dans l'hypothèse d'une action chilienne offensive au sud, renforcée par

l'observation de mouvements de troupes, le commandement argentin a ainsi maintenu en réserve sur le continent des régiments qualifiés et notamment certains entraînés au combat en montagne. Cette précaution tient compte d'une revendication chilienne ancienne sur certains cols de la cordillère des Andes. Ces régiments vont cruellement faire défaut aux Malouines.

Indépendamment d'une action ouverte, le Chili va être en mesure d'apporter un soutien indirect aux Britanniques en favorisant, par la côte du Pacifique, l'acheminement discret dans l'Atlantique Sud de matériels destinés à la force britannique. Des échanges militaires s'étaient d'ailleurs développés depuis 1979 entre le Chili et la Grande-Bretagne.

Ils ont pu conduire également à transmettre aux Britanniques les informations collectées par les stations chiliennes d'écoute installées sur la cordillère des Andes, notamment sur les opérations effectuées à partir de Rio Gallegos (2).

Un soutien plus direct a été évoqué par des journalistes spécialisés en aéronautique. Des avions de reconnaissance britanniques auraient opéré avec des cocardes chiliennes (3), à partir de bases du Chili et notamment de Punta Arenas, qui a fait alors l'objet de mesures d'isolement particulier. Ce sont des Canberra PR9 de reconnaissance photographique, qui sont apparus ensuite dans l'inventaire des avions de l'armée de l'Air chilienne, après une annonce de leur livraison officielle faite en octobre 1982 (4). En fait, ils ont pu arriver pendant le conflit en transitant notamment par Belize (5). Ces Canberra, en volant à haute altitude, ont pu survoler le territoire argentin et notamment les bases du sud (6).

Après le conflit, et en dépit des réserves faites au plan international sur le Chili et son régime militaire, la Grande-Bretagne va lui livrer 12 Hawker Hunter, appareils anciens, mais qui complèteront rapidement ceux en service au Chili. Ce geste s'apparente fort à une récompense pour services rendus.

1. Margaret Thatcher, *10 Downing street*, Paris, Albin Michel, 1995, p.180.

2. John Fricker, *Chilean challengo*, Air international, décembre, 1989, p.270 et Peter Steinemann, *La force aérienne chilienne, Carnets de vol*, Paris, Edaf, 1992, p.20.

3. Alex Danchev, *International perspectives on the Falklands conflit*, London, Mac Millan, 1992, p.80S

4. anonyme, *Tensions dans l'Atlantique Sud*, Atlas, décembre 1987, p.1264.

5. *Malouines: guerre secrète*, Avions de guerre n°36, mai 1987, Atlas, p.701.

6. Lettre de M. Paul Jackson, *Mysterious Canberras, Pulham Market, Norfolk,* dans Air International de décembre 1989.

2. Leur survol par les satellites

En mettant à la disposition des Britanniques leur réseau de satellites, les Etats-Unis leur ont donné un élément décisif, car il assure un accès, d'abord aux données météorologiques sur l'Atlantique Sud, collectées par le satellite DMPS (*Defense Meteorological Program Satellite*) et retransmises à la base de Croughton en Grande-Bretagne; ensuite à des documents

d'observation, notamment photographiques, recueillis par le gros satellite d'observation Key Hole 11 (KH11) qui survole chaque jour les Malouines vers midi et qui a pu suivre les mouvements de la flotte argentine fin mars et début avril (1) alors que le temps était clair comme en témoignent les clichés du satellite civil Meteosat. Il leur procure aussi des données sur les émissions des radars argentins à partir du réseau des satellites Ferret. Mais enfin et surtout, ils se trouvent ainsi connectés aux transmissions militaires américaines par satellite. Le satellite britannique de communications militaires Skynet est alors trop décalé à l'est du secteur concerné. L'utilisation du satellite américain DSCS (*Defense Satellite Communications System*) va ainsi permettre de relayer les transmissions des navires de guerre britanniques dotés de terminaux Scot, ainsi que celles des postes portables mis à la disposition des forces spéciales devant opérer à terre. Dans le même temps, le porte-avions ***Hermes*** est équipé des terminaux qui le relient au réseau de communication par satellite de l'US Navy (*Fleetsatcom*). Les opérations navales peuvent être ainsi discrètement préparées et coordonnées.

Mais l'opération *Corporate* intéresse tout autant les Soviétiques, d'abord parce qu'elle représente pour eux un scénario d'opérations navales prolongées par des actions amphibies auquel ils ont préparé une partie de l'Eskadra. Leurs "porte-aéronefs" à décollage vertical de la classe ***Kiev*** de 36 000 t ont été conçus pour conduire des opérations du même type que celles confiées à l'***Hermes*** et à l'***Invincible***. Les croiseurs et frégates ont également des missions de protection anti-sous-marine et antiaérienne de forces d'intervention qui peuvent comprendre les grands navires de commandement et de débarquement des classes ***Ivan Rogov*** (11 000 t), ***Ropucha*** (3450 t) et ***Alligator*** (3400 t). La marine marchande est en permanence à la disposition du soutien logistique des forces navales. L'observation du dispositif britannique constitue donc une priorité pour les Soviétiques; ils l'effectuent d'abord avec leurs navires collecteurs de renseignements qui suivent les principaux éléments de la force britannique jusqu'à Ascension, au large de laquelle ils restent pour écouter les transmissions et observer les mouvements. Des sous-marins nucléaires d'attaque soviétiques vont pister la force britannique jusque dans l'Atlantique Sud où ils seront relayés par les grands avions de patrouille maritime Bear basés en Angola. Ce sont enfin les satellites qui peuvent être mis à contribution pour suivre les opérations des Argentins et des Britanniques. Sur plus de 1400 satellites lancés par les Soviétiques depuis 20 ans, les trois quarts remplissent des missions militaires et 500 sont destinés à la reconnaissance. Pendant le conflit des Malouines, en plus des satellites en orbite, 12 autres vont être lancés (2). Le Cosmos 1347, lancé le 2 avril survole ainsi Portsmouth le jour du départ de la force navale: dans les trois jours suivant, il survole également la route des navires (3).

Les satellites dotés de radars spécialisés dans l'observation des océans (Rorsat) vont également survoler la zone des Malouines. Le Cosmos 1365 et le Cosmos 1372 lancés le 15 mai et le 1er juin, soit un peu plus tard que l'aurait impliqué la périodicité soviétique des lancements, vont ainsi couvrir l'Atlantique Sud pendant respectivement 136 et 71 jours avant d'être replacés sur orbite plus haute (4). Dotés d'un petit réacteur nucléaire pour leur énergie, ils sont capables d'identifier des formations de navires, leur direction et leur vitesse. Ils sont donc susceptibles de fournir des informations opérationnelles utiles aux Argentins. D'autres satellites d'écoute des émissions radioélectriques (radio et radar), les Forsat, sont déjà en orbite au moment où se militarise le conflit anglo-argentin; ce sont les Cosmos 1286, 1306 et 1337. Ils vont obliger les Britanniques à établir un silence radio et radar pendant leur passage au-dessus de la zone des opérations (5). Parmi les satellites photographiques, le Cosmos 1368, lancé le 21 mai, va

survoler le secteur des Malouines, à 240 km d'altitude, chaque jour, à 11 heures locales, fin mai et début juin. Il est donc également susceptible de fournir des informations opérationnelles. L'analyse du positionnement de ces satellites et notamment de leur périgée conduira cependant certains spécialistes à conclure que leur envoi n'a pas été opéré spécifiquement pour le conflit des Malouines (5). Les trois satellites qui ont pu avoir un rôle de renseignement le plus directement utile au déroulement du conflit, apparaissent être les Cosmos 1365, 1372 et 1355 de surveillance océanique, active par radar pour les deux premiers, passive pour le dernier.

L'intérêt militaire que les Soviétiques portent à l'opération *Corporate* se double de la possibilité d'utilisation politique des données ainsi recueillies. Les relations commerciales nouées entre l'Union soviétique et l'Argentine, qui avaient permis à la première de contourner l'embargo sur le blé établi par les Etats-Unis, ne pouvaient manquer de déboucher sur la recherche de liens politiques de nature, dans l'esprit des Soviétiques, à affaiblir le bloc inter-américain. Dans ce contexte, la fourniture de données tactiques décisives peut constituer un atout, et des tentatives d'approche vont être opérées, notamment par le canal des Cubains. Elles ne semblent pas avoir comporté la transmission directe de données opérationnelles. La question se posera pour le 4 mai, puisque Cosmos 1355 est passé à 12 h 30 GMT au-dessus du secteur des Malouines; puis 35 minutes après, au-dessus de l'Union Soviétique, où les données recueillies ont pu être retransmises au sol. Or la force navale britannique, à l'avant-garde de laquelle se trouve le ***Sheffield*** en station radar avancée, va être l'objet d'une attaque de l'aéronavale argentine. La coïncidence de ce passage du satellite sur cette orbite, qu'il parcourt tous les quatre jours depuis 1974, et de l'attaque de la flotte britannique est-elle due pour partie à une information donnée aux Argentins (7) par les Soviétiques? Aucun élément ne permet de l'affirmer. Par ailleurs, pour obtenir une exploitation tactique rapide des données recueillies notamment par Cosmos 1365, satellite dont le lancement semble avoir été le lien plus direct avec le conflit des Malouines, il eût fallu que les stations soviétiques en Antarctique fussent dotées de stations d'exploitation directe des données, celles-ci étant retransmises sans délai par un satellite de communication géosynchrone (8). Cette hypothèse n'a pu encore être confirmée.

1. Bhupendra Jasani, *The military use of outer space*, Sipri Yearbook, 1983, p.429.

2. Ruben O. Moro, *La guerra maudita*, Buenos Aires, Flamar, 1985, p.167 (annexes VI: *satellites de la union sovietica durante et conflicto del atlantic sur).*

3. Bhupendra Jasami, op. cit., p.431.

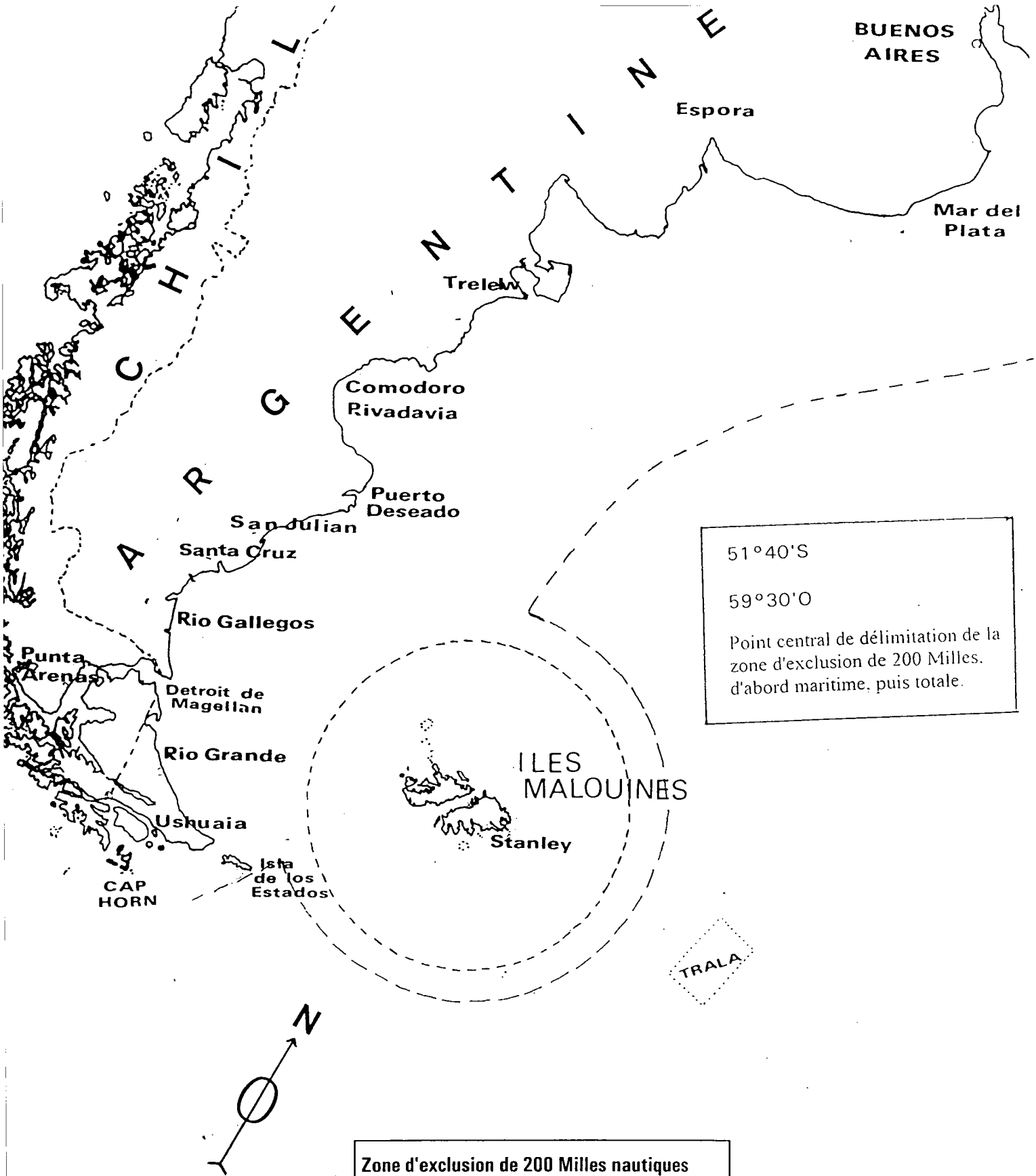
4. Jane's space flight directory, 1988, 1989, London, Jane's, 1989, p.429.

5. Jane's space flight directory, 1988, 1989, op. cit. p.430.

6. Nicholas L. Johnson, *Soviet military strategy in space*, Jane's, p.95.

7. Nicholas L. Johnson, op. cit. p.100.

8. *Perspectives: les satellites militaires d'observation et de surveillance - Etats Unis - Union soviétique*, CNES, départements documentation, juin 1983, p.111.


CHILI
ARGENTINE
BUENOS AIRES
Espora
Mar del Plata
Trelew
Comodoro Rivadavia
Puerto Deseado
San Julian
Santa Cruz
Rio Gallegos
Punta Arenas
Detroit de Magellan
Rio Grande
Ushuaia
CAP HORN
Isla de los Estados
ILES MALOUINES
Stanley
TRALA
N
51°40'S
59°30'O
Point central de délimitation de la zone d'exclusion de 200 Milles. d'abord maritime, puis totale.
Zone d'exclusion de 200 Milles nautiques
- Maritime à compter du 12 avril 1982
- totale à compter du 30 avril 1982
et zone d'exclusion édictée par les argentins.
Source : Sandy Woddward
One hundred day
Shag Rocks

3. Les zones d'exclusion et le blocus

La crise des Malouines provoque une mobilisation de guerre, mais elle ne va pas déboucher sur une déclaration de guerre formelle. A l'agression argentine initiale, les Britanniques répondent par une démonstration navale et des mesures coercitives. Leur dosage est destiné à ménager à la fois les Etats-Unis, qui restent officiellement neutres pendant la médiation du général Haig, et les pays latino-américains, dont il convient d'éviter qu'ils ne prennent trop fortement fait et cause pour l'Argentine qu'ils soutiennent officiellement. Un blocus en trois étapes va correspondre à cette préoccupation britannique.

La première mesure coercitive sur les îles va se manifester par la décision annoncée le 7 avril par le gouvernement britannique, d'établir à compter du 12 avril à 04 heures, une zone d'exclusion maritime (MEZ: *Maritime Exclusion Zone*) de 200 milles nautiques autour du centre des Malouines. Sa justification officielle est l'agression argentine et le refus de ce pays de se retirer des îles. Le contenu est clair: "A partir de l'heure indiquée, tous les navires de guerre ou navires auxiliaires argentins trouvés dans cette zone, seront considérés comme hostiles et susceptibles d'être attaqués par les forces britanniques. Cette mesure est sans préjudice du droit du Royaume-Uni de prendre les mesures additionnelles de toutes sortes qui peuvent être rendues nécessaires par son droit d'autodéfense, en application de l'article 51 de la charte des Nations Unies."(1)

Ce blocus maritime vise à empêcher tout navire d'accéder aux Malouines et donc à arrêter le flux logistique, qui commence à arriver d'Argentine par bateaux afin d'apporter aux troupes de la garnison (transportées par avion), leurs matériels lourds et les stocks de réserve. Message politique, cette décision d'établir un blocus naval est également un message militaire qui laisse entendre que les moyens sont en place pour l'appliquer. Ces moyens sont les sous-marins nucléaires d'attaque dont le départ de Grande-Bretagne a été annoncé. A cette date, le ***Spartan*** est effectivement près de Stanley, tandis que le ***Splendid*** patrouille entre la côte argentine et les îles. Le ***Conqueror*** est en route pour la Géorgie du Sud. Ce blocus naval menace principalement les navires de transport civils ou militaires, car la flotte de surface argentine n'opère pas alors à proximité des Malouines. Quatre navires de transport auront pu décharger leurs cargaisons avant le 12 avril. Quatre autres sont en route avec des matériels et vivres de l'armée de l'Air et les fusiliers marins. Le blocus va empêcher l'appareillage de quatre navires qui chargeaient dans les ports argentins les matériels et vivres de l'armée de Terre (2).

Parmi les quatre navires qui ont atteint les îles, le ***Cabo San Antonio*** qui navigue aux abords de Stanley, est suivi, pendant quatre jours, par le ***Spartan***. Le sous-marin n'a pas reçu l'autorisation de le torpiller en raison des négociations diplomatiques en cours. Le ***Rio Carcarana*** et l'***Isla de los Estados*** vont rester prisonniers des îles quand les hostilités vont commencer. Le quatrième, le ***Formosa,*** repartira après un déchargement partiel de sa cargaison, mais il sera attaqué par erreur par les avions argentins. Le ***Ciudad de Cordoba***, qui a heurté un rocher au départ, n'arrivera jamais aux Malouines.

La mise en oeuvre du blocus maritime va accélérer les flux aériens entre l'aérodrome de Stanley et les bases argentines du continent. Plus de 500 vols vont apporter 10 700 hommes et 5500 tonnes d'approvisionnement (3). Aucun moyen de les contrer directement ne sera possible

avant l'arrivée, fin avril, du groupe aéronaval de l'***Hermes*** et de l'***Invincible***.

Une seconde étape va être ensuite franchie dans le blocus. Le gouvernement britannique fait savoir le 23 avril aux Argentins par une note transmise par l'entremise de l'ambassadeur de Suisse à Buenos Aires, qu'à compter du 30 avril à 11 heures, soit 07 heures locales, une zone d'exclusion totale de 200 milles (TEZ: *total exclusion zone*) est établie autour des Malouines:

"Tout navire ou avion, civil ou militaire, qui est trouvé dans cette zone sans l'autorisation expresse du ministre de la Défense à Londres, sera considéré comme opérant en soutien de l'occupation illégale, sera en conséquence considéré comme hostile et sera susceptible d'être attaqué par les forces britanniques..."

Cette mise en garde marque un nouveau degré dans l'escalade. Rattachée implicitement à la zone initiale des 200 milles, elle va donner lieu à une vive réaction internationale, dès lors que l'ouverture des hostilités entre navires de guerre va s'opérer en dehors de cette zone des 200 milles. Or le texte du 23 avril ne restreint pas explicitement la possibilité d'ouverture du feu à la zone intérieure des 200 milles. Les mouvements de la flotte argentine en dehors de la zone d'exclusion maritime ont conduit les Britanniques à élargir le champ de leur menace. C'est ainsi que le 23 avril, une déclaration sur des "mesures additionnelles" à celles du 7 avril précise :

"A cet égard, le gouvernement de Sa Majesté désire maintenant annoncer que toute approche de navires de guerre, y compris les sous-marins et les navires auxilliaires, ou d'avions militaires, qui pourrait constituer une menace interférant avec la mission des forces britanniques dans l'Atlantique Sud, rencontrera la réponse appropriée. Tout avion argentin, y compris civil, employé dans la surveillance de ces forces britanniques, sera considéré comme hostile et sera susceptible d'être traité en conséquence..."(4)

Cette décision contient en outre un nouveau message de mise en garde aux Argentins: les Malouines sont désormais à portée des avions de combat britanniques. La menace d'un bombardement direct est implicite: "A partir de l'heure indiquée, l'aérodrome de Stanley sera fermé, et tout avion au sol aux Malouines sera considéré comme participant au soutien de l'occupation illégale,il sera donc susceptible d'être attaqué." (5)

Pour ne pas être dépassée par les initiatives britanniques, l'Argentine va également fixer des zones de compétence par les déclarations du 7 et 28 avril. Diffusées sous forme de notes circulaires au conseil de sécurité, elles n'ont pas connu de suite. Les Britanniques, qui ont pris l'initiative, vont vouloir la conserver après la rencontre du croiseur ***General Belgrano*** et du sous-marin ***Conqueror***, qui va intervenir le 2 mai en dehors de la zone d'exclusion des 200 milles. A ce moment, le groupe des porte-avions britanniques va être sous la menace d'une attaque d'avions argentins partis du porte-avions ***Veinticinco de Mayo***. Cette pression sur les forces navales britanniques risque de se reproduire au moment où la force amphibie approchera des îles. Il convient aussi de ne plus perdre de temps en raison de l'arrivée de l'hiver austral. Il n'est donc pas possible d'accepter d'autre action militaire contre les moyens argentins en dehors des secteurs définis. Elle entraînerait une réprobation internationale défavorable à la Grande-Bretagne. Le cabinet de guerre britannique accepte alors la proposition du chef d'état-major des armées d'étendre la zone d'exclusion jusqu'à 12 milles nautiques des côtes argentines. Annoncée

le 7 mai, cette mesure prend effet le 9 mai. Au moment où des négociations reprennent sous l'égide des Etats-Unis, cette mesure est une nouvelle marque de la détermination du gouvernement britannique.

L'édiction de trois zones d'exclusion successives va permettre aux Britanniques de garder l'initiative et de renverser la situation initiale par laquelle ils apparaissaient conduire une force de conquête vers les Malouines. Ils entendent rappeler ainsi à l'opinion internationale qu'ils sont en position d'agressé pour un territoire autour duquel ils établissent un secteur de protection. Mais le choix des 200 milles et 12 milles n'était pas neutre.

En 1982, se déroulait en effet la dernière session de la conférence des Nations Unies pour le droit de la mer. 200 milles était la distance retenue dans les travaux préparatoires de cette conférence pour définir, à partir des côtes, les limites internes des zones de souveraineté économique des états, dites "zones économiques exclusives". Le caractère volontaire de cette identité de distance ne pouvait manquer d'interpeller les juristes.

Après le conflit, l'amiral Lewin devait déclarer à la commission d'enquête de la Chambre des communes que cette distance avait été choisie pour fournir "assez d'espace entre l'extrémité de la zone et le refuge sûr d'un port des Malouines, afin d'être en mesure de communiquer avec un navire marchand, de l'inviter à stopper, de le pourchasser s'il ne stoppait pas, de tirer un coup de semonce devant son étrave, de continuer à lui adresser des mises en garde... notre expérience dans les guerres des pêches (en mer d'Irlande dans les années soixante-dix) nous avait montré que tout cela prend beaucoup de distance..." (6)

Par ailleurs, 12 milles constituent également la limite extérieure maximale des eaux territoriales d'un état, consacrée par les travaux de la conférence sur le droit de la mer. Le rapprochement de cette identité des distances ne pouvait pas, là encore, ne pas être fait. L'interrogation des juristes allait porter sur les conséquences pratiques de ces mesures édictées unilatéralement.

En limitant la libre circulation des navires à l'intérieur d'une zone de 200 milles, la Grande-Bretagne avait créé un précédent fâcheux; elle l'avait aggravé en interdisant à un état de sortir de ses propres eaux territoriales.

La zone de 200 milles préfigurait d'ailleurs un autre problème qui est celui de la superposition de parties de zones économiques exclusives de deux pays, en l'occurence celle des îles et celles de l'Argentine après le conflit. Le différend anglo-argentin va ainsi s'aggraver dans la mesure où la Grande-Bretagne entendra réglementer la pêche à l'intérieur d'une zone de 150 milles autour des Malouines, zone qui pour partie chevauchera la zone des 200 milles argentins. Une délimitation sera à opérer, elle ne pourrait intervenir que dans le cadre de relations meilleures entre les deux pays.

1. D'après Lawrence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, *Signals of war*, London, Faber et Faber, 1990, p.248.

2. Martin Middlebrook, *Fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p.68.

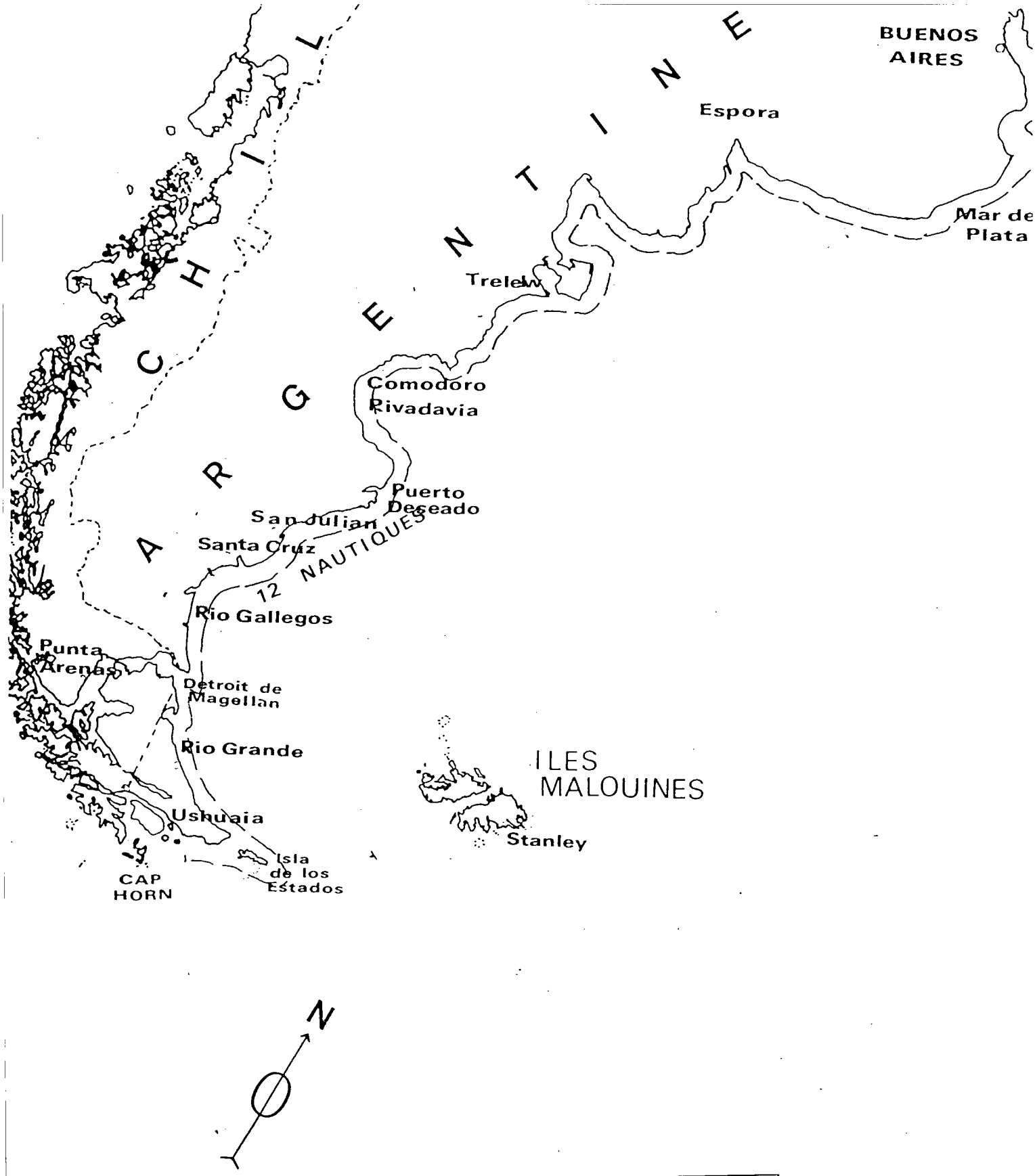
3. Martin Middlebrook, op. cit. p.71.

4. Martin Middlebrook, op. cit. p.142.

5. Lawrence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, op.cit. p.249.

6. Lawrence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, op.cit. p.249.

7. Voir sur ce sujet la communication de Jean-Pierre Queneudec, lors du colloque du 2 avril 1987 sur "La question des Malouines", actes du colloque, Paris, Union Latine, 1988, p. 67.



Zone d'exclusion de 12 Milles nautiques à partir des côtes argentines édictée par les Britanniques à compter du 7 mai 1982.

Shag Rocks

Georgie du sud

CHAPITRE VIII. DES ÎLES ISOLÉES

La reprise de la Géorgie du Sud par les Britanniques va être rendue possible par l'utilisation de l'île d'Ascension, base aérienne arrière improvisée, tout autant que l'est l'aérodrome de Stanley au profit des Argentins. L'utilisation intensive du ravitaillement en vol des avions et l'emploi de quadriréacteurs pour des missions de reconnaissance stratégique préparent la phase ouverte du conflit.

1. Opération *Paraquat*

Le 26 mars avait appareillé le ravitailleur ***Fort Austin***, premier navire envoyé dans l'Atlantique Sud avec mission de ravitailler l'***Endurance***, à court de vivres, qui opérait seul entre les Malouines et la Géorgie du Sud. Passant au large de l'île d'Ascension, il embarque 20 SBS et SAS arrivés par avion de la RAF et reprend sa progression pour le rendez-vous fixé avec l'***Endurance***, sur le 22ème parallèle sud, le 12 avril.

Entre-temps, l'état-major britannique, soucieux d'apporter une première réponse à l'agression argentine, de disposer d'un mouillage abrité et d'empêcher les Argentins d'utiliser la Géorgie du Sud comme base avancée, avait proposé qu'elle soit reprise en priorité et, en conséquence, fait préparer une opération appropriée. C'est ainsi que le 20 avril, le cabinet de guerre donne son accord à l'opération PARAQUAT (1). A l'ouest de la Géorgie du Sud, les baies de Stromness et de Cumberland offrent en effet des mouillages abrités des vents pour les navires de la force d'intervention. Sur les rives est de ces baies sont implantées quatre anciennes stations baleinières: Husvik, Stromness, Leith et Grytviken, les deux dernières étant occupées par les Argentins. Depuis le 19 avril, le sous-marin nucléaire d'attaque ***Conqueror*** patrouille dans les parages nord-ouest de la Géorgie du Sud; il n'y décèle aucune présence navale argentine.

Un Victor de la RAF, improvisé en avion de reconnaissance maritime, décolle d'Ascension le 20 avril et effectue une première mission de reconnaissance radar au large de la Géorgie du Sud. Ce vol de 14 heures, qui confirme l'absence de navires argentins, était destiné à protéger l'arrivée des navires de surface anglais. Il sera répété le 22 et le 24 avril avec le même résultat.

De la force navale d'avant-garde s'étaient en effet détachés, le 8 avril, le croiseur lance-missiles ***Antrim*** et la frégate ***Plymouth*** accompagnés du pétrolier ravitailleur ***Tidespring***. Ayant rejoint l'***Endurance*** et le ***Fort Austin***, ils font route vers la Géorgie du Sud. Avec les six SBS que le ***Conqueror*** transférera sur l'***Antrim***, le 26 avril, c'est une force de débarquement de 230 hommes (SAS, SBS et fusiliers marins de la compagnie M du 42ème commando et divers spécialistes) qui est emmenée par les cinq navires qui disposent de trois hélicoptères moyens Wessex (2) et de trois hélicoptères légers Wasp, qu'ils mettent en oeuvre à partir de cinq plates-formes pour hélicoptères.

L'opération *Paraquat* est confiée au commandant de l'***Antrim***, le capitaine de vaisseau Brian Young, avec autorité sur l'ensemble de cette force combinée avancée. Il peut s'appuyer sur la connaissance de la zone préantarctique de Mike Baker, commandant de l'***Endurance*** et sur

l'expérience des opérations spéciales du major Guy Sheridan, officier en second du 42ème commando, par ailleurs montagnard éprouvé, ainsi que du commandant Cedric Delves, commandant l'escadron D du régiment SAS. Mais des discordances vont naître au sein de cet état-major quant à la tactique à adopter, et l'opération faillit être un désastre.

En liaison avec une équipe spécifique à la Géorgie du Sud, qui à l'état-major de Northwood supervisait l'opération, le commandement avait décidé, sur la proposition de Sheridan et de Delves et contre l'avis de ceux qui avaient pratiqué la Géorgie du Sud, l'insertion d'équipes des forces spéciales afin d'observer et d'évaluer le dispositif des Argentins sur les deux sites de Leith et Grytviken (opération Dandelion) (3). Cette insertion devant être préalable à une reconquête en force de l'île par le détachement de *Royal Marines*. Les Anglais espèraient bénéficier de l'effet de surprise, car l'arrivée de la force navale n'avait pas été repérée.

Après deux reconnaissances préalables par le Wessex de l'***Antrim*** du site sur lequel allaient être déposés les commandos envoyés en éclaireur le détachement de trente hommes du peloton de montagne du régiment SAS se répartit entre les trois Wessex qui viennent successivement les prendre sur le pont de l'***Antrim***. Le croiseur, alors accompagné du ***Tidespring***, est à quinze milles des côtes de la Géorgie du Sud, dans une mer de force 10. Le 21 avril à midi, les hommes du SAS sont ainsi déposés avec leur équipement sur le glacier Fortuna, au nord-ouest des deux stations baleinières qu'ils doivent observer. Le temps se détériore encore, et dans des vents tournoyants catabatiques, la neige et le froid, à 900 m d'altitude, au milieu de nombreuses crevasses, la progression des hommes du détachement s'avère rapidement impossible. C'est ainsi qu'ils doivent passer une première nuit sur le glacier, dans des trous creusés dans la neige, sous le blizzard, alors qu'ils ont franchi un peu moins d'un kilomètre sur la dizaine qui les sépare de leurs objectifs. Le capitaine Hamilton, commandant le détachement de montagne de l'escadron B des SAS, qui dirige le détachement, demande alors par radio que l'on vienne les rechercher. Le 22 avril, les trois Wessex repartent vers le glacier. Une première approche du Wessex 3, cherchant à repérer les SAS ayant échoué, les hélicoptères s'en retournent. Ils reviennent un peu plus tard et se posent.

Un brouillard aveuglant (*white out*) fréquent dans les zones arctiques, leur fait perdre toute référence au sol au moment du décollage. L'arrière du premier Wessex 5 (Yankee Foxtrot) heurte le sol et il bascule sur le côté, mais sans autre dégât humain qu'un blessé léger. Les rescapés se répartissent dans les hélicoptères suivants. Le second Wessex 5 (Yankee Alpha) connaît le même sort sur le trajet du retour. Les seize rescapés se réfugient alors à l'intérieur des deux canots de sauvetage gonflables qui leur servent d'abri précaire, et à l'intérieur desquels ils se serrent pour lutter contre le vent et le froid. Le Wessex 3 de l'***Antrim***, à court de carburant, a en effet dû rejoindre le croiseur avec le reste des commandos SAS.

A Londres, Madame Tatcher a été immédiatement informée de la tournure tragique de cette première tentative de reconquête des îles. Cet événement y est vécu avec anxiété et consternation, car le souvenir de l'échec cuisant de la tentative de récupération des otages américains d'Iran en 1980, reste présent dans les esprits (4). Le capitaine de corvette Ian Stanley repart aux commandes de son Wessex 3, baptisé Humphrey, mais à nouveau, il doit rebrousser chemin à cause du temps bouché. Il paraît clair que les rescapés pourront difficilement résister à une seconde nuit sur le glacier. Le commandant Stanley repart avec son Wessex 3, parvient à

percer les nuages et à repérer un canot rouge sur la glace. Il se pose à proximité, immédiatement enveloppé par le brouillard neigeux.

Compte tenu de ces difficultés d'approche (5), il décide d'embarquer pour un seul vol de retour, tous les SAS et pilotes des Wessex rescapés. En embarquant, ceux-ci se séparent d'une partie de leur matériel. L'appareil pèse encore 15 000 livres alors que le poids maximum prévu est de 13 600 livres. Le voyage de retour se passe cependant sans incident et se termine par un appontage brutal du Wessex 3 sur l'***Antrim***. Cette première tentative de reprise de la Géorgie du Sud est un échec sérieux, et la perte des deux Wessex 5 de transport de troupes, bien qu'elle n'ait entraîné aucune perte humaine, est de nature à compromettre l'opération.

Une seconde tentative d'insertion d'équipes de reconnaissance, engagée le 22 avril au sud-est des lieux où se trouvent les Argentins, tourne également au drame. Trois patrouilles du 2ème SBS, ayant reçu les indicatifs de Kiwi, Flip et Willie, sont déposées par l'***Endurance*** dans la baie Hound, sur la côte ouest de la péninsule de Barff. A partir de ce lieu de dépose, en traversant la vallée Sorling, ils doivent rejoindre à pied la branche est de la baie de Cumberland, après s'être assurés de l'absence d'Argentins. Un Wasp leur transportera deux canots pneumatiques à moteur. Poursuivant alors leur progression sur deux jours, ils doivent contourner la pointe de Darmouth, débarquer à Hestesletten et grimper sur les hauteurs de la montagne Brown pour y observer trois jours durant, le dispositif et les mouvements des Argentins présents à Grytviken et sur la pointe de King Edward, préparant ainsi l'assaut de la compagnie M du 42ème commando.

A nouveau, la topographie difficile et le climat épouvantable vont contrarier ce plan. Après la dépose de la patrouille par hélicoptère, le temps se dégrade, obligeant les deux autres patrouilles à rejoindre la terre par canots pneumatiques. Alors qu'elles commencent leur progression à pied, l'***Endurance*** appareille pour explorer les côtes et les baies jusqu'à l'extrême sud-est de la Géorgie du Sud, et vérifier ainsi qu'elles n'abritent aucun navire argentin.

Après leur première progression, les SBS s'aperçoivent que la baie qu'ils doivent traverser est parcourue de blocs de glace qui tombent continuellement du glacier Mordenskjold. Les deux canots pneumatiques, treuillés comme convenu par le Wasp 534 de l' ***Endurance,*** se révèlent en outre trop petits pour emporter les trois équipes en une seule traversée. L'un d'eux étant d'ailleurs endommagé, c'est finalement une seule patrouille qui s'engage dans la baie, au milieu des icebergs et des growlers. Une défaillance du moteur hors-bord l'oblige à rebrousser chemin in extremis. Cette patrouille cherche alors à contacter l'***Antrim*** par radio pour se faire évacuer; mais informé de la présence d'un C130 argentin en reconnaissance sur le secteur et sachant par ailleurs que le sous-marin ***Santa Fe*** était susceptible d'opérer dans ces eaux, le commandant Young s'était éloigné de l'île. Les SBS ne parviendront à joindre le navire que dans la nuit du 23 au 24 avril, après trois nuits passées sur place. Le Wasp de l' ***Endurance*** les ramasse dans l'après-midi du 24.

Dans le nord habité de la Géorgie du Sud, en complément des observateurs qui auraient dû arriver par le glacier Fortuna, une autre dépose de commandos est prévue. Elle est engagée mais avec un retard de vingt-quatre heures sur le plan initial. L'***Antrim*** approche de nuit dans la baie

de Stromness jusqu'à 800 mètres de l'île de Grass, pour mettre à l'eau les cinq canots pneumatiques à moteur nécessaires pour débarquer, près de Leith, les patrouilles de SAS chargées d'y observer les mouvements des Argentins, tout en surveillant Stromness. Le ***Tidespring*** est resté au large dans l'attente d'une opportunité pour débarquer son détachement de *Royal Marines*. Les cinq canots aux indicatifs Alpha, Bravo, Charlie, Delta et Echo, sont mis à l'eau à 04 h du matin. Ils s'éloignent de l'***Antrim***, mais rapidement trois des cinq moteurs de 40 ch tombent en panne. Les deux autres canots les prennent en remorque et ils poursuivent leur route dans une mer battue par un vent qui atteint force 9. Delta qui a remorqué Charlie jusqu'à l'île de Grass, part à la recherche des trois autres. Ceux-ci ont été dispersés par les vents descendants du glacier Fortuna et la tempête, après que le moteur fut lui aussi tombé en panne. Après plusieurs tentatives infructueuses et une dérive de plusieurs kilomètres, les moteurs d'Alpha et Echo repartent et ils finissent par rejoindre l'île de Grass. Delta, à la recherche des autres, tombe aussi en panne de moteur, mais ses équipiers finissent, à la pagaie, par accoster dans la péninsule de Busen. Bravo dérive vers l'est, chassé par la tempête et ses équipiers se voient emportés vers le large et l'Atlantique Sud, au-delà de la péninsule de Busen et de l'île de Jason. La seule terre dans cette direction est... l'Australie. Ils parviennent, à bout de forces, à s'engager in extremis dans une anse du cap Sanders. L'***Antrim*** reçoit le message de détresse de Bravo relayé par l'équipe de l'île de Grass. Le Wessex 3 décolle rapidement, entreprend un vol de recherche sur la zone concernée, et retrouve le dernier canot qui va se briser sur les rochers après que ses occupants ont été hélitreuillés.

Ce troisième déploiement d'observateurs avancés a failli également se terminer par un drame. Les patrouilles au sud-est ont été récupérées, mais n'ont pas accédé à leur poste d'observation. Une partie des équipes au nord est en place et observe les Argentins à Leith. Un succès relatif cependant, réside dans le fait que les Argentins n'ont apparemment pas décelé ces mises à terre. A Leith, un seul Argentin est observé, depuis l'île de Grass, aussi les SAS décident de rejoindre le rivage pour affiner leurs observations. A nouveau, dans la nuit du 23 avril, ils repartent avec trois canots et à nouveau leurs moteurs tombent en panne. Ils rebroussent chemin. Nouvel échec dans la nuit du 24 avril, mais ils finissent par rejoindre Stromness à la pagaie. Une partie du groupe observe à distance des Argentins qui paraissent nerveux. C'est ainsi qu'à une chute de rocher de la falaise qui surplombe Leith, une sentinelle répond par une rafale de mitraillette. Le jour se lève et les SAS localisent des positions défensives que sont en train de creuser les Argentins.

Pendant que l'***Antrim*** restait à distance des côtes, supervisant la mise en oeuvre des équipes d'observation des SAS et SBS, le pétrolier ***Brambleleaf*** arrivait le 22 avril de la côte est de l'Afrique. Il apporte une cargaison de pétrole pour ravitailler le groupe naval anglais de Géorgie du Sud. Dans l'attente des conditions météorologiques favorables à un débarquement pour la compagnie de *Royal Marines* qu'il emporte, le ***Tidespring*** le rejoint à 100 milles au nord-est de l'île pour recevoir 6700 t de carburant. Le transfert prévu devait durer 20 heures, mais après avoir reçu 3500 tonnes et de l'eau douce, il interrompt l'opération, compte tenu de l'évolution de la situation sur l'île. Entre-temps le ***Plymouth***, envoyé par le commandant Young, l'avait rejoint pour assurer sa protection contre le sous-marin argentin ***Santa Fe*** signalé dans le secteur. Le ***Brambleleaf*** reprend alors sa route au nord pour aller se faire réparer en Grande-Bretagne, son étrave ayant été endommagée par une tempête. En route, il rencontre le pétrolier ***British Esk*** auquel il transfère une autre partie de sa cargaison. Le ***Tidespring***, complété en

carburant, se trouve alors à même de ravitailler le ***Brilliant***, détaché du groupe des porte-avions qui vient à grande vitesse, renforcer le groupe naval de Géorgie du Sud et surtout lui apporter le renfort de ses deux Lynx en remplacement des deux Wessex 5 perdus.

La présence des Britanniques est désormais connue des Argentins par des reconnaissances de leurs avions à long rayon d'action qui survolent les navires à deux reprises. Le 23 avril en effet, un C 130 argentin observe, à huit milles, le ravitaillement du ***Tidespring*** par le ***Brambleleaf*** en présence du ***Plymouth***. Ils sont à 30 milles au nord-est de l'extrémité de la Géorgie du Sud. Ce C 130 est alors à 1250 milles de ses bases, qu'il rejoint sans avoir repéré, ni l'***Antrim***, ni l'***Endurance***. Le 24 avril, l'***Endurance*** qui récupère les SAS débarqués dans la baie d'Hound, est survolé par un Boeing 707 de la force aérienne argentine. A 900 mètres d'altitude, il fait deux passages tout en restant prudemment à une distance de deux à trois km du navire. L'effet de surprise recherché par les Anglais est désormais rompu et malgré le peu de renseignements disponibles sur le dispositif argentin à Leith et surtout à Grytviken, le temps presse car le commandant Young ne peut courir le risque d'une intervention argentine venant du continent. Or, le sous-marin océanique ***Santa Fe***, parti de Mar del Plata le 9 avril, est arrivé à Grytviken le 14 avril avec un renfort de 20 hommes et de matériels pour la petite garnison de Géorgie du Sud. Il aurait certes pu être utilisé différemment à ce moment même, car le groupe anglais de porte-avions approche de l'archipel des Malouines (6). Après avoir débarqué ses renforts, le sous-marin appareille le 25 avril avant l'aube, pour couvrir les accès des baies de Stromness et de Cumberland.

Sur les navires de la force navale de Géorgie du Sud, tous les hélicoptères ont été rapidement armés avec leurs projectiles anti-sous-marins.

Après avoir ramené les SAS du glacier Fortuna, le Wessex 3 de l'***Antrim*** a été ainsi remis en configuration anti-sous-marine (sonar, charges de profondeur, mitrailleuse). Il décolle pour une recherche du sous-marin dont les Britanniques avaient calculé l'arrivée autour du 24 avril, et dont la présence venait d'être confirmée par une émission radio indiscrète. Vers 9 heures, le Wessex repère au radar, puis visuellement le sous-marin en surface au moment où il va plonger, ce à quoi renonce son commandant, le capitaine de corvette Hugo Bicain, qui voit arriver l'hélicoptère et pense qu'il est armé de torpilles à tête chercheuse. En fait, le Wessex est armé de deux charges de profondeur de 136 kg qu'il largue au-dessus du sous-marin.

L'une explose à moins de six mètres de l'arrière de la coque, perçant le ballast tribord. L'hélicoptère revient en mitraillant le massif du sous-marin qui a fait demi-tour et remet le cap sur Grytviken. A partir de 9 heures, le sous-marin va être sous les attaques répétées et ininterrompues des hélicoptères. Un Lynx du ***Brilliant***, en patrouille sur la côte nord-est, se déroute sur le sous-marin, et largue à proximité une torpille, le dissuadant ainsi définitivement de plonger. Le sous-marin, dont les antennes et les périscopes ont été mitraillés par les deux hélicoptères, tente de rendre compte de l'attaque à sa base, et n'y parvient que sur une fréquence non protégée. Le Wasp 434 de l'***Endurance*** arrive alors sur le secteur, armé de deux missiles air-mer AS 12. Il tire le premier qui atteint le massif du sous-marin, puis le second qui tombe trop court. A 10 heures, le sous-marin rentre dans la baie.

Quatre autres hélicoptères arrivent sur le secteur. C'est d'abord le second Lynx du ***Brilliant***

qui ne peut que le harceler à la mitrailleuse. Le Wasp 434 revient réarmé de deux AS 12. Le premier missile manque sa cible, le second traverse le massif. Arrivent alors le Wasp 435 de l'***Endurance*** et le Wasp 445 du ***Plymouth***. Ce dernier tire son seul AS 12 qui percute l'eau assez près du sous-marin pour endommager le ballast tribord

Le Wasp 435 tire ses deux AS 12, le premier tombe à l'eau, le second percute le massif sans exploser (7).

Entre-temps, le sous-marin a accosté la jetée de la pointe de King Edward et les hélicoptères doivent se dérober pour éviter les tirs des mitrailleuses du détachement argentin à terre. Le dernier missile a endommagé les périscopes, les antennes radios et le schnorchel. Le sous-marin penché sur tribord et s'enfonçant par l'arrière n'est plus une menace pour les navires de combat qui rallient la zone à vitesse élevée. La force navale britannique vient ainsi de réaliser une première dans l'histoire navale: la neutralisation d'un sous-marin par une opération de combat effectuée exclusivement par des hélicoptères.

Une réunion d'état-major est organisée sur l'***Antrim*** pour exploiter sans délai le succès et profiter du désarroi des Argentins. Le plan improvisé à la mi-journée tient compte de l'insuffisance d'informations sur le dispositif défensif de Grytviken et du fait que la compagnie M du 42 ème commando est encore à 200 milles au large sur le ***Tidespring***. Le rapport de forces s'établit alors à deux contre un aux dépens des Anglais. Le plan prévoit un bombardement d'intimidation par les canons de 114 mm de l'***Antrim*** et du ***Plymouth***, suivi d'un débarquement par hélicoptères des éléments d'assaut disponibles soit au total 74 hommes.

Les deux Lynx et le Wessex pouvant emmener huit hommes armés chacun, c'est une force de 24 hommes qui peut être déposée à chaque rotation, face à un ennemi dont le nombre est supérieur à 100. Un groupe de combat composite de SAS, de SBS, de fusiliers marins et de divers spécialistes des *Royal Marines*, est assemblé sur l'arrière de l'***Antrim*** par le major Sheridan en vue de sa dépose sur les terrains plats de Hestesletten, au sud de la baie, face à la pointe de King Edward. Un renfort de SBS et de *Royal Marines* venant de l'***Endurance*** et du ***Plymouth*** doit être ensuite amené derrière la pointe de King Edward par deux rotations d'hélicoptères.

En début d'après-midi du 26 avril, le ***Plymouth*** puis l'***Antrim*** approchent en naviguant à trois milles à l'est de la péninsule de Barff, hors de vue des Argentins. Les frégates ouvrent le feu: le tir de leurs canons est corrigé par un officier d'artillerie déposé sur la pointe de Dartmouth. Après 35 secondes de trajectoire, les obus tombent sur Hestesletten, puis le rivage de Moraine Fjord, enfin les pentes cachées de la montagne Brown. Ils neutralisent ainsi les secteurs par lesquels vont progresser les Anglais. Les explosions amplifiées par l'écho des montagnes ont vite un effet démoralisateur sur les Argentins. Les premiers hommes de Sheridan, déposés sur Hestesletten commencent alors, en longeant la côte, le mouvement circulaire qui va les mener à la pointe de King Edward. Les seuls obstacles sont une construction suspecte, détruite au missile Milan par le capitaine Hamilton, puis des éléphants de mer. Vers 17 h 05, un drapeau blanc, puis divers linges blancs sont agités par les Argentins de King Edward. Le bombardement cesse. Le commandant du sous-marin confirme par radio une demande de reddition et informe les Anglais de la présence de zones minées. Les Anglais font alors 121

prisonniers chez les Argentins qui n'ont pas tiré un coup de feu depuis le début de l'offensive. Ils n'ont pas de perte, sauf le marin touché lors de l'attaque du sous-marin (8). La nuit tombe alors, les Anglais mettent la main sur des documents classifiés, des messages, ordres et moyens de transmission que les Argentins n'avaient pas détruits.

Le commandant Young envoie alors ce message à l'amiral Woodward: "Ayez l'obligeance d'informer Sa Majesté que le drapeau de la Royal Navy flotte à côté de l'Union Jack à Grytviken en Géorgie du Sud. God save the Queen." Interrogée le soir même en rentrant au 10 Downing Street, le premier ministre anglais, soulagée, se contente de dire que cette nouvelle la réjouit.

Le commandant Sheridan convainc le commandant Bicain d'inviter par radio le lieutenant de vaisseau Aztiz qui commande le détachement de Leith de se rendre. Celui-ci ayant répondu qu'il se battrait jusqu'à la mort, le ***Plymouth*** et l'***Endurance*** sont envoyés dans la baie de Stromness. En fin de compte, après d'autres contacts radio, à 21 h, Aztiz fait savoir qu'il se rend et signe la reddition le lendemain à bord de l'***Endurance*** (9). 13 fusiliers marins et les 39 ferrailleurs de Davidoff sont emmenés en captivité vers Ascension dès le lendemain matin.

Ainsi le 26 avril, à midi, la Géorgie du Sud a été totalement reprise par les Britanniques. Cette même journée, les Argentins ont tenté une offensive de dernière minute contre les navires anglais en faisant décoller de Rio Grande un Boeing 707 guidant trois bombardiers Canberra de la 2ème brigade aérienne. Un premier Canberra, ne pouvant larguer un réservoir supplémentaire, fait demi-tour. Après un vol de 1150 milles, les trois avions arrivent au large de la Géorgie du Sud, où un KC 130 argentin, patrouillant sur zone, leur confirme la présence de navires anglais. La mauvaise visibilité les empêche cependant de trouver leurs objectifs et ils rentrent.

La nouvelle du succès de l'opération est relayée par les médias britanniques qui sont restés ignorants des difficultés rencontrées. Un sentiment d'euphorie tend à se répandre, amplifié par l'interview de l'amiral Woodward à bord de l'***Hermes***. Il déclare le 26 avril, que "la Géorgie du Sud était l'amuse-gueule. C'est maintenant le gros coup qui arrive. Mon groupe de bataille est en bon ordre et prêt au combat. C'est la course vers la partie principale qui me paraît gagnée d'avance" (10). Cette déclaration imprudente devait lui être reprochée.

En Argentine, la junte ne peut dissimuler l'ampleur de sa défaite derrière des communiqués de propagande, relatant le combat héroïque des Argentins face à une force très supérieure, la destruction d'un hélicoptère, la vision d'un destroyer en feu, la poursuite du combat par des commandos qui se seraient repliés dans la nature...

Elle fait porter son effort sur la scène diplomatique. Nicanor Costa Mendez arrive à Washington le 25 avril pour y rencontrer Alexander Haig. Le ministre des Affaires Étrangères y est déjà depuis le 13 avril. A. Haig tente de convaincre Costa Mendez que c'est aux Malouines même que les Anglais vont rapidement entreprendre d'autres opérations. De leur côté, les Britanniques gagnent du temps en proposant une conférence interaméricaine qui se tiendrait à Mexico sous l'égide des Mexicains. Ils se disent prêts à arrêter la progression de leur force navale et à la ramener si les Argentins se retirent les premiers des Malouines. Face à une dernière proposition des Etats-Unis, qui ne leur donne pas satisfaction sur le principe de la souveraineté, car elle propose un référendum aux habitants des Malouines, la position de la junte

argentine se crispe. Le 30 avril, elle transmet une réponse négative à A. Haig (11). La guerre est devenue inévitable et les Etats-Unis vont désormais prendre officiellement position en faveur des Britanniques. De part et d'autre, les dispositifs militaires sont en route, les flottes sont en mer et se cherchent, les aviations se mettent en place sur les bases, des reconnaissances maritimes à très longue distance sont improvisées.

1. Le nom initial de code de l'opération est Paraquet. Il va être modifié par suite d'une erreur de transmission en Paraquat.

2. Construits par la firme Westland, sur une même cellule que celle du Sikorsky S 58 américain, les Wessex ont fait l'objet de versions assez différentes. Le Wessex 3, (de lutte anti-sous-marine) est propulsé par une seule turbine (Napier Gazelle de 1600 chevaux) alors que le Wessex 5 (de transport de troupes pour 16 passagers) est équipé de deux turbines (2 Rolls Royce Gnome de 1320 chevaux). Si le Wessex 3 apparaît ainsi plus vulnérable à une défaillance technique, il est par contre conçu pour le vol tous temps avec des périodes de vol stationnaire, (y compris de nuit) pour tremper son sonar. Un pilote automatique l'équipe à cette fin. A ses instruments complets de vol et de navigation, s'est ajouté un radar placé dans un dôme à l'arrière du rotor, (d'où son surnom de "chameau"). Il peut ainsi opérer avec une visibilité limitée. Il ne peut cependant être utilisé en transport de troupes qu'en démontant son sonar, ce qui est une opération longue et complexe. Voir sur ce point Patrick Allen: *Wessex*, London, Airlife 1988, ainsi que John Everett Heath, *British Military Helicopters*, London, Arms and armour press, 1986.

3. Roger Perkins, *Operation Paraquat*, op. cit., p. 131.

4. Le 4 novembre 1979, l'ambassade des Etats-Unis à Téhéran est occupée par les Gardiens de la révolution iranienne. Une cinquantaine de représentants des Etats-Unis y sont alors détenus. Dès décembre 1979, les états-majors américains préparent une intervention armée, alors que le président Carter affiche sa préférence pour une solution pacifique. Le 16 avril 1980, il adopte le plan préparé depuis plusieurs mois par son comité de chefs d'état-major. Ce plan prévoit de déposer par hélicoptères dans la banlieue de Téhéran des unités d'assaut qui iront libérer les otages. Un relais est prévu sur une base se situant à 130 km et occupée préalablement par les forces spéciales. Huit hélicoptères lourds CH 53 Sea Stallion, partis du porte-avions ***Coral Sea***, dont le vol est couvert par les avions du porte-avions ***Nimitz***, doivent se ravitailler en carburant sur une base désaffectée dans le désert. Six C 130 s'y sont posés à cette fin. Deux CH53 doivent renoncer à la mission, un autre tombe en panne. Pendant l'opération de ravitaillement en carburant, des véhicules civils passent près des Américains. L'effet de surprise est perdu. Dans la précipitation des mouvements, un CH 53 heurte un C 130. Les deux appareils explosent. Les autres repartent précipitamment. L'opération est annulée. C'est un fiasco complet qui atteint la crédibilité du système militaire américain, et une humiliation pour le président Carter.

5. C'est la septième sortie du Wessex 3 du capitaine de corvette Stanley sur le glacier Fortuna en 48 heures. D'après Tony Geraghty, ***Who dares wins***, London, Arms and armour press, 1983, p. 227.

6. D'après David Brown, op. cit., p. 101.

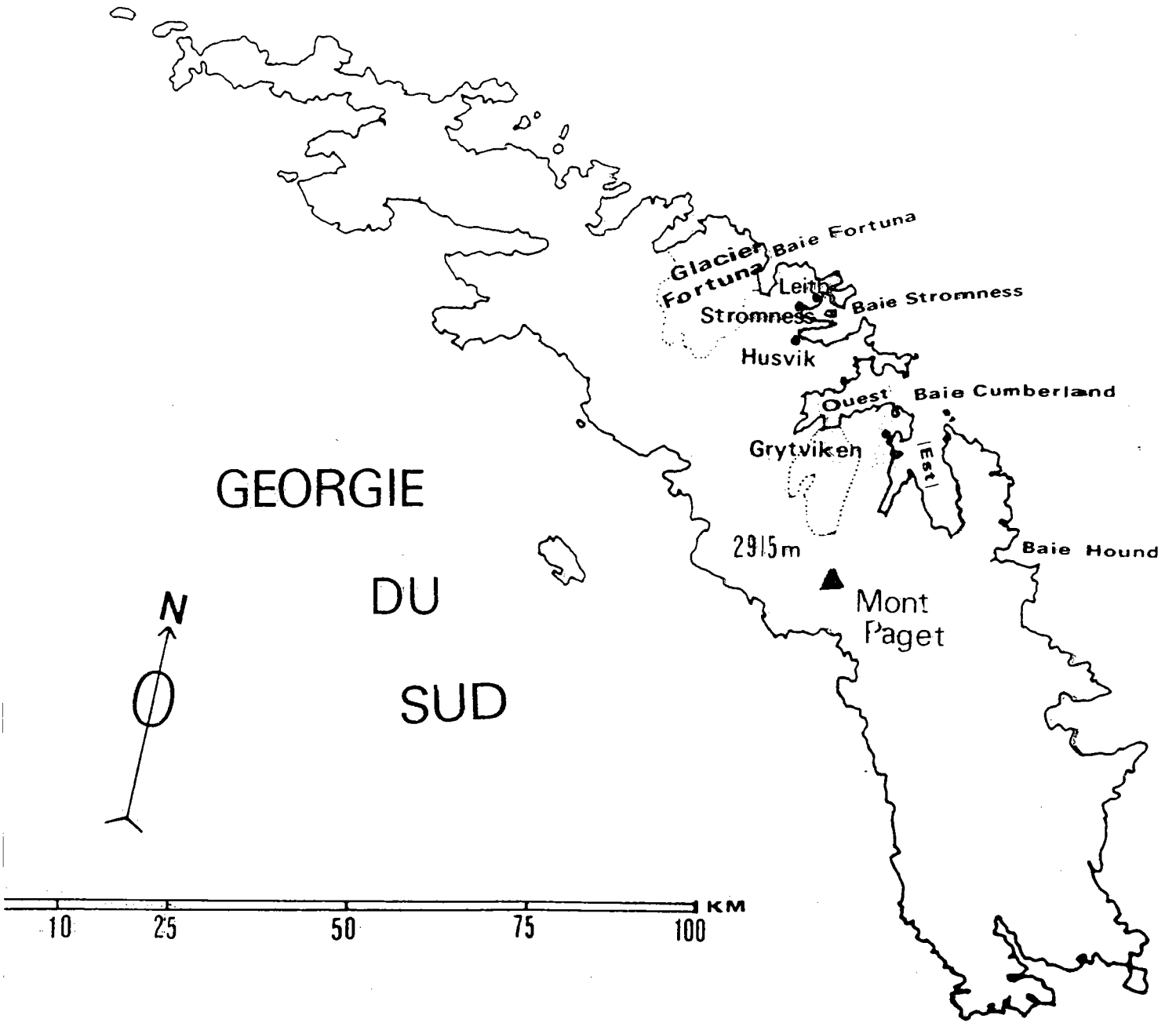
7. Le massif du sous-marin est en partie constitué de plaques de fibre de verre, ce qui peut expliquer que les AS 12 conçus pour percer les blindages la percutent, voire la traversent, sans exploser. La chronologie des attaques fait ressortir 5 lancements de missiles AS 12 par les Wasp. d'après Roger Perkins, *Operation Paraquat*, op. cit., p. 229 et 230.

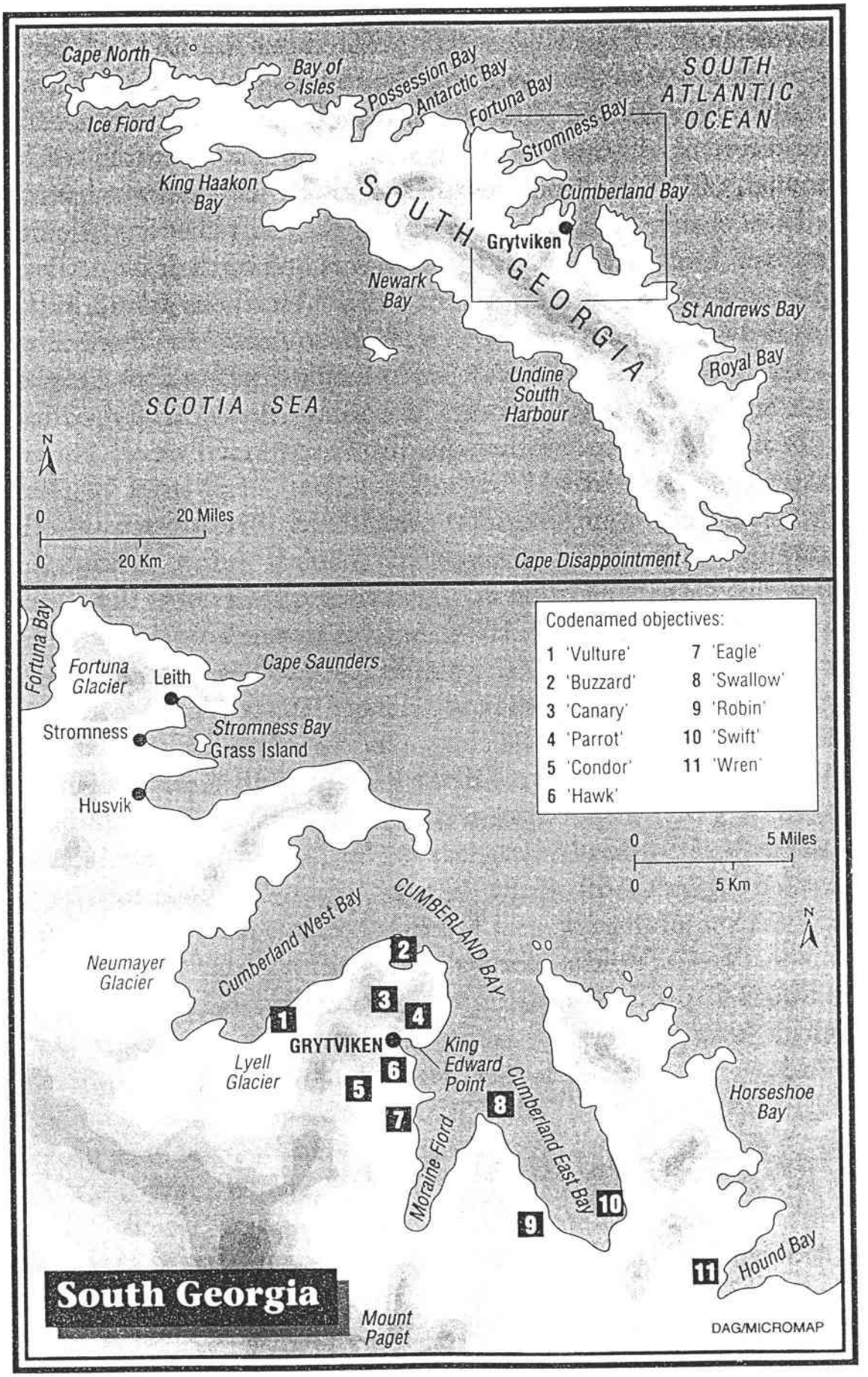
8. D'après Salvador Mafe Huertos et Romero Briasco, *Falklands, Witness of battle*, Frederico Domenech, 1985.

9. Le lieutenant de vaisseau Aztiz était suspecté en particulier d'avoir participé activement à la répression sauvage contre les mouvements d'opposition en Argentine et notamment d'avoir agi dans le centre de torture que constituait l'École de mécanique de la marine. Deux religieuses françaises et une jeune Suédoise auraient figuré parmi ses victimes. Les termes de la convention de Genève ne permettaient cependant pas aux Britanniques de le livrer aux pays souhaitant le juger; aussi fut-il renvoyé en Argentine.

10. Cité par Max Hasting et Simon Jenkins, *The battle of Falklands*, op. cit., p. 130.

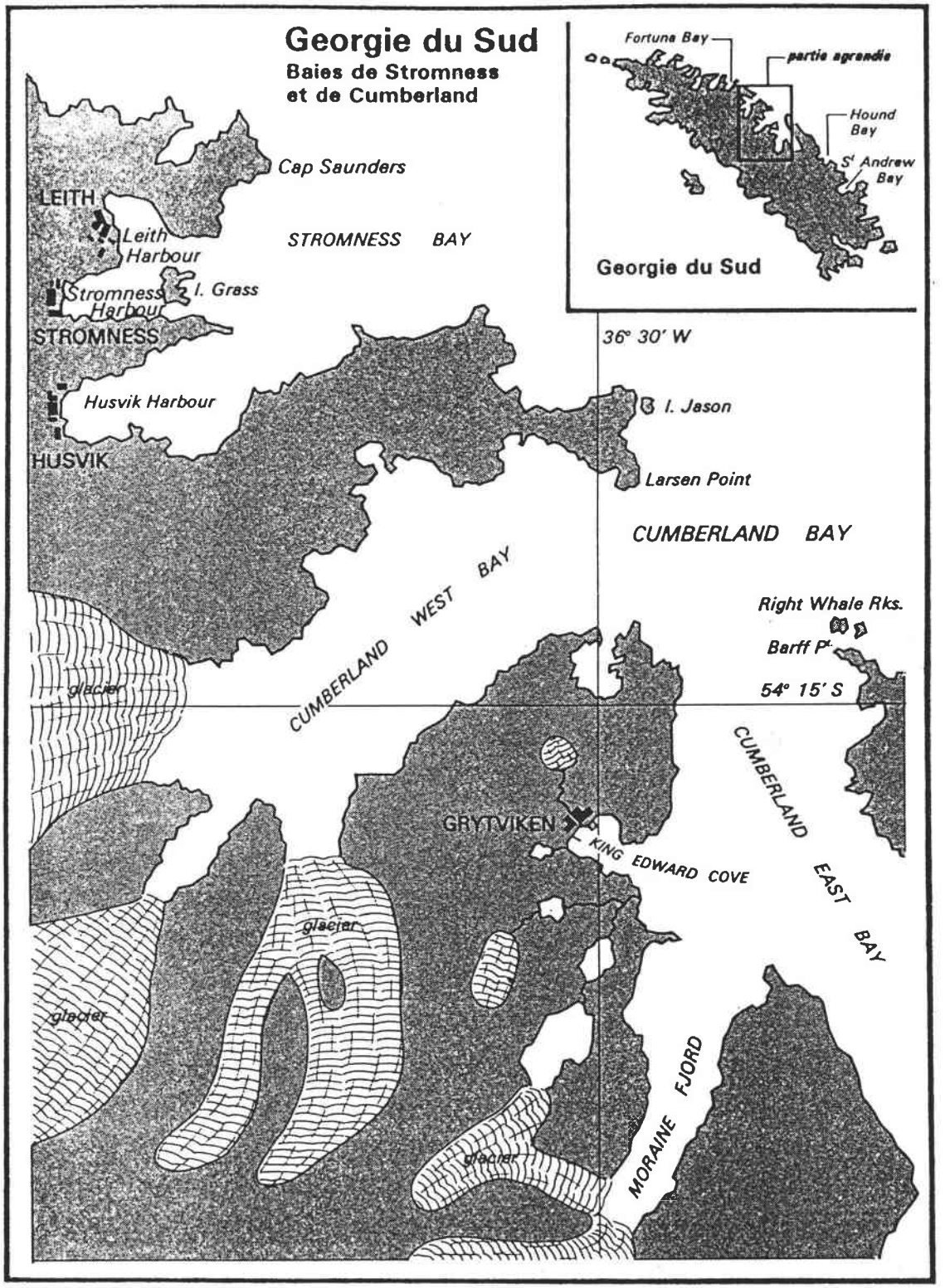
11. Alexander Haig, *L'Amérique n'est pas une île*, Plon, Paris, 1984, p.286.


Glacier Fortuna
Baie Fortuna
Leith
Stromness
Baie Stromness
Husvik
Ouest
Baie Cumberland
Grytviken
Est
GEORGIE
DU
SUD
2915m
Baie Hound
Mont
Paget
N
10
25
50
75
100
KM



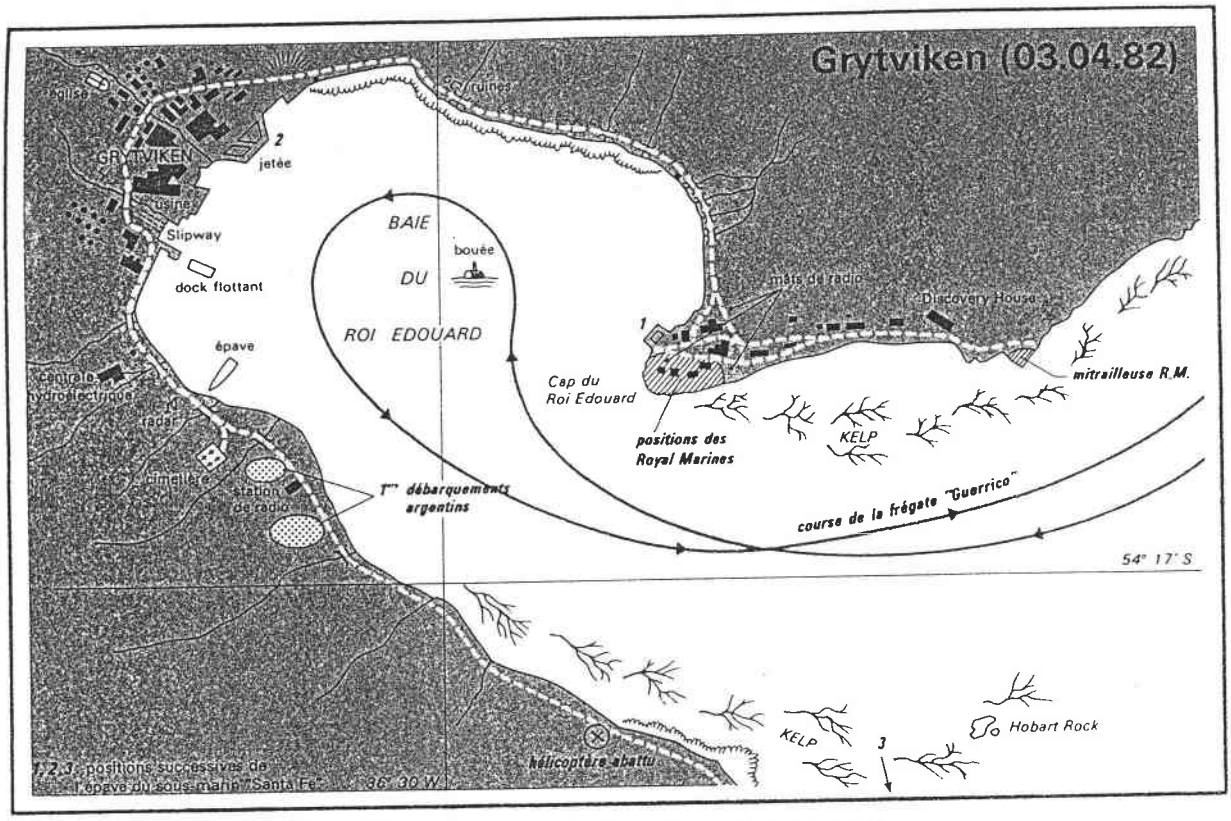
La Géorgie du Sud et les stations baleinières lors de la reconquête par les britanniques.

Source : Julian Thomson, who dares wins

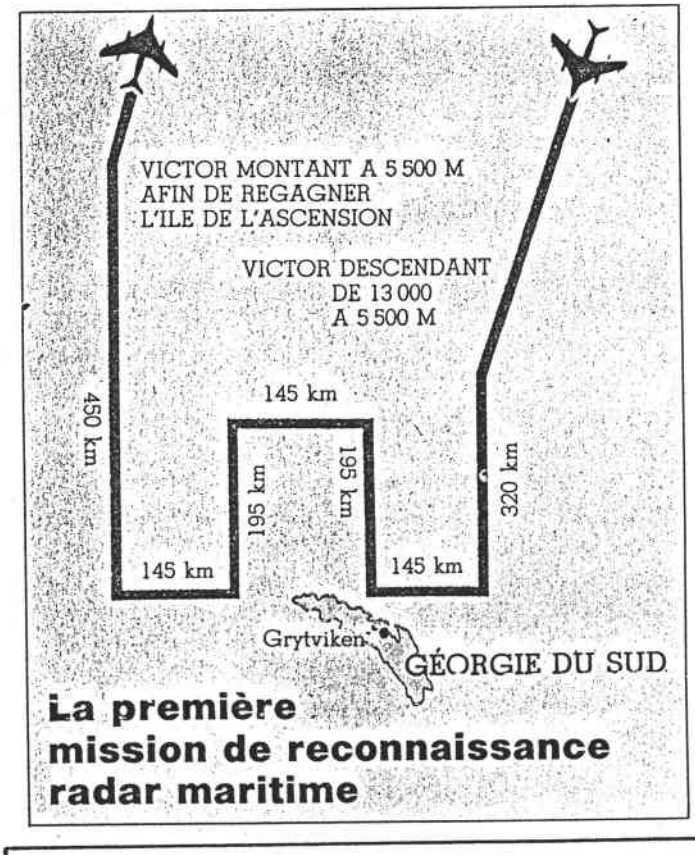


Stations baleinières de Géorgie du Sud.

Source : Rocher planchar, la guerre du bout du Monde.

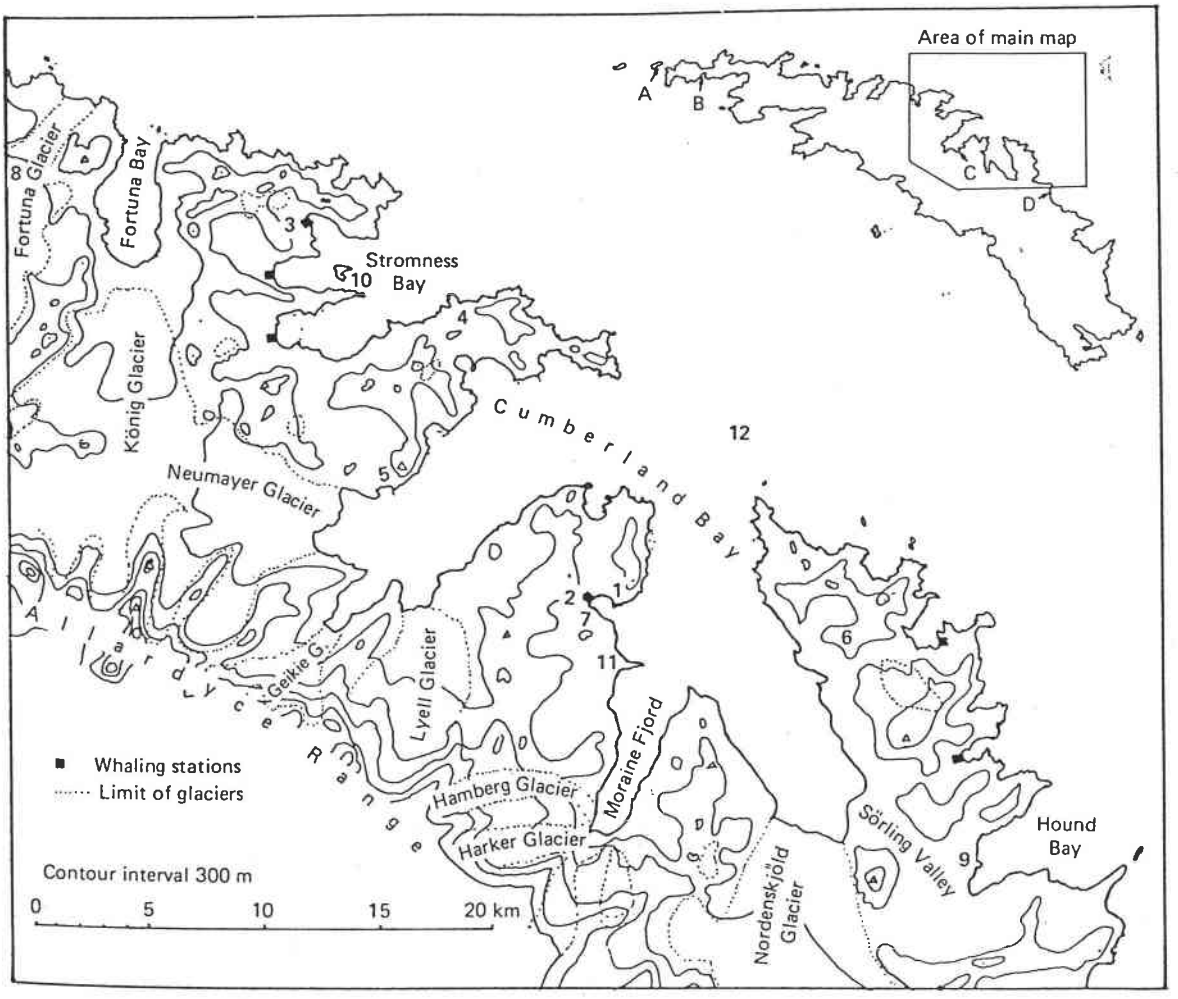


Georgie du Sud.
Baie de Grytriken
attaque argentine du 3 avril 1982.
Source : Rocher Planchar, la guerre du bout du Monde.



Reconnaissance aérienne des abords de la Georgie du Sud par un VICTOR.

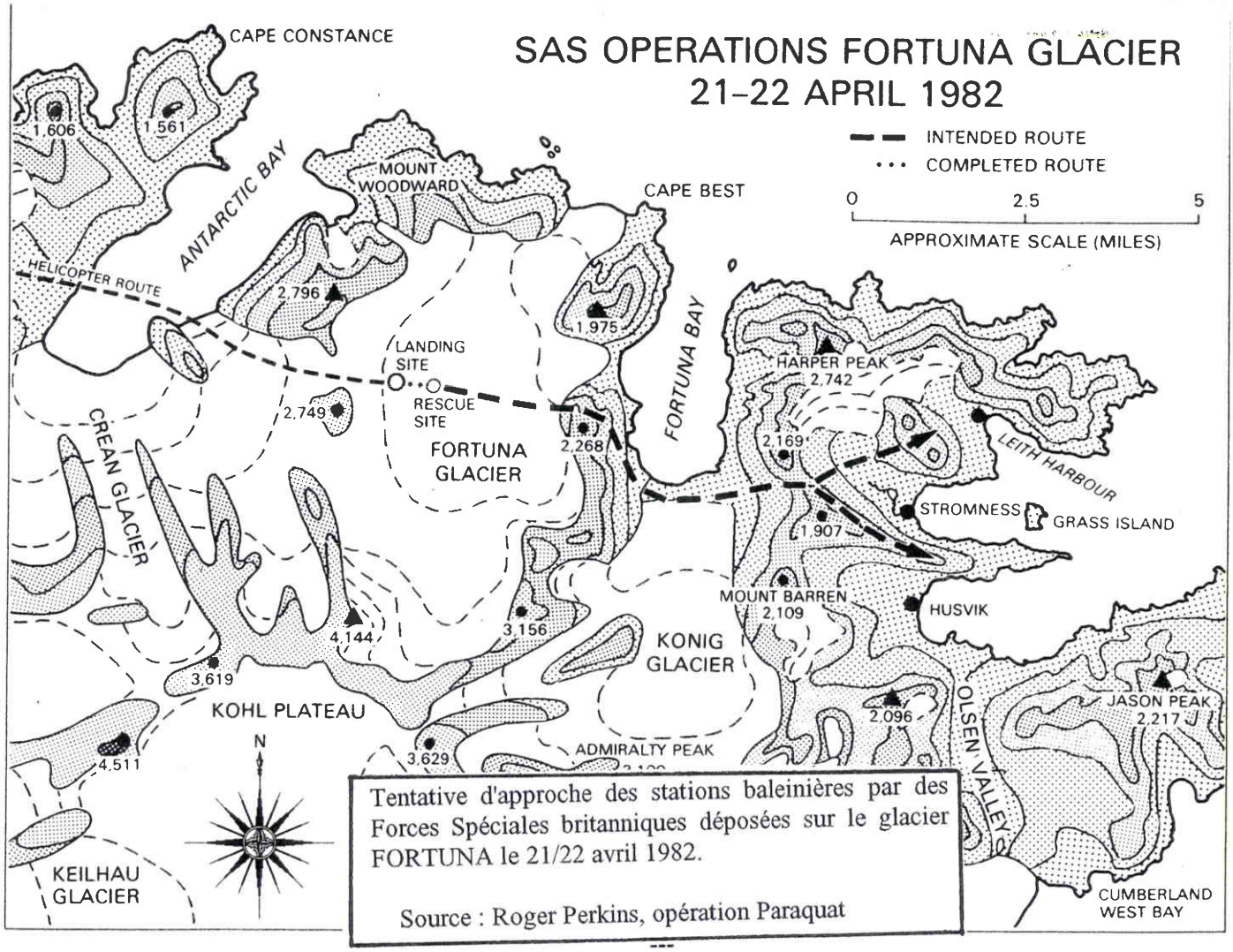
Source : Avions de guerre n°61.
Editions Atlas - décembre 1987.



Sites de Georgie du Sud :

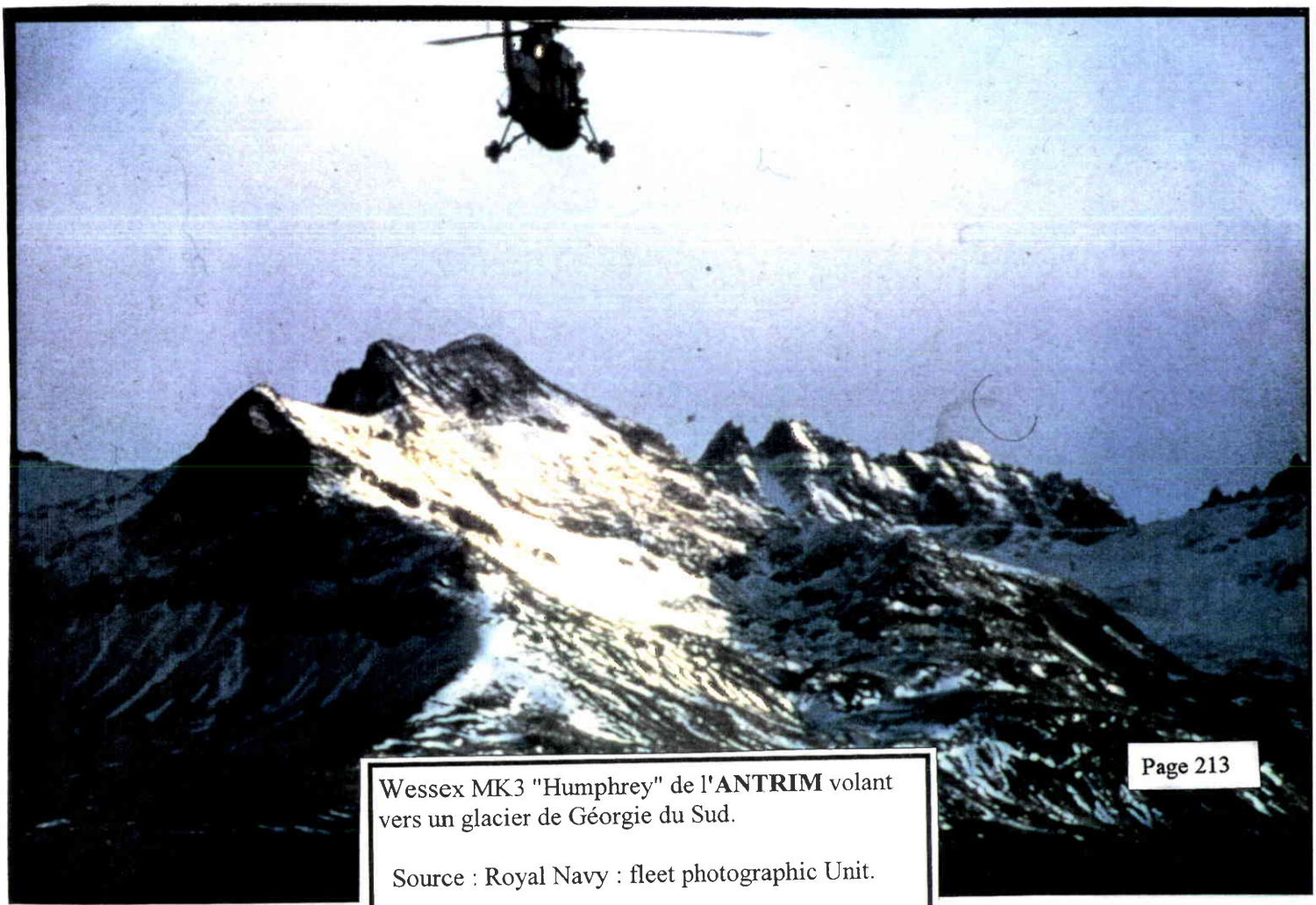
1. Pointe King Edward, base scientifique envahie le 3 avril et reprise le 25 avril
2. station baleinière de Grytviken
3. station baleinière de Leith, lieu de débarquement de férailleurs argentins en mars
4. poste d'observation des Scientifiques britanniques le 21 mars
5. refuge (hutte de Carlita Bay) sur le chemin de Leith
6. poste d'observation mis en place par hélicoptère de l'***ENDURANCE*** le 3 avril
7. lieu du crash du puma argentin le 3 avril
8. glacier Fortuna
9. lieu de débarquement des forces de SBS (Horward Bay)
10. lieu de débarquement des forces de SAS (Ile de Grass)
11. lieu de débarquement des forces britanniques le 25 avril (Hestesletten)
12. position de l'***ANTRIM*** et du ***PLYMOUTH*** lors du bombardement naval.

Source : Robert Headland, The island of South Georgia



Tentative d'approche des stations baleinières par des Forces Spéciales britanniques déposées sur le glacier FORTUNA le 21/22 avril 1982.

Source : Roger Perkins, opération Paraquat



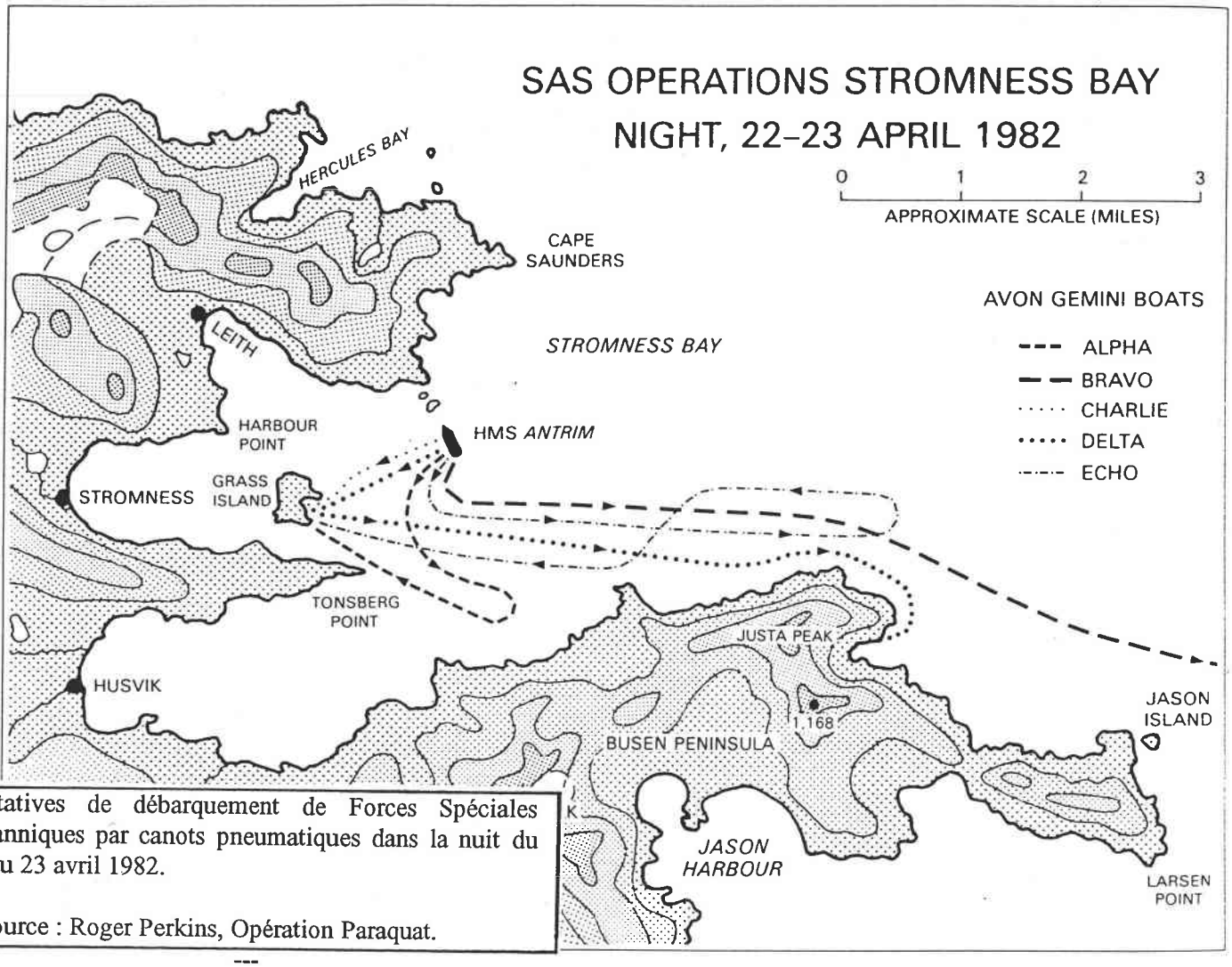
Wessex MK3 "Humphrey" de l'**ANTRIM** volant vers un glacier de Géorgie du Sud.

Source : Royal Navy : fleet photographic Unit.

Wessex MK3 "HUMPREY" rentrant sur l'*ANTRIM* après un vol sur la Géorgie du Sud.

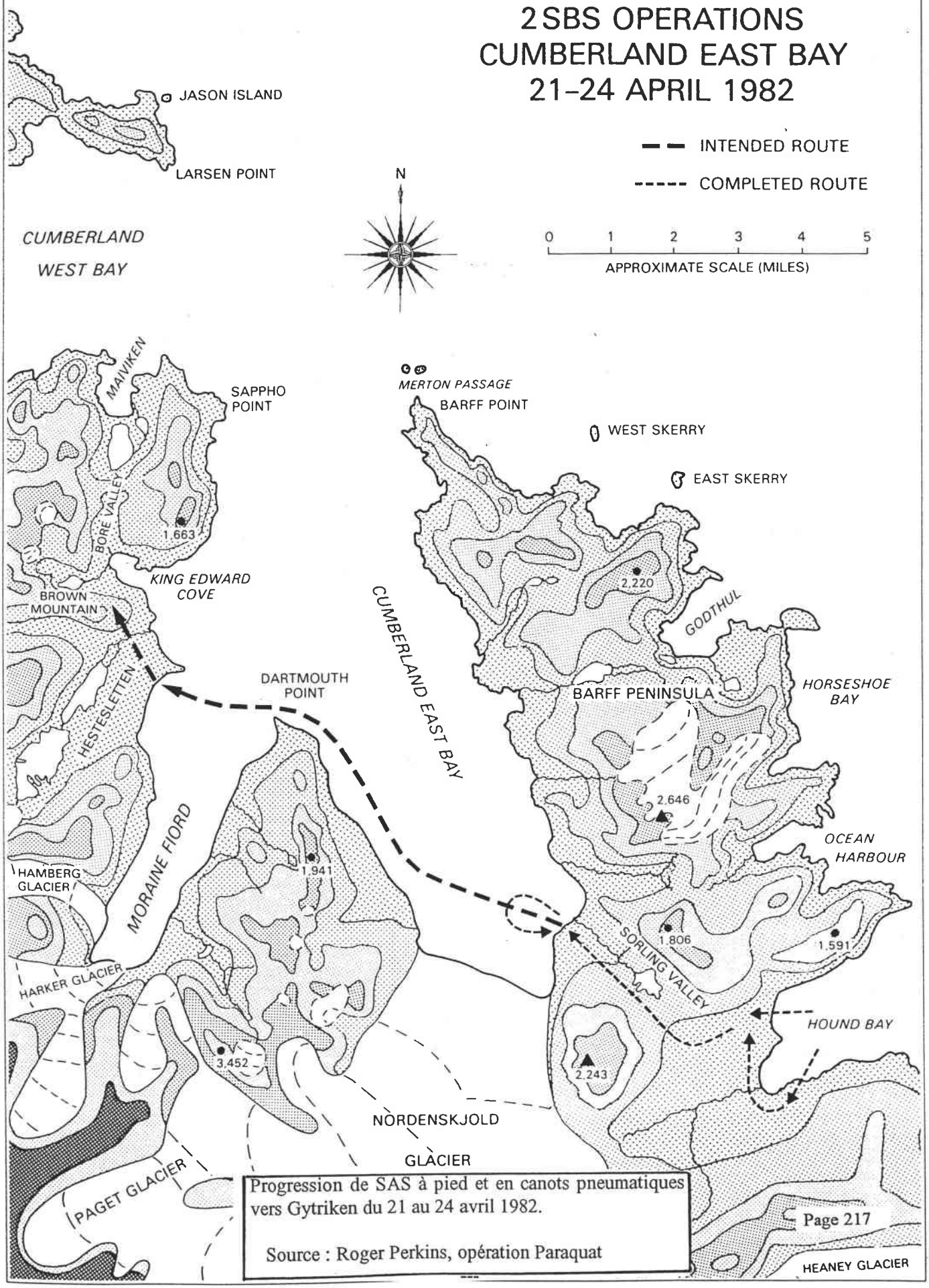
Wessex MK3 HUMPREY sur la plate forme arrière de l'*ANTRIM* près des Côtes de Géorgie du Sud.

On notera la mitrailleuse mise en batterie à la fenêtre arrière, et derrière l'hélicoptère le lanceur de Missiles Sea Slug.



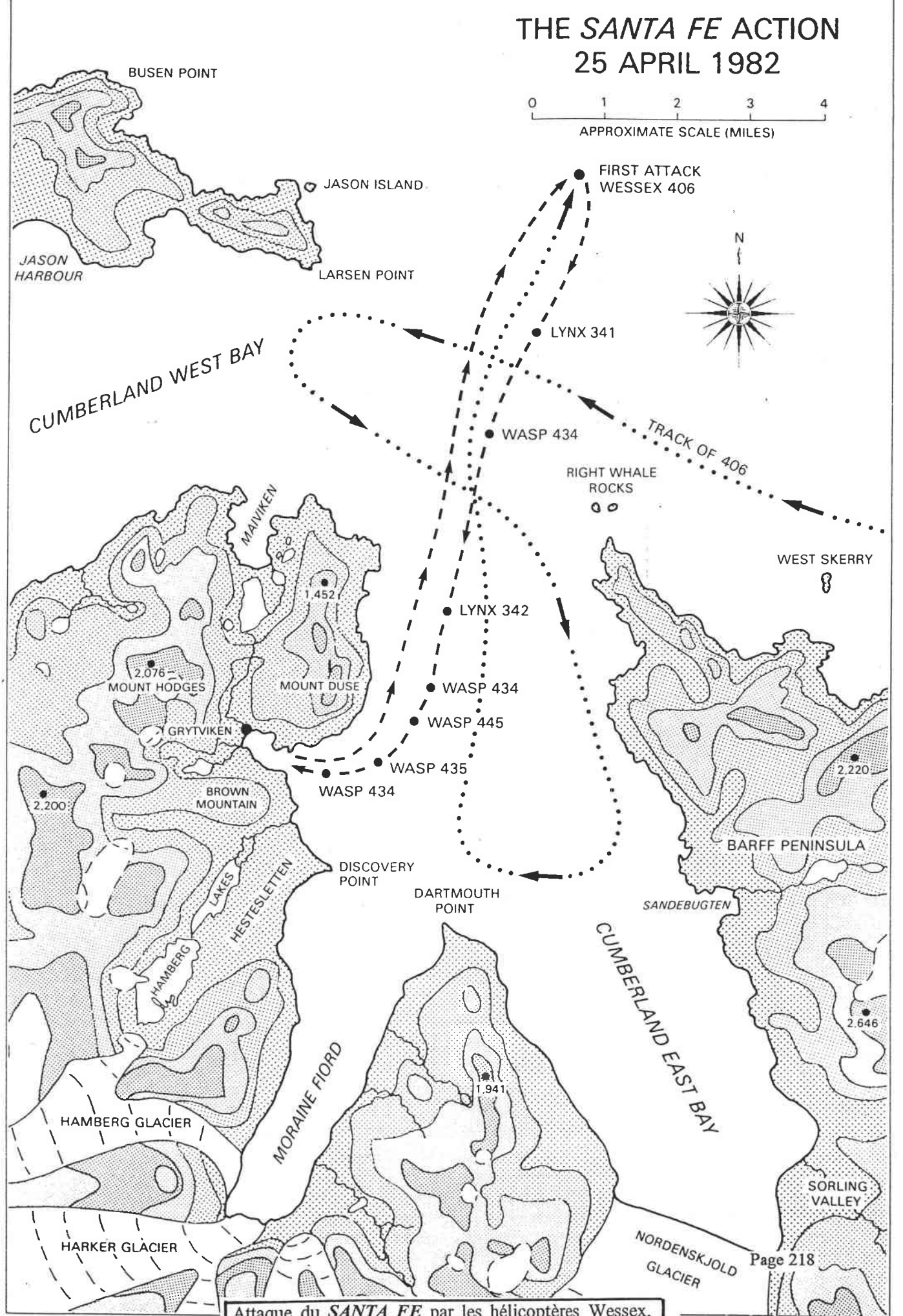
Tentatives de débarquement de Forces Spéciales britanniques par canots pneumatiques dans la nuit du 22 au 23 avril 1982.

Source : Roger Perkins, Opération Paraquat.



Progression de SAS à pied et en canots pneumatiques vers Gytriken du 21 au 24 avril 1982.

Source : Roger Perkins, opération Paraquat



Attaque du ***SANTA FE*** par les hélicoptères Wessex, Lynx et Wasp, le 25 avril 1982.

Source : Roger Perkins, opération Paraquat.

2. Deux pistes sans aéroport

Au moment où la progression en mer des forces navales anglaises et argentines commence à laisser entrevoir la possibilité d'une confrontation navale, et alors que se renforcent des forces terrestres, sur les îles et à bord des navires de la force britannique d'intervention, deux plates-formes aéronautiques vont jouer un rôle déterminant dans ce conflit. Aucune n'a été édifiée pour jouer le rôle qui va être le sien. Leur originalité réside dans le fait qu'elles ne sont constituées que d'une simple piste, reliée par un embranchement à une simple zone de parking. Ce sont les terrains d'Ascension et de Stanley.

La première de ces deux pistes a été aménagée sur Ascension, île volcanique de l'Atlantique Sud, située par 8° de latitude sud et 14° 20' de longitude ouest. Distante de 1600 km du Libéria au nord et de 3000 km de l'Angola à l'est, d'une superficie de 88 km², l'île d'Ascension se compose d'une série de cônes volcaniques poussiéreux. La seule végétation de l'île se trouve sur son sommet le plus élevé, la Green Mountain, (858 m) dont la masse a retenu des nuages une humidité qui y a fait pousser des herbages. Découverte par Juan de Nova, en 1501, le jour de l'Ascension, elle ne fut revendiquée par aucune nation avant 1815. Les Anglais y détachent alors une garnison pour s'opposer à toute action armée de Français visant à libérer l'empereur Napoléon Ier en captivité à Sainte-Hélène, distante de 1330 km au sud-est de l'île. D'abord inhabitée, l'île est directement administrée par l'amirauté britannique à partir de 1815. Un relais est installé en 1922 par la société de téléphone *Eastern Telegraph Company* (*Cable and Wireless*), car elle se situe au coeur d'un noeud de jonction de câbles sous-marins transatlantiques. Pendant la seconde guerre mondiale, puis à partir de 1964, le ministre anglais des colonies y envoie un diplomate de carrière comme administrateur et adjoint au gouverneur de Sainte-Hélène. Son importance stratégique apparait au cours de la seconde guerre mondiale, lorsque les Etats-Unis la louent à la Grande-Bretagne pour y aménager un terrain d'aviation baptisé Wideawake, nom d'une espèce d'oiseau très développée dans l'île. Pour l'aménager, 4000 hommes du génie américain vont débarquer et y travailler, de mars à juillet 1942, dans les difficiles conditions climatiques équatoriales. Le premier avion s'y pose en juin 1942, suivi de beaucoup d'autres car ce terrain d'aviation est une des escales pour l'acheminement des avions américains depuis les Etats-Unis, via le Brésil, vers l'Afrique puis le front du Moyen-Orient. Avec son efficacité éprouvée, la machine de guerre américaine, arrivée sur deux cargos escortés de deux croiseurs et de quatre destroyers, construit aussi des routes, des barraques, un hôpital, une centrale électrique, des réservoirs de carburant, des dépôts de munition, des moyens de transmission et une station radar. Deux batteries d'artillerie antiaérienne de 155 mm ont aussi été installées. En août 1942, cette défense est prolongée par la mise en oeuvre de patrouilles aériennes contre les sous-marins ennemis considérés alors comme la menace la plus probable, compte tenu des incursions des sous-marins allemands dans l'Atlantique Sud. Leur présence va effectivement provoquer un événement maritime connu sous le nom d'"affaire du ***Laconia***".

Le 12 septembre 1942, le sous-marin allemand ***U 156*** coule le paquebot anglais ***Laconia*** de la White Star, qui était alors utilisé comme transport de troupes, à 250 milles au nord-est de l'île d'Ascension. Ce paquebot transportait notamment 1800 prisonniers de guerre italiens, pays encore allié de l'Allemagne. Le commandant du sous-marin fait surface et souhaitant recueillir les naufragés, demande de l'aide par radio. Les sous-marins allemands ***U 506*** et ***U 507***, et italien ***Cappellini***, le rallient tandis que partent de Dakar vers la zone concernée les navires de guerre

français ***Gloire***, ***Dumont d'Urville*** et ***Annamite***. Une zone neutre est demandée pour permettre la réalisation du sauvetage. Le 16 septembre, alors que l'***U 156*** navigue en surface, qu'il remorque des canots de sauvetage, que son pont est couvert de survivants et qu'il abore la croix rouge et le drapeau blanc, il est survolé par un bombardier américain B24 Liberator, venu d'Ascension, Ignorant le torpillage du ***Laconia***, le bombardier revient et attaque le sous-marin, l'obligeant à plonger et à s'éloigner en abandonnant les naufragés. Cet incident révèle aux Allemands la présence de moyens aériens de patrouille anti-sous-marine opérant à partir d'Ascension. Il va être suivi d'un ordre fameux de l'amiral Doenitz interdisant à tous ses sous-marins de porter assistance aux naufragés (1).

Mise en sommeil après la seconde guerre mondiale, la base aérienne d'Ascension va connaître un regain d'activité avec le programme américain de conquête spatiale des années soixante. Une importante station de poursuite des satellites y est implantée (2), tandis que l'île est louée à long terme par les Etats-Unis. Les Américains allongent la piste le long du flanc du volcan South Gannet et la portent à 3048 m, la rendant ainsi apte à recevoir des quadriréacteurs ravitaillant et relevant leurs techniciens. Cette piste ne reçoit cependant pas de taxiway et chaque avion doit donc la remonter après l'atterrissage pour rejoindre le vaste parking situé à droite de l'entrée de piste et que ne complète qu'un petit hangar.

Son emplacement stratégique est confirmé une nouvelle fois en 1964. Dans le cadre d'événements intéressant l'ancien Congo belge, les Etats-Unis autorisent la Belgique à l'utiliser comme escale pour cinq C130 transportant 564 parachutistes qui vont sauter sur Stanleyville (3).

En 1982, la population de l'île comprend, outre une soixantaine de familles anglaises, des résidents de Sainte-Hélène et des techniciens travaillant pour la société *Cable and Wireless*, pour un relais de la BBC tourné vers l'Afrique (ouvert en 1956), pour la NASA et enfin pour la Panam qui assure leur relève et gère la plate-forme aéronautique. La population est ainsi d'un millier de personnes. Elle est ravitaillée tous les deux mois par le cargo ***Saint Helena*** ou par les avions américains du *Military Airlift Command* (MAC). Cette présence américaine a été officialisée par une série d'accords dont le dernier, qui date de 1956, n'a pas été dénoncé depuis lors. Une clause ajoutée en 1962 prévoit une aide américaine pour le fonctionnement de l'aéroport s'il doit répondre à des besoins britanniques (4). Au printemps de 1982, l'île connait une faible activité aéronautique, le contrat de la Panam avec l'USAF ne prévoit en effet que 285 mouvements d'avions (décollages et atterrissages) par an pour en assurer la desserte.

Située à peu près à mi-route entre la Grande-Bretagne et les Malouines, puisqu'elle en est distante respectivement de 4200 et 3800 milles, Ascension est rapidement choisie, en avril 1982, comme relais fondamental pour l'opération *Corporate*, malgré la modicité de ses équipements. Les îles de Gough et Tistan de Cunha, plus au sud, n'offrent en effet aucune infrastrusture portuaire ou aéroportuaire. Ascension va ainsi devenir la base logistique avancée de l'opération. Dès le lancement de l'opération, un détachement improvisé est envoyé pour coordonner la base logistique; il arrive le 4 avril par C130, c'est le *Naval Aircraft Servicing Unit 122*, commandé par le capitaine Bob Mc Queen qui n'a reçu qu'un ordre: se rendre à Ascension sans délai, y installer une base logistique avancée et la faire fonctionner (5). Il est rapidement suivi de nombreux spécialistes de toutes les armées et notamment l'équipe du service d'approvisionnement et de transport de la Royal Navy, habituée à manipuler les cargaisons et à

utiliser des chariots élévateurs. Arrivent ensuite les techniciens du génie qui vont installer les équipements nécessaires à l'activation de la plate-forme aéronautique et à la vie des militaires (fourniture d'eau douce, mise en place de canalisations de carburant pour alimenter les avions compte-tenu du faible nombre de camions citernes et de la distance entre le dépôt et les parking d'avions, moyens de lutte contre l'incendie...). Se pose rapidement le problème du logement de ces militaires anglais qui, sur l'île, vont coordonner et soutenir les opérations aériennes. Ce nombre va rapidement s'élever avec l'arrivée progressive de 120 marins, 50 soldats et 800 hommes de la Royal Air Force. Des tentes militaires de campagne sont rapidement acheminées par avion et dressées autour du terrain. Dans le même temps, pour assurer la réussite de l'opération, des restrictions sont apportées aux communications externes, notamment des résidents civils; les communications téléphoniques sont interrompues y compris avec les Etats-Unis.

Devant Ascension, défilent au fur et à mesure de leur progression, les unités de la force navale d'intervention. Le 10 avril, c'est le premier groupe qui, autour de l'***Antrim***, fait route vers la Géorgie du Sud. Le 14, c'est le groupe des navires qui comprend le ***Glamorgan*** sur lequel l'amiral Woodward a mis sa marque. Le 17 c'est l'***Hermes***. Ce même jour arrivent les premiers éléments de la force amphibie rassemblés autour du ***Fearless*** et du ***Canberra***, qui ont été hâtivement chargés et dont il faut redistribuer les cargaisons. L'île d'Ascension n'ayant pas de port et ses abords étant marqués par une forte houle, les navires vont devoir opérer entre eux ce vaste transbordement à l'ancre, avec leurs chalands de débarquement mais aussi grâce à de très nombreuses rotations d'hélicoptères. A ces transferts de charge effectués à l'élingue, s'ajoutent les matériels arrivés par avion.

Le 16 avril, par exemple, 300 mouvements d'hélicoptères seront nécessaires pour ce travail, tandis que parallèlement 300 mouvements d'avions apportant hommes et matériels seront enregistrés sur la piste d'aviation. L'aérodrome va ainsi battre certains jours, le record mondial de mouvements sur une plate-forme aéronautique (6). Au 16 juin, 5352 mouvements d'hélicoptères auront été enregistrés depuis le début de l'opération, autour de l'aérodrome d'Ascension, sans incident. Certains navires longeront les îles sans s'arrêter, d'autres appareilleront la nuit pour s'en éloigner dans la crainte d'un sous-marin argentin.

C'est un véritable pont aérien qui va se mettre en place au-delà de la première quinzaine d'avril, il comprendra quotidiennement six C 130, trois VC10 et deux ou trois avions civils (Boeing 707 ou Belfast) affrétés. Compte tenu du caractère isolé de l'île, quelques avions américains ont pu venir y livrer discrètement les matériels demandés par les Britanniques et notamment des AIM9L Sidewinder et un camp de logements préfabriqués. Un visiteur régulier sera le Short Belfast. Cet avion de transport lourd conçu pour les opérations outre-mer de la Royal Air Force dans les années soixante, n'a été réalisé qu'en quelques exemplaires qui ont été désaffectés en 1976, dans le cadre de la politique de repli à l'est de Suez (7). Sa soute plus vaste que celle du C 130, présente l'avantage de pouvoir emporter des hélicoptères moyens du type Wessex ou Sea King dont les rotors ont été démontés. C'est ainsi que le premier Belfast décolle le 4 avril de la base de Yeovilton, avec en soute deux Wessex 5. Une équipe de maintenance spécialisée, arrivée sur l'île le 6 avril, le remonte en 36 heures, et le second est également rendu opérationnel quand un second Belfast, parti le 5 avril, apporte deux autres Wessex. Le 7 et le 8 avril, deux Belfast repartent de Grande-Bretagne avec respectivement un Sea King et deux

Wessex en soute. Trois Lynx sont également arrivés par C 130 pour être embarqués comme les deux Wessex 5 sur le ***Fort Austin*** qui met le cap sur la Géorgie du Sud. Dix hélicoptères amenés par avion vont ainsi être transportés par avion sur l'île avant le 8 mai. En raison du faible nombre d'allèges disponibles pour faire la liaison entre les navires, deux Wessex, un Sea King et un Chinook seront ainsi affectés à Ascension pendant tout le conflit comme grues volantes.

Le pont aérien, qui va fonctionner en continu pendant tout le conflit depuis la Grande-Bretagne, déposera sur l'île d'Ascension, entre le 2 avril et le 11 juillet, 7000 t de matériels et munitions diverses, dont plus de 30 000 sacs de courrier (soit 2 t par jour et 1000 sacs par semaine) et 5000 hommes. Autour de la vaste zone de stationnement des avions se crée un entrepôt à ciel ouvert sur lequel s'entassent des produits de toutes sortes destinés à la force d'intervention. A l'arrivée de chaque avion, les chargements doivent être sortis, triés par ordre de priorité sans toujours en connaître le contenu, puis stockés en plein air, y compris les munitions qu'il faut protéger du soleil. Compte tenu des faibles capacités d'hébergement disponibles, certains membres d'équipage et spécialistes repartent dans l'avion qui les a amenés afin d'économiser les ressources locales.

Ce pont aérien dépasse largement les plans prévus, en raison des distances transocéaniques à franchir par la plupart des avions de transport. Cette contrainte ne pèse pas particulièrement sur les VC 10 de la Royal Air Force conçus pour ce type de mission; elle concerne les autres appareils et notamment les C 130. Deux mesures vont être mises en oeuvre pour éviter toute solution de continuité dans l'approvisionnement des matériels indispensables à l'opération; ce sont l'installation de perches de ravitaillement en vol sur les C 130 et l'utilisation intensive de l'escale intermédiaire de Dakar. Il fallait en effet ménager le stock limité de carburant d'Ascension, même s'il sera complété par les pétroliers anglais affrétés et par la présence d'un pétrolier américain contenant du carburant d'aviation, ancré dans Clarence Bay et relié à terre par un pipeline. Les C 130 et VC 10 vont ainsi faire escale à Dakar, sur la route d'Ascension, à l'aller et au retour. Ils arrivent ainsi sur l'île avec le carburant nécessaire pour revenir à Dakar, où ils font le plein pour regagner la Grande-Bretagne. C'est ainsi qu'en avril, mai et juin, l'aéroport de Dakar enregistrera plusieurs centaines de mouvements de C 130 et VC 10 britanniques. Ces mouvements intéresseront les Soviétiques, dont un avion de l'Aéroflot tombera opportunément en panne à Dakar au début du conflit, offrant ainsi la possibilité à son équipage de les observer.

A partir de la fin avril, le terrain d'Ascension va changer de nature. S'il reste le "marchepied" pour les Malouines (8), sa fonction principale de base logistique avancée va s'estomper au profit de celle de base aérienne opérationnelle de la Royal Air Force. Certes les liaisons avec les navires vont se poursuivre, mais elles ne concerneront que des matériels particuliers ou de faibles quantités parachutés en mer par des C 130 après de très longs vols qui nécessitent la présence de deux équipages à bord. Sur le plan offensif, les troupes embarquées sur les paquebots et les transbordeurs, et notamment le ***Canberra*** et l'***Elk*** arrivés le 20 avril, ont pu effectuer un débarquement à English Bay, seul site praticable, près de l'aérodrome et quelques parcours d'entrainement avec tirs réels. Ces exercices de combat ont surtout permis aux Gazelle embarqués sur les navires de la force amphibie, de tester les lance-roquettes SNEB dont ils ont été armés en urgence pour offrir une capacité d'appui feu immédiate aux forces de débarquement.

Au-delà de ces préparatifs, une offensive aérienne directe sur les Malouines est préparée. Les premiers appareils de combat arrivés sur l'île ont été les Nimrod MR 1 arrivés le 6 avril pour patrouiller sur l'Atlantique et assurer les transmissions avec les sous-marins nucléaires d'attaque progressant vers le sud. Fin avril, ils sont relevés par d'autres Nimrod MR 2 qui vont effectuer une centaine de sorties à partir d'Ascension. Leurs missions comprennent la surveillance de l'océan, les liaisons radio, la coordination des ravitaillements en vol et l'accompagnement de Harrier de renfort jusqu'à la *Task Force*, en assurant aux pilotes une navigation assistée et la possibilité de parachutage en mer de moyens de sauvetage en cas d'éjection. Elles vont aller jusqu'à la surveillance directe des approches maritimes de l'Argentine, notamment le 15 et le 21 mai, pour s'assurer que sa flotte de surface n'était pas en mer alors que la perspective d'un débarquement approchait. Certains Nimrod seront dotés pour ces longues missions dans le sud, de perches de ravitaillement en vol et même de missiles air-air Sidewinder d'autodéfense après la rencontre de l'un d'entre eux avec un Boeing 707 argentin.

Ne pouvant être absente des attaques aériennes nécessaires à la reconquête de l'île, alors même que l'effort principal avait un caractère aéronaval évident, la Royal Air Force a obtenu l'envoi de ses bombardiers stratégiques et de ses ravitailleurs, tous quadriréacteurs, pour monter une opération d'attaque dans l'Atlantique Sud. Six Victor K2 sont arrivés à Ascension dès le 18 avril; en fait, ce seront 20 Victor K2 de ravitaillement en vol qui y seront finalement détachés. Cet envoi de l'essentiel du parc de ravitailleurs britanniques affaiblit le flanc nord européen de l'OTAN, mais les Etats-Unis prennent immédiatement le relais en envoyant en Grande-Bretagne des KC 135 de l'US Air Force pour assurer leur remplacement. Les Victor déployés à Ascension vont effectuer 600 sorties pour différentes missions. Les plus nombreuses furent les ravitaillements en vol, mais un des Victor a été reéquipé de baies vitrées de bombardement dans le nez, afin d'y installer des caméras pour des missions de reconnaissance maritime au large de la Géorgie du Sud.

Bombardiers stratégiques qui avaient succédé aux Victor dans la force nucléaire britannique, les Vulcan étaient eux-mêmes en cours de retrait de service en ce début de 1982, du fait de l'entrée en service des bombardiers Tornado fabriqués par un consortium anglo-germano-italien. Quatre Vulcan vont donc être réactivés in extremis, les deux premiers arrivant à Ascension le 29 avril. Ils se sont entraînés au nord de l'Ecosse à des bombardements classiques avec 21 bombes de 454 kg. Ils se préparent à opérer sur les Malouines dans des opérations dont le nom de code est *Black Buck*. Ce rassemblement de moyens aériens offensifs à Ascension ne peut passer inaperçu. L'île devient ainsi la cible d'une éventuelle attaque argentine, qui pourrait prendre la forme de commando débarqué par sous-marin. Les Nimrod effectuent donc des patrouilles d'investigation anti-sous-marine autour de l'île. L'attaque par un avion effectuant une opération ponctuelle contre l'unique piste où les nombreux avions sont serrés sur le parking, ne peut être davantage écartée, surtout après les premiers vols de bombardement des Malouines qui commencent début mai.

Le 6 mai, le régiment de protection des bases de la RAF envoie sur l'île deux unités de défense. Le 10 mai, est mis en service un radar mobile de détection aérienne S 259, apporté par avion et installé sur le sommet de Green Mountain. Une zone de contrôle d'approche est alors édictée, et portée à la connaissance des instances aéronautiques internationales: tout avion entrant dans un espace de 200 milles autour d'Ascension est désormais susceptible d'être

intercepté. Trois Harrier GR3 armés de missiles Sidewinder ont été mis en alerte à cette fin début mai; ils seront relayés à la fin du mois par trois Phantom FG R2 (9).

La seconde piste qui va jouer un rôle décisif dans ce conflit est celle de l'aérodrome de Stanley. Succédant aux liaisons aériennes qui ont débuté avec un hydravion argentin en 1971, elle remplaçait une piste provisoire, faite de plaques métalliques, édifiée par les Argentins après 1972 et sur laquelle pouvait se poser un Fokker F27. Construite de 1974 à 1977, dans le cadre des accords passés en 1971 entre l'Argentine et la Grande-Bretagne, afin de faciliter les liaisons et les circulations sanitaires (10), cette piste de 1250 m est la seule installation des îles Malouines susceptible de recevoir des avions de transport ou de combat. Avant le conflit, un Fokker 27 ou un Fokker 28 de la LADE (11), (liaisons aériennes de l'état) s'y posait deux fois pas semaine. Il était remplacé quelquefois par un C 130 militaire que l'on revoyait de temps en temps à l'occasion d'un vol d'entraînement ou d'une escale vers une base de l'Antarctique.

Compte tenu de l'absence à Stanley d'installation portuaire susceptible de recevoir des navires de transport, et notamment de quais et de grues, cet aérodrome va devenir également la base logistique principale des Argentins après l'opération Rosario. Située sur la presqu'île qui, à l'est sépare la baie de Stanley de l'océan, cette piste, pas plus que celle d'Ascension, ne comprend de taxiway, ni d'installation aéronautique ou aéroportuaire élaborée. Une bretelle la relie à un parking limité à côté duquel un petit bâtiment fait office à la fois d'aérogare et de tour de contrôle. La gestion des mouvements aériens va donc y être délicate. Ce sont d'abord les renforts de troupes qui arrivent début avril par tous les avions de transport disponibles: C 130 de la force aérienne, Fokker F27, F28 Fellowship de l'aéronavale et de la compagnie LADE, Loockeed Electra de la Marine. Ces troupes destinées initialement à remplacer les troupes de marine et les éléments précurseurs débarqués le 2 avril, vont rapidement être complétées par des renforts de toutes les armées au fur et à mesure que se précisent l'envoi d'une force navale et d'une force amphibie britanniques et la détermination du gouvernement anglais. La plupart des avions ne s'attardent pas, car la capacité du parking est extrêment limité. Des C 130, moteurs tournant, les matériels sont déchargés à même la piste, par les soldats aidés des faibles moyens de manutention dont ils disposent. Ils sont entreposés sur le pourtour du terrain qui devient, là aussi, un vaste entrepôt à ciel ouvert. Ils sont emportés par des camions qui les acheminent vers Stanley ou ses abords. A partir du 10 avril, est mis en place un centre d'opération logistique (COL: *centro de operaciones logisticas*) qui coordonne tous les mouvements de camions et assure la responsabilité de toutes les opérations logistiques dans la zone des Malouines (12). La distribution des vivres, matériels et la mise en place des moyens de santé souffriront cependant du faible nombre de chemins utilisables par camions et l'essentiel des stocks va donc rester près de Stanley. Au fur et à mesure de l'élargissement du périmètre de défense de Stanley, rations, vivres, combustibles et équipements, arrivés en quantité sur l'aérodrome, auront ainsi de plus en plus de difficulté à être acheminés jusqu'aux premières lignes. Ceci va rendre précaire la situation sur la zone du front, contribuant par là-même à affaiblir le moral des conscrits déjà entamé par le climat et la précarité des installations de vie qu'ils se sont aménagées au milieu des rochers et dans des abris improvisés. Avec le blocus naval, la mise hors service, début mai, des cargos ***Bahia San Sucesso*** et ***Rio Carcarana*** va couper les positions extérieures de Goose Green, Fox Bay et Port Howard de tout ravitaillement autre que par air.

Le pont aérien mis en place sur Stanley aura permis cependant de transporter sur les

Malouines 9000 hommes et 5000 t de ravitaillements, d'armements et de munitions.

La progression de la force navale britannique et de ses deux porte-avions conduit les Argentins à transférer sur les Malouines des moyens de détection et de défense aérienne appropriés. Ils seront surtout déployés autour de la piste de Stanley qui, avec le renforcement progressif du blocus, va devenir le seul lien permanent avec le continent.

Deux radars mobiles modernes sont ainsi transportés par avion. Le premier, primitivement installé sur la colline de Canopus (Canopus hill) est endommagé par des rafales de vent et déplacé. Les deux radars sont finalement installés, près des maisons, dans les abords de Stanley, car ce site est plus abrité, non seulement du vent, mais aussi de bombardements par canon ou par avion, en raison de la proximité de civils anglais. Ces deux radars sont un AN/TPS 43F tridimensionnel et un TPS 44 de surveillance tactique et d'alerte, fabriqués par Westinghouse aux Etats-Unis. Ce sont des équipements de détection performants. Avec le TPS 43, se met en place le centre aérien de commandement, de direction et de communication de Stanley qui va guider les avions en approche, détecter les assaillants et surtout s'efforcer de repérer leur zone de provenance, désignant ainsi la position probable du groupe des porte-avions britanniques.

De ce fait, il va rapidement constituer, pour les Britanniques, tout autant que la piste de Stanley, un objectif prioritaire. Pour protéger ces installations aéronautiques, est installé sur leur pourtour, un redoutable système de défense antiaérienne. Deux types de missiles sol-air sont installés. Un Shelter de missiles franco-allemand Roland est amené par avion. Ce système intégré tous temps comprend à la fois un radar de désignation et de poursuite et la batterie de missiles. Il est implanté entre le bourg et l'aérodrome, mais peut être rapidement déplacé. Trois affûts triples de missiles britanniques Tigercat à guidage optique sont installés autour du terrain. Des canons de différents calibres renforcent ce dispositif; ce sont d'abord 14 affûts doubles de 35 mm Oerlikon (Suisse) guidés par cinq radars de tir Skyguard installés dans des Shelters mobiles; ce sont douze canons monotubes de 30 mm d'origine française; ce sont enfin quinze affûts bitubes Rheinmetall (Allemagne) de 20 mm.

La possibilité de mettre en oeuvre des avions de combat sur cet aérodrome, qui a pris les caractéristiques d'une base aérienne militaire, a été envisagée par l'état-major argentin. A titre d'essai, sur la piste de la base aéronavale d'Espora, sont matérialisées à la peinture les limites de la piste de Stanley. Les pilotes de Super Etendard s'y entraînent en vue d'un déploiement sur les Malouines. Ces essais réalisés en configuration d'attaque, c'est-à-dire avec emport de missiles AM 39 Exocet, montrent que par temps de pluie, l'atterrissage, qui est déjà délicat par temps sec, serait très difficile; le décollage, dans ces conditions limites, resterait cependant possible. L'allongement de la piste de Stanley est également prévue. Les Argentins disposent, pour le faire, des plaques appropriées. Elles sont embarquées sur un des cargos qui vont transporter du matériel aux Malouines. En outre, ils connaissent la piste pour avoir été associés à sa construction. Le sol aux extrémités s'avère rapidement difficile à travailler et ne peut être aménagé qu'avec des moyens de terrassement lourds qui n'auront pas le temps d'être transportés sur les îles. Cet allongement aurait, en outre demandé des travaux trop longs, pour être réalisés avant l'arrivée de la force navale britannique. Si cette piste avait pu être allongée, le conflit aurait rapidement pris une autre tournure, car la force navale britannique aurait été menacée par des avions de combat (Super Etendard, Mirage, Dagger, Skyhawk) qui n'auraient pas eu au

préalable à franchir la distance qui sépare les îles des aérodromes militaires du continent (Rio Grande, Rio Gallegos, Comodoro Rivadavia), soit 700 km au minimum. Elle aurait donc dû opérer sous une menace aérienne accrue, l'obligeant à se déporter plus à l'est. On mesure ainsi la nécessité, pour les Britanniques, de neutraliser d'urgence cette piste, même si, finalement, ne seront basés à Stanley que des avions à réaction d'entraînement et d'appui du type Macchi 339 ou des avions à hélice du type Puccara.

Pour obtenir une connaissance plus précise de l'archipel et opérer une surveillance maritime autour des îles, deux S2E Tracker de l'aéronavale argentine y opèrent d'abord du 3 au 13 avril. Ils rejoignent ensuite définitivement les bases du continent ou le porte-avions ***Veinticinco de Mayo***. L'aérodrome de Stanley est alors devenu la plate-forme logistique indispensable et une base d'appui secondaire.

Dans les hameaux les plus importants des îles, qui disposent d'une piste en herbe permettant les liaisons par avion léger, sont implantées des garnisons qui s'accroîssent progressivement. Deux d'entre eux présentent des positions clés pour le contrôle des îles; ce sont l'île de Pebble au nord qui contrôle les approches par le nord-ouest et le détroit des Malouines, et Goose Green, hameau édifié sur l'isthme qui sépare le nord de la Malouine Est de la grande presqu'île de Lafonia. Des détachements aériens y sont basés. A Goose Green, est effectué le 22 avril, le détachement des douze Pucara, biturboréacteurs à hélices de reconnaissance et d'attaque au sol engagés sur les îles. Ce terrain, baptisé base aérienne Condor, reçoit les munitions, le carburant et les moyens de défense antiaériens appropriés à ce détachement: trois affûts doubles de 35 mm, quelques affûts bitubes de 20 mm et des missiles portables sol-air Blowpipe. Sur l'île de Pebble où le terrain est rebaptisé base aéronavale Calderon, la Marine argentine détache quatre Beech Turbo Mentor T34 et un Skyvan, auxquels se joindront quelques Puccara de l'armée de l'air. Un radar léger Eltar est implanté au bord de ce terrain, tandis qu'un second du même type va être installé 26 km à l'ouest sur les hauteurs de Byron.

1. Voir l'article complet du Dr Maurice Maurer et de Lawrence J Paszek: *Origin of the Laconia order*, dans la revue américaine "Air university review" de mars-avril 1964.

2. Les données recueillies par les radars de poursuite sont également utilisées par les Européens pour les fusées Ariane lancées de Kourou (Guyane).

3. D'après la revue "Troupes d'élite" n°23, février 1986: *Stanleyville- sauver les otages* 19.11.64", Atlas.

4. Voir l'article du commander P.C. Hore: *Ascension Island* dans la revue "Armed forces" de juillet 1984, p. 273 à 276.

5. D'après le commander Woods. article *Ascension* dans le numéro spécial sur les Falklands de la revue de l'aéronavale anglaise "Flight deck", 1982. p.22.

6. D'après Dereck Oackley, *The Falklands military machine*, London, Spellmountlimited, 1989, p. 108 et 109, Ascension island operations, confirmé par le commander Woods qui chiffre à 500 les mouvements d'avions sur la plate-forme en y incluant 220 transferts de charges par hélicoptères, op. cit. p.85.

7. Sur le Short Belfast voir l'annexe.

8. Malcolm English, *Ascension, stepping stone to the Falklands*, Air Pictorial , november 1982, p.436.

9. Gordon Smith, *Battles of the Falklands war*, London, Ian Allan 1989, p.39.

10. Ian Strange, *The Falklands islands*, London, David et Charles, 1985, p.142.

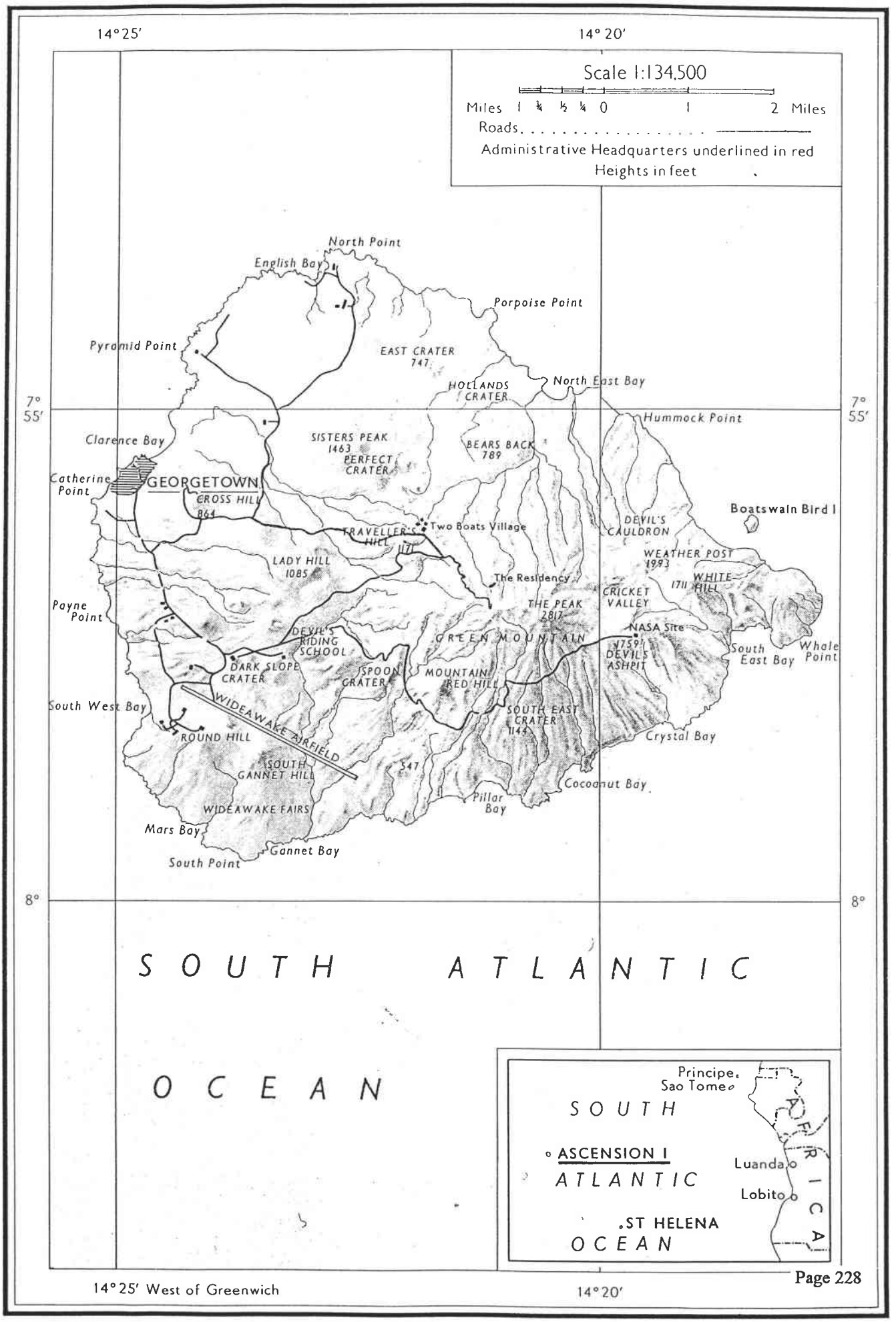
11. BH Andrada, *Guerra aera en las Malvinas*, Buenos Aires, Ameee, 1983, p.57.

12. General Oscar Luis Jofre et colonel Felix Roberto Aguiar, *Malvinas, la defensa de Puerto argentino*, Buenos Aires, Subamericana, 1987, p. 90

Marche d'entrainement des hommes de 40e commando sur l'île d'Ascension pendant l'escale du **CANBERRA**. Au fond, la chaîne volcanique.

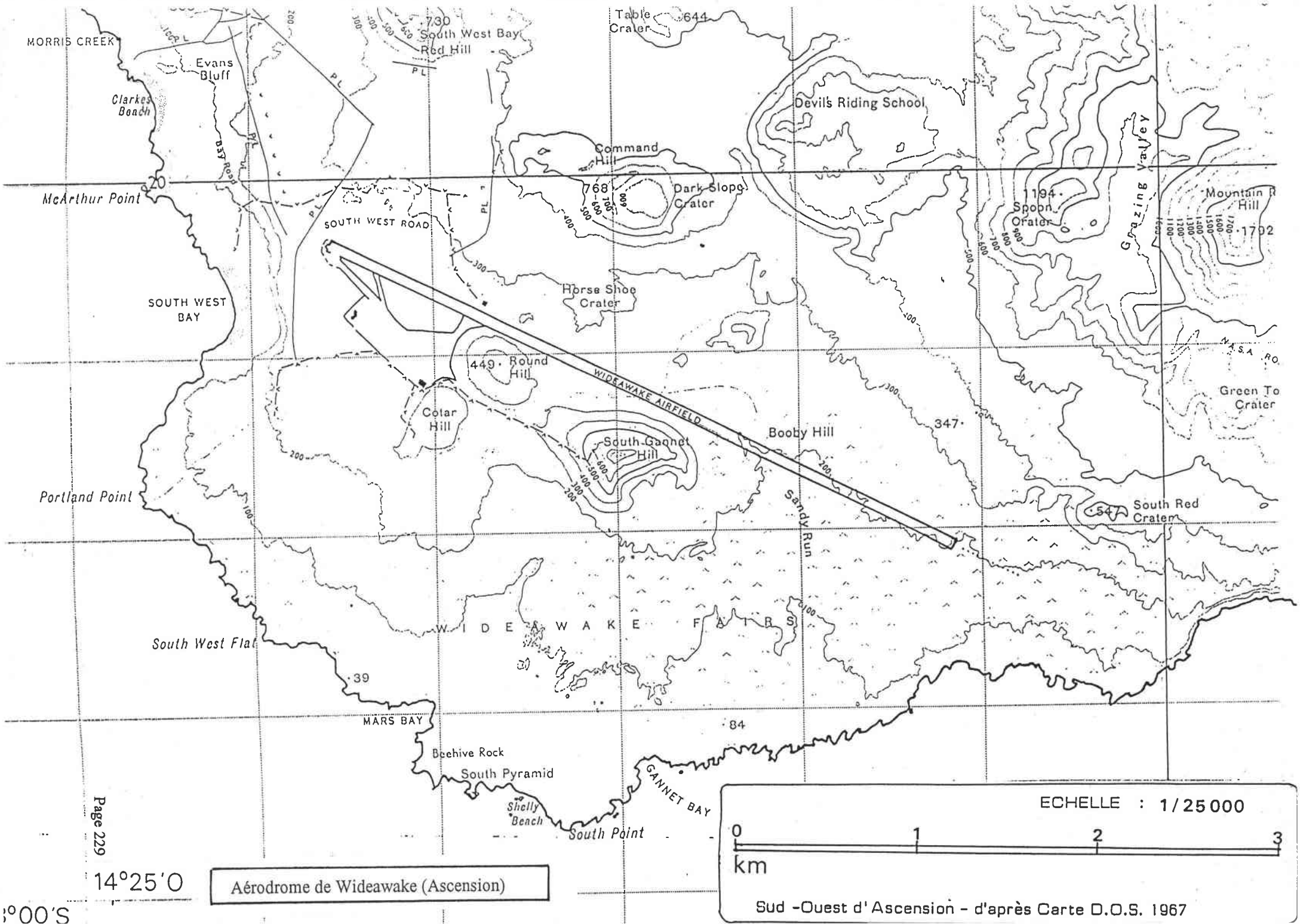
Source : Imperial War Museum.

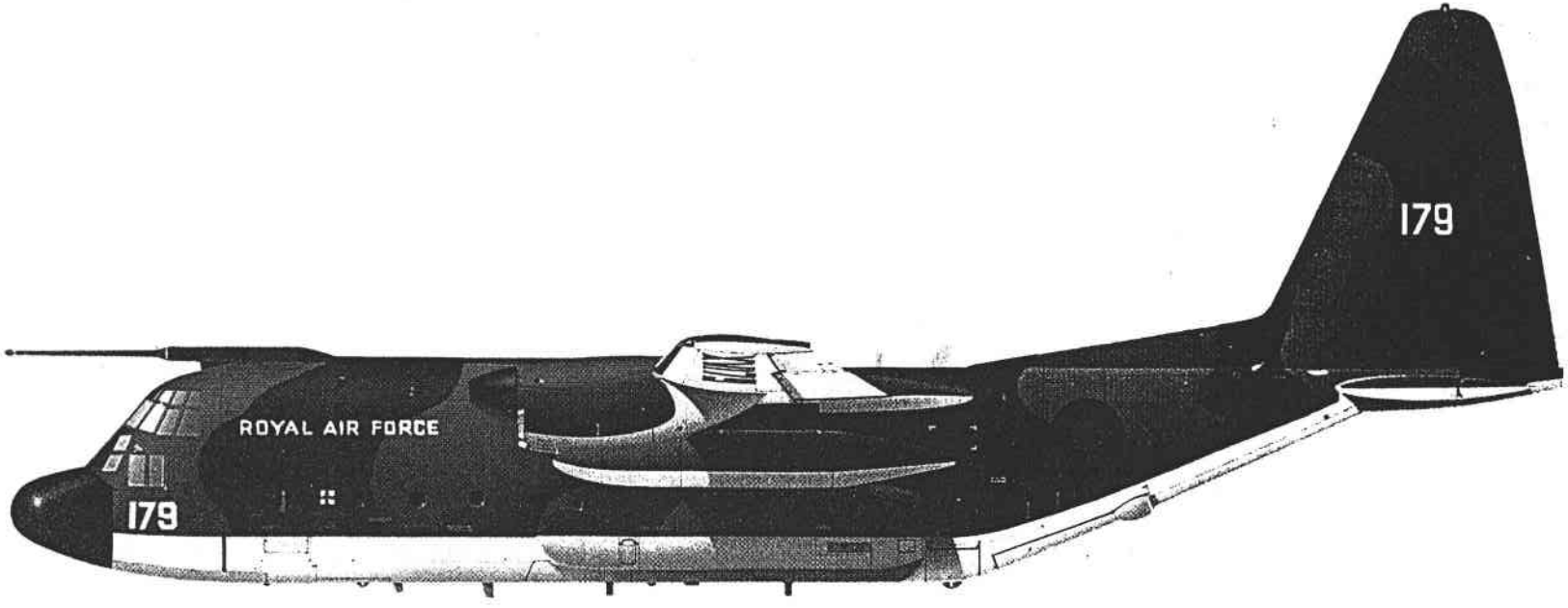
ASCENSION ISLAND



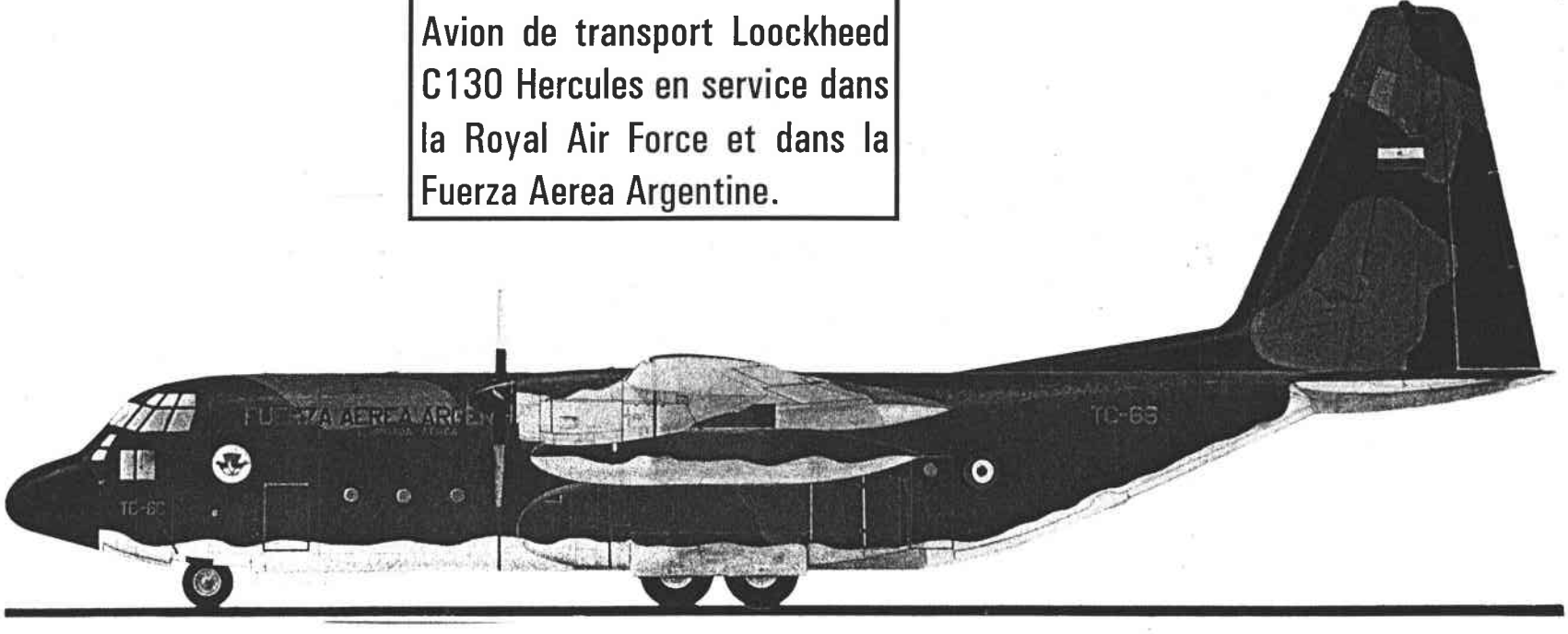
Published by Directorate of Overseas Surveys D.O.S. 977
Edition 3-1972.
Printed by Ordnance Survey
2/72/5526/OS

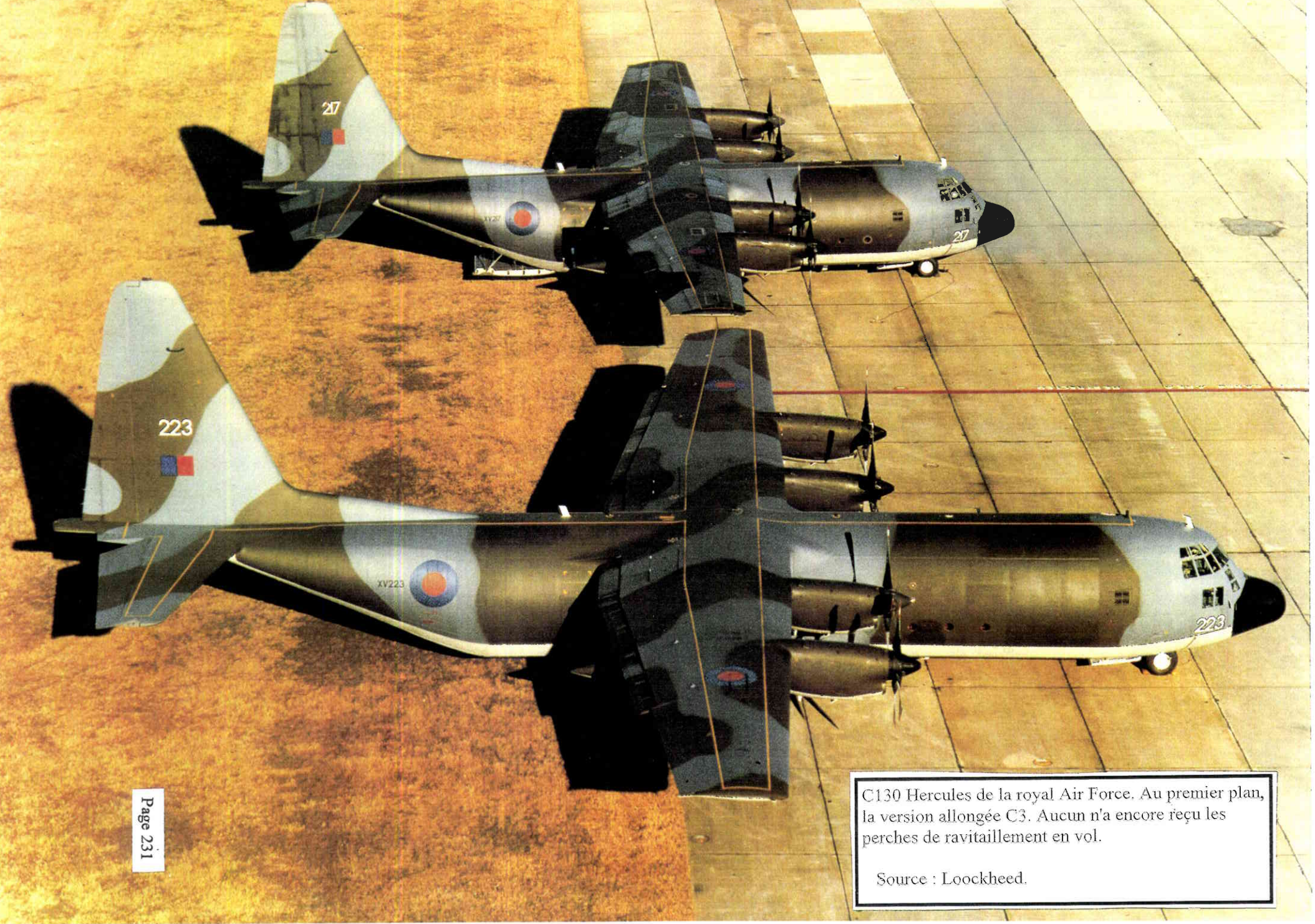
© CROWN COPYRIGHT 1972.


MORRIS CREEK
Evans Bluff
Clarkes Beach
730
South West Bay
Red Hill
Table Crater
644
Devil's Riding School
Command Hill
768
Dark Slope Crater
1194
Spoon Crater
Grazing Valley
Mountain R Hill
1702
McArthur Point
SOUTH WEST ROAD
SOUTH WEST BAY
Horse Shoe Crater
449
Round Hill
WIDEAWAKE AIRFIELD
Cotar Hill
South Gannet Hill
Booby Hill
347
Green To Crater
N.A.S.A. RO
Portland Point
Sandy Run
547
South Red Crater
W I D E A W A K E F A I R S
South West Flat
39
MARS BAY
84
Beehive Rock
South Pyramid
Shelly Beach
South Point
GANNET BAY
ECHELLE : 1/25000
0
1
2
3
km
Sud -Ouest d' Ascension - d'après Carte D.O.S. 1967
14°25'0
Aérodrome de Wideawake (Ascension)



Avion de transport Loockheed C130 Hercules en service dans la Royal Air Force et dans la Fuerza Aerea Argentine.





C130 Hercules de la royal Air Force. Au premier plan, la version allongée C3. Aucun n'a encore reçu les perches de ravitaillement en vol.

Source : Loockheed.

Ascension, base logistique

- déchargement d'un C130 K C3 (au fond une antenne de la station de la NASA)

- stockage à ciel ouvert des matériels débarqués par les avions - hélicoptères en attente de les transférer sur les navires.
Source : Royal Navy, Fleet photographic Unit.

Navires à l'ancre devant Ascension vus depuis l'*INTREPID*.
à gauche, le ***STROMNESS***, au fond le ***FEARLESS*** et le ***CANBERRA***, à droite l'***ATLANTIC CONVEYOR*** sur la rampe arrière duquel un Wessex vient hélitreuiller une cargaison

Source : Fleet photographic Service - Royal Navy

3. Des perches et des paniers

Le pont aérien organisé entre la Grande-Bretagne et l'île d'Ascension, pour emporter les hommes et les équipements complémentaires de ceux embarqués sur les navires, devait être poursuivi au sud d'Ascension. En effet la force navale d'intervention avait besoin de pièces de rechange pour ses équipements sophistisqués et fragiles et pour remplacer des matériels indispensables. Les Hercules C 130 qui faisaient la navette, n'avaient pas initialement l'autonomie suffisante pour survoler la flotte loin au sud d'Ascension. Afin d'effectuer dès la troisième semaine d'avril des parachutages en mer, des C 130 vont être équipés de réservoirs supplémentaires utilisés par les avions de type Andover et Argosy retirés du service. Deux réservoirs accroissent leur autonomie de trois ou quatre heures. Quatre réservoirs l'augmentent encore mais diminuent davantage la charge susceptible d'être parachutée. Les navires ayant désormais atteint la zone d'exclusion totale, des largages en mer de cargaison par des C 130 doivent s'y poursuivre. Il faut donc aussi prévoir de ravitailler en vol les C 130.

Ce type d'appareil n'ayant pas été équipé, lors de sa mise en service, de dispositifs de ravitaillement en vol, l'état-major décide, le jeudi 15 avril, de confier à la Société Marshall of Cambridge le soin de réaliser cette adaptation. Chargée de la maintenance du parc de C 130 britanniques, cette société allait réaliser une brillante performance industrielle. Son bureau d'étude, après avoir travaillé toute la nuit, remet son projet le lendemain. La mise en place de l'équipement nécessaire est lancée immédiatement: perche, canalisation, branchement sur les réservoirs existants et sur les deux réservoirs de convoyage d'Andover prélevés dans les dépôts et fixés dans le fuselage. La perche est installée sur le premier avion dès le week-end suivant. Le dimanche 25 avril, les contrôles au sol de l'installation sont terminés et le 28 avril, le premier avion est livré au centre d'essai en vol. Le 1er mai, l'avion réalise le premier couplage avec un Victor ravitailleur. Le 2 mai, s'opère ainsi entre eux, le premier transfert de carburant. L'avion mis en service le 5 mai, arrive à Ascension le 12 mai. Il part le 16 mai effectuer sa première mission vers le sud dans la zone d'exclusion totale. Le second avion pris en charge pour transformation le 26 avril, est livré le 13 mai.

En l'absence de repères de navigation aérienne sur l'Atlantique Sud, la nécessité de doter les C 130 ainsi transformés de système de navigation Omega est décidée le 30 avril. L'installation de ce dispositif de navigation électronique débute le lendemain et sa mise en service est effective dès le 9 mai. Ce sont quatorze C 130 Hercules qui seront ainsi dotés de perches à l'occasion de ce conflit. Ils recevront la dénomination C1P (P pour *probe*: perche) La rapidité de réalisation de cet équipement est d'autant plus remarquable que cette transformation est délicate. Elle consiste essentiellement à brancher sur le dispositif de transfert de carburant de l'avion une sortie extérieure, tout en prenant en compte la pressurisation de l'avion. Elle n'a été rendue possible que par des équipes travaillant 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, dans cet état d'esprit exceptionnel qui a caractérisé les industries britanniques d'armement pendant cette période, marquée par une mobilisation des hommes à tous les niveaux dans un esprit de coopération exemplaire.

Les essais réalisés début mai ont confirmé la difficulté de ravitaillement entre C 130 Hercules et Victor K2, à cause de la différence des vitesses de croisière respectives de chaque appareil; la vitesse maximale du C 130 est de 360 km/h, donc inférieure à la vitesse minimale du

Victor. Le premier est en effet un quadri-turbo-propulseur, le second un quadriréacteur. Pour réaliser le transfert de carburant au-dessus de l'Atlantique Sud, les Britanniques vont inventer la technique dite du "toboggan". Depuis leur point de rendez-vous, à 7000 m d'altitude, le quadri-réacteur Victor se laisse descendre à vitesse minimale proche de celle du décrochage, tout en ravitaillant le C 130 qui accompagne la descente de 150 m par minute à sa vitesse maximale. Pendant les 20 minutes de la descente à 3000 m, le transfert de 13,5 t de carburant est ainsi effectué au profit du C 130 qui poursuit sa mission (1).

Les missions de parachutage à la mer de matériel pour la *Task Force* vont débuter le 16 mai. Chaque vol de plus de 10 000 km nécessite l'envoi de six Victor de ravitaillement (trois pour l'aller, trois pour le retour); compte tenu de la vitesse du C 130, certains vols dépasseront les 24 heures. Le 18 juin, le record est atteint par le C 130 XV 179 du 70ème squadron qui parachute du matériel au corps expéditionnaire en un vol de 28 heures 04 minutes. Entre le 16 mai et le 14 juin, 19 missions de parachutage de matériel sensible sont ainsi effectuées. La chaîne logistique y trouve un complément de liaison rapide. Ainsi, quand le système hydraulique de l'unique tourelle de 114 mm du ***Yarmouth*** tombe en panne, la pièce de rechange indispensable lui est parachutée dans les 24 heures (2).

La technique du toboggan ne peut répondre complètement aux contraintes de ravitaillement en vol. Il est apparu très vite que des ravitailleurs volant à la même vitesse que les C 130 étaient nécessaires. Dès le 30 avril, le ministère de la Défense passe commande de la transformation de C 130 en avions ravitailleurs. Les essais sont entrepris le 1er mai sur le neuvième C 130 en cours d'équipement pour être ravitaillable. Le 3 mai, les équipements nécessaires sont commandés chez Flight Refuelling ltd et livrés le 4 mai. Il s'agit essentiellement d'y adapter le dispositif HDU (*hose drome unit*) de tuyau souple déroulé depuis un tambour et branché sur les réservoirs de carburant à l'arrière du C 130. Un équipement HDU MK 17 de Victor est installé sur la rampe arrière du C 130, tandis que sur le plancher de l'avion ont été fixés quatre réservoirs de convoyage d'Andover. Les tests au sol sont effectués le 5 juin, les vols d'essai le 7 juin, les vols d'acceptation, les 8, 10, 11 juin. Le 15 juin, un système de ventilation supplémentaire pour le refroidissement de l'installation est ajouté. Après des essais définitifs, le 20 juin, l'avion est livré le 5 juillet et le 26 juillet, le quatrième C 130 Hercules ravitailleur est livré à la Royal Air Force.

En 87 jours, ont été possibles la conception, la fabrication, l'installation, les essais au sol et en vol, les adaptations définitives de la mise en service de quatre avions. Cette performance n'a été rendue possible, ici encore, que par des équipes travaillant sans interruption.

1. *Victor sur l'Atlantique*, revue: Avions de guerre, Paris, Atlas, Décembre 1987.

2. Témoignage du commandant du ***Yarmouth*** à l'auteur.

4. Quand les transporteurs font de la reconnaissance

Un peu moins de trois semaines se sont écoulées après l'assaut amphibie argentin sur les îles. Les navires de guerre anglais poursuivant leur progression vers le sud, les Argentins ont besoin, tant au plan diplomatique que militaire, de connaître la position, la composition et les capacités de la *Task Force*. Les Britanniques ne peuvent pas davantage engager d'opération de reconquête sans connaître la position des unités de la Marine argentine. Le problème de la reconnaissance maritime sur l'Atlantique Sud est ainsi posé des deux côtés.

S'agissant des vastes étendues océaniques, une reconnaissance au moyen des patrouilleurs maritimes en service de part et d'autre apparaît vite insuffisante: ni les Nimrod britanniques, ni les vieux P2H Neptune argentins, tous deux conçus pour la lutte ASM et les patrouilles de reconnaissance de secteurs définis, n'apparaissent appropriés. Il s'agit en effet de parcourir des zones d'investigations situées à très longue distance des bases terrestres, et à vitesse élevée pour pouvoir se tenir hors de portée des frégates lance-missiles capables d'abattre un avion en vol à une trentaine de kilomètres.

Chacune des deux armées de l'air se voit contrainte d'improviser une telle reconnaissance stratégique avec les moyens disponibles de son parc aérien. L'attentisme américain pendant cette période ne semble pas en effet permettre aux Britanniques de disposer, de la part des Etats-Unis, d'informations provenant des avions de reconnaissance statégiques type SR71. En outre, les mauvaises conditions météorologiques de l'Atlantique Sud (notamment le brouillard) et la dimension très large des secteurs concernés ne permettent pas d'utiliser efficacement les satellites de reconnaissance photographique en service.

Des avions de reconnaissance maritime à très long rayon d'action vont donc être aménagés à partir de quadriréacteurs remplissant d'autres missions au sein de la Royal Air Force et de la force aérienne argentine; ils vont être disponibles dans chaque camp le 20 avril.

Les Britanniques s'étant fixé en priorité la reprise de la Géorgie du Sud, ont désormais un détachement de quatre navires en approche de cette île (***Antrim*** - ***Plymouth*** - ***Tidespring*** - ***Endurance***) eux-mêmes directement appuyés par les patrouilles du sous-marin nucléaire d'attaque ***Conqueror***. Les investigations de ce dernier n'ont pas détecté, jusqu'alors, la présence de navires argentins dans la zone, mais ceci mérite d'être confirmé avant de débarquer des éléments d'intervention.

A cette fin, parmi les avions citernes ravitailleurs en vol de type Victor déployés sur l'île d'Ascension, plusieurs ont été reconditionnés suivant leur vocation initiale qui était le bombardement stratégique. Le nez vitré du navigateur de bombardement est remis en place pour recevoir un équipement photographique à grand champ. Un dispositif de navigation inertielle de type Carrousel est installé en vue de permettre un vol à très longue distance en absence de balise de navigation dans le secteur à explorer. A l'avant du fuselage, la perche installée initialement pour des missions de bombardement et permettant à l'avion de se faire ravitailler, est rebranchée sur les circuits de carburant.

Vingt-quatre avions Victor, anciens bombardiers quadriréacteurs, mis en service au début

des années soixante dans le cadre de la force de dissuasion nucléaire britannique, avaient été au milieu des années soixante-dix transformés en avions-citernes pour ravitailler en vol les avions de chasse de la R.A.F, en particulier sur l'Atlantique Nord, face à la pénétration de bombardiers soviétiques ayant contourné par le nord la Norvège.

Leur capacité en carburant restait cependant limitée à 48 t par le volume de la soute à bombes qui avait reçu les réservoirs supplémentaires. Utiliser un tel appareil pour reconnaître les abords de la Géorgie du Sud supposait donc qu'il fasse l'objet lui-même de plusieurs ravitaillements en vol pour mener à bien sa mission. Il apparut rapidement qu'un tel vol imposait à l'aller l'emploi de cinq avions Victor, un seul réalisant la reconnaissance de zone, les quatre autres l'accompagnant pour lui transférer en deux ravitaillements le carburant nécessaire.

Le 20 avril, cinq Victor décollent les uns derrière les autres d'Ascension, à une minute d'intervalle, et se dirigent vers le sud. Mille milles au sud, intervient le premier ravitaillement en vol. Le second se produit à deux mille milles d'Ascension. Désormais le dernier avion descend seul vers le secteur qui lui a été assigné: la couverture des approches nord-est et nord-ouest de la Géorgie du Sud. Arrivé sur le secteur, il descend de 12 000 mètres à 5400 mètres et effectue un balayage radar de 90 minutes qui lui permet de couvrir une surface de 150 000 milles carrés (24 000 km^2.).La mission accomplie sans que son détecteur d'alarme lui ait signalé d'émission radar, le Victor remet le cap sur Ascension, se ravitaillant au retour grâce à quatre autres Victor envoyés à sa rencontre.

La mission du Victor XL 192 a duré 14 heures et 45 minutes, les informations collectées sur film ont montré la présence d'icebergs ou de glaces flottantes et ont fait apparaître qu'aucun navire de combat de surface argentin n'était présent sur le secteur. La plus longue mission de reconnaissance stratégique opérationnelle de l'histoire de l'aviation vient ainsi d'être effectuée.

Une confirmation des éléments recueillis reste cependant nécessaire pour aider les quatre navires de la Royal Navy qui se tiennent près de la Géorgie du Sud. Deux autres missions sont montées suivant le même schéma, les nuits des 22/23 avril et 24/25 avril. L'opération *Paraquat* de reconquête de la Géorgie du Sud peut en conséquence être engagée.

L'incertitude dans laquelle se trouvaient les Britanniques sur la présence d'unités argentines autour de la Géorgie du Sud, trouvait son équivalent à l'état-major argentin. Le gros de la *Task Force* britannique avait quitté Ascension pour le sud, et compte tenu des développements diplomatiques, il était important pour les Argentins de connaître sa position. Si en effet l'ONU imposait un arrêt de la démonstration navale, il était de l'intérêt des Argentins qu'il se produisît le plus au nord possible, et surtout au-dessus de 35ème parallèle; mais une connaissance de la position des unités de la Royal Navy était également nécessaire pour permettre à l'armada argentine d'aller à leur rencontre.

Pour réaliser cette reconnaissance avancée, les Argentins vont utiliser des avions de transport du type Boeing 707, dont ils ont trois exemplaires en service en avril 1982. Ces avions avaient d'ailleurs été remarqués par les voyages fréquents effectués en Europe en mars 1982, pour y embarquer des matériels militaires destinés à l'Argentine; l'un d'eux était même venu fin mars en Grande-Bretagne pour y charger de telles cargaisons.

Autant le Victor, devenu avion de transport de carburant, retrouvait avec la reconnaissance stratégique une fonction proche de sa mission initiale de bombardier, autant les Boeing 707 apparaissaient inappropriés à une telle mission. Ce qui justifiait leur emploi, c'était leur autonomie considérable, s'agissant d'appareils conçus pour les vols intercontinentaux et dotés à cette fin d'appareils de navigation appropriés. Leur équipement militaire était néanmoins inexistant, car en l'occurrence les trois Boeing 707 de l'aviation argentine n'étaient que des avions civils de transport de fret ou de passagers. C'est donc avec un désavantage important par rapport au Victor que de tels appareils vont être engagés dans des opérations de reconnaissance stratégique.

La question posée était de situer la principale force britannique, ayant mis le cap sur les Malouines ou se dirigeant vers la Géorgie du Sud, et donc de parcourir les deux axes partant d'Ascension dans ces deux directions. Après avoir décollé du terrain d'Ezeiza au nord de l'Argentine, le premier Boeing 707 immatriculé TC 91 entreprend le 20 avril sa mission prévue pour une durée de 15 heures à bord, quatre pilotes et quatre techniciens de l'armée de l'Air, accompagnés de trois spécialistes en reconnaissance de l'aéronavale. Après avoir suivi le premier axe en remontant au nord, l'avion volant à 12 000 m explore le secteur et détecte, à l'aide de son radar météorologique, un bâtiment marchand qu'il reconnaît en descendant à 6000 mètres.

Au moment où il s'apprête à reprendre de l'altitude, il détecte plusieurs unités naviguant de conserve parmi lesquels les porte-avions ***Hermes*** et ***Invincible***. Leur position est alors 19°29' sud - 21°00' ouest, à 2300 km est-nord-est de Rio de Janeiro. Un passage au nord de ces unités est décidé pour prendre des photos; entre-temps la position de la *Task Force* a été transmise par radio à Buenos Aires.

L'avion ayant été détecté par les radars des navires à environ 150 milles, un Sea Harrier avait été envoyé pour l'intercepter. Le Sea Harrier rejoignit le Boeing 707 à 9500 m d'altitude, alors qu'il était sur le chemin du retour. L'abattre n'était pas envisagé, car en l'état des négociations, ceci aurait constitué une riposte disproportionnée, le Boeing n'étant pas armé et ne constituant pas une menace directe pour la flotte. Chacun des deux appareils se contenta donc de photographier l'autre.

La progression des unités britanniques devait être suivie; d'autres missions furent réalisées avec le même type d'appareil les jours suivants, 22 et 23 avril, deux missions étant effectuées par jour. Détecté à plus de 60 milles, le Boeing 707 était intercepté par des Sea Harrier, les démonstrations tendant à l'inviter à s'éloigner, se faisant de plus en plus pressantes. Ayant conscience que les informations ainsi collectées étaient de nature à faciliter les guidages vers leur force navale d'un des sous-marins argentins, les Britanniques firent savoir par le canal diplomatique de la Suisse que de tels survols de leurs unités seraient considérés comme hostiles et que les appareils concernés seraient abattus. Ce type de reconnaissance s'était en effet fait pressant: le 23 avril, un Boeing 707 était passé à 5 milles du porte-avions ***Invincible***, les pilotes argentins pouvant voir les appareils anglais décoller du pont.

Plus au sud, le long de la côte de la Géorgie du Sud, l'***Endurance*** de la Royal Navy, opérant le ramassage d'unités de reconnaissance des SBS déployés pour l'assaut final, est

également survolé le 23 avril par un Boeing 707 argentin effectuant une mission de reconnaissance.

Les reconnaissances directes de la flotte anglaise par Boeing 707 furent cependant interrompues jusqu'à la deuxième quinzaine de mai.

Bien que certains vols en altitude aient pu être détectés tardivement par les Anglais, leur profil de vol était proche de ceux des avions commerciaux; ceux effectués en approche directe par les pilotes argentins étaient plus complexes que ceux des Britanniques à bord de leur Victor, en raison même de la nature de cet avion inapproprié à la reconnaissance. Pour repérer la flotte anglaise les jours qui suivirent leur premier passage, les Argentins effectuèrent des vols à basse altitude, pour échapper aux radars anglais, remontant régulièrement pour balayer la mer avec leur radar météorologique afin de détecter les masses magnétiques des navires anglais.

Dans la seconde quinzaine de mai, les Argentins cherchent à mesurer les renforts anglais rejoignant le premier groupe naval et reprennent des vols de reconnaissance.

Le 19 mai, un Boeing 707 repère les renforts de navires de guerre anglais qui ont quitté Ascension vers le sud, et se trouvent à hauteur du 35ème parallèle. Le ***Bristol*** et le ***Cardiff*** tirent chacun deux missiles Sea Dart dans sa direction, et le Boeing ne parvient à les éviter qu'en accélérant et en se mettant en piqué.

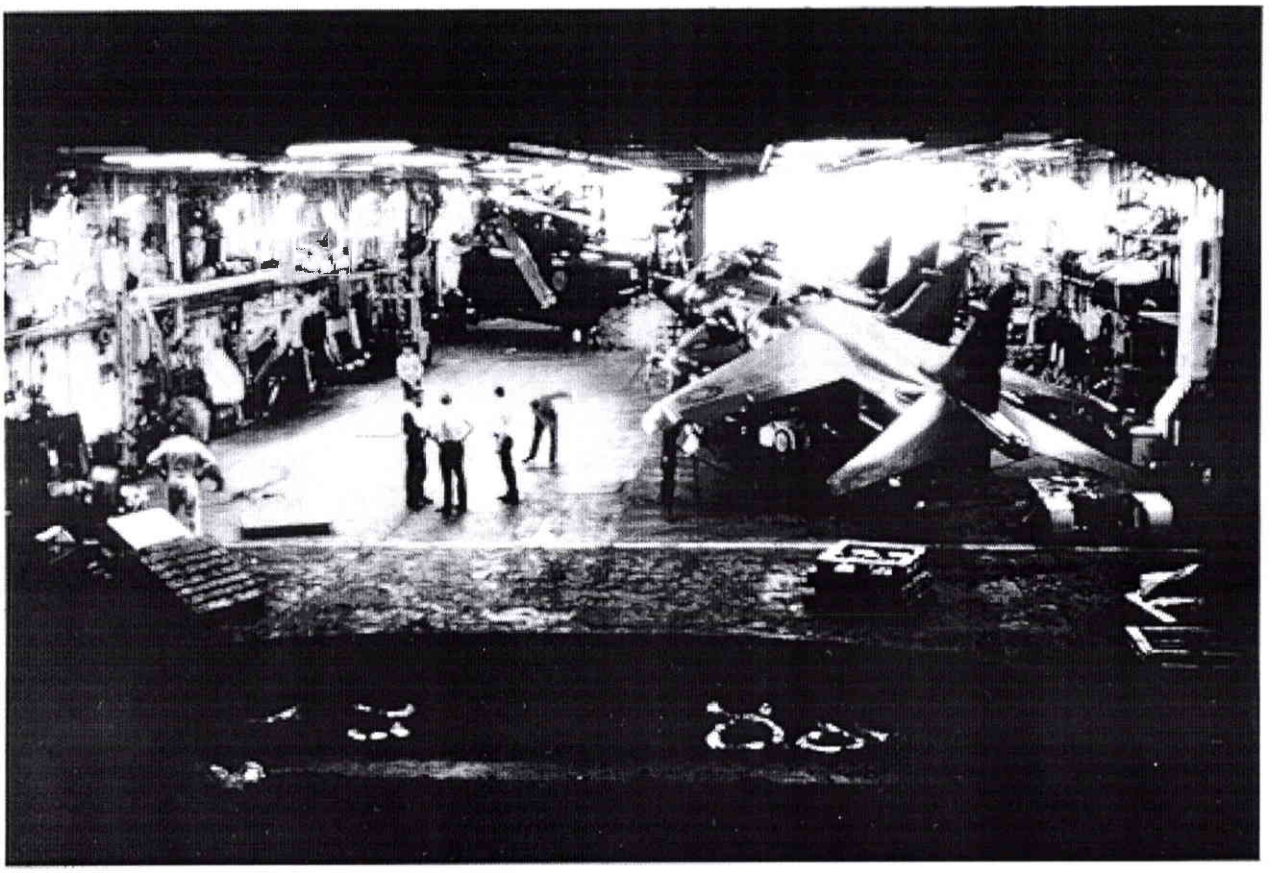
D'autres vols furent organisés; le 7 juin notamment, la frégate ***Argonaut***, endommagée et faisant route vers la Grande-Bretagne pour se faire réparer, fut survolée par un Boeing 707.

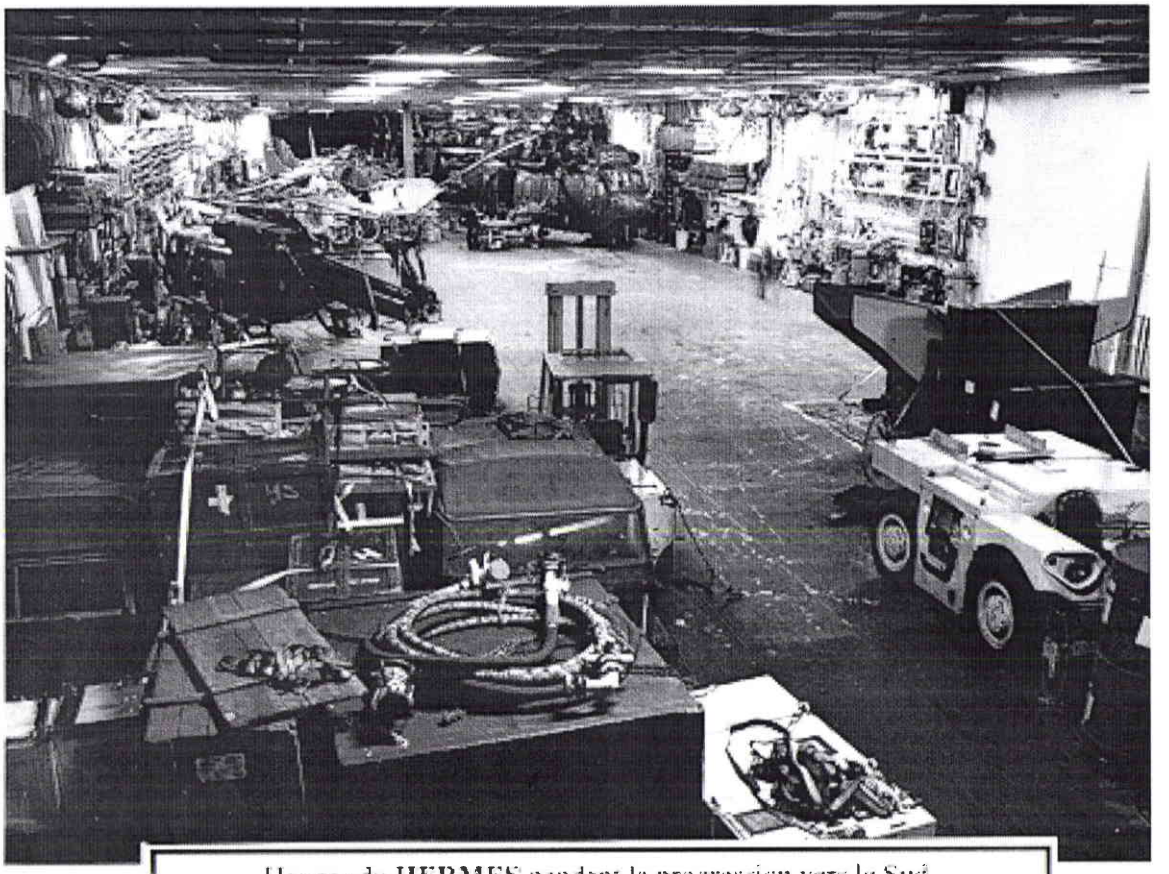
Dans ces deux cas, des quadriréacteurs ont donc été convertis en urgence en avions de reconnaissance maritime. D'autres appareils vont y participer.

La reconnaissance aéromaritime au moyen de quadriréacteurs connut un développpement nouveau quand les avions Nimrod anglais furent dotés, à partir du 3 mai, de perches de ravitaillement en vol. L'un d'eux, équipé spécialement pour la guerre électronique, prit le risque, le 20 mai, à la veille du débarquement anglais sur les Malouines, de remonter la côte argentine sur toute sa longueur, à quelques kilomètres de distance de celle-ci, pour s'assurer que l'armada n'était pas sortie de ses ports.

Si aucun des quadriréacteurs successivement employés à cette tâche de reconnaissance ne fut détruit pendant sa mission, il n'en fut pas de même des Hercules engagés de part et d'autre par les belligérants dans des missions de reconnaissance s'ajoutant à leurs missions de pont aérien logistique. L'un d'eux, le C 130 argentin TC 63 fut abattu le 1er juin par un Sea Harrier.

Revenant d'une mission de transport de matériel sur le terrain de Stanley, il avait pris imprudemment de l'altitude pour apprécier la présence d'unités navales britanniques autour des îles.





Hangar du **HERMES** pendant la progression vers le Sud.

Le nombre d'appareils susceptibles d'y être abrités et entretenus est limité.
- vu de l'arrière, à partir de l'ascenseur, 4 Sea Harrier et un Sea King
- vu de l'avant, les matériels de rechange des avions, un lynx et les mêmes appareils que ci-dessus.

Source : Imperial War Museum

CHAPITRE IX. LES ÎLES BOMBARDÉES

Après la reconquête de la Géorgie du Sud, les flottes sont en mer autour des Malouines et se cherchent. L'affrontement naval va s'engager; il est initié par une attaque des îles, sous forme de bombardements aériens et navals. Ce n'est pas la rencontre des groupes aériens de porte-avions qui va être déterminante, mais l'action des sous-marins, entraînant la perte d'un croiseur lourd argentin. En riposte, les Argentins engagent avec succès leur arme la plus moderne, le tandem Super Etendard-Exocet. Les îles et les forces navales qui sont engagées pour leur possession, vont désormais être soumises à des bombardements qui continueront jusqu'à la fin des combats.

1. Black Buck, Sea Harrier et artillerie navale

La modernisation des moyens d'attaque de la Royal Air Force dans les années quatre-vingt, s'opère par la mise en service du biréacteur d'attaque Tornado réalisé en commun avec l'Allemagne et l'Italie. De ce fait, les derniers bombardiers de la force V, en service depuis la fin des années cinquante, sont en passe d'être réformés à la fin de 1982. Ces bombardiers sont les Avro Vulcan B2, grands quadriréacteurs à aile en double delta qui assurent seuls les missions de bombardement à longue distance, après le retrait des générations précédentes de grands bombardiers quadriréacteurs, les Valiant et Victor.

Le Vulcan, comme ses prédécesseurs, est un bombardier subsonique conçu pour les missions stratégiques d'attaque nucléaire de l'Union soviétique. Son autonomie normale est de 4750 nautiques. Au début des années soixante, certains exemplaires en service avaient été modifiés en vue de recevoir deux missiles américains air-sol à tête nucléaire Skybolt, portés sous les ailes pour être tirés à 1500 km du but, en remplacement du missile britannique Blue Steel emporté en soute et d'une portée de 150 km. Le programme américain Skybolt ayant été interrompu, les Vulcan furent affectés à l'emport de bombes nucléaires ou classiques et à des vols tactiques à basse altitude, l'essentiel de la dissuasion nucléaire britannique commençant à être alors assuré par ses sous-marins nucléaires lance-engins porteurs de missiles Polaris.

Souhaitant pouvoir intervenir avec des moyens de bombardement dans le secteur des Malouines, et être partie prenante dans l'opération de reconquête, l'état-major de la Royal Air Force fait réactiver six avions et cinq équipages prélevés sur les escadrilles dissoutes ou en cours de dissolution. Les appareils choisis sont des bombardiers qui avaient été équipés de pylônes d'attache sous les ailes pour lancer des Skybolt. Ces Vulcan retrouvent leur perche de ravitaillement en vol inutilisée depuis dix ans (1). Un dispositif de navigation par inertie est installé rapidement. Des systèmes de brouillage de radar Westinghouse AN/ALQ 101 prélevés sur des biréacteurs tactiques Buccaneer sont installés sous les ailes (2). L'appareil retrouve sa fonction de bombardement classique, sa vaste soute centrale est rééquipée pour l'emport de 21 bombes de 454 kg (1000 livres). Des bombardements réels sont effectués sur le champ de tir du cap Wrath. Le dessous de l'avion est repeint en gris foncé. Les équipages de six hommes (pilote, copilote, navigateur-bombardier, navigateur-radardiste, mécanicien, technicien de ravitaillement en vol) se réhabituent aux missions anciennes.

Le 29 avril, les deux premiers Vulcan rejoignent Ascension après deux ravitaillements en

vol. Dès le lendemain, ils s'envolent vers les Malouines dans le cadre de l'opération *Black Buck 1*. L'objectif de ce bombardement est de rendre inutilisable la piste de l'aéroport de Stanley afin que les Argentins ne puissent y baser des appareils de combat de type Super Etendard ou Mirage. Un autre effet recherché est de montrer que les îles sont désormais à la portée d'une attaque anglaise autre que navale, et indirectement que le territoire argentin peut être menacé. La difficulté majeure de l'opération réside dans la distance à parcourir: 7860 milles, soit l'équivalent d'un bombardement de Karachi par un avion parti de Londres et revenant s'y poser sans escale (3).

Aucun bombardement à une distance de plus de 3000 milles d'un aéroport de déroutement n'avait été antérieurement envisagé; 70% de la flotte des avions ravitailleurs Victor K2 a donc été envoyé à Ascension. Ce sont d'anciens bombardiers transformés, qui ont une capacité d'emport en carburant limité. Il faut donc en multiplier le nombre pour une seule mission. Compte tenu de la distance franchissable, chaque Vulcan a besoin d'être ravitaillé au moins quatre fois à l'aller et une fois au retour. Pour avoir, à chacun de ces ravitaillements, un Victor K2 avec emport maximum de carburant, il a fallu le faire ravitailler en route par d'autres Victor K2 qui l'avaient accompagné pendant le vol et qui, après lui avoir transféré leur carburant, sont retournés à Ascension. Chaque vol de bombardement implique ainsi la mise en oeuvre de 11 Victor (11 à l'aller et quatre au retour) procédant à 18 ravitaillements en vol. Compte tenu de ces contraintes, un seul Vulcan peut effectuer chaque opération. Pour faire face à d'éventuelles défaillances, deux Vulcan décolleront pour chaque mission. Ce sont donc 11 Victor K2 et deux Vulcan qui décollent à une minute d'intervalle de l'aéroport d'Ascension le 30 avril à partir de 23 h 52, pour l'opération *Black Buck 1*.

Peu après le départ, le Vulcan prévu pour l'opération, rencontre des problèmes de pressurisation et fait demi-tour. C'est donc le Vulcan de remplacement qui va effectuer le vol de bombardement réalisé en silence radio total. Les ravitaillements intermédiaires s'opèrent à 1350 km, 1850 km, 3060 km, 4500 km d'Ascension et les Victor rentrent successsivement à Ascension, laissant le Vulcan poursuivre sa misssion après que le dernier Victor l'eut ravitaillé finalement à 645 km au nord-est de Stanley (4).

A 200 milles de l'objectif, il descend à 300 pieds (75m) pour éviter d'être repéré par le radar argentin de Stanley. A 60 milles de la cible, il allume son radar de bombardement et amorce une ressource pour monter à 10 000 pieds, à deux milles de la cible. Il brouille un radar de tir Skyguard qui l'a détecté, et passe pendant cinq secondes au-dessus de la piste de Stanley sur un angle de 30° avec l'axe de la piste, ce qui, selon la technique de bombardement de la seconde guerre mondiale doit assurer au moins un impact. Il largue à 4 h 46 locale, (7h46 GMT) ses 21 bombes de 454 kg. Une seule atteint le bord de la piste qui est temporairement neutralisée. L'avion amorce un virage et remet le cap sur Ascension. En altitude, il ne transmet que le seul mot de code confirmant la réussite du vol: "*superfuse*". Ce message est reçu à Ascension et par l'***Hermes***, il est porté immédiatement à la connaissance du premier ministre. Après un seul ravitaillement en vol, le Vulcan se pose à Ascension à 15 h 45 GMT. Entre-temps, le dernier Victor a dû briser à nouveau le silence radio pour signaler un manque de carburant, rapidement comblé par l'envoi d'un douzième Victor K2. Le vol a duré près de 16 heures, le lieutenant Whiters et son équipage viennent d'effectuer le plus long vol de bombardement réel de l'histoire de l'aviation: 7860 milles.

Les Argentins n'ont pas le temps de se ressaisir après ce bombardement de nuit. A 7 h 45, douze Sea Harrier de la force d'intervention effectuent le même jour un bombardement sur deux sites: Stanley d'abord, dont le terrain d'aviation est attaqué par deux vagues de quatre Sea Harrier qui larguent des bombes de 454 kg et des bombes à fragmentation; Goose Green ensuite, bombardé par quatre autres Sea Harrier. L'après-midi du 1er mai, Le ***Glamorgan***, l'***Alacrity*** et l'***Arrow*** effectuent le premier des bombardements navals de positions argentines avec leur canons de 114 mm. A partir de cette date, ces bombardements seront ininterrompus, sauf conditions météorologiques les rendant impossibles. Les îles sont désormais sous le feu des Anglais.

Le survol photographique du terrain de Stanley par un Sea Harrier n'ayant pas confirmé la neutralisation complète du terrain d'aviation, une seconde opération *Black Buck 2* est montée le 3 mai. Elle se déroule selon le même scénario, le Vulcan prenant cependant plus d'altitude pour larguer ses bombes à 16 000 pieds. Les bombes tombent à l'ouest du centre de la piste et font peu de dégâts mais, réalimentent la peur chez les artilleurs antiaériens et les personnels de piste disséminés autour du terrain, et qui logent dans des installations précaires faites de petites tentes de camping.

La troisième opération, *Black Buck 3*, prévue le 18 mai, doit être annulée en raison de vents trop forts sur l'itinéraire, qui accroissent excessivement la consommation de carburant.

Le rôle fondamental joué par le contrôle aérien argentin, équipé de deux radars de détection aérienne, un AN/TPS 43 implanté en limite du bourg de Stanley et un TPS 44 sur la route du terrain d'aviation, a été relevé par l'état-major britannique, qui a décidé de faire de sa neutralisation une priorité. Cette station, le groupe VYCA 2 (*Vigilancia Y Control Aero*: surveillance et contrôle aériens), remplit en effet quatre fonctions majeures: elle détecte l'arrivée des avions anglais attaquant les îles, et guide les dispositifs de défense contre avions au sol (canons antiaériens et missiles Roland et Tigercat) et en l'air (Mirage III, Dagger); elle signale aux avions argentins attaquant les navires britanniques la présence de Sea Harrier, et les déroute pour les en protéger; elle guide sur Stanley les avions C 130 dans leurs vols de nuit; elle étudie les routes suivies par les Sea Harrier et en déduit la position des porte-aéronefs, données qu'elle transmet à Rio Grande pour préparer les missions de Super Etendard (6). Elle remplit donc un rôle fondamental, qui contrarie la supériorité aérienne dont les Anglais avaient fait un préalable avant de pouvoir débarquer sur les îles.

L'antenne du radar tridimensionnel AN/TPS 43 F débarqué dès le 2 avril et implanté sur Sapper Hill le 6, avait été renversée par la tempête du 10, et réinstallée le 13 avril en bordure du bourg de Stanley. La proximité de civils anglais imposait donc aux Britanniques l'emploi d'une arme de précision pour le neutraliser.

Pour détruire un radar en fonctionnement, plusieurs missiles air-sol ont été mis au point dans le camp occidental. Ce sont notamment les Shrike (en français: pie grièche) américains utilisés au Vietnam contre les batteries de missiles sol-air nord-vietnamiennes, ou les Martel franco-anglais. Le premier doté d'un autodirecteur qui capte les ondes du radar et le guide sur elles, se dirige jusqu'à l'antenne où il explose. C'est cet AGM 45 A Shrike qui est finalement choisi, livré rapidement par l'US Air Force et dont un exemplaire est adapté en urgence sous le

pylône de chaque aile de deux Vulcan, ramenés en Grande-Bretagne le 7 mai pour cette transformation. Cette modification permet le logement d'un réservoir supplémentaire dans la soute à bombes, limitant ainsi à quatre les ravitaillements en vol nécessaires à la mission.

Le 28 mai, alors que le Vulcan XM 597 a décollé d'Ascension pour la mission *Black Buck 4*, celle-ci est interrompue par la défaillance du système de ravitaillement en vol. *Black Buck 5* a lieu le 30 mai avec le même avion et le même équipage. L'attaque du radar, qui est en émission pour suivre une attaque de diversion menée par des Sea Harrier, a lieu à 4 h (locale) le matin du 1er juin. Les missiles ne le détruisent pas, car les opérateurs argentins, informés le 29 mai d'une possible attaque de neutralisation de leurs radars (7), ont diminué l'émission du radar pour attirer l'assaillant à portée de leurs missiles antiaériens (8).

La mission *Black Buck 6* est effectuée dans la nuit du 2 au 3 juin par le même Vulcan armé de quatre missiles Shrike. Les Argentins prudents, coupent le radar principal, ce qui conduit le Vulcan à tourner pendant quarante minutes dans l'attente d'un rallumage d'un radar, et finalement à tirer deux Shrike qui ne font mouche que sur un radar de tir Skyguard. Sur le chemin du retour, une insuffisance de carburant due, semble-t-il, à une rupture de la perche de ravitaillement du Vulcan pendant un transfert, l'oblige à se poser en catastrophe sur l'aéroport brésilien de Galao à Rio de Janeiro, avec du carburant pour seulement cinq minutes de vol. Les Brésiliens gardent un missile que les Anglais ne sont pas parvenus à faire tomber à la mer, mais laisseront partir l'avion, une semaine plus tard (9).

Ne parvenant pas à détruire le radar principal de Stanley par ce vol de Vulcan, l'état-major décide de limiter son objectif à la neutralisation des installations aux abords de la piste, pour s'assurer qu'aucun avion de combat ne pourra s'y ravitailler. L'opération *Black Buck 7* aura donc lieu dans la nuit de 11 au 12 juin avec le Vulcan XM 607 qui larguera 21 bombes de 454 kg *air burst* (qui explosent au dessus du sol).

Le bilan de ces cinq missions *Black Buck* réussies apparaît en définitive maigre au regard des moyens engagés. A titre de comparaison, des moyens de même ampleur mis en oeuvre au plan tactique auraient permis plus de 600 sorties de Sea Harrier emportant chacun deux bombes de 454 kg (10), ou 260 sorties de Sea Harrier armés de cinq bombes qui en auraient largué 1300 (11). Elles ont certes abouti à fragiliser le terrain de Stanley, sur lequel les Argentins, après avoir effectué des essais, avaient renoncé à implanter des avions de combat rapides, mais la navette nocturne de C 130 ravitaillant la garnison n'a jamais été interrompue. Les Argentins ont même fabriqué de faux cratères sur la piste, cherchant ainsi à laisser penser que le terrain était inutilisable. Sur les abords du terrain d'aviation, la défense antiaérienne composée de canons de 35 mm et de 20 mm guidés par radar de tir, et d'une batterie de missiles Roland reste puissante, et la coordination des opérations par VYCA2 se poursuit. Ses contrôleurs se sont adaptés au risque de destruction par missiles anti-radar et modulent leurs émissions en conséquence.

Il reste que la performance des quadriréacteurs est impressionnante. Elle frappera l'opinion publique et sera amplifiée par les médias, plus soucieux du spectaculaire que de résultats réels. Elle aura un impact psychologique fort, notamment sur le moral des belligérants; celui des soldats argentins vivant dans des installations sommaires entre les cratères de bombes étant évidemment au plus bas.

1. Vu l'urgence, l'une d'entre elle aurait été prélevée sur un appareil désarmé exposé dans un musée américain.

2. Par un programme d'adaptation en urgence (*Crash Program)*, comprenant la conception, la transformation et l'essai d'un pylône approprié, programme réalisé en trois jours. Selon l'article *The five Black Buck, the story of Vulcan operations in the south Atlantic*, Air international, december 1982, page 293.

3. D'après Jeffrey Ethell et Alfred Price, *Air war south Atlantic*, Sigwick et Jackson, 1983, page 45.

4. Sur cette opération, on doit signaler l'article détaillé, *Operation Black Buck*, publié sans signature dans la revue Avions de guerre, Paris, Atlas, janvier 1987.

5. Peut-être parce qu'avant de les larguer, elles n'avaient pas été amorcées et n'ont donc pas explosé. C'est la thèse soutenue par le commandant Ward dans son ouvrage *Sea Harrier over the Falklands*, Leo Cooper, 1992, page 169.

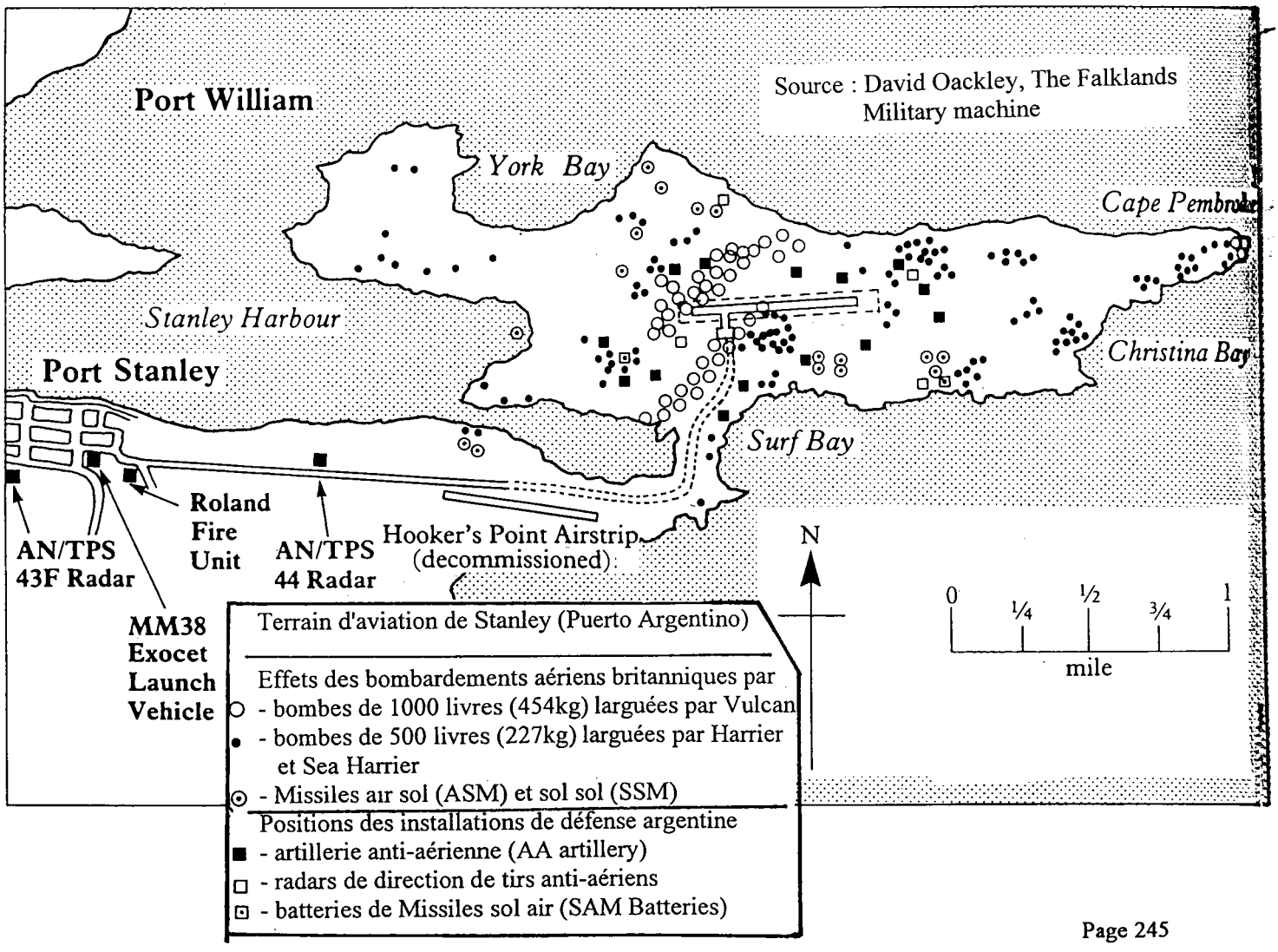
6. D'après David Brown, *The royal navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1987, page 258.

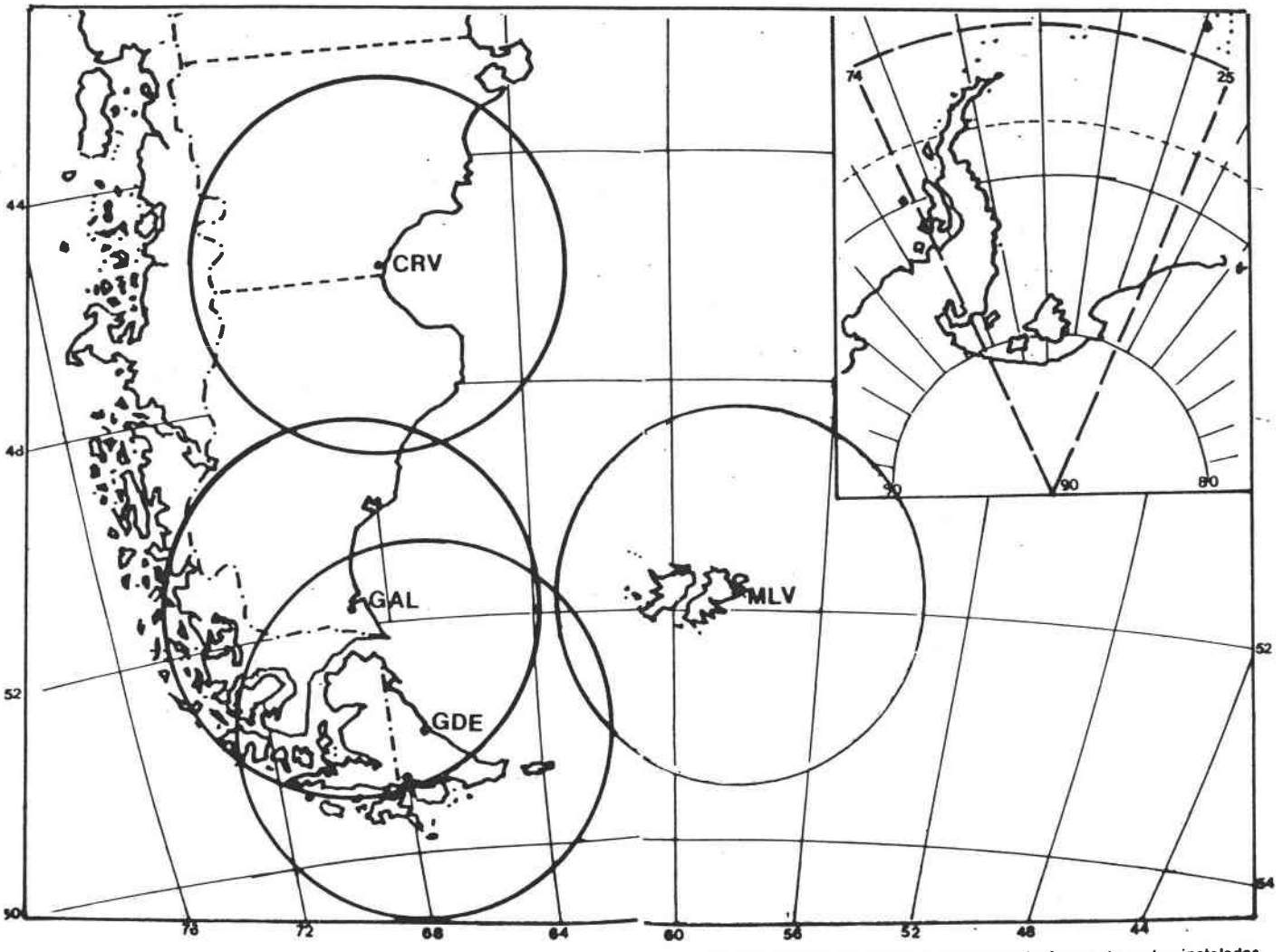
7. Ibidem, page 259.

8. D'après Rodney, Buden et alii, *Falklands, the air war*. British aviation research group, 1986, page 365.

9. Ibidem , page 367.

10.D'après Norman Polmar, (Alexandria, Va, USA) dans une tribune de Air international d'avril 1983, dénonçant le mythe du bombardement stratégique.



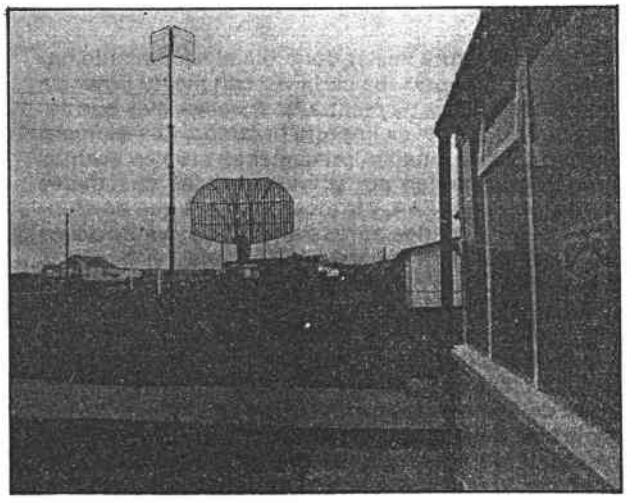


Desde comienzos de abril, cuatro estaciones de radar instaladas entre las costas patagónicas y las Malvinas cubrieron prácticamente la totalidad del TO Atlántico Sur.

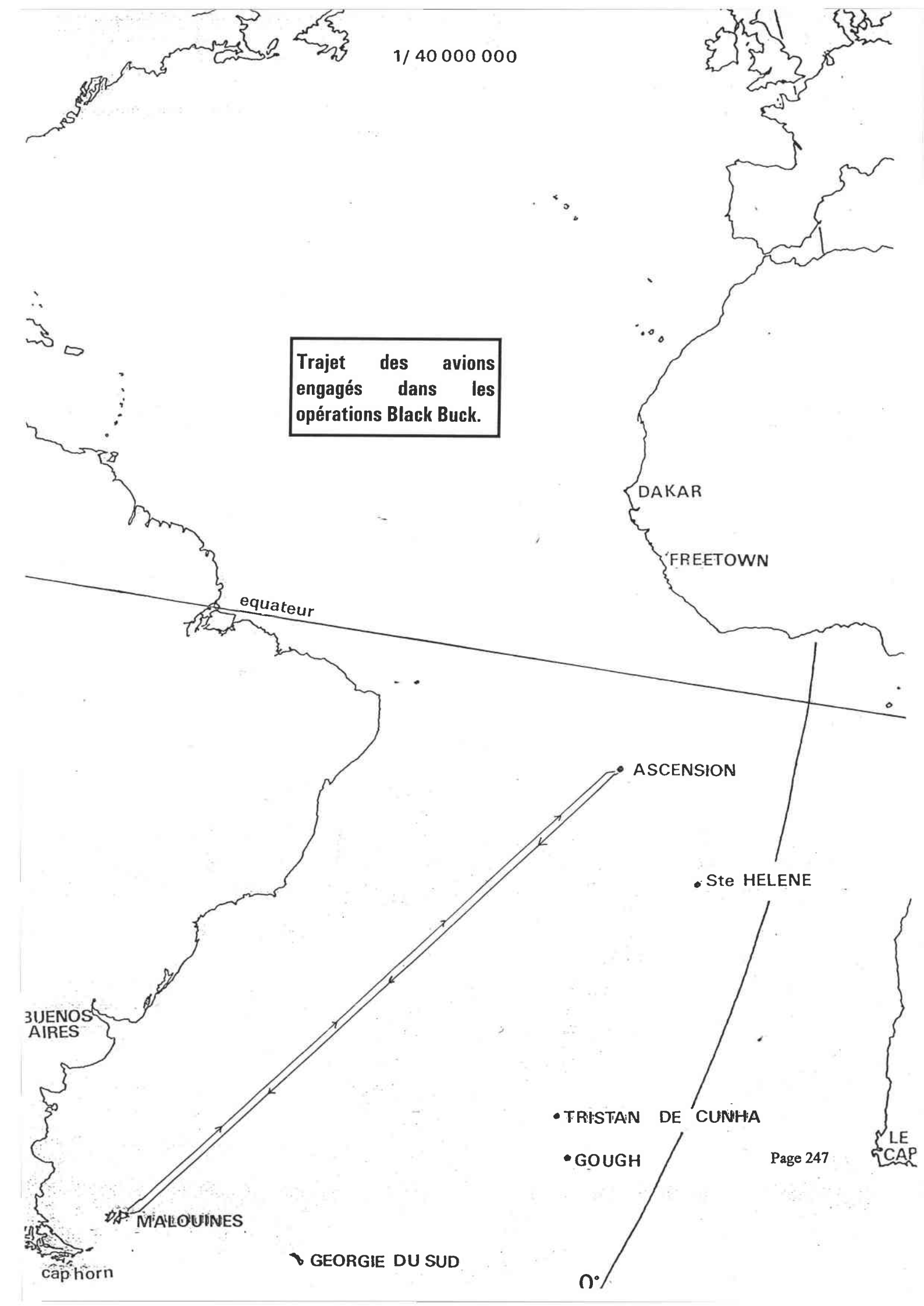
Since the beginning of April, four radar stations installed between the Patagonian coast and Malvinas Islands practically covered the whole South Atlantic TO.

Portée des radars argentins de détection aérienne mis en oeuvre sur les bases du sud et aux Malouines.

Source : aerospacio - Mai 1983



Radar argentin AN/TPS-43F implanté dans les abords de Stanley.


1/ 40 000 000
Trajet des avions engagés dans les opérations Black Buck.
DAKAR
FREETOWN
equateur
ASCENSION
Ste HELENE
BUENOS AIRES
TRISTAN DE CUNHA
GOUGH
LE CAP
MALOUINES
GEORGIE DU SUD
cap horn
0°

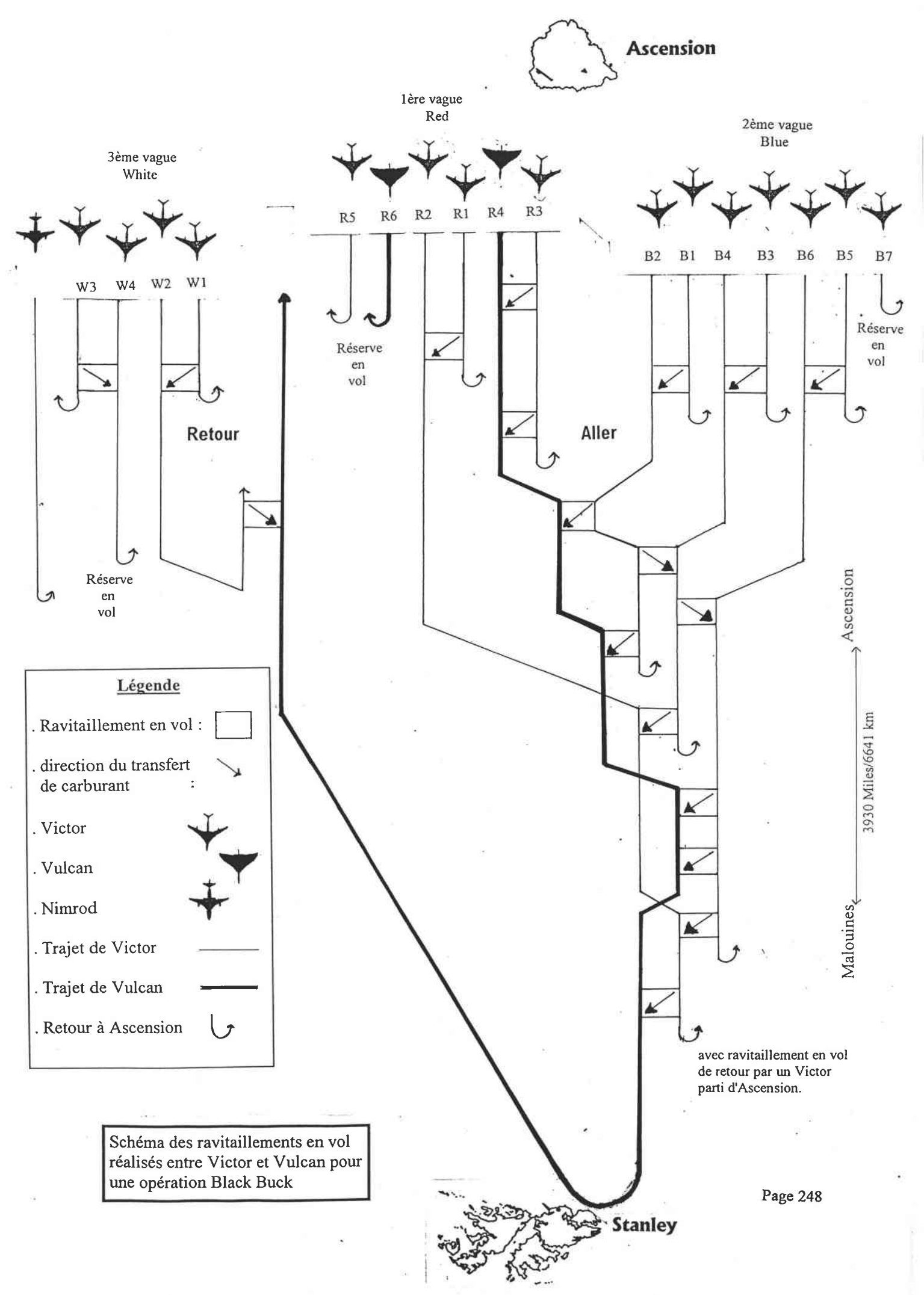
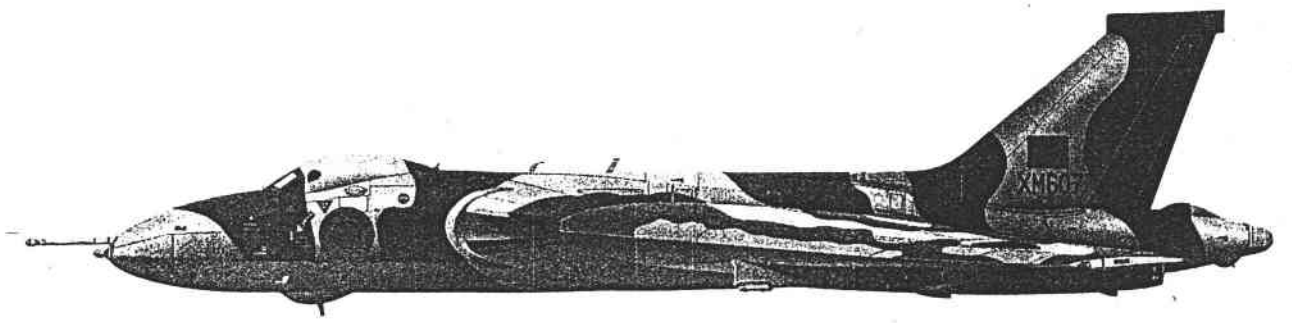
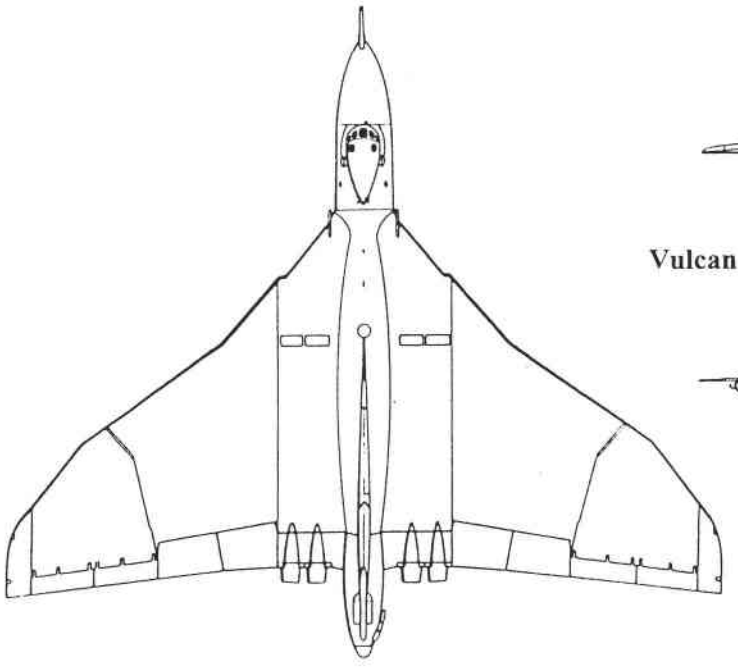
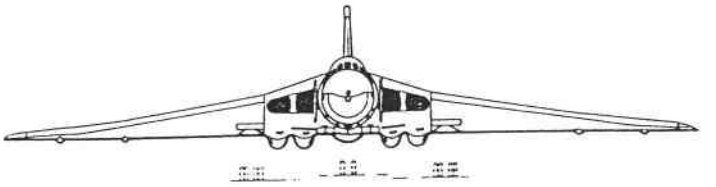


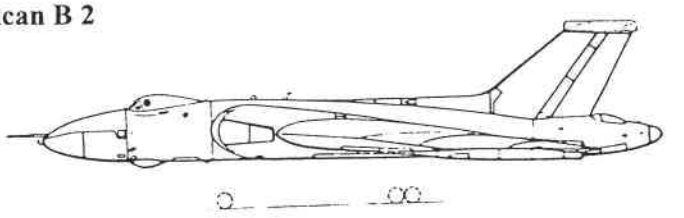
Schéma des ravitaillements en vol réalisés entre Victor et Vulcan pour une opération Black Buck

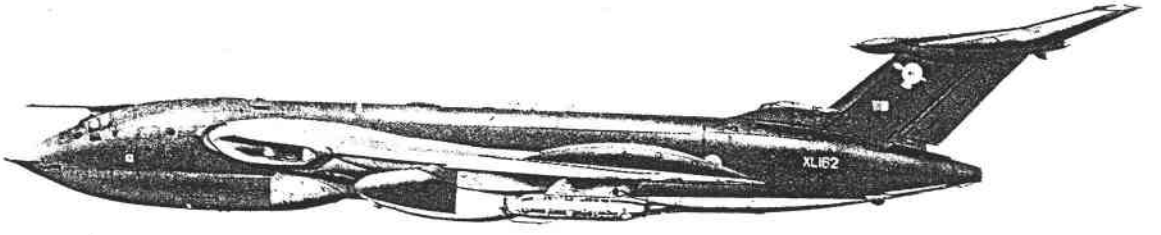


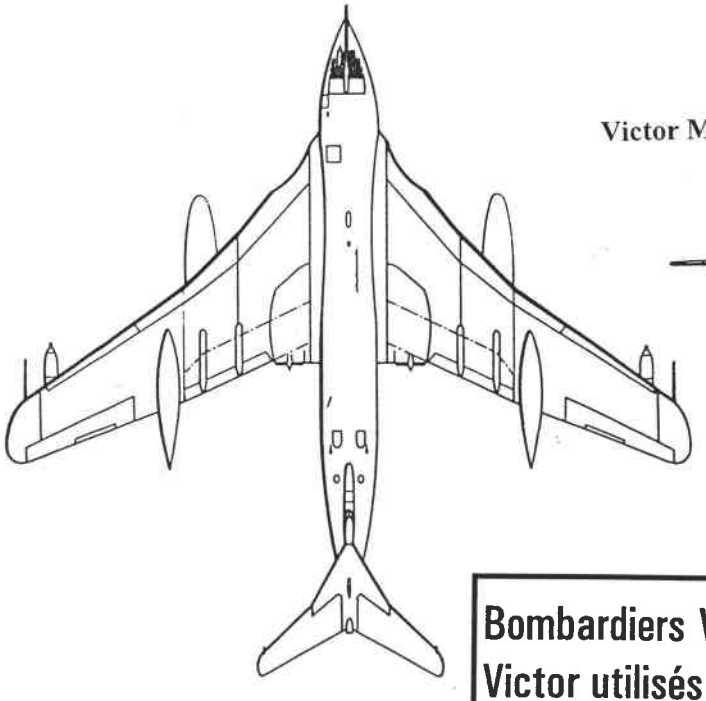




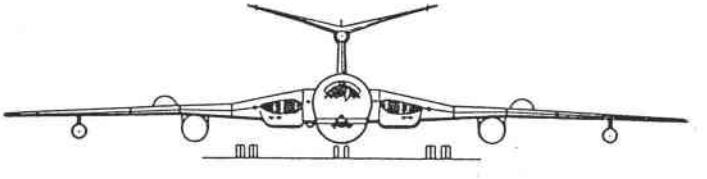
Vulcan B 2

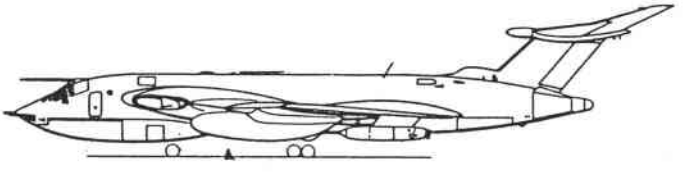




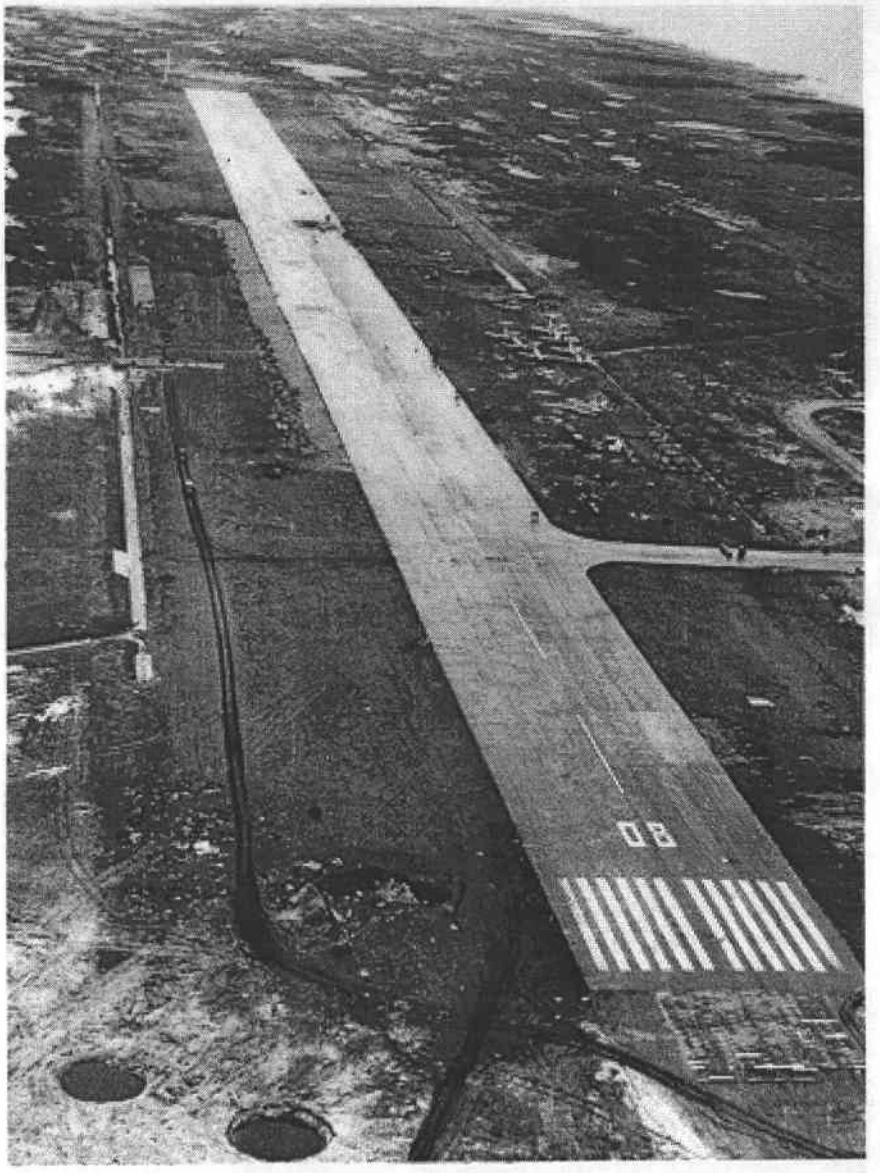


Victor MK 2





Bombardiers Vulcan et ravitailleurs Victor utilisés dans les opérations Black Buck.



État de la piste de l'aérodrome de Stanley après les combats.

Au premier plan, deux cratères de bombes de 454 kg. Sur la partie droite de la piste, apparaît l'unique impact de bombe. A droite, des Pucaras hors service ont été regroupés.

Source : Imperial War Museum.

Porte avions **HERMES**

- Alignement de Sea Harrier, de Harrier GR3 et d'un Sea King sur l'arrière du pont d'envol.

  Le Harrier GR3 au premier plan est armé de bombes à guidage laser, le second est armé de bombes à dispersion.

- décollage d'un Sea Harrier armé de AIM9 L Sidewinder.

  Source : Imperial War Museum.

2. La non-rencontre des porte-avions

Avant le 27 avril, les unités de la Marine argentine sont réparties en trois groupes.

Le premier groupe rassemblait le porte-avions ***Veinticinco de Mayo***, les deux **T42** ***Hercules*** et ***Santissima Trinitad*** et les trois avisos acquis en France. Le second groupe comprenait quatre destroyers d'origine américaine. Le troisième, le croiseur ***General Belgrano***.

Le 27 mai, dans la perspective d'une rencontre avec la force d'intervention britannique, le dispositif est réorganisé; le porte-avions, deux destroyers américains et les deux destroyers T42 forment le premier groupe; les trois avisos, le second; le ***General Belgrano*** avec deux destroyers, le troisième groupe. Chacun de ces groupes comprend des unités équipées de MM38 Exocet. Les deux premiers groupes sont placés au nord de la zone d'exclusion décrétée par les Britanniques, le troisième au sud de cette zone. Le fait de les faire évoluer à l'extérieur de cette zone, était de la part des responsables de la Marine argentine, un signe de retenue, les ordres étant dans un premier temps de ne pas tirer les premiers.

Le 1er mai, l'état-major de la Marine argentine est informé de mouvements d'unités de la force britannique, opérant à 120 milles au nord des Malouines et laissant penser qu'un débarquement est en cours. En réalité, ces mouvements d'hélicoptères sont liés à la dépose d'unités spéciales (SAS et SBS), destinées à évaluer le dispositif argentin sur les îles. Des opérations aériennes complémentaires de celles du bombardement de l'aéroport de Stanley par deux Vulcan ont en outre été organisées, obligeant le groupe aéronaval à se rapprocher des îles.

L'ordre est alors donné aux deux groupes navals du nord, de se diriger vers la force d'intervention britannique. En fait, c'est au nord-est des îles que celle-ci opère. Les deux forces navales antagonistes ignorent leurs positions respectives; le sous-marin nucléaire d'attaque anglais, qui avait repéré antérieurement des destroyers et des avisos argentins, en a perdu le contact.

Les Argentins entreprennent des reconnaissances aériennes depuis le ***Veinticinco de Mayo***, trois Grumman Tracker embarqués venaient de recevoir des appareils de détection d'émission de radars de navires (1).

Un vol de reconnaissance de Tracker, à l'aube du 1er mai, détecte des émissions de radar anglais et détermine leur distance, sans pouvoir préciser leur relèvement. Un second vol, en milieu de journée, permet de confirmer cette information; le pilote prenant le risque de se faire repérer, procède à une exploration avec son radar de bord et repère six navires à 55 milles. Heureusement pour lui, le Tracker, suivi par les radars de poursuite des navires anglais, opérait alors hors de la portée des missiles Sea Dart anglais, et les Sea Harrier étaient absorbés par d'autres missions, notamment l'attaque des aérodromes de Port Stanley et Goose Green.

L'amiral Allara hésite à rapprocher le porte-avions argentin de la flotte britannique, préoccupé par la menace que peuvent lui faire courir les SNA anglais. L'après-midi se passe sans qu'une attaque soit lancée par les Argentins. Le soir, une mission de reconnaissance de

Tracker retrouve la position des navires de guerre anglais, mais le Tracker est pris en chasse par un Sea Harrier. Ce dernier s'aperçoit qu'il est détecté par les radars du destroyer lance-missiles ***T42 Hercules*** et se dérobe. Il prend cependant le temps, à distance de sécurité, de relever, avec son radar, la présence de cinq navires argentins (2).

Les deux forces navales savent désormais quelles sont leurs positions respectives.

L'amiral Allara ordonne que les deux groupes de navires de combat du nord des Malouines se retirent en direction de la côte argentine, dans l'attente de conditions météorologiques meilleures, pour lancer un raid d'attaque, car le vent, le soir du 1er mai, est insuffisant pour permettre de catapulter les A4 Q Skyhawk chargés de bombes (3).

L'amiral Woodward, dont la force aérienne a achevé ses missions contre le dispositif argentin sur les îles, éloigne la force d'intervention vers le sud-est; les navires sont déployés de manière à faire face à une offensive aérienne pouvant intervenir le lendemain matin.

Les Argentins implantés sur les îles ayant confirmé qu'aucun débarquement d'envergure ne s'était produit, une attaque des forces britanniques n'apparait pas imminente. A l'aube du 2 mai, cependant, un nouvel assaut sur les navires anglais est préparé à bord du porte-avions ***Veinticinco de Mayo***. A nouveau, le vent apparaît trop faible pour permettre aux A4 Q Skyhawk d'être catapultés. Leur chargement de bombes classiques ne leur permet pas d'emporter assez de carburant, pour conserver une marge de sécurité au porte-avions argentin (4). En fait, il semble aussi que les défaillances des systèmes de détection des Tracker ont pu faire perdre la position de la force d'intervention britannique et rendre ainsi le raid impossible (5).

L'amiral Lombardo, qui commande les opérations navales depuis la base de Puerto Belgrano, ordonne alors de mettre fin à l'opération. La force navale argentine centrée autour du porte-avions se rapproche du continent.

Ainsi s'estompe la possibilité d'une rencontre majeure entre les deux forces navales organisées autour de porte-avions. Il aurait été étonnant de voir s'affronter deux forces navales composées de porte-avions d'origine britannique conçus pendant la seconde guerre mondiale, modernisés à plusieurs reprises, et protégés par des destroyer T42 lance-missiles Sea Dart de même provenance. Ce non-événement souligne par la même occasion, les points faibles des porte-avions légers. S'ils sont de configuration classique (catapultes et brins d'arrêt), il leur faut naviguer à vitesse maximale, face à un vent suffisant, pour lancer des avions d'attaque lourdement chargés en carburant et armements.

Dans le cas de porte-aéronefs pour avions à décollage court ou vertical, l'autonomie limitée de leurs appareils restreint le rayon d'intervention de ceux-ci. Dans les deux cas, un rideau de protection par frégates lance-missiles antiaériens diminue le risque d'être atteint par un groupe de chasseurs bombardiers. La menace pour ces unités navales réside dans l'envoi de missiles tirés hors de portée de l'écran de défense des frégates lance-missiles par des avions dont l'approche n'a pas été détectée assez tôt. C'est le rôle de l'AM 39 Exocet tiré par le Super Etendard en service dans l'aéronavale argentine. Une telle mission programmée pour le 2 mai, avec deux Super Etendard et deux AM 39 Exocet, partis de Rio Grande, dut être interrompue

suite à une défaillance de ravitaillement en vol (6).

Les vols de Tracker des 1er et 2 mai rappellent l'importance de la détection avancée pour une force navale; l'absence de tels appareils à bord des deux porte-aéronefs britanniques limitait la possibilité de détection des avions hostiles à celle des radars des frégates ou destroyers de leur escorte.

1. Ces matériels Tektronix de détection et d'analyse d'émission radar, acquis aux Etats-Unis par un circuit commercial sont installés courant avril.

2. Six navires selon Ethell Geffrey and Price Alfred: *Air war south Atlantic*, p.75.

3. Selon une autre hypothèse, les Argentins auraient alors perdu la position de la force navale britannique, cf. Burden et alii, *Falklands, the air war,* Twickenham, British aviation research group. p.50.

4. 150 milles selon *Falklands the air war*, p.39., 200 milles selon *The fight for Malvinas*, p.103

5. Salvador Mafe Huertos, *Sheffield in sight, Argentine Trackers and Neptunes at war*, Air enthousiast n°59, september/ october 1995, p.31.

6. *The Fight for Malvinas*. Martin Middlebrook, London, Viking, 1989, p.103.

3. Le torpillage du *General Belgrano*

En 1941, quelques heures après l'attaque japonaise sur Pear Harbor du 7 décembre, le croiseur américain ***USS Phoenix***, un des rares navires rescapés de ce bombardement, appareille à la recherche des portes-avions japonais. 41 ans après, lors de la guerre des Malouines, il est encore en service, dans la Marine argentine, sous le nom de ***General Belgrano***. Il a entre-temps participé, pendant la seconde guerre mondiale, aux batailles du Pacifique, effectuant des transports de troupes dans les eaux australiennes, participant à l'évacuation de Java, bombardant des installations japonaises à terre en Nouvelle-Bretagne, soutenant de son artillerie plusieurs débarquements importants et opérant des raids en Nouvelle-Guinée. Pendant la bataille de Leyte, il a coulé le navire de guerre japonais ***Fuso*** et a fini la guerre après avoir échappé aux kamikaze et aux sous-marins de poche japonais. Acquis par l'Argentine, alors dirigée par Juan Peron, le 12 janvier 1951, il est d'abord baptisé ***Diecisieste de Octubre*** (17 Octobre: jour où Peron prit le pouvoir en 1945). En 1956, après le départ de Peron, il est rebaptisé ***General Belgrano***, nom d'un des acteurs de la révolution de 1810 (1).

En 1951, a été acquis également son *sister-ship* de la classe ***Brooklyn*** de 1937, le croiseur ***USS Boise*** rebaptisé ***Nueve de Julio***, qui sera désarmé en 1976 (2).

Il est donc en 1982, le navire de guerre argentin le plus important après le porte-avions ***Veinticinco de Mayo*** (3).

Constituant, avec les destroyers ***Hippolito Bouchard*** et ***Piedra Buena*** (tous deux armés de missiles MM38 Exocet) la *Task Force* 79.3, le ***General Belgrano***, qui n'avait pas participé à l'opération *Rosario* (4), a appareillé le 26 avril d'Ushuaïa et patrouille depuis le 29 avril au sud de la zone d'exclusion totale. Evoluant à 300 milles au sud-est de Stanley, le groupe est ravitaillé en combustible par le pétrolier ***Puerta de Rosalies***, ce qui peut laisser penser qu'il prépare une opération de longue durée. La mission asssignée à cette force navale est alors de contrôler le sud des îles, et en particulier de prévenir l'arrivée d'éventuels renforts anglais venant du Pacifique par le cap Horn, ou même de contrer une possible intervention chilienne en faveur des Anglais. Depuis l'arrivée de la force britannique d'intervention dans la zone d'exclusion de 200 milles autour des Malouines, le groupes des trois navires de guerre participe à la manoeuvre d'enveloppement de la force britannique par la Marine argentine, décidée par l'amiral Lombardo, et exécutée par l'amiral Allara qui commande depuis le ***Veinticinco de Mayo***, au coeur d'un des deux groupes de navires de guerre qui opèrent au nord des îles (5).

Il constitue donc une menace potentielle pour l'ensemble de la force britannique ou pour les unités détachées de cette force pour canonner les positions argentines à proximité de Stanley

Il peut en outre constituer une menace pour les unités terrestres anglaises qui ont reconquis la Géorgie du Sud, après le départ des quatre navires de guerre qui les y ont amenées et qui ont rejoint la force navale d'intervention.

La Géorgie du Sud n'est qu'à 850 milles à l'est; si un tel raid était opéré par la force 79.3, il ne pourrait être contré par le groupe des porte-avions anglais, qui doivent faire face à la menace constituée par le ***Veinticinco de Mayo*** (6).

Or à ce moment, les sous-marins d'attaque anglais ont perdu trace du porte-avions argentin (7).

Enfin, si le ***General Belgrano*** atteint les Malouines, il peut mouiller dans une rade près de Stanley et constituer un batterie flottante dangereuse pour les navires de la force d'intervention (8).

Il est en effet armé de 15 canons de 152 mm en cinq tourelles triples, alors que le calibre le plus élevé des navires anglais est de 114 mm et qu'aucun des navires anglais ne porte plus de deux de ces canons. La configuration des rades empêcherait les Anglais de l'attaquer avec des Exocet, et il serait protégé des attaques aériennes par le dispositif antiaérien mis en place autour de Stanley et de son aéroport. Enfin, en restant au sud des Malouines, ses radars de détection aérienne lui permettent éventuellement de coordonner une opération d'attaque par les avions venus du continent, sur la force d'intervention britannique, dès que celle-ci descendrait au sud pour s'éloigner du goupe aéronaval argentin (9).

A la suite de la décision du commandement naval argentin de renoncer à une attaque aérienne de la force britannique, par les avions embarqués sur le ***Veinticinco de Mayo***, ordre a été donné aux navires de guerre argentins de faire route vers l'est. C'est ce que fait le ***General Belgrano***, le 2 mai à 05 h 30. Son commandant ignore qu'il n'est alors qu'à 240 milles nautiques de la force navale anglaise (10).

Il ignore surtout qu'il est suivi depuis la soirée du 30 avril par le sous-marin nucléaire d'attaque ***Conqueror***, venu patrouiller dans les approches du détroit de Drake, entre le continent et le sud des Malouines (11), après avoir opéré du 20 au 28 avril dans les eaux de la Géorgie du Sud, pour surveiller les approches de cette île et protéger la force navale de reconquête (12). La présence du ***Conqueror*** à l'est du détroit de Drake est peut-être due à l'exploitation par l'état-major anglais d'une information d'origine chilienne faisant état de la présence d'importantes unités navales dans le secteur (13).

Elle s'inscrit surtout dans le dispositif mis en place par le déploiement de trois sous-marins nucléaires d'attaque opérant entre la côte argentine et la zone d'exclusion totale pour surveiller les mouvements de la flotte argentine.

Le sonar passif remorqué du ***Conqueror*** ayant détecté, le soir du 30 avril, la présence d'un pétrolier, puis de la *Task Force* 79.3, le sous-marin s'en est rapproché le 1er mai, et a rendu compte de ses observations par satellite (14) à Londres, qui a retransmis les informations à l'amiral Woodward (15).

Il suit le groupe qui navigue au sud-est, toute la journée du 1er mai, puis à l'aube du 2 mai, met le cap à l'ouest, faisant une route en zig-zag juste en dehors de la zone d'exclusion totale. La présence du ***General Belgrano*** au sud et les indices, le soir du 1er mai, d'une attaque possible de l'aviation embarquée argentine contre la force d'intervention, conduisent alors l'amiral Woodward à solliciter un changement des règles d'ouverture du feu (16).

L'édiction d'une zone d'exclusion totale, le 23 avril, pouvait laisser penser qu'aucune attaque de bâtiment argentin n'interviendrait en dehors de cette zone de 200 milles autour des Malouines. Elle avait cependant été assortie d'une formule indiquant que "tout navire à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone, s'il représentait un danger pour les Britanniques, ferait l'objet de la réponse appropriée"; formule dont l'interprétation ne pouvait laisser aucun doute pour les amiraux argentins (17).

La demande de l'amiral Woodward, qui est lui-même officier sous-marinier, s'explique aussi par la crainte qu'il peut avoir que le ***Conqueror*** perde le contact avec le ***General Belgrano***. En effet, dans les eaux de l'Atlantique Sud, entre la force navale qu'il commande et le ***General Belgrano***, existe sur une étendue de 240 milles par 60 milles, une zone de hauts-fonds, appelée banc de Burdwood, avec des profondeurs remontant à 110 m et même à 45 m, au-dessus de laquelle le ***Conqueror*** ne pouvait évoluer sans s'exposer à une détection par les destroyers argentins qui accompagnent le ***General Belgrano*** et qui sont dotés de moyens de lutte anti-sous-marine (sonar, torpilles anti- sous-marines, grenadeurs) (18).

Si dans ces conditions, le groupe argentin se divisait en trois, et faisait route vers le nord-est, ceci constituerait une menace directe pour la force d'intervention britannique (19), d'autant plus que le brouillard empêche les Sea Harrier de voler, alors que leur mission prioritaire est de contrer toute attaque des A4 Q Skyhawk embarqués sur le ***Vienticinco de Mayo***, dont la position reste incertaine. En outre, dans la perspective d'un débarquement du corps expéditionnaire anglais, l'amiral Woodward a engagé des opérations de reconnaissance sur les Malouines au moyen d'équipes de force spéciales (SAS, SBS), ce qui l'oblige à se rapprocher la nuit des îles, pour les relever ou les ravitailler. Il ne peut donc s'éloigner trop à l'est.

L'amiral Lewin, chef d'état-major des armées, prend connaissance de ces informations le 2 mai vers 9 h, avant de se rendre, accompagné de l'amiral Fieldhouse, à la réunion quotidienne du cabinet de guerre prévue après le déjeuner à la résidence d'été du premier ministre, aux Chequers. Informée de la situation, le premier ministre tient immédiatement une réunion dans une salle d'entrée des Chequers avant le déjeuner, et en 20 minutes, la décision est prise de répondre favorablement à la demande de l'amiral Woodward. (Il faut noter cependant que Monsieur Francis Pym, le ministre des Affaires Étrangères, alors à Washington, était absent.) Désormais, étaient permises les attaques de tous les navires argentins en haute mer, comme cela avait été antérieurement arrêté pour le porte-avions ***Vienticinco de Mayo***. A 12 h GMT, l'amiral Lewin passe l'ordre à Northwood. Trente minutes après, il est retransmis à la force d'intervention britannique. A 13 h 30, le commandant du ***Conqueror*** accuse réception et informe Woodward de son intention d'attaquer.

Le commandant du ***Conqueror***, le capitaine de frégate Wreford Brown, avait préparé son attaque. Ayant choisi de lancer des torpilles du type Mark 8, de conception ancienne, et de portée moindre que les récentes Mark 24 Tigerfish, filoguidées qui arment également son sous-marin, il se rapproche, pendant deux heures, jusqu'à une position située par le travers babord du croiseur argentin. A cinq reprises, il vient à immersion périscopique pour confirmer ses calculs. Deux fois, il s'apprête à tirer, mais le croiseur change de route. Le ***General Belgrano*** est alors à 35 milles à l'extérieur de la limite de la zone d'exclusion totale, et à environ 40 milles des plus hauts fonds du banc de Burdwood. Il fait route à l'ouest à dix noeuds en faisant des zigzags. Les

deux destroyers l'accompagnent plus au nord, à une distance variant de six à neuf kilomètres du croiseur; leur route laisse penser qu'ils attendent une attaque venant du nord. Enfin, à 18 h 57 GMT (15 h 57, heure locale) sont lancées trois torpilles Mark 8 à une distance de 1200 m (1400 yards), selon une séquence calculée pour qu'au moins une atteigne le croiseur. Le ***General Belgrano*** est touché à 16 h 01 (heure locale) par deux torpilles que personne à bord n'a vu venir. L'une le frappe sur l'avant à une quinzaine de mètres de l'étrave. L'explosion arrache toute la partie avant du bâtiment, jusqu'à la cloison blindée qui empêche l'eau de s'engouffrer dans la coque. L'autre atteint la coque à l'arrière, aux trois quarts de sa longueur, dans une salle des machines, juste derrière le blindage (21).

L'équipe de quart à la machine y est anéantie, et l'onde de choc se propage, les cloisons étanches n'ayant pas été fermées. A proximité se trouvent deux mess remplis de sous-officiers et de marins. 275 hommes sont tués par l'explosion de cette seconde torpille. Le navire s'est immobilisé, privé de propulsion. L'eau pénètre rapidement par l'ouverture de la coque. Les pompes de secours ne peuvent être mises en service car la distribution de l'énergie a été interrompue par l'explosion. Les deux générateurs de secours sont hors service: le premier a été détruit, le second ne peut être connecté, le panneau de distribution électrique étant noyé. Les membres de l'équipage aident les marins blessés ou brûlés (aucun homme n'était muni de masques antiflash ni de gants de protection) à rejoindre le pont principal; aucun mouvement de panique ne se produit. Sept à huit minutes après l'explosion, le navire gîte à quinze degrés. Une fumée se propage dans le navire. Vingt minutes après l'impact, la gîte atteint vingt degrés. Le commandant Bonzo donne l'ordre d'évacuation.

Une soixantaine de canots de sauvetage de vingt places jetés à la mer se gonflent automatiquement. Les membres de l'équipage y montent et s'efforcent de s'éloigner du croiseur en ramant dans l'eau huileuse. Tous les survivants y prennent place, mais beaucoup de canots sont surpeuplés et emmènent jusqu'à trente hommes, car il a fallu abandonner les canots crevés. L'évacuation dure trente minutes. Les derniers marins, dont le commandant, embarquent alors que le pont est déjà submergé. Le croiseur continue de s'enfoncer par tribord et coule à 17 h 02, c'est-à-dire moins d'une heure après l'attaque.

Pour les survivants, commence alors une longue épreuve. La nuit tombe, le vent s'élève à plus de 100 km/h, la mer se creuse, des vagues de six à sept mètres apparaissent et la température descend à -2°C. Serrés dans les embarcations circulaires dont ils ont fermé le toit, les marins s'efforcent de se réchauffer et écopent pour évacuer l'eau que la tempête fait pénétrer. Un seul canot se retournera et ses occupants seront engloutis. Dans d'autres, quelques blessés meurent. Le calvaire va durer plus de 24 heures, avant que les navires envoyés à leur recherche ne les retrouvent.

Les deux destroyers qui suivaient l'évolution du croiseur par contact radar, perdent brutalement la trace. Ne recevant plus ses émissions radio, ils ne voient pas davantage ses fusées de détresse. Vers 16 h cependant, le ***Hippolito Bouchard*** détecte une attaque à la torpille. La troisième torpille, en bout de course, l'aurait touché à l'avant mais sans exploser. Les destroyers engagent alors une chasse au sous-marin en faisant route à l'ouest et en larguant des charges de profondeur par grappes ou à l'unité. Deux heures après, ils recherchent le ***General Belgrano***, sans succès.

Dès que les Argentins apprennent la disparition du croiseur, ils préparent des recherches qui sont engagées au lever du jour du 3 mai, par des avions Neptune et F28 mis en place à Rio Grande, pour effectuer les missions de recherche et de sauvetage (SAR). Un Neptune repère les premiers canots de sauvetage à 10 h. Aux navires argentins participant aux recherches, le remorqueur ***Francisco de Churruca*** et le patrouilleur ***Comodoto Somellera***, se joint le patrouilleur antarctique chilien ***Piloto Pardo*** (22).

Le ***Conqueror*** qui s'était éloigné rapidement après son attaque, est revenu dans le secteur. Son commandant peut observer au périscope les deux destroyers et un navire marchand (23), participant au secours, mais il a reçu l'ordre de ne pas attaquer .

Le bilan du torpillage du ***General Belgrano*** est lourd: 368 morts est le chiffre tout d'abord retenu. En fait ce sont 321 des 1093 hommes embarqués qui ont péri, la majorité, lors du torpillage et les autres des suites du naufrage du croiseur.

Le torpillage du ***General Belgrano*** est la première attaque effective à la torpille d'un navire de guerre par un sous-marin depuis la seconde guerre mondiale. Il constitue aussi le premier torpillage par un sous-marin nucléaire d'attaque. Les conséquences de ce fait de guerre vont donc pouvoir s'apprécier sur le plan naval. Mais l'impact de cet acte de belligérence va très vite apparaître au plan politique et dans l'opinion publique comme l'avait été le torpillage de l'***Athenia*** en 1940.

Sur le plan naval, la conséquence est immédiate. Sur ordre de l'état-major de la Marine argentine, la flotte se replie sur les bases (24). Elle ne les quittera plus avant la fin du conflit, sauf pour s'aventurer dans les eaux territoriales peu profondes, dans lesquelles un sous-marin nucléaire d'attaque ne se risque normalement pas (25).

C'est donc une victoire éclatante pour les Britanniques, qui vont désormais avoir la maîtrise de la mer, à l'exception des profondeurs, où une menace sous-marine argentine persiste. C'est la consécration du sous-marin nucléaire d'attaque comme *capital ship* dans les flottes de combat. La menace que fait peser sa présence, sa capacité à patrouiller des semaines sans se ravitailler, la vitesse élevée et l'autonomie quasi illimitée que lui confère sa propulsion nucléaire, remettent en cause les flottes de surface qui ne comprennent pas de moyens modernes de lutte anti-sous-marine, comme c'est le cas de l'Argentine, dont les avions de patrouille maritime sont par ailleurs âgés et à bout de souffle (26).

Les moyens de détection et de lutte anti-sous-marine de ses escorteurs ont une vingtaine d'années et n'ont fait que moderniser ces navires, qui datent de la seconde guerre mondiale (27). Les Argentins avaient été mis en garde contre la présence de sous-marins nucléaires d'attaque. La création de la zone d'exclusion maritime correspondait à l'arrivée dans la zone des Malouines du premier S.N.A. Le nombre de ceux-ci utilisés reste, à cette phase du conflit, un secret entretenant l'incertitude et renforçant leur rôle dissuasif (28). Les Britanniques avaient, dès le début du conflit, insisté sur la présence de plusieurs S.N.A., en entretenant le doute sur leur nombre, tous n'ayant pas rejoint leur zone de patrouille.

Le torpillage du ***General Belgrano*** a vidé l'Atlantique Sud de la flotte de surface

argentine. Il va provoquer un choc dans l'opinion publique et déboucher sur une polémique politique qui va durer plusieurs années. Ce sont naturellement d'abord les Argentins qui subissent le choc que provoque la perte brutale et immédiate de plusieurs centaines de jeunes hommes. L'émotion est à son comble à Buenos Aires. Le caractère mythique du croiseur ***General Belgrano***, dont la valeur était plus prestigieuse que militaire, va accroître l'intensité de cette réaction.

Mais l'opinion internationale va également être touchée par ce torpillage parce qu'il marque le déclenchement effectif de la guerre, plus que le bombardement du 1er mai dont les effets restaient incertains. La disproportion entre la modernité du sous-marin nucléaire et la vétusté du croiseur est soulignée par les observateurs. La brutalité de cet acte d'ouverture du feu et ses conséquences vont être soulignés par la presse. Les Anglais ne sont pas en reste, puisque le quotidien populaire "*The Sun*" titre en argot: "Gotcha": c'est-à-dire "On l'a eu!" Après l'émotion initiale, des questions vont bientôt être posée; elles sont susceptibles de remettre en cause, dans l'opinion, plus que chez les gouvernants, le soutien accordé à la Grande-Bretagne. C'est notamment le cas, en Espagne et en Italie, dont beaucoup de ressortissants ont émigré en Argentine; c'est aussi le cas en France, bien qu'à un degré moindre.

Le gouvernement de Madame Thatcher va être embarrassé par les questions relatives aux modifications des règles d'ouverture du feu. Décidées le 2 mai, ces règles n'ont été portées officiellement à la connaissance des Argentins que le 7 mai, alors même que M. Pym, ministre anglais des Affaires Étrangères l'avait demandé. Il est vrai qu'il était absent des Chequers lorsque la modification de ces règles, qui eut pour conséquence le torpillage du ***General Belgrano***, avait été arrêtée. Le gouvernement britannique, soucieux de ne pas indisposer ses alliés, va entretenir une version inexacte des faits. Son ministre de la Défense va tout d'abord prétendre devant le Parlement anglais, le 4 mai, que le croiseur se dirigeait vers la force britannique quand il a été coulé. Madame Thatcher, interviewée un an plus tard à la télévision, prétendra que le croiseur ne s'éloignait pas des Malouines quand il a été coulé.

Ces inexactitudes sur le cap du croiseur vont être aggravées par l'information donnée au Parlement par M. Nott, ministre de la Défense, selon laquelle le croiseur n'avait été repéré que le 2 mai. Cette donnée sera reprise officiellement dans le rapport de décembre 1982 (*The Falklands Campaign, The Lessons)*. Mais progressivement, dans les mois qui ont suivi la guerre, des déclarations d'officiers ayant participé à l'opération *Corporate*, vont rétablir la réalité des faits. L'amiral Woodward, en octobre 1982, le commandant Wredford-Brown, en mai 1983, confirment l'antériorité de la détection du croiseur par le ***Conqueror***. A cette époque, l'opération *Corporate* étant terminée, ni la campagne dans les médias, ni les interrogations parlementaires ne pouvaient la compromettre.

Ces explications embarrassées du gouvernement britannique ont éveillé l'attention de parlementaires et particulièrement d'un travailliste tenace, M. Tam Dalyell, persuadé depuis le début de ce conflit que les forces armées britanniques avaient un besoin existentiel de cette opération pour leur survie, et que Madame Thatcher ne pouvait négocier, et donc ramener la force d'intervention sans perdre la face. Le harcèlement du gouvernement de Madame Thatcher auquel il allait se livrer, avait dès lors une portée plus grande que le fait de savoir à quelle date le ***General Belgrano*** avait été repéré, et pour quelles raisons il avait été coulé alors que la menace

qu'il constituait apparaissait faible.

Au-delà du domaine militaire, cette accusation laissait en effet entendre que plus que le vieux croiseur, c'est davantage le plan de paix élaboré par le Président péruvien Fernando Belaùnde Terry qui avait été torpillé. Les recherches opiniâtres de M. Dallyel allaient se prolonger, au-delà même du conflit, relayées par l'action d'autres parlementaires de l'opposition. Les informations que demande le porte-parole de l'opposition pour la Défense, L. Denzil Davies, conduiront, en mars 1984, le nouveau ministre de la Défense, M. Michael Heseltine, à demander à ses services de lui préparer des réponses. C'est ainsi que M. Clive Ponting, jeune et brillant haut fonctionnaire du ministère des Finances, fut chargé de préparer deux types de réponses: l'une donnant la date réelle de détection du croiseur et l'autre maintenant la version antérieure. Clive Ponting concluait alors que révéler la date de détection du ***General Belgrano*** risquait d'encourager d'autres questions de M.Dallyel. Michael Heseltine charge alors Clive Ponting de rédiger un rapport chronologique complet sur les événements intervenus entre le 7 avril et le 7 mai 1982, tant à Londres que dans l'Atlantique Sud. Cette synthèse, de trente-cinq pages et quatre-vingt-six rubriques, baptisée "Joyaux de la couronne" en raison de l'importance de son contenu, reprenait le détail des messages codés échangés par les Britanniques pendant cette période, et devait permettre au ministre de sélectionner ce qui pouvait être publié sans compromettre la sécurité (29).

L'accès à ce document était particulièrement restreint. La publication du livre de Gavson et Rice, *The Sinking of the Belgrano*, faisait craindre à Heseltine un scandale du type Watergate, déjà humoristiquement baptisé "Underwatergate". Finalement, une lettre du premier ministre concéda à M. Davis la date exacte de détection du croiseur argentin. Une décision concomitante de ne plus répondre aux demandes de M. Tam Dallyel indisposa Clive Ponting qui considéra que cette attitude relevait d'une démarche politique et non de l'obligation de garder secrets certains renseignements. Cette opinion le conduisit à fournir au parlementaire et par des voies détournées, des indications l'incitant à persévérer dans ses recherches. Il fut par la suite inculpé pour cette indiscrétion, mais fut acquitté à l'issue de son procès qui se déroula après la guerre. En définitive, le comité des Affaires Étrangères de la chambre des Communes finit par avoir connaissance, en décembre 1984, de la liste complète des modifications successives des autorisations d'ouverture du feu. Mais si les conditions du torpillage du ***General Belgrano*** étaient désormais claires, ses conséquences, c'est-à-dire son impact sur le processus de paix engagé, reste un des éléments qui ont donné lieu à une vive polémique.

1. D'après Gavshon et Rice, *The Sinking of the Belgrano*, New english library, Sevenoacks, 1984, p.97 et 98.

2. Le Brésil et le Chili reçurent chacun deux croiseurs du même type en 1951.

3. Pour des informations sur ces navires, voir en annexe les fiches techniques les concernant.

4. Il est alors en cale sèche et en révision de machines. Cf. le témoignage du commandant Hector Bonzo , d'après Michael Bilton et Peter Kominsky, *Speaking Out*, André Deutsch, 1989, p.45.

5. Cette recherche de la Force navale anglaise, par les trois groupes de navire argentins, sera présentée par les Britanniques, après le torpillage du ***General Belgrano***, comme un mouvement "en pince", constituant une menace directe et

imminente pour leur flotte. Il est certain que la proximité du porte-avions argentin, l'apparition de ses Trackers de reconnaissance et les résultats de l'exploration maritime faite par un Sea-Harrier ont confirmé ces appréhensions. Cf. Admiral Sandy Woodward, *One hundred days*, London, HarperCollins, London, 1992, p.127 .

6. D'après David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, London, Lee Cooper, 1987, chapitre 5: La fourchette de Lombardo p.127.

7. Cf. Martin Middlebrook, *Task Force, The Falklands War*, London, Penguin Books, 1987, p.147.

8. S'inspirant en cela de l'exemple du ***Canopus*** en 1914, échoué volontairement comme batterie flottante, dans la baie de Stanley, qui fut le premier à tirer une salve sur les navires de Von Spee. Deux affûts du ***Canopus*** avaient été débarqués et installés à terre pour compléter le tir du navire. Ils avaient été remplacés en 1916 par deux affûts du HMS ***Lancaster*** qui sont toujours présents aux abords de l'aérodrome de Stanley.

9. Les Argentins auraient reconnu par la suite, que telle aurait été sa mission; cf. Max Hastings and Simon Jenkins, *The Battle for The Falklands*, Michael Joseph , 1983, p.148.

10. D'après Martin Middlebrook, *The Fight for The Malvinas*, London, Viking, 1989, p.105.

11. Le fait est évoqué, notamment, par Martin Middlebrook, *Task Force*, op. cit. , p.147.

12. Sur les déplacements du ***Conqueror***, voir Arthur Gavson and Desmond Rice, *Sinking of the Belgrano*, op. cit. et en particulier les cartes de ses mouvements et leur chronologie en début du livre.

13. Selon Robert Fox, journaliste de la B.B.C. qui a participé à la campagne des Malouines, auteur de *Eyewitness Falklands* (témoin oculaire aux Falklands), les Anglais connaissaient la position du ***General Belgrano*** par le message du commandant de la marine chilienne de Punta Arenas à l'attaché militaire à Santiago: "information A1 - une grande unité, deux petites unités à la mer - 13h.14h. - latitude 54°sud - longitude 65°50min. - direction approximative 335°". Ces coordonnées correspondent à la position du groupe naval argentin. Elles ont pu être obtenues par des relevés goniométriques réalisés depuis le Chili.

14. Martin Middlebrook, *Fight for the Malvinas*, op. cit., p.148. Sur le fait que le ***Conqueror*** ait été équipé d'un sonar linéaire remorqué, voir David Hooper, *Official Secrets*, London, Coronet Books, 1987, p.203.

15. Selon les ordres reçus le 30.04 à 21h, heure locale, le ***Conqueror*** ne devait intercepter et attaquer le ***General Belgrano*** que lorsqu'il pénétrerait dans la zone d'exclusion totale (TEZ); D'après Lawrence Freedman and Virginia Gamba-Stonehouse, *Signals of War*, London, Faber and Faber, 1990, p. 261.

16. L'amiral Woodward, selon Lawrence Freedman, op. cit., p.261, ordonne directement, le 2 mai à 04h10, heure locale, au ***Conqueror*** d'attaquer le ***General Belgrano***. Cet ordre est annulé par le commandement des sous-marins à Northwood, dans l'attente d'une décision politique. Il faut se rappeler que les sous-marins étaient commandés depuis Northwood par un commandement spécifique en raison de leurs opérations conduites de manière solitaire.

17. Ce qu'ils ont d'ailleurs confirmé.

18. Même s'ils ne sont pas très récents (sonar), ils n'en constituent pas moins une menace.

19. C'est la thèse défendue quelques jours plus tard, aux Communes, par le ministre de la Défense John Nott, *The Falklands War, The Full Story by the Sunday Times Insight Team*, Spere, London, 1982, p.157.

20. La torpille d'origine américaine Mark 8 a été mise en service en 1932. Sa fiabilité ayant été éprouvée pendant le second conflit mondial, elle continue d'être embarquée à bord des sous-marins avec des armes plus modernes, comme la torpille britannique Mark 24 Tigerfish. Cependant, celle-ci montra lors de ses essais au large de Malte en 1967, des faiblesses puisqu'elle revint après un virage à 180° sur le sous-marin lanceur. *The Falklands war, the full story*, The Sunday Time insight Team, op cit, p.158. D'un coût plus élevé, la torpille Tigerfish est d'abord guidée par un fil jusqu'à proximité de son objectif qui peut être un navire de surface ou un sous-marin, puis elle est dirigée, en phase finale par son auto-directeur. En outre, la charge explosive de la Mark 8 est plus importante de celle de la Mark 24. Il semble que ce soit en raison du blindage et des protections de la coque du ***General Belgrano*** que le commandant du ***Conqueror*** décida d'utiliser des Mark 8.

21. La question de savoir laquelle des deux torpilles a été la première à atteindre le croiseur, reste controversée. Le commandant du sous-marin, qui se situait alors à l'arrière gauche de la progression de la cible a relaté les faits en 1983: "J'ai vu un impact au milieu du navire. J'ai vu une boule de feu. J'ai vu un nuage de vilaine fumée quand la seconde torpille a touché."; d'après Geoffrey Underwood, *Our Falklands War*, Maritime Books, Liskeard, 1983, p.16. Par la suite, son témoignage est complété comme suit: "Nous étions alors à immersion télescopique. Je pense avoir vu une boule de feu orange dans l'axe du mât principal - immédiatement en arrière du centre de la cible - et peu de temps après la seconde explosion, je pense avoir vu une gerbe d'eau, de fumée et de débris à l'extrême arrière.", d'après Martin Middlebrook, *Task Force,* op.cit., p.149. Il semblerait cependant que l'impact qu'il situe au milieu du navire, soit celui de l'arrière, compte tenu de la position du sous-marin. Ceci résulte notamment du témoignage du capitaine Hector Bonzo, commandant le ***General Belgrano***: "A 16h01, nous entendons la première explosion. J'ai pensé immédiatement que c'était une torpille. Quelques autres pensèrent que cela aurait pu être une attaque aérienne. La première explosion a été celle qui a provoqué le plus grand nombre de morts, soit du fait du souffle initial, soit par la chaleur et la submersion. Le second impact vint quatre secondes plus tard. La seconde torpille toucha à quinze mètres de l'étrave et ces quinze mètres disparurent pratiquement sous l'eau. Les deux explosions anéantirent tous les systèmes de secours, particulièrement la première, qui pénétra sous les machines et détruisit les ponts, le dispositif de lutte contre l'incendie et l'éclairage de secours". D'après Michael Bilton et Peter Kominsky, *Speaking Out*, op.cit., p.46.

22. Le fait que les deux destroyer argentins n'ont pas, dès qu'ils ont perdu la trace du ***General Belgrano***, recherché les survivants et se sont éloignés du secteur du torpillage, a fait l'objet de vives critiques en Argentine: c'est cependant une règle, en période de guerre, de préserver avant tout les autres navires après le torpillage de l'un d'eux. L'exemple de deux navires de guerre coulés pendant le premier conflit mondial par le même sous-marin allemand, qui venait de torpiller un premier bâtiment de guerre auquel ils portaient secours, peut appuyer cette attitude.

23. D'après Geoffrey Underwood, *Our Falklands War*, op.cit.,p.18.

24. D'après Martin Middlebrook, *Task Force*, op.cit. ,p. 152.

25. Bien qu'il semble que les sous-marins nucléaires d'attaque aient été utilisés par la suite pour la reconnaissance des approches terrestres de l'Argentine, et même pour la détection périscopique des départs de chasseurs bombardiers depuis les bases côtières comme Rio Grande et Rio Gallegos.

26. Les deux P2 V7 Neptune vont devoir être retirés du service pendant le conflit après avoir servi de moyen de détection à distance de la flotte anglaise (voir plus loin la destruction du ***Sheffield***). Seuls les Grumann S2E Tracker du porte-avions ***Veinticinco de Mayo*** sont disponibles pour cette tâche, mais il n'y en a que 6 en service, qui seront d'ailleurs basés à terre dès le retour à sa base du porte-avions.

27. Des escorteurs modernes de lutte anti-sous-marine ont bien été commandés par la junte argentine, mais ils sont encore en construction au chantier naval Blohm et Voss (Allemagne de l'Ouest); le premier, l'***Almirante Brown*** a été lancé le 28 mars 1981 et n'entrera en service qu'en 1983. Les seuls escorteurs récents sont les trois avisos français de type A69, mais leur capacité anti-sous-marine est surtout côtière.

28. Pour justifier le torpillage du ***General Belgrano***, Madame Thatcher répondit lors de son intervention télévisée du 24 mai 1983, que le gouvernement avait connaissance du caractère offensif du navire, en dépit du fait qu'il naviguait cap à l'ouest, ce qui serait confirmé le jour où les éléments connus du gouvernement pourraient être révélés. Cette réponse laisse penser qu'elle s'appuyait sur le déchiffrement de transmissions argentines, élément que pourrait corroborer la présence du chef du service d'écoutes des communications étrangères (GCHQ) sur la photo du dîner rassemblant les acteurs de la victoire, prise le 11 octobre 1982. D'après R.V. Jones, *Reflections on Intelligence*, London, Mandarin, 1989. p.72.

29. Voir sur cette affaire David Hooper, *Official Secrets*, Hodder and Stoughton, Sevenoacks, 1987, chapitre 12: Profumo without sex, Clive Ponting.

30. Clive Ponting publia par la suite sa version des faits dans son livre: *The Right to know*, Sphere books, London, 1985.

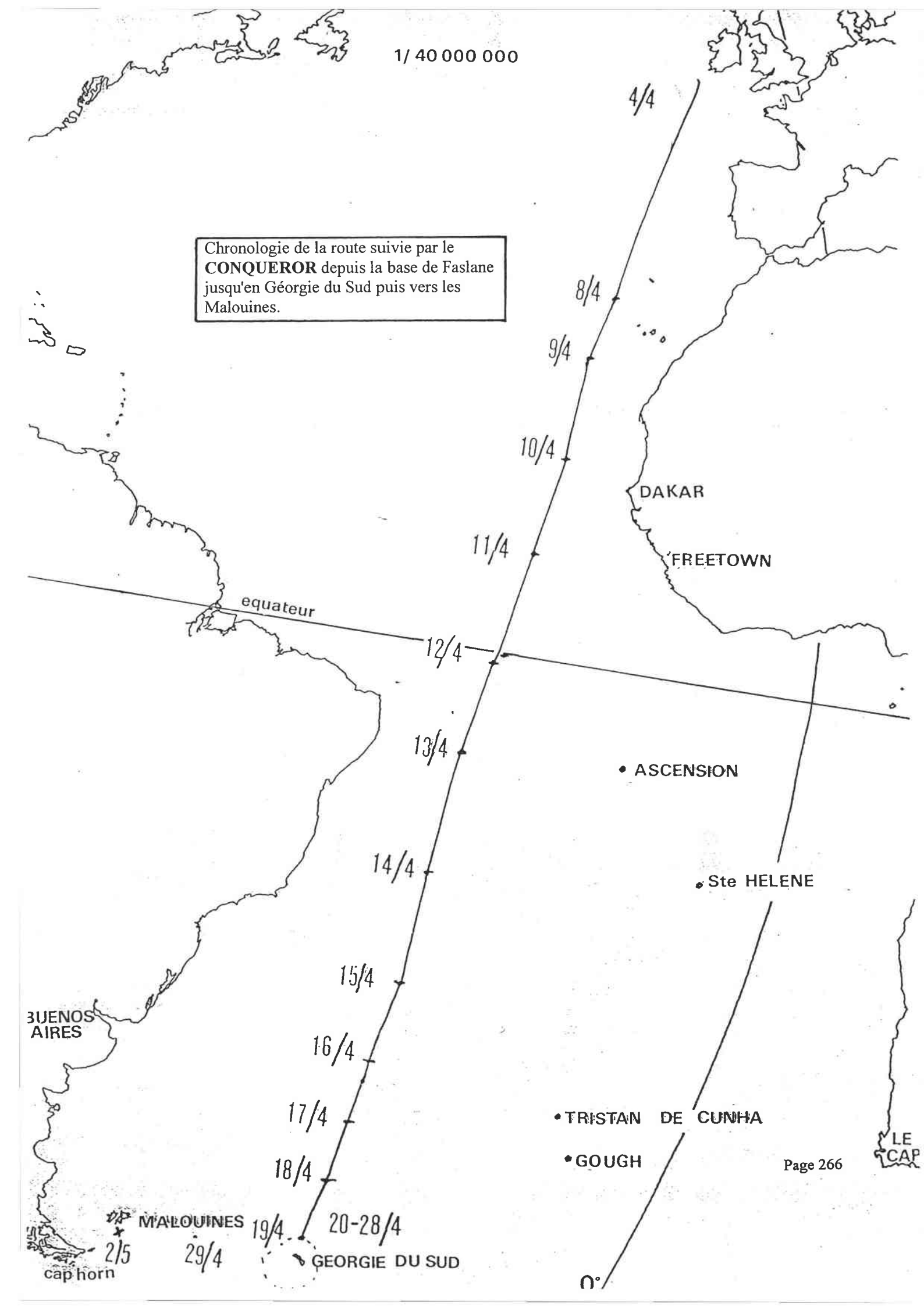
Le **GENERAL BELGRANO** en mer.

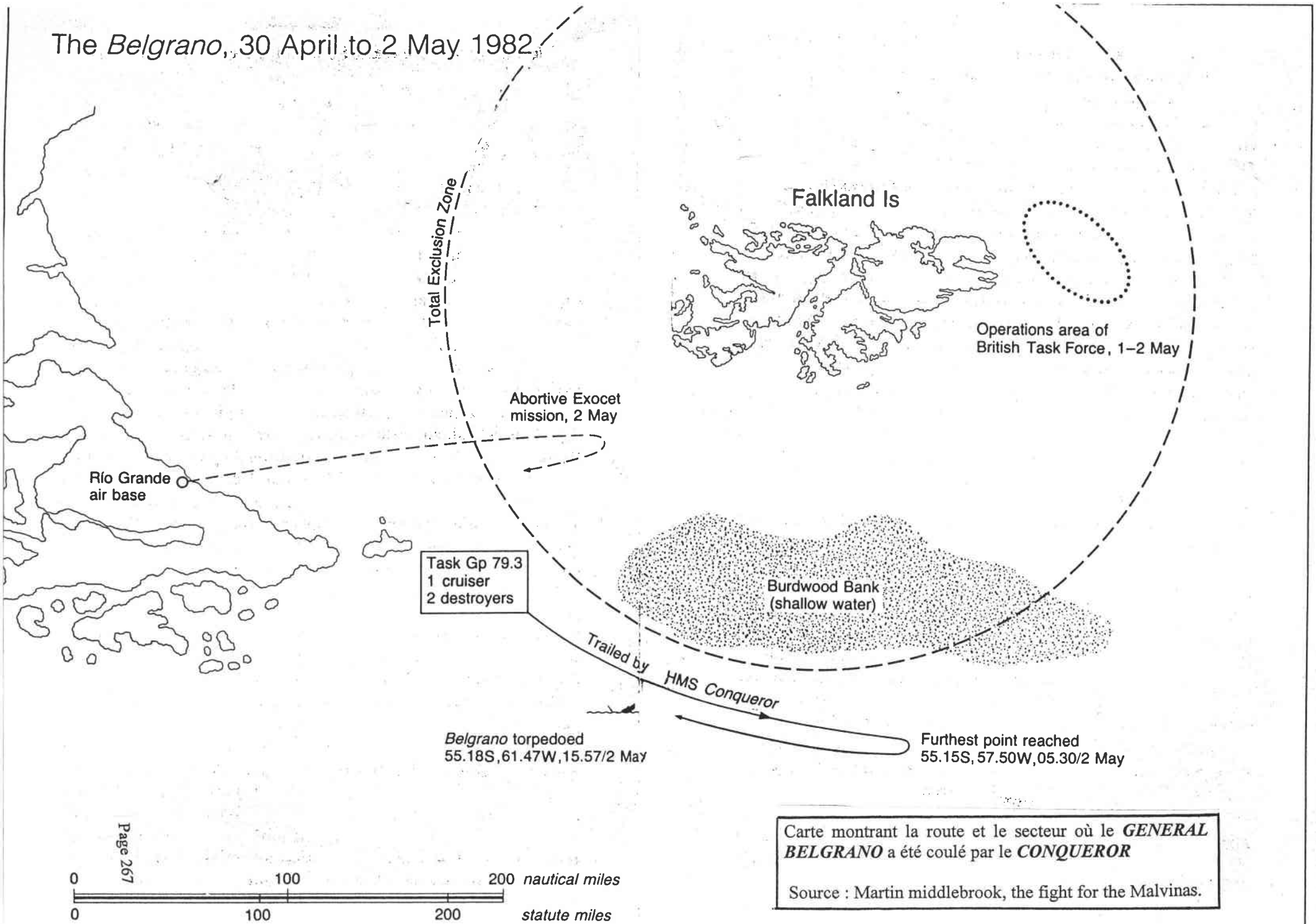
Gros plan sur la passerelle montrant les radars hollandais et le lanceur de Sea Cat.

Source : Ambassade d'Argentine.

Le CONQUEROR en surface.

Source : Ambassade de Grande-Bretagne
Paris.

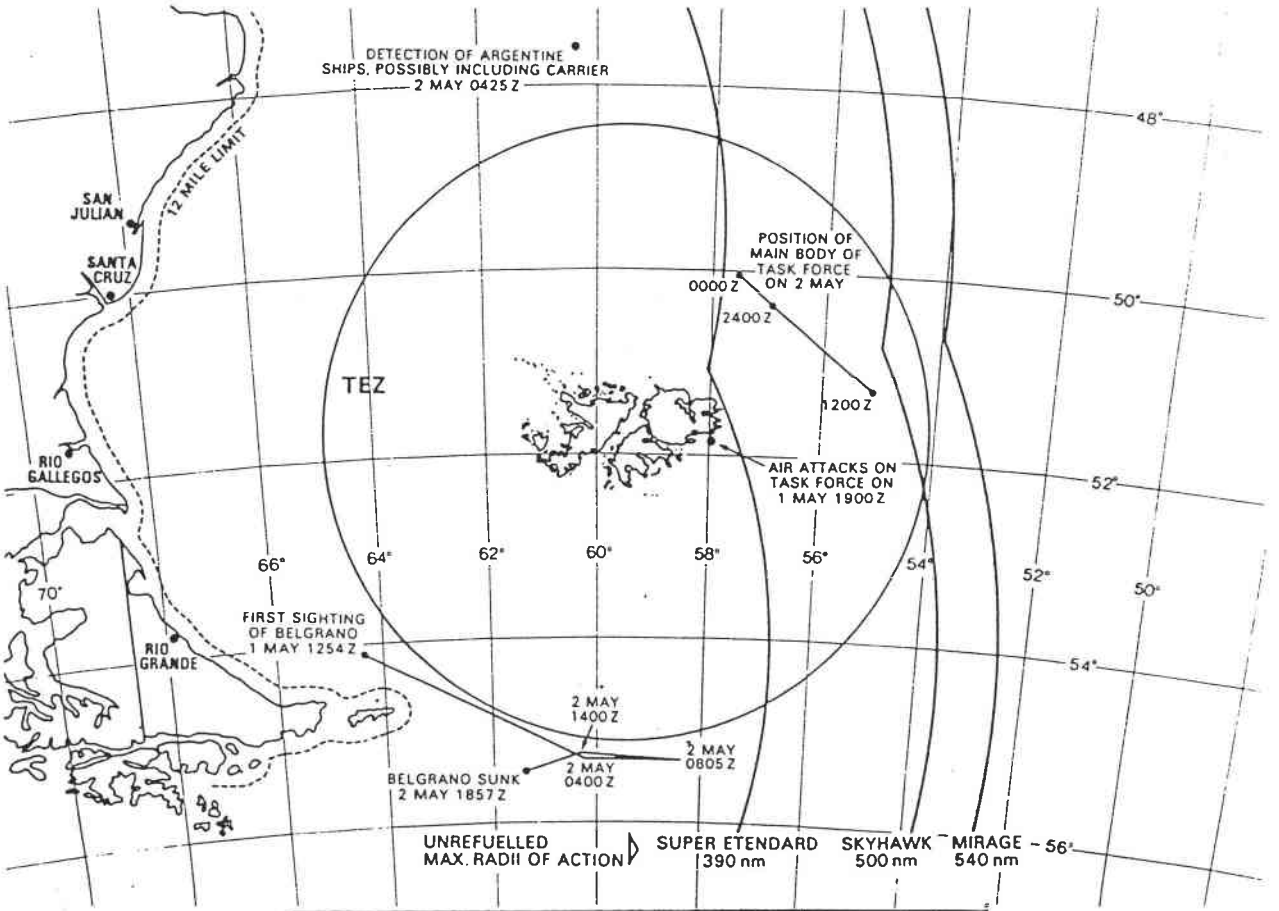

1/ 40 000 000
Chronologie de la route suivie par le **CONQUEROR** depuis la base de Faslane jusqu'en Géorgie du Sud puis vers les Malouines.
4/4
8/4
9/4
10/4
11/4
12/4
13/4
14/4
15/4
16/4
17/4
18/4
19/4
20-28/4
29/4
2/5
DAKAR
FREETOWN
equateur
ASCENSION
Ste HELENE
BUENOS AIRES
TRISTAN DE CUNHA
GOUGH
MALOUINES
GEORGIE DU SUD
cap horn
LE CAP
0°



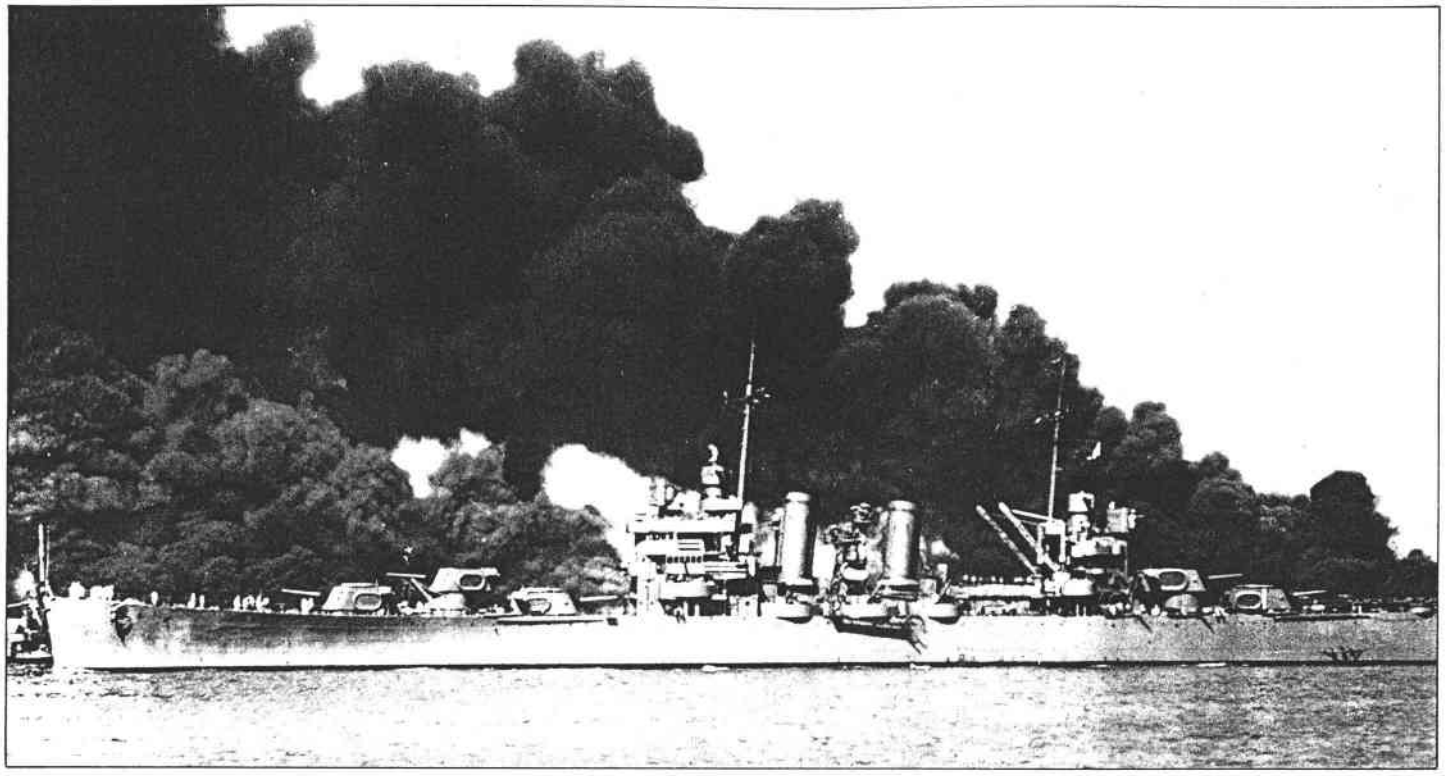
Carte montrant la route et le secteur où le ***GENERAL BELGRANO*** a été coulé par le ***CONQUEROR***

Source : Martin middlebrook, the fight for the Malvinas.

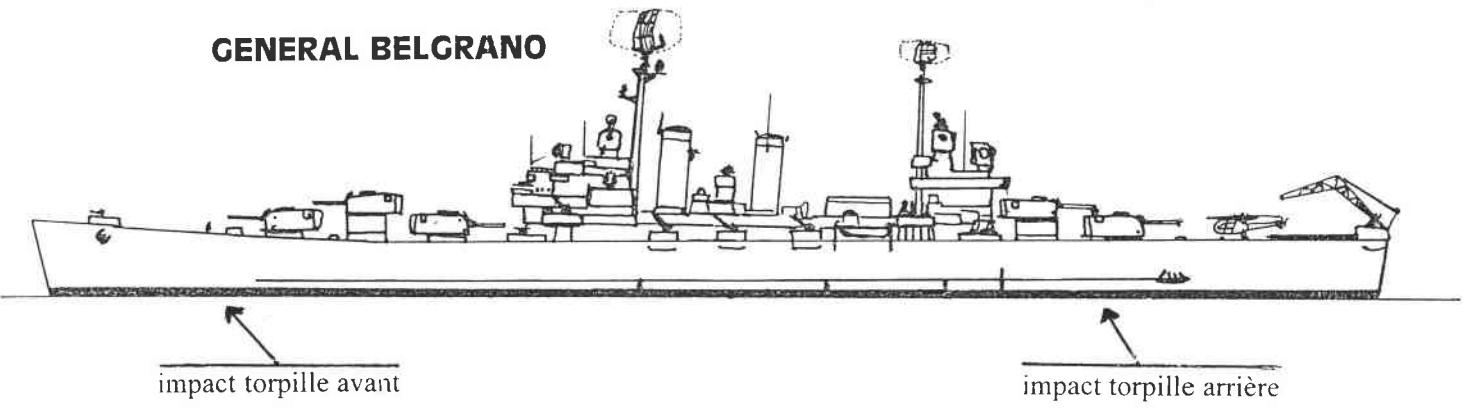
SOUTH ATLANTIC OPERATIONAL CHART



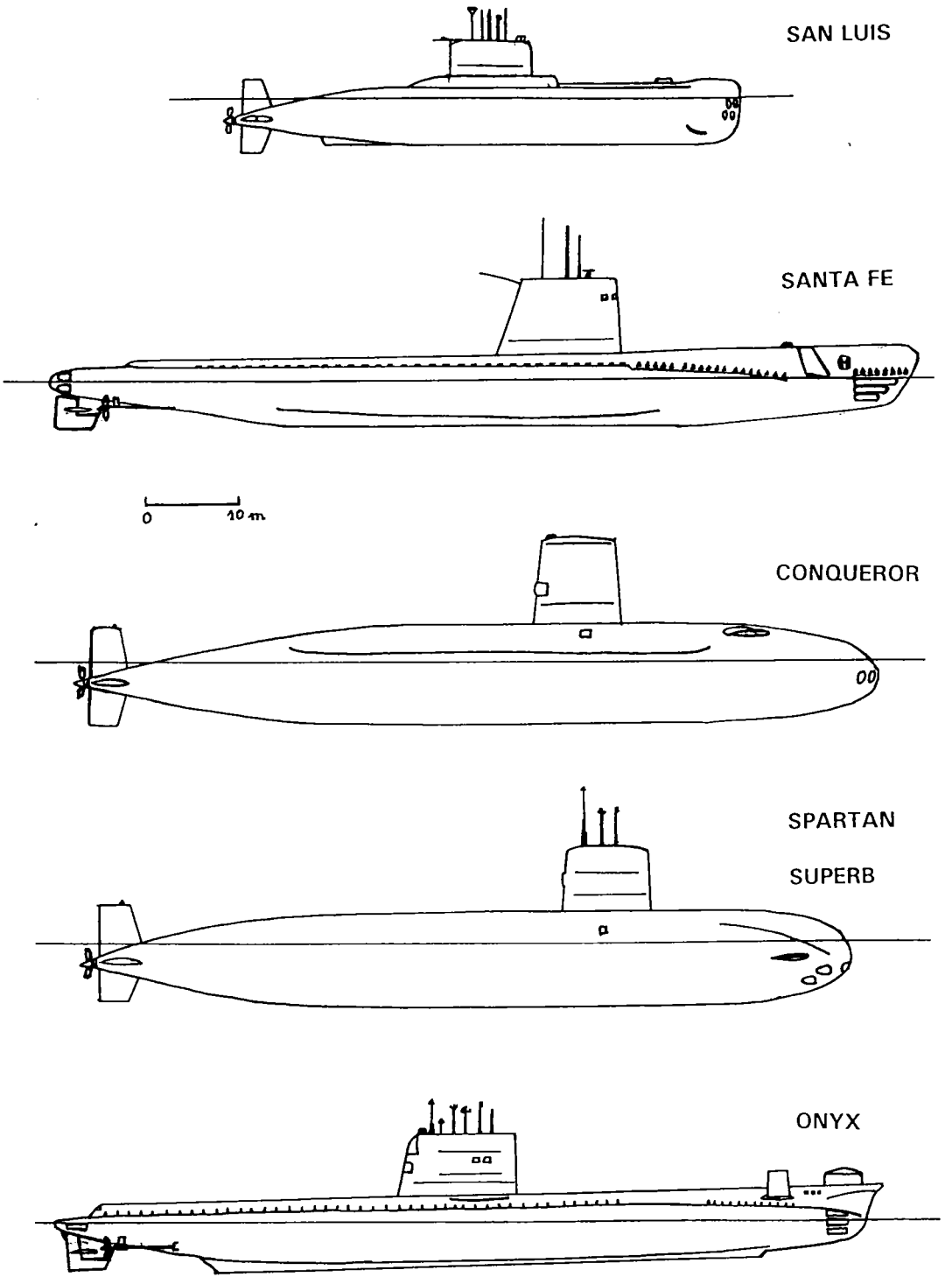
Carte annexée au rapport (1984-1985) de la commission des Affaires Etrangères de la Chambre des Communes, montrant la position des forces navales le 2 mai 1982.



Croiseur **PHOENIX** sortant de Pearl Harbor le lendemain de l'attaque japonaise du 7 décembre 1941



Croiseur GENERAL BELGRANO incliné sur babord après le torpillage, son avant emporté par l'explosion d'une des torpilles.



SOUS-MARINS ENGAGES AUX MALOUINES - 1982.

4. La patrouille du *San Luis*

Au moment où la force navale d'intervention britannique approche des îles, la Marine argentine a déployé en trois groupes ses forces de surface selon le dispositif de la *Task Force 79*. Au nord, les frégates lance-missiles T42 et le porte-avions, puis le groupe des trois avisos, au sud le croiseur ***General Belgrano*** et deux destroyers. Tous ces groupes comprennent des navires armés de MM38 Exocet. Sur ce déploiement pèse la présence possible de plusieurs sous-marins nucléaires d'attaque anglais. Pour tenter de s'opposer à l'arrivée de la force navale britannique à proximité des îles, les Argentins ont également engagé leur force sous-marine.

Au début du conflit, la Marine argentine dispose selon les annuaires des flottes de combat, de quatre sous-marins classiques. Deux sous-marins océaniques de 1500 t ont été achetés aux Etats-Unis en 1971. Ce sont des sous-marins mis en service à la fin de la seconde guerre mondiale et modernisés dans les années cinquante suivant la formule Guppy (*greater underwater propulsion power*), consistant en un profilage de coque, un doublement de la capacité des batteries et un accroissement du compartiment sonar, obtenu en réduisant le nombre de moteurs diesel. Le premier, ***S22 Santiago Del Estero*** a été désarmé en septembre 1981, et est utilisé à quai pour l'instruction des sous-mariniers (1). Le second, ***S21 Santa Fe*** a quitté la base de Mar del Plata le 26 mars pour participer à la reconquête des Malouines en acheminant un commando chargé initialement de s'emparer du phare de cap Pembroke. Il a alors reçu instruction de ne pas utiliser ses torpilles. Finalement, après avoir observé au périscope les activités aux abords de Stanley, il avait débarqué ses commandos au nord de l'isthme de la capitale pour y sécuriser les plages avant le débarquement des troupes. Cette première mission achevée, il avait rejoint Mar del Plata le 8 avril. Réapprovisionné pour un voyage de 60 jours, armé avec des torpilles, le ***Santa Fe*** embarque aussi vingt militaires de renfort et des armements complémentaires pour le détachement de la Géorgie du Sud. Le 24 avril, il y réapparaît et les débarque à Grytviken. Attaqué par les hélicoptères anglais, alors qu'il s'éloigne en surface et s'apprête à plonger, il est très endommagé. Sa coque faisant eau, il vient s'échouer définitivement contre une jetée près de Grytviken.

La Marine argentine ne dispose plus alors que de deux sous-marins rapides, silencieux et économes en carburant, du type 209.1 de 980 t achetés en République Fédérale d'Allemagne en 1974. Six autres sous-marins neufs de 1400 et 1700 tonnes ont été commandés en Allemagne, mais le premier mis sur cale en décembre 1980 ne sera en service qu'en 1983. Les deux sous-marins de 980 t font partie d'une série de 25 sous-marins type 209, dérivés des types 205 et 207 de 415 t et 450 t de la Bundesmarine, conçus spécialement pour l'exportation. L'engagement des sous-marins argentins suscite de ce fait un vif intérêt chez les Allemands, car ce sera le premier engagement de sous-marins fabriqués par les chantiers allemands depuis la seconde guerre mondiale.

Le premier, le ***S31 Salta***, devait effectuer ses essais à l'issue d'un carénage à la mi-avril. Ceux-ci, accélérés par la crise, révèlent des bruits rayonnés trop indiscrets qui ne pourront d'ailleurs être résolus avant la fin du conflit.

Le ***S32 San Luis*** reste donc le seul sous-marin opérationnel. Son équipage renouvelé en janvier manque cependant d'expérience. C'est donc ce sous-marin pour eaux restreintes ou peu

profondes qui va être engagé contre une force navale dont les unités sont pour la plupart spécialisées dans la lutte anti-sous-marine, et sont particulièrement entraînées à cette tâche. Ce savoir-faire est atténué cependant par le fait que les eaux de l'Atlantique Sud n'ont pas les même caractéristiques que celles de l'Atlantique Nord. En outre les faibles profondeurs dans ce secteur du plateau des Malouines rendent plus difficile la détection par sonar.

La menace de ces sous-marins est prise au sérieux par les Britanniques, qui vont déployer pour la contrer des moyens considérables et consommer des quantités impressionnantes de munitions anti-sous-marines, tirées pendant la campagne contre de nombreux échos détectés, qui se révèleront souvent n'être que des cétacés (2). Les Britanniques ne peuvent en effet se permettre de risquer aucun de leurs grands bâtiments, et le traitement de cette menace est prioritaire, y compris pour les sous-marins nucléaires d'attaque.

Cette menace est d'autant plus réelle, que le ***San Luis***, parti de Mar del Plata la deuxième semaine d'avril, effectue une patrouille qui va durer 34 jours, dans la zone de guerre autour des Malouines. Il a pour mission de participer aux opérations d'interdiction de la zone aux Britanniques. Le 1er mai, alors qu'il navigue en plongée au nord-est de la Malouine orientale et qu'il se trouve alors sans le savoir, à 90 milles au nord-ouest de la force navale britannique, il détecte la présence de deux navires de combat britanniques. Il s'agit du ***Brilliant*** et du ***Yarmouth*** qui ont entrepris une action de chasse anti-sous-marine à partir d'informations faisant état de la présence probable d'un sous-marin argentin dans le secteur (3). Ils sont accompagnés de trois hélicoptères Sea King de lutte anti-sous-marine, chacun ayant embarqué un équipage de rechange qu'il dépose par treuillage sur les frégates. Ces hélicoptères vont venir dix fois se ravitailler en carburant à proximité des frégates, halant le tuyau de carburant avec leur treuil et restant en vol quinze minutes aux côtés du navire, qui continue ses investigations anti- sous-marines pendant le transfert du carburant (4). Cette technique mise au point dans les années soixante va leur permettre des recherches anti-sous-marines continues pendant plus de dix heures. L'un d'eux bat ainsi le record du monde du temps de vol le plus long d'un hélicoptère en mission opérationnelle (5).

Le commandant du ***San Luis***, en raison de la perte de visibilité due à la nuit, ne confirme pas son contact par une investigation périscopique et va donc procéder à une attaque en s'appuyant sur les données des sonars. Il sait alors que les deux frégates opèrent avec des hélicoptères. Il lance à plus de 10 000 mètres (6), une torpille SST4 filoguidée (7), sur la base de calculs de tir effectués manuellement, car son calculateur de tir est en panne. La torpille est ainsi téléguidée manuellement jusqu'à ce que le fil de guidage se rompe, après quoi, elle se perd.

Les Britanniques qui ont décelé l'attaque engagent alors une contre-attaque, d'abord avec des grenades tirées par le mortier triple du ***Yarmouth***, puis des charges de profondeur et des torpilles MK 46 larguées par Sea King. Leur chasse va durer vingt heures. Finalement, le sous-marin parvient à leur échapper et se dérobe.

Le 8 mai, poursuivant sa patrouille au nord du détroit des Malouines, le ***San Luis*** acquiert un contact sous-marin se déplaçant à six-huit noeuds, selon une progression apparemment intelligente, sur lequel il lance une torpille anti-sous-marine MK 37 sans résultat, sinon une faible explosion (8); la mission continue. Pour recharger ses tubes lance-torpilles, le ***San Luis***

doit se poser sur le fond, son équipage peut alors démonter les éléments du poste d'équipage avant, hisser au treuil les torpilles qui sont stockées en dessous, et les introduire à la main dans les tubes. On mesure ainsi la difficulté de travailler dans ce type de sous-marin qui a un équipage de 28 hommes (9).

Ayant repris sa mission, le ***San Luis*** se trouve à nouveau, la nuit du 10 au 11 mai, dans le secteur nord du détroit des Malouines. La frégate ***Alacrity,*** remontant ce détroit du sud au nord, à la recherche des navires argentins forceurs de blocus, vient d'y surprendre et de détruire au canon le navire ravitailleur argentin ***Isla del Estados***. Elle rejoint la frégate ***Arrow*** qui l'attend après avoir procédé de son côté à un reconnaissance du secteur entre les îles de Jason et de Pebble. Au moment où elles reprennent leur route commune vers l'est et la force navale, elles passent à proximité du ***San Luis*** qui les a pistées et se trouve en position de les torpiller. Le commandant du ***San Luis*** choisit de tirer sur l' ***Alacrity*** qui, plus proche de la côte, peut moins manoeuvrer. A 5000 yards, il tire une torpille SST4 guidée à nouveau manuellement en raison de la défaillance persistante de son calculateur de tir. Toutes les données de tir ont été calculées à partir des données fournies par les sonars. Après deux minutes et demie de route, le fil de guidage se rompt à nouveau (10).

Le bruit d'explosion entendu du sous-marin s'avérera être lié à l'endommagement du système de brouillage remorqué à l'arrière de l'***Arrow***. Les deux frégates s'éloignent sans avoir cependant contré l'attaque. Deux jours plus tard, le ***San Luis*** signale par radio des défaillances techniques; il vient de patrouiller un mois au nord des Malouines et n'a fait surface qu'une fois pour une réparation; il reçoit l'ordre de rejoindre Mar del Plata. Ayant résolu ses problèmes techniques, il ne sera prêt à repartir pour une nouvelle patrouille qu'à la fin des hostilités. Le ***Salta*** ne les aura toujours pas réglés.

Les tentatives du ***San Luis*** mettent en évidence le risque permanent qu'un moyen ausi réduit peut faire peser sur la force d'intervention. Le 1er mai, il était en passe de toucher une des frégates de l'écran extérieur de la force navale. Le 10 mai, les frégates n'ont apparemment pu déceler l'attaque dont elles étaient l'objet. Si son calculateur de tir avait été en marche, il aurait été à même de tirer plusieurs torpilles avec des chances plus sérieuses de toucher un navire.

Cependant, avec le retrait du ***San Luis*** qui complète celui de la force de surface argentine, l'océan est désormais libre autour des Malouines et en particulier l'approche du détroit des Malouines est dégagée. Les Argentins ne peuvent compter, pour éviter l'attaque de leur garnison, que sur leur moyens aériens.

1. Bien qu'il ne puisse plus plonger, la Marine argentine persuadée que les satellites américains renseignent les Britanniques, le fait appareiller en surface, fin avril, puis le cache à Puerto Belgrano, voulant accroître ainsi la menace sous-marine potentielle pesant sur les Britanniques. D'après Robert L. Scheina, *Where were those argentine subs?*, Proceedings, Indianapolis, US Naval Inbstitute, Marsh 1984.

2. Cette réalité sera le thème du roman de Pierre Boule, *La baleine des Malouines*, Julliard, Paris, 1983.

3. Le renseignement britannique avait, deux jours plus tôt, intercepté un message ordonnant au ***San Luis*** de se rendre dans ce secteur. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, 1989, p.80.

4. Les plates-formes pour hélicoptères de ces deux frégates étant trop petites pour recevoir un Sea King, surtout dans les

conditions de mer du moment, les équipages de réserve sont déposés sur les frégates et récupérés de la même manière pour assurer la relève. D'après David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, Les Cooper, London, 1987. p.122.

5. D'après Jeffrey Ethell et Alfred Price, *Air war South Atlantic*, Sidgwick et Jackson, London, 1983, p.71.

6. D'après Martin Middlebrook, op. cit. p.81.

7. SST4: Special Surface Target 4, torpille lourde antinavire de 533 mm de diamètre et 6,04 m de long mise au point par AEG Telefunken pour les sous-marins 209 destinés à l'exportation. Pesant 1414 kg elle a une portée de 12 à 28 km selon sa vitesse, variable de 23 à 35 noeuds. D'après l'encyclopédie des armes n° 132, armes des sous-marins modernes, Atlas, Paris, août 1986, p.2622.

8. D'après notamment Carlos E. Zartmann, *Einsätze der Argentinen U. Boote im Malwinen Krieg*, Marine Rundschau, 3/1984, p.130.

9. D'après Juan Carlos Murguizur, *L'Argentine accordera-t-elle à l'avenir une plus grande importance au sous-marin?*, Revue internationale de défense, n°4/1984, p.453.

10. L'échec de ces torpilles et la défaillance des conduites de tir peuvent être attribués à un défaut de maintenance, les Marines de certains pays comme l'Argentine pouvant difficilement tirer régulièrement des torpilles dont le coût unitaire se chiffre en millions de francs. Pour le système de filoguidage, sans exclure un sabotage, on peut envisager comme cause une inversion des fils de polarité. D'après R.J.L Dicker, *La construction de sous-marins en République Fédérale*, Revue internationale de défense, 9/1983; dans un encadré: "Activités des sous-marins argentins pendant la guerre des Malouines", p.1292.

5. Le plan péruvien

Fin avril, après l'échec de la navette effectuée par Haig entre Londres et Buenos Aires, il est clair que l'intransigeance des deux protagonistes conduit inéluctablement au conflit ouvert. Fortement préoccupé par cette situation d'impasse, le président péruvien Fernando Belaùnde Terry décide de prendre l'initiative pour sauver la paix. Celle-ci intervient le 1er mai, à un moment propice, puisque les chefs d'état-major de l'armée de Terre argentine réunis en consultation, prennent alors position en faveur d'une solution pacifique du conflit (1).

Dans le même temps, l'amiral Lombardo a demandé à l'amiral Allara de se replier à l'ouest et les unités argentines en mer ont mis le cap sur le continent. Le président péruvien, proche des Argentins, mais entretenant des relations personnelles avec les diplomates anglais, est plus à même qu'Alexander Haig de gagner la confiance de la junte et ne peut être soupçonné par les Argentins de soutenir la cause britannique (2). Il prend l'attache personnelle du général Galtieri pour lui proposer l'élaboration en commun d'un plan de paix, après en avoir discuté longuement le contenu avec Alexander Haig (3).

Ce plan en sept parties, proposé aux Argentins par le président péruvien prévoyait un cessez-le-feu, le retrait mutuel des forces, l'administration temporaire des îles par une partie tierce, la prise en compte des points de vue et intérêts des habitants des îles, la désignation d'un groupe de négociateurs devant trouver une solution définitive, avant le 30 avril 1983.

Le ministre anglais des Affaires Étrangères Francis Pym, alors à New York pour discuter avec les Américains de leur soutien, notamment militaire, rencontre Alexander Haig le 2 mai. Celui-ci s'efforce de le convaincre de faire adopter par le gouvernement anglais la proposition

péruvienne. Des discussions intenses se déroulent téléphoniquement entre les quatre pays concernés, toute la journée du 2 mai, autour de la proposition péruvienne. La quasi-acceptation par l'Argentine du texte de compromis péruvien permet un moment d'envisager un succès, mais il faut que les Britanniques l'acceptent. Ceux-ci ont déjà réagi à la formulation de prise en compte des "points de vue et intérêts" des habitants des îles en faisant connaître qu'ils désirent y substituer leurs "souhaits". Les délais induits dans la discussion du texte par le système de décision collégiale de la junte ne facilitent pas la demande péruvienne. Le président Belaünde sent que le temps lui est compté, qu'il faut aboutir vite, et il emploie avec son équipe toute son énergie pour conclure. Le texte en discussion pourrait déboucher sur un accord, mais dans le même temps, la situation militaire et tout particulièrement les évolutions en mer des forces navales, conduisent les Anglais, pressés par la proximité des unités navales argentines, à modifier les règles d'ouverture du feu. La nouvelle du torpillage du croiseur ***General Belgrano*** est portée à la connaissance de la junte par l'amiral Anaya dans la soirée du 2 mai. Les Argentins décident alors de suspendre l'étude de l'initiative péruviennne.

Le torpillage du ***General Belgrano*** qui a compromis les chances de cette tentative d'accord, a-t-il été intentionnellement décidé dans cette perspective?

Répondre par l'affirmative à cette hypothèse, évoquée notamment par le parlementaire anglais Tam Daylell, revient à conclure que le torpillage du ***General Belgrano*** a mené la junte à une position jusqu'au-boutiste. Or, il est concevable de penser que, compte tenu de l'impact négatif de ce torpillage dans l'opinion publique internationale et donc de l'affaiblissement qui en résultait pour la position britannique, les Argentins auraient pu alors accepter la proposition péruvienne. La Grande-Bretagne se serait trouvée, sous la pression internationale, dans l'obligation de négocier et donc de retirer sa force d'intervention. La junte, du fait de son comportement plus militaire que politique, a ainsi manqué une porte de sortie d'autant plus largement ouverte que l'armée de Terre était acquise à une solution pacifique et que la Marine, alors militairement en difficulté, ne pouvait imposer son point de vue.

En l'état actuel des informations disponibles, il ressort de l'analyse chronologique comparée de la démarche péruvienne d'une part, et de la prise de décisions aboutissant au torpillage du ***General Belgrano*** d'autre part, que les deux processus ont été parallèles et que le premier n'a pas interféré sur l'autre. Le premier ministre britannique est informé le 2 mai dans la matinée d'une situation militaire nouvelle. La flotte argentine fait peser sur la force d'intervention une menace imminente, notamment du fait de l'attaque possible du goupe aérien embarqué sur le ***Veinticinco de Mayo***. Les règles d'ouverture du feu sont adaptées en conséquence. Dans cette phase d'élaboration, et en l'absence de M. Francis Pym qui rencontre les dirigeants des Etats-Unis (4), la démarche péruvienne, initiée la veille, ne pouvait aboutir, car son contenu n'avait pas encore été discuté et approuvé par le gouvernement anglais. La liaison établie par le canal d'Alexander Haig avec Francis Pym pour relayer l'initiative péruvienne dans la négociation, ne pouvait pas recevoir l'accord des Britanniques de la même manière que les contacts au plus haut niveau entre les Péruviens et les Argentins (5).

Dans l'hémisphère sud, la négociation paraissait progresser positivement parce que le président peruvien avait pu gagner la confiance des Argentins, ce qu' Alexander Haig n'avait pu obtenir en avril, étant suspecté d'être trop proche des Britanniques. Ceux-ci n'étaient pas pour

autant engagés par les démarches d'Alexander Haig, et dans ces contacts exploratoires, la présence du ministre anglais des Affaires Étrangères n'était due qu'à une volonté de concrétiser le soutien américain décidé par le président Reagan. Il est donc hâtif de conclure que le plan péruvien avait des chances raisonnables d'aboutir. En tout état de cause, son approbation ne pouvait être réalisée sans le délai nécessaire aux échanges entre les protagonnistes via les relais que constituaient le général Haig et les Péruviens. Rien, en l'état actuel des archives et des documents accessibles, ne laisse apparaître une volonté anglaise de bloquer le processus diplomatique.

Par contre, l'évolution de la situation militaire, et notamment la demande de l'amiral Woodward d'une action visant à desserrer la pression dont la force navale était l'objet, et la nécessité de réagir vite dans un contexte évoluant au rythme des forces navales, ont conduit l'autorité politique à donner aux responsables des opérations, les moyens de disposer de la marge nécessaire pour protéger leurs unités navales, opérer à proximité des îles et attendre les navires amenant le corps expéditionnaire anglais.

Le caractère opportun de la décision d'ouverture du feu n'est d'ailleurs pas contesté par les militaires argentins (6). Son impact politique inévitable allait en outre être atténué par la perte du ***Sheffield,*** le 4 mai.

1. D'après Arthur Gavshon et Desmond Rice, T*he sinking of the* ***Belgrano***, op. cit., p.81: le 1er mai, à 20 h 30, le général Vaquero, chef d'état-major de l'armée de Terre, fait part aux généraux Galtieri et Lami Dozo de la position des généraux de l'armée de Terre qui se sont réunis à deux reprises: "Nous ne voulons pas de guerre ouverte."

2. Il le montrera pendant le conflit en livrant aux Argentins des Mirage V, au moment où les pertes de leur aviation commencent à prendre une ampleur imprévue.

3. D'après Thomas O. Enders, interviewé par Michael Charlton dans *The Little Platoon*, Blackwell, Oxford, 1989, p. 174 et 175, l'initiative du président Belaùnde était en fait un projet initié par les diplomates des Etats-Unis, qui l'ont fait passer par le relais péruvien et le négociaient avec les Britanniques.

4. Pour Francis Pym dans *The Little Platoon,* op. cit., p. 207, l'initiative péruvienne, inspirée par les Américains, contenait des idées plus que des propositions.

5. Michael Charlton, dans *The Little Platoon*, op. cit., p. 211, rappelle que la modification des règles d'ouverture du feu a été prise à Londres à 13 h, le 2 mai, et que Francis Pym n'a rencontré Alexander Haig qu'à 15 h, ce même jour.

6. Ce que déclare l'amiral Allara dans *The Little Platoon*, op.cit. p.217: "Du point de vue professionnel en tant qu'officier de Marine, je ne critique pas l'attaque anglaise sur un navire de guerre doté d'une capacité de combat, effectuant une mission militaire et qui était dans la zone du conflit."

6. Quatre avions et cinq missiles

Au moment où débute l'affrontement armé anglo-argentin, le système d'armes offensif le plus élaboré dont dispose l'Argentine est encore en cours de qualification. Il s'agit du tandem avion-missile constitué par le Dassault Super Etendard armé de missiles air-mer AM 39 Exocet. Ce missile est une version dérivée du missile mer-mer MM 38, dont sont équipés la plupart des navires de surface des deux belligérants. Dans leur ambitieux programme d'armement, les Argentins ont commandé en France 14 Super Etendard destinés à être mis en oeuvre à partir du porte-avions ***Veinticinco de Mayo***, qui à cette fin, fait l'objet d'une refonte non encore achevée en avril 1982.

Cinq Etendard ont été acheminés dans les cales de cargos à la fin de 1981 et mis en service à la base de Commandante Espora. Vingt-huit AM 39 ont été également commandés dont seulement cinq ont été livrés au moment où l'embargo sur les armes décidé par les pays de la communauté européenne interrompt les livraisons. Cet embargo bloque également les neuf Super Etendard finis et prêts à être livrés, qui attendront en France la levée de cet embargo. Leur livraison définitive interviendra en décembre 1982.

Pour mettre en oeuvre ces avions modernes, l'aéronavale française a assuré la formation des personnels de maintenance et a déjà qualifié dix pilotes, mais ils n'ont effectué chacun que quarante-cinq heures de vol sur Super Etendard au début du conflit. Ils sont cependant considérés par leurs collègues français comme de très bon niveau, ce que les Anglais n'ignorent pas. La mise en oeuvre du système d'armes avion-missile nécessite aussi des techniciens au sol dont l'adaptation n'est pas encore achevée. Une équipe française devait arriver le 12 avril pour les aider. Elle est retenue en France par l'embargo. Les Argentins vont donc devoir improviser cette adaptation à partir des notices techniques qui leur ont été fournies, tout en s'aidant de techniciens français de passage, mais qui ne sont pas des spécialistes de l'Exocet (1).

Le 15 avril, les procédures d'adaptation des missiles sur les avions ont été testées, avec cependant une limite: l'impossibilité de qualifier la séquence par le tir réel d'un missile, compte tenu du faible nombre de missiles livrés. Le calage des centrales à inertie a dû être improvisé avec un équipement prévu pour les Mirage III, l'équipement nécessaire étant lui aussi bloqué par l'embargo. Une autre contrainte va jouer pendant tout le déploiement des Super Etendard dans le sud: la nécessité après chaque vol de reprogrammer les AM 39. Pour ce faire, il faut les retirer des avions, les remettre dans leur conteneur de transport, les acheminer à Commandante Espora par un avion de transport, et les rapporter par la même voie pour la mission prochaine.

Les Super Etendard ne pouvant embarquer sur le porte-avions car ils n'ont pas fait l'objet des vols de qualification nécessaires, et le porte-avion ayant regagné sa base après sa tentative infructueuse d'attaque du 30 avril et le torpillage du ***General Belgrano***, l'état-major de la Marine argentine décide de les utiliser depuis le continent comme avions d'attaque contre la force navale britannique. Ils quittent donc leur base de Commandante Espora près de Puerto Belgrano, pour descendre jusqu'à la base la plus septentrionale du pays: Rio Grande. Depuis cette base, ils doivent mener des attaques avec un soutien dont les Britanniques pouvaient penser qu'il n'était pas encore effectif: celui des KC 130 de l'armée de l'Air argentine. En les ravitaillant en vol, à l'aller et au retour, ces avions-citernes confèrent aux Super Etendard une distance

franchissable considérable, et par là même leur permettent d'intervenir dans le secteur d'évolution de la force navale britannique entre le nord-est et le sud-est des Malouines. Afin de disposer de quatre Super Etendard en état de vol, le cinquième est immobilisé pour servir de pièces de rechange. Les Super Etendard vont effectuer des missions par paire. Aux commandes du premier avion sera le pilote le plus expérimenté, aux commandes du second le moins confirmé; en épuisant ainsi à chaque mission la liste des dix pilotes. Pour affiner leur procédure d'attaque, les Super Etendard s'entraînent, les deux dernières semaines d'avril, à attaquer les deux destroyers lance-missiles argentins du type ***T42 Sheffield***. Des pilotes de Super Etendard sont alors présents dans le central opérations de ces navires, pour trouver, en observant les consoles des radars de veille aérienne, la meilleure approche en restant le plus longtemps indétecté (2). Dès le 19 avril, deux Super Etendard sont opérationnels à Rio Grande. Les deux suivants arrivent à la fin du mois. L'objectif prioritaire permanent de l'état-major argentin est de toucher un des deux porte-aéronefs britanniques, car avec un seul de ces navires, le commandement britannique ne serait plus à même d'apporter le soutien aérien nécessaire à sa force navale. Pour mener ces missions d'attaque et d'isolement des Malouines, il importe donc de repérer d'abord la flotte anglaise. C'est à cette tâche que vont s'employer les deux derniers P2H Neptune de l'aéronavale. Ces vieux bimoteurs de lutte anti-sous-marine sont lents mais ont un long rayon d'action et surtout ils sont équipés d'un puissant et volumineux radar ventral. Opérant depuis Rio Grande, ils vont aller confirmer les indications fournies par la station radar VYCA 2 de Stanley qui analyse les secteurs de départ et de retour des Sea Harrier.

Dès l'entrée en action de la force navale britannique le 1er mai, des missions de Super Etendard sont lancées. Le 2 mai, une première mission dont le leader est le commandant de l'escadrille, le capitaine de frégate Colombo, décolle sur présence probable de la force navale. Mais un ravitaillement en vol par KC 130 échoue pour des problèmes de connections entre les avions et la mission est annulée.

Le 3 mai, une seconde mission préparée sur la base d'informations nouvelles est également annulée.

Le 4 mai, à 10 h 10 (3), un Neptune détecte quatre navires anglais au sud des Malouines. Pendant trois heures, il effectue des cercles à l'ouest de cette force, cherchant ainsi à donner l'impression aux Anglais qu'il est à la recherche de naufragés du ***General Belgrano***. De temps en temps, il allume son radar pour confirmer les échos qu'il a détectés. Les navires anglais utilisent alors des contre-mesures pour le brouiller. Dès 9 h 45, deux Super Etendard étaient prêts à décoller. A 10 h 50 Z, le Neptune confirme ses repérages. Les deux Super Etendard décollent finalement à 12 h 45 Z, pilotés respectivement par le capitaine de corvette Bedacarraz et le lieutenant de vaisseau Majora. Ils font leur ravitaillement en vol à 13 h 04 Z, ils sont alors à 330 km de l'objectif désigné. A 13 h 35 Z, le Neptune leur confirme la présence des quatre navires (deux grands et deux moyens) à 115 milles (4). A 270 km, ils amorcent une descente qu'ils stabilisent à une altitude de quinze mètres en dépit des conditions météorologiques déplorables: visibilité d'un mille, plafond inférieur à 150 m, brouillard et grains se succédant. Ces conditions de vol leur apportent une protection indirecte, car en volant aussi bas, ils espèrent n'être repérés ni par les radars des navires, ni par les patrouilles de Sea Harrier qui opèrent entre les Malouines et la force d'intervention. A 60 km au sud de l'île de Beauchêne, ils remontent à 600 m d'altitude, procèdent à un balayage radar de trois secondes sans succès, puis redescendent.

40 km plus loin, ils renouvellent la manoeuvre, détectant cette fois deux échos, un gros et un plus petit. Bedacarraz décide de tirer leurs AM 39 sur le plus gros. A 14 h 02 Z, alors qu'ils volent à 900 km/h et sont à peine à plus de 20 km de leur objectif, ils larguent successivement leurs deux missiles dont les calculateurs ont enregistré les paramètres de tir fournis par les radars Agave de l'avion. Les deux Super Etendard font immédiatement demi-tour et rentrent en volant très bas, à très grande vitesse. S'étant approchés à courte distance de leur objectif, ils étaient en effet entrés dans le volume d'interception des missiles sol-air anglais Sea Dart, alors que la portée supérieure de leurs AM 39 leur aurait permis de les tirer de plus loin, à une distance de sécurité. Les deux appareils rentrent directement à Rio Grande sans avoir besoin de se ravitailler sur le KC 130. Ils se posent à 15 h 10 Z et y reçoivent un accueil enthousiaste, sans pour autant que le résultat réel de leurs tirs soit connu (5).

a. L'attaque du ***Sheffield***.

A bord du ***Sheffield***, qui va s'avérer être la cible sélectionnée par les Super Etendard, la menace qu'ils constituent n'a pas été appréciée selon son importance réelle. Alors même que la force navale s'attendait à une opération de représailles après le torpillage du ***General Belgrano***, les trois T42, le ***Sheffield***, le ***Glasgow*** et le ***Coventry***, séparés chacun de 13 km, et progressant parallèlement constituent alors la ligne de défense avancée du groupe des porte-avions. Derrière eux, la seconde ligne est constituée par les frégates ***Arrow***, ***Glamorgan***, ***Yarmouth*** et ***Alacrity***. Le dernier écran est fourni par les ravitailleurs ***Olmeda***, ***Ressource*** et ***Fort Austin***. Enfin viennent les deux porte-avions, ***Hermes*** et ***Invincible***, ayant en protection rapprochée, les frégates ***Broadsword*** et ***Brilliant*** armées des missiles à courte portée Sea Wolf.

Le radar de veille aérienne du ***Glasgow*** a repéré les deux avions en approche alors qu'ils sont à 38 milles. L'information est transmise sans délai au P.C. de coordination aérienne de l'***Invincible***. Le ***Glasgow*** répercute après avoir enregistré également une émission du radar Agave dans le relèvement 238°. Compte tenu de fréquentes fausses alertes, le central opérations de l'***Invincible*** lui demande de confirmer cette menace qu'il ne communique pas aux autres navires de la force navale. Les navires avaient alors, dans l'hypothèse la plus favorable de détection, quatre minutes pour lancer face au missile les leurres (nuages de paillettes métalliques) qui visent à brouiller le radar de l'autodirecteur de l'AM 39 et à amener le missile sur une silhouette fictive du navire et donc à l'en éloigner. Le commandant du ***Glasgow*** a rappelé aux postes de combat et a fait tirer les leurres (6). Au moment de l'attaque des Argentins, le ***Sheffield*** transmettait des données par satellite et avait coupé ses systèmes de détection pour éviter toute interférence avec son système de détection passif de radars. Il interrompt ses transmissions, mais il est trop tard et les deux avions ne sont détectés qu'à 25 km, au moment où leurs radars émettent brièvement afin de désigner la cible à leurs missiles, avant de se dérober et de regagner leur base.

A cette distance et à cette vitesse, l'AM 39 Exocet met moins d'une minute pour atteindre son objectif; la réaction du ***Sheffield*** est nulle: aucun tir de canon ou de missiles n'est effectué et les leurres ne sont pas lancés. La traînée d'un missile en approche est repérée visuellement, depuis la passerelle, à 14 h 03 Z à plus d'un kilomètre, laissant juste le temps à l'officier de quart d'ordonner "attaque par missile, couchez-vous par terre!". Aucun leurre ne détournant l'autodirecteur de l'AM 39, celui-ci atteint à 14 h 04 Z le navire en plein milieu de la coque, dans

laquelle il pénètre sans que sa tête chargée de 150 kg n'explose. Du fait qu'il a été tiré à distance relativement faible, il reste du carburant dans son propulseur. En pénétrant dans la coque, le missile provoque un fort effet de souffle et déclenche un violent incendie.

La combustion des gaines de plastique des câbles de communication provoque rapidement le dégagement de fumées toxiques qui envahissent la partie centrale du navire, rendant particulièrement difficile la lutte contre l'incendie. Le feu s'est déclenché à la jonction entre un local d'auxiliaire et la machine avant, incendiant un réservoir de carburant et la cuisine qui est au-dessus. La distribution électrique est interrompue. Par défaut d'énergie, le réseau de secours va être limité à deux pompes de secours. Les hélicoptères des autres navires viendront apporter des équipes spécialisées dotées de pompes et de moyens respiratoires autonomes, mais le feu aura entre-temps gagné une grande partie du navire. Les turbines Olympus continuent de tourner, mais ne peuvent plus être commandées depuis la passerelle. La manoeuvre est opérée par des moyens non conventionnels (7). La barre est bloquée. Les systèmes de communication ayant été mis hors service, la force navale n'est initialement informée de la situation, que par le rapport d'un Sea King qui survole le navire. Des renforts de secours sont acheminés rapidement par les hélicoptères de l'***Hermes***, tandis que l'***Arrow*** se met à couple à tribord du navire pour l'assister avec ses moyens de lutte contre l'incendie. Le ***Yarmouth*** venu se mettre également à couple sur babord, s'en éloigne rapidement en raison d'une alerte sur des contacts sous-marins dont il engage l'investigation (8).

A 18 h, le dernier groupe électrogène du ***Sheffield*** cesse de fonctionner, laissant le navire, dans lequel le feu s'est propagé, sans moyens propres de lutte, de communication ou de manoeuvre. Le feu approchant les soutes de munitions, à l'avant du navire, qui contiennent les obus de 114 mm et les missiles Sea Dart, le commandant Salt ordonne à 16 h 15 l'évacuation . Le bilan de l'attaque est de 20 morts. 236 survivants dont 24 blessés ont pu être évacués. Le navire abandonné continue de brûler pendant quatre jours; les Anglais le laissent d'abord dériver pensant qu'il peut servir d'appât aux Argentins, puis il est pris en remorque par le ***Yarmouth***. Sa coque déstabilisée par la voie d'eau et les volumes de liquide utilisés pour lutter contre le feu, ne peut résister aux assauts de la mer et finit par couler le 10 mai.

Pour les Britanniques, ce premier coup est sévère. Un croiseur lance-missiles, tête de série de son type et récemment modernisé, a été détruit par un seul missile tiré par un avion, dont il a pour mission de protéger la flotte et sans qu'il ait lui-même tiré un de ses missiles sol-air. De surcroît, les Anglais s'étaient préparés à ce type d'attaque par des exercices organisés avec le concours des Super Etendard de l'aéronavale française alors que la force navale passait au large de Brest. Cette perte est d'autant plus humiliante que la charge offensive du missile n'a même pas explosé. C'est ainsi la conception d'ensemble du navire, ses moyens de détection, ses systèmes d'armes et sa protection, ses moyens de lutte contre l'incendie qui sont remis en cause. Après cette concrétisation brutale de la menace et de ses effets préoccupants pour la sécurité de l'ensemble de la force navale, des mesures d'urgence s'imposaient.

Dans l'immédiat et en quelques jours, des programmes accélérés (*crash program*) de contre-mesures vont être réalisés en Grande-Bretagne. Afin de confondre l'autodirecteur du missile, sont d'abord mises au point des procédures d'évolution des navires devant un Exocet en approche. Des dispersions de leurres sont testées avec des hélicoptères qui sont également

équipés de brouilleurs et de déflecteurs de radar. Ces hélicoptères voleront à la rencontre du missile pour l'attirer en simulant avec leurs moyens de leurrage la silhouette du navire attaqué, pour attirer et détourner l'Exocet, avant de se dérober in extremis en laissant le missile se perdre vers un horizon sans cible. Simultanément, est lancé le programme d'adaptation sur le Sea King du radar Searchwater qui équipe l'avion de patrouille maritime Nimrod, pour faire de cet hélicoptère un aéronef d'alerte avancée qui soit en mesure d'opérer depuis les navires de la force navale et de détecter, au-delà de l'horizon, l'arrivée d'avions hostiles.

Dès son annonce, le jour même aux informations de 21 heures, après accord du cabinet, la destruction du ***Sheffield*** a un impact brutal dans l'opinion publique. L'information fait état du nom du navire, du fait qu'il a été touché par un missile et qu'il est en feu. Les familles ne connaîtront les noms des victimes que quarante-huit heures plus tard; quant aux premières images, elles ne seront diffusées par les médias que le 26 mai. Le coup sévère porté à la défense antiaérienne de la force navale a un prolongement politique immédiat: il sème le doute sur la capacité de mener à bien l'opération. Il importe donc au cabinet de guerre d'obtenir des résultats militaires rapides et d'éviter ainsi le retournement d'une opinion publique, très largement acquise jusqu'alors à l'opération de reconquête des Malouines.

En Argentine, où le résultat de l'opération est connu par la retransmission des informations de la BBC, les médias mettent en exergue le succès de cette mission qui tend à atténuer l'impact de la perte du ***General Belgrano*** deux jours plus tôt. Il reste que cette mission n'a pas atteint sa véritable cible, un porte-aéronefs et qu'elle a consommé quarante pour cent du stock de missiles disponibles. En outre, elle n'empêche pas pour autant les porte-aéronefs anglais de réaliser des missions de couverture aérienne et de s'approcher des Malouines, la nuit venue, pour y faire déposer par leurs hélicoptères des commandos des forces spéciales. Les destructions successives du ***General Belgrano*** et du ***Sheffield*** ont convaincu les opinions publiques que les deux pays étaient désormais engagés dans une véritable guerre.

Le 12 mai, le dernier P2H Neptune argentin cesse d'être en état de voler. Désormais, les Argentins ne peuvent plus estimer la position de la flotte anglaise qu'à partir des données recueillies par le radar de Stanley sur les mouvements de Sea Harrier. Ces informations ne peuvent plus être confirmées par des avions de patrouille maritime, et c'est ainsi que le 23 mai, deux Super Etendard envoyés en mission au nord des Malouines rentrent bredouilles à leur base faute d'avoir trouvé leur cible. Le 25 mai, jour de fête nationale en Argentine, des raids aériens sont organisés. L'armée de l'air argentine engage des appareils sur le secteur de San Carlos, la marine a programmé de son côté un raid de Super Etendards. A 08 h, la station radar de Stanley communique une position probable du groupe naval anglais, à 100 milles au nord-est des Malouines. Le relèvement est précis car l'***Hermes*** est effectivement alors à 6 milles du point communiqué par VYCA 2.

b. La destruction de l'*Atlantic Conveyor.*

De la force navale britannique, se sont séparés le ***Canberra*** et le ***Norland***, escortés par l'***Antrim***, pour aller chercher en Géorgie du Sud les troupes et matériel apportés par le ***Queen Elizabeth II***. Le groupe des porte-avions se dirige vers le secteur de San Carlos en y escortant les navires de débarquement ***Sir Tristam*** et ***Sir Percivale*** et surtout le roulier porte-conteneurs

porte-aéronefs auxiliaire ***Atlantic Conveyor***. L'arrivée de ce navire est fort attendue; sa cargaison est une pièce maîtresse du dispositif logistique monté pour le corps expéditionnaire. Dans ses cales ont été chargés quatre camps de tentes avec cuisines et matériels de soutien pour 4500 hommes, tous les matériels nécessaires pour édifier un aérodrome de campagne pour Sea Harrier, avec notamment pistes à bases de plaques et camions-citernes pour carburant d'aviation, une usine de distillation d'eau (9), la plupart des pièces de rechange et d'équipement nécessaires aux hélicoptères du corps expéditionnaire, six cents bombes à fragmentation pour les Harrier (10), en plus des rations de vivre et d'équipement divers dont cinq cents bouteilles d'oxygène (11). Son arrivée à San Carlos a été différée pour permettre aux aéronefs transportés également sur ses ponts de prendre l'air. C'est ainsi que les huit Sea Harrier et les six Sea Harrier GR 3, débarrassés de leur enveloppe protectrice contre les embruns et reconditionnés, ont pu après un décollage vertical, rejoindre l'***Hermes*** et l'***Invincible***. Ils ont été suivis par un Wessex 5 et un Chinook débarrassés de leur enveloppe et dont les pales ont été péniblement remontées. Sur les ponts de l'***Atlantic Conveyor***, sont en cours de remise en état de vol les trois Chinook, le Lynx et les cinq Wessex 5 restants.

A Rio Grande, les deux Super Etendard sont prêts à décoller depuis l'aube. Ils doivent attendre plusieurs heures qu'un ravitailleur KC 130 soit disponible. Ils ne s'envoleront donc qu'en milieu d'après-midi, à 17 h 28 Z. A 580 km au nord de Rio Grande, les Super Etendard du capitaine de corvette Curilovic et du lieutenant de vaisseau Barraza se ravitaillent sur le KC 130. Ils mettent ensuite le cap à l'est, leur plan de vol prévoyant de passer à plus de cent milles au nord des Malouines pour éviter d'être détectés par les radars des navires anglais qui surveillent les approches de San Carlos, et si possible, surprendre la force navale britannique par le nord. A 200 km de la position estimée des navires anglais, ils descendent au ras de l'eau. A 19 h 30 Z, détectant des émissions de radars venant de leur gauche, ils mettent cap à l'est. A 19 h 38 Z ils allument leurs radars Agave qui repèrent des navires, mais ces émissions sont immédiatement interceptées par les systèmes passifs de l'***Exeter*** et de l'***Ambuscade*** qui alertent les autres navires. Les pilotes identifient trois échos à 36 milles sur leurs écrans de radar. Ils verrouillent les autodirecteurs de leurs missiles sur le plus gros et larguent les deux Exocet à 19 h 32 Z avant de se dérober. Les navires de guerre de la force britannique engagent tous leurs dispositifs de contre-mesure et de leurrage et manoeuvrent conformément aux principes arrêtés après la destruction du ***Sheffield***, pour présenter la silhouette la plus étroite face au missile, tout en gardant une capacité de tir de leurs armes. Déroutés par les leurres de l'***Ambuscade***, les autodirecteurs des Exocet traversent le nuage de paillettes métalliques et trouvent sur leur trajectoire l'***Atlantic Conveyor*** qui est dépourvu de tout système de leurrage ou d'autodéfense en dehors des mitrailleuses. Ravitaillés en vol au retour, les Super Etendard rentrent à leur base de Rio Grande, sur laquelle ils se posent à 21 h 38 Z après un vol de quatre heures et près de 3000 km.

A 19 h 36 Z, l' ***Atlantic Conveyor*** est atteint à tribord, à 2 m 50 au-dessus de la ligne de flottaison, par un Exocet (12) qui pénètre dans le pont des véhicules. L'impact est observé depuis l'***Hermes*** et le ***Brilliant*** qui évoluent à une faible distance mais au-delà de la portée des Sea Wolf du ***Brilliant***. Le feu provoqué dans les cales du navire a les mêmes effets ravageurs que sur le ***Sheffield***. Une fumée se répand, rendant difficile la lutte contre l'incendie. Le même dispositif de secours que pour le ***Sheffield*** est mis en oeuvre. Les hélicoptères Sea King apportent des équipes de lutte contre le feu avec leurs équipements. L'***Ambuscade*** s'approche pour porter

secours. A l'intérieur du navire conçu pour emmener des camions, la cale n'est pas cloisonnée et le feu se répand rapidement. Il atteint les machines et faute d'énergie, la lutte doit cesser alors que le feu approche des stocks de munitions. Moins d'une heure après l'impact du missile, le navire doit être évacué sur ordre de son commandant Ian North et de l'officier représentant la Royal Navy, le commandant Layard. L'équipage s'efforce d'embarquer dans les bateaux de sauvetage, dans une certaine confusion. 150 hommes pourront être sauvés, 12 auront laissé leur vie dont le commandant North. Le navire va continuer de brûler, avant de couler trois jours plus tard. La destruction de l'***Atlantic Conveyor*** a consommé deux des AM 39 restants. Les Argentins n'en ont donc plus qu'un de disponible au moment où une usure de leurs moyens aériens commence à se manifester. La combinaison de l'éloignement fréquent à l'est du groupe des porte-avions, de l'efficacité des patrouilles de Sea Harrier et des tirs de missiles Sea Dart et Sea Wolf, notamment ceux effectués dans le nord des îles par le rassemblement d'une frégate T42 et d'une frégate T22 dans le piège à missiles (*missile trap*), a conduit à une forte diminution du nombre d'avions de combat argentins en état de vol. La capacité d'offensive aérienne des Argentins s'est considérablement réduite. Ce qu'ils ignorent alors, c'est qu'ils ont été près de réussir car l'***Atlantic Conveyor*** faisait partie du dernier écran de protection du groupe de porte-avions au moment de cette audacieuse attaque, remarquable par sa tentative de contournement par le nord-est. Si l'amiral Woodward voit ainsi se concrétiser la justesse de son dispositif de protection visant avant tout à protéger ses porte-aéronefs, c'est au prix de la perte d'une pièce maîtresse du dispositif logistique.

La destruction des cargaisons restées à bord de l'***Atlantic Conveyor*** affecte en effet sérieusement les plans anglais de reconquête des îles. Si le dispositif aérien embarqué sur les porte-avions a bien reçu les renforts attendus, la perte des hélicoptères prévus pour transporter la troisième brigade de la tête de pont aux abords de Stanley oblige le général Thomson à revoir la chronologie de sa progression, et surtout à faire effectuer à pied cet acheminement sous la pluie et les bourrasques, dans un terrain tourbeux et rocailleux, par ses soldats très lourdement chargés en munition, en vivres et en armements.

c. Raid sur l'*Invincible*

Fin mai, à mesure que se conforte la tête de pont britannique sur les Malouines, la nécessité de frapper rapidement et d'une manière décisive au coeur de la force navale est devenue vitale pour le commandement argentin de l'Atlantique Sud. Il faut absolument neutraliser un porte-aéronefs, et les Argentins pensent que cela peut encore arrêter la progresssion britannique. Ils ont répandu dans leurs médias l'idée que l'attaque du 25 mai a touché l'***Hermes***; pour l'aéronavale argentine, il reste donc à détruire l'***Invincible*** (13). Une mission d'attaque comprenant deux Super Etendard, dont l'un emporte le dernier AM 39, est programmée pour le 29 mai. Au dernier moment, elle est annulée car l'armée de l'Air argentine impose que, dans le cadre d'une opération conjointe, un groupe de quatre Skyhawk, armés de deux bombes de 250 kg, les accompagne. Utilisant le système de navigation à inertie du Super Etendard pour trouver l'objectif, ils suivront ensuite, lors de l'attaque, la traînée du missile comme indicateur de l'axe dans lequel se trouve le porte-avions, afin de compléter par un bombardement l'éventuel impact du missile. L'aéronavale argentine doit céder, car sans le KC 130 de l'armée de l'air, elle ne peut réaliser l'opération, qui nécessite la participation des deux KC 130 argentins.

Les Super Etendard pilotés par le capitaine de corvette Francisco et le lieutenant de vaisseau Collavino, décollent le 30 mai, à 15 h 30 Z, suivis cinq minutes plus tard par les Skyhawk. Logiquement, des A4Q Skyhawk de la Marine auraient été plus appropriés, car ils étaient entraînés à l'attaque des navires, ou même les A4B de la cinquième brigade qui avaient montré leur aptitude à ce type d'attaque. Ce sont des A4C de la quatrième brigade de San Julian qui sont désignés, car ils ont une capacité en oxygène permettant un vol de quatre heures et sont équipés d'un système de navigation Omega (14). Leurs pilotes, arrivés le 29 mai sans connaître leur mission réelle, se montrent peu enthousiastes, d'autant qu'ils ont peu de temps pour s'y préparer (15).

Les deux ravitaillements successifs par KC 130 sont organisés sur une route qui a le même objet que l'attaque du 25 mai: contourner la force navale britannique pour essayer de la prendre en défaut en l'attaquant derrière l'écran protecteur de navires qui précède les porte-avions. Les avions retrouvent leur ravitailleur à 500 km au sud-est de Rio Grande, soit à 380 km au sud de Stanley. 230 km plus loin, intervient le second ravitaillement en vol. Laissant les KC 130, ils virent au nord-est et descendent à 30 mètres d'altitude, les A4 suivant les Super Etendard. Le ciel est encombré de nuages lourds de pluie. Ils mettent le cap au nord-nord-est, estimant avoir devant eux le groupe des porte-avions et commencent leur investigation par radar. Le groupe des porte-avions vient alors de prendre son ordonnancement de nuit. L'écran extérieur de protection est assuré par deux destroyers T 42: le ***Cardiff*** au nord et l'***Exeter*** plus au sud. La frégate ***Avenger***, au sud de l'***Exeter***, évolue pour aller bombarder de nuit les côtes de la Malouine Est.

Depuis 16 h 45 Z, les Britanniques ont été avertis d'une possible attaque. A 17 h 31 Z, une émission de radar Agave est détectée. Les trois navires du secteur se mettent immédiatement en position défensive face à l'attaque. Après avoir désigné au missile un objectif repéré au radar, le capitaine de corvette Francisco lance à 17 h 32 Z, à plus de 20 milles de l'objectif, le dernier AM 39. Les deux Super Etendard virent et mettent le cap à l'ouest. Les quatre A4C poursuivent leur route, et à travers leurs pare-brises encroûtés de sel, suivent la traînée de fumée de l'Exocet. Ils entrevoient, à environ dix kilomètres un navire de guerre qui émet beaucoup de fumées. Les choses, alors se passent très vite, car l'***Exeter*** qui est derrière l'***Avenger*** et qui comme lui, a lancé ses leurres, a tiré deux Sea Dart. L'un d'eux a frôlé le Lynx de l'***Avenger***. A treize kilomètres du navire que visent les A4C, un Sea Dart frappe l'A4C du premier lieutenant Vasquez. Une aile se désintègre et les réservoirs explosent. A trois kilomètres du navire qu'il attaque, l'A4C du premier lieutenant Castillo est désintégré par un autre Sea Dart. Les deux derniers A4C larguent leurs bombes et virent à l'ouest pour s'éloigner. Rejoignant le KC 130, ils ont des difficultés à enquiller leurs perches dans les paniers du ravitailleur, tant leur émotion est encore vive. Y parvenant enfin, ils poursuivent leur vol et se posent à Rio Grande après un vol de 3 h 47 mn.

L'Exocet ne paraît avoir atteint aucun navire; peut-être a-t-il été détruit par un Sea Dart de l'***Exeter***, ou même par un obus de 114 mm tiré par l'***Avenger*** comme le prétendra son commandant. Aucun témoignage confirmé ne permet de le préciser. Les lieutenants Ureta et Isaac qui pilotaient les deux derniers Skyhawk, quoique choqués par la perte de leurs deux camarades, sont reçus comme des héros à Rio Grande, puis à San Julian où ils relatent leur mission. Selon leur description, c'est l'***Invincible,*** duquel sortait une fumée blanche due à l'impact de l'Exocet qu'ils ont survolé et atteint avec leurs bombes (16). Les témoignages ne sont cependant pas corroborés par d'autres éléments. A la décharge de ces deux pilotes, on peut noter,

indépendamment du stress généré par une telle mission, qu'ils opéraient dans un milieu marin pour lequel ils n'avaient pas été entraînés et que l'identification des navires de guerre n'entrait pas dans leur formation normale. La fumée qu'Isaac décrit comme s'élevant de chaque côté de l'îlot de l'***Invincible,*** et qui aurait été provoquée par l'impact de l'Exocet, peut très bien être la fumée des turbines à gaz de l'***Avenger*** montant en puissance en atmosphère froide, mélangée avec celle du canon de 114 mm.

Le radar de Stanley ayant observé une moindre activité aérienne les jours suivant l'attaque du 30 mai, les Argentins en concluent que le porte-avions ***Invincible*** a été touché. Ils diffusent largement des communiqués de victoire, présentant des graphiques de l'attaque.

Les tenants de cette version de l'attaque s'appuieront sur le temps que l'***Invincible*** a mis pour rentrer en Grande-Bretagne après le conflit, l'expliquant par un passage dans des arsenaux américains pour s'y faire réparer et soulignant que sa coque portait sous une peinture fraîche, des traces d'impact lors de son arrivée à Southhampton le 18 septembre 1982. A contrario, on peut relever que ce navire avait un équipage de 1100 hommes et qu'en dépit du secret, il serait surprenant après dix ans, qu'aucun n'ait parlé, s'il avait été effectivement touché.

Après avoir tiré leurs cinq AM 39, les Argentins ne sont pas parvenus à détruire leur seul objectif affiché, les porte-avions britanniques. L'absence d'un radar aéroporté à longue portée qui leur aurait désigné l'objectif principal, les a conduits à tirer sur les lignes de défense des porte-avions. C'est ce même radar de détection qui fait défaut aux Britanniques, les oblige à évoluer à l'est des Malouines pendant le jour et à se déplacer encore plus à l'est après l'attaque du ***Sheffield***, ce qui rallonge le temps de transit des avions et les rend plus repérable par le radar de Stanley. Le tir par paire des quatre premiers missiles Exocet a en outre provoqué une consommation accélérée du stock disponible; des attaques coordonnées d'avions venant de deux caps différents auraient peut-être été plus dangereuses.

Le dispositif à écrans successifs mis en place par l'amiral Woodward a bien fonctionné; ce qu'il n'avait pas prévu, c'est l'ampleur de la perte de l'***Atlantic Conveyor***. Le sacrifice d'un des navires ravitailleurs de la flotte, en protégeant les porte-avions, avait été envisagé et pouvait être supporté. La perte des matériels logistiques destinés au corps expéditionnaire embarqué sur l'***Atlantic Conveyor*** est plus grave. Elle va allonger la durée des opérations terrestres et rendre leur aboutissement plus critique, alors que la détérioration des conditions climatiques avait fixé leur limite ultime à la fin juin.

La destruction de l'***Atlantic Conveyor***, ainsi que les pertes d'avions de combat de l'armée de l'Air argentine attaquant l'écran des navires de guerre, ont mis en évidence l'erreur des Argentins qui s'obstinent à vouloir détruire ces navires, alors que la destruction de quelques unités importantes de la flotte logistique conduirait irrémédiablement à remetre en cause les opérations terrestres. S'ils ont obtenu quelques résultats spectaculaires, comme la destruction du ***Sheffield*** et du ***Coventry***, de l'***Ardent*** et de l'***Antelope***, les Argentins n'en tombent pas moins pour autant dans le piège que leur tendent les Anglais en mettant leurs navires de combat face aux avions d'attaque argentins, dont le nombre va diminuer progressivement, réduisant leur suprématie de départ. Les Super Etendard sans Exocet deviennent un produit rare qui ne saurait être engagé pour les attaques frontales. Ils rejoignent donc leur base de Commandante Espora où

ils demeurent jusqu'à la fin de la guerre. Les Britanniques, pour leur part, n'ont réalisé que tardivement que les Super Etendard étaient aptes à se ravitailler sur les KC 130. C'est la raison pour laquelle les Sea Harrier avaient bombardé les zones de dispersion d'avions sur l'aérodrome de Stanley, pour éviter que les Super Etendard ne viennent s'y ravitailler en carburant (17).

1. D'après Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p. 121. Des spécialistes israéliens, bien que leur pays ne mette pas en oeuvre ce système d'armes, auraient contribué à cette mise en oeuvre: selon David Brown, qui est l'historien officiel de la Royal Navy, *The Royal Navy and the Falklands war*, Leo Cooper, London, 1987, p.114.

2. D'après Jesus Romero Briasco et Salvador Mafe Huertas, *Falklands, Witness of battles*, Frederico Domeneck, Valencia Spain, 1985, p.42.

3. Pour des raisons opérationnelles, les Britanniques vont réaliser les opérations dans l'Atlantique Sud, en gardant l'heure du méridien de Greenwich (GMT) ou Z (Zulu time en terminologie militaire) sur leurs navires, comme au centre d'opérations de Northwood au nord de Londres. Les heures précisées d'un Z correspondent donc aux opérations vues par les Britanniques, alors que pour les Argentins, l'heure locale est GMT moins 3 heures. C'est ainsi que 10 h Z correspond à 07 h locales.

4. D'après Rodney A. Burden et alii, *Falklands, the air war*, British association research group, London, 1986, p.47 et 48.

5. D'après Rodney A. Burden et alii, op. cit., p.23.

6. Selon l'amiral Sandy Woodward, *One hundred days*, Harpers Collins, 1992, Le chapitre 1, p.2 à 22, "The day they hit H.M.S. Sheffield" décrit de façon précise cette attaque.

7. Cette situation rappelle celle de l'***Exeter*** pendant la bataille du Rio de la Plata contre le ***Graf Spee***. La passerelle du croiseur ayant été détruite, le commandant fit passer ses ordres par une chaîne de commandement à la voix, tant pour la manoeuvre du navire que pour la conduite du tir.

8. En fait, il semble que le bruit des hélices des moteurs hors-bord d'embarcations opérant autour du ***Sheffield,*** ait été confondu avec celui de torpilles, cf. Sandy Woodward, op. cit., p.17.

9. D'après David Brown, op. cit. p.230

10. D'après Sandy Woodward, op. cit. p.293.

11. D'après Roger Villar, *Merchant Ships at war*, London, Conway Maritime, 1984, p.82.

12. Il semblerait d'après certains auteurs, que les deux Exocet ont touché le navire au même point d'impact.

13. D'après Burden et alii, "The Falklands air war", op. cit., p.36.

14. D'après David Brown, op. cit., p.255.

15. D'après le témoignage du lieutenant de vaisseau Isaac dans: *Dios y los Halcones*, Abril, Buenos Aires, 1983.

16. L'attaque du 30 mai au cours de laquelle l'***Invincible*** aurait été touché successivement par le dernier Exocet, puis par les bombes des deux A4C qui n'ont pas été abattus par des Sea Dart, est restée longtemps un des épisodes les plus controversés de la guerre des Malouines. Selon les témoignages des deux pilotes recueillis à leur retour, l'A4C n°3 du lieutenant Ureta, aurait attaqué l'***Invincible*** par tribord sous un angle de 30°, à une altitude proche du pont d'envol, larguant ses bombes avant de survoler l'objectif et de s'échapper à une vitesse proche du son. L'A4C n°4, quelque peu dérivé par l'explosion de l'A4C n°2, vise l'îlot du porte-avions qu'il entrevoit mieux car il vole un peu plus haut que l'autre A4C. Ses bombes larguées, il tire au canon de 20 mm sur le porte-avions avant de l'éviter en passant sur sa droite et de se dérober. En regardant sur leur gauche, les deux pilotes entrevoient une fumée accrue au-dessus du porte-avions, accréditant l'impact de leurs bombes. Selon les Britanniques, au moment où cette attaque est décrite par les Argentins, l'***Avenger*** et l'***Exeter*** ont été attaqués par 2 Super Etendard et 4 Skyhawk; un Exocet a été abattu par un obus de 114 mm de l'***Avenger***, ainsi qu'un Skyhawk, tandis qu'un Sea Dart de l'***Exeter*** abattait le second A4C. Les bombes de ces deux derniers avions manquant de peu les deux frégates. Une autre théorie met en évidence les

problèmes de turbines de l'*Invincible,* qui aurait été touché par deux bombes qui n'ont pas explosé. Un changement de turbines en mer sera évoquée par Jesus Romero Briasco et Salvador Mafe Huertas, *Falklands witness of battles*, Frederico Domenech, Valancia, Espagne, 1985, p.112 et Jean Pierre Gillet, *Les combattants de mai*, Air Fan, 1983, p.43.

17. D'après David Brown, op. cit. p.257.

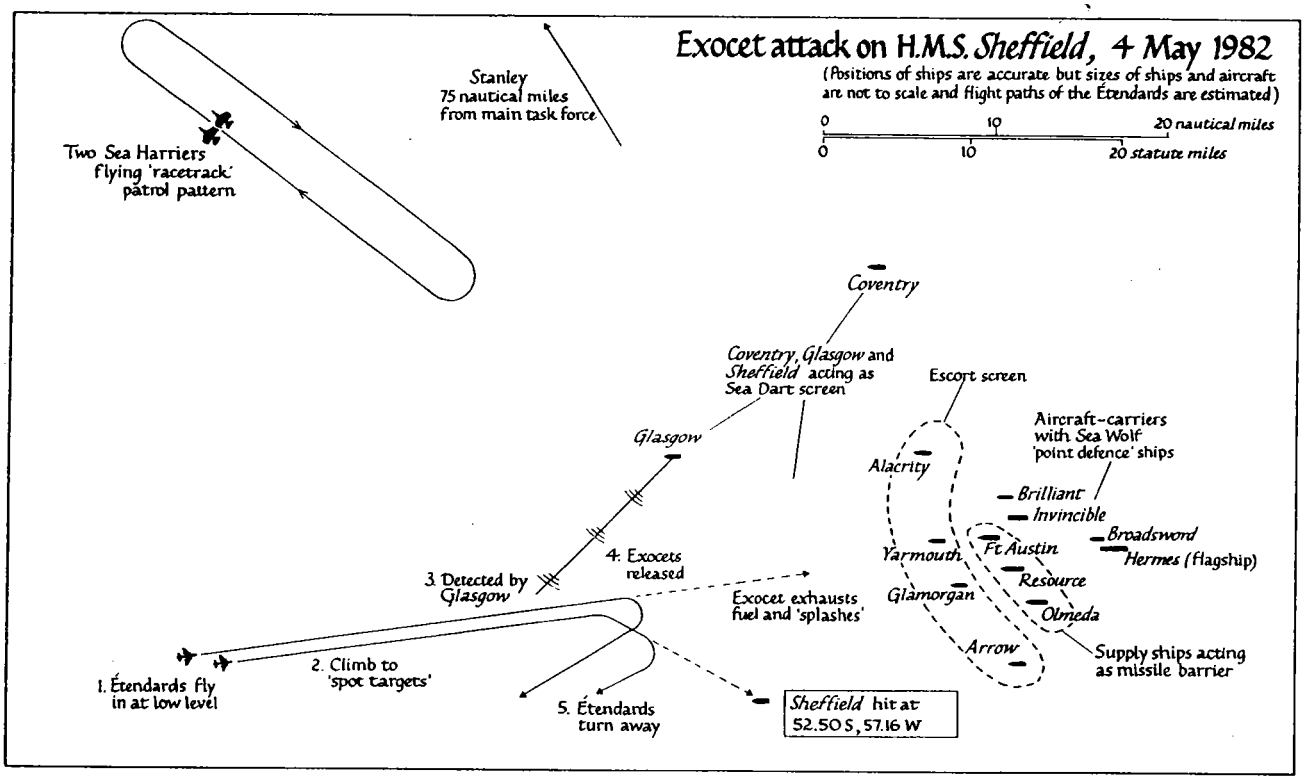


Schéma de l'attaque du groupe des porte-avions par deux Super Etendard le 4 mai 1982 suivi de la destruction du SHEFFIELD.

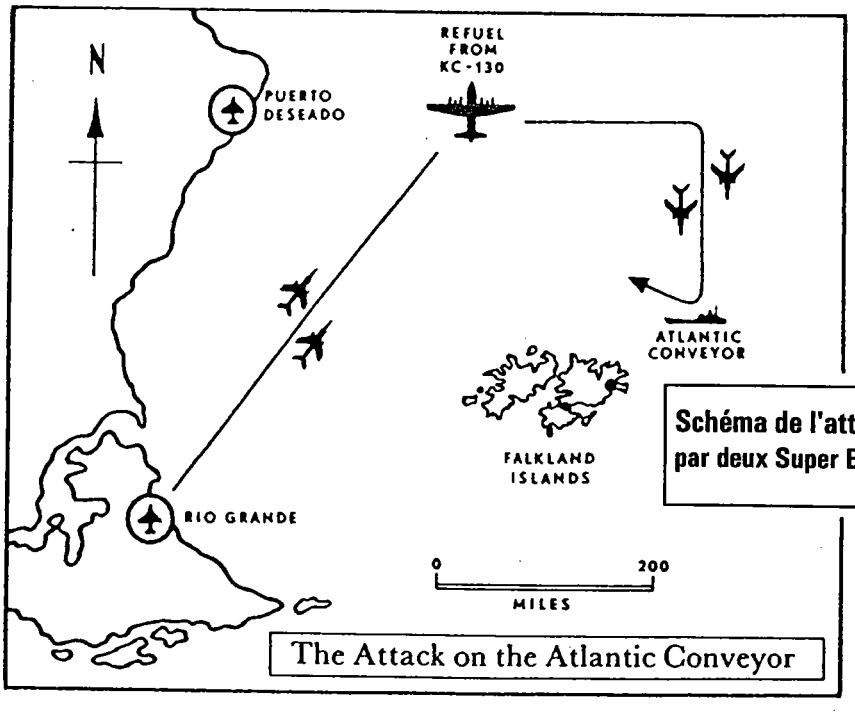
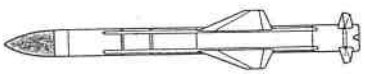


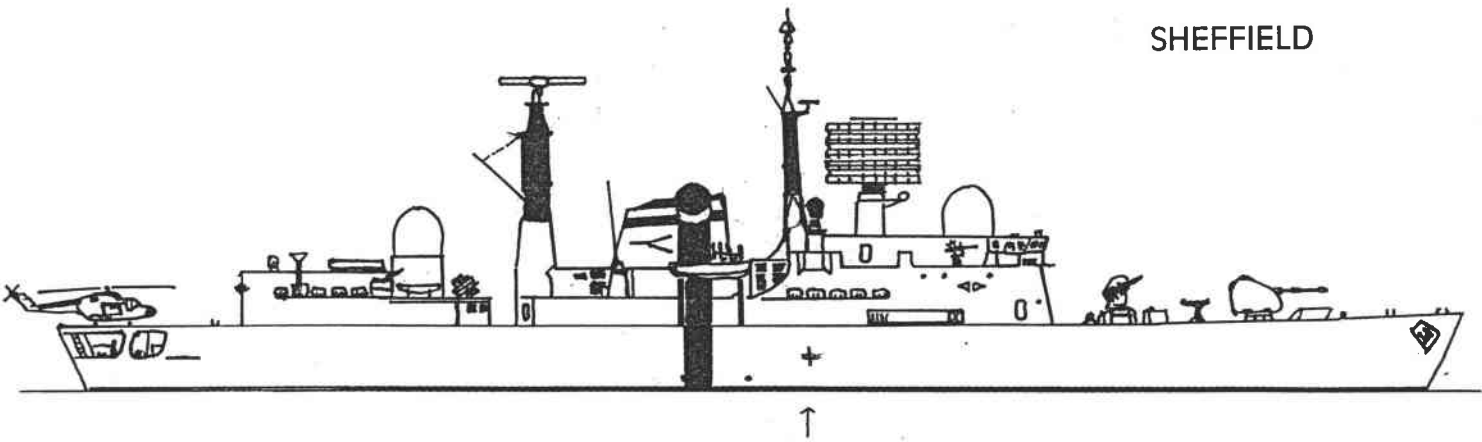
Schéma de l'attaque de l'ATLANTIC CONVEYOR par deux Super Etandard.

16129 SHEFFIELD Destroyer lance-missiles H.M.S. 26-7-1981 PHOTO MARIUS BAR TOULON TOUS DROITS RESERVES

Super Etendard.



Missile AM 39 exocet



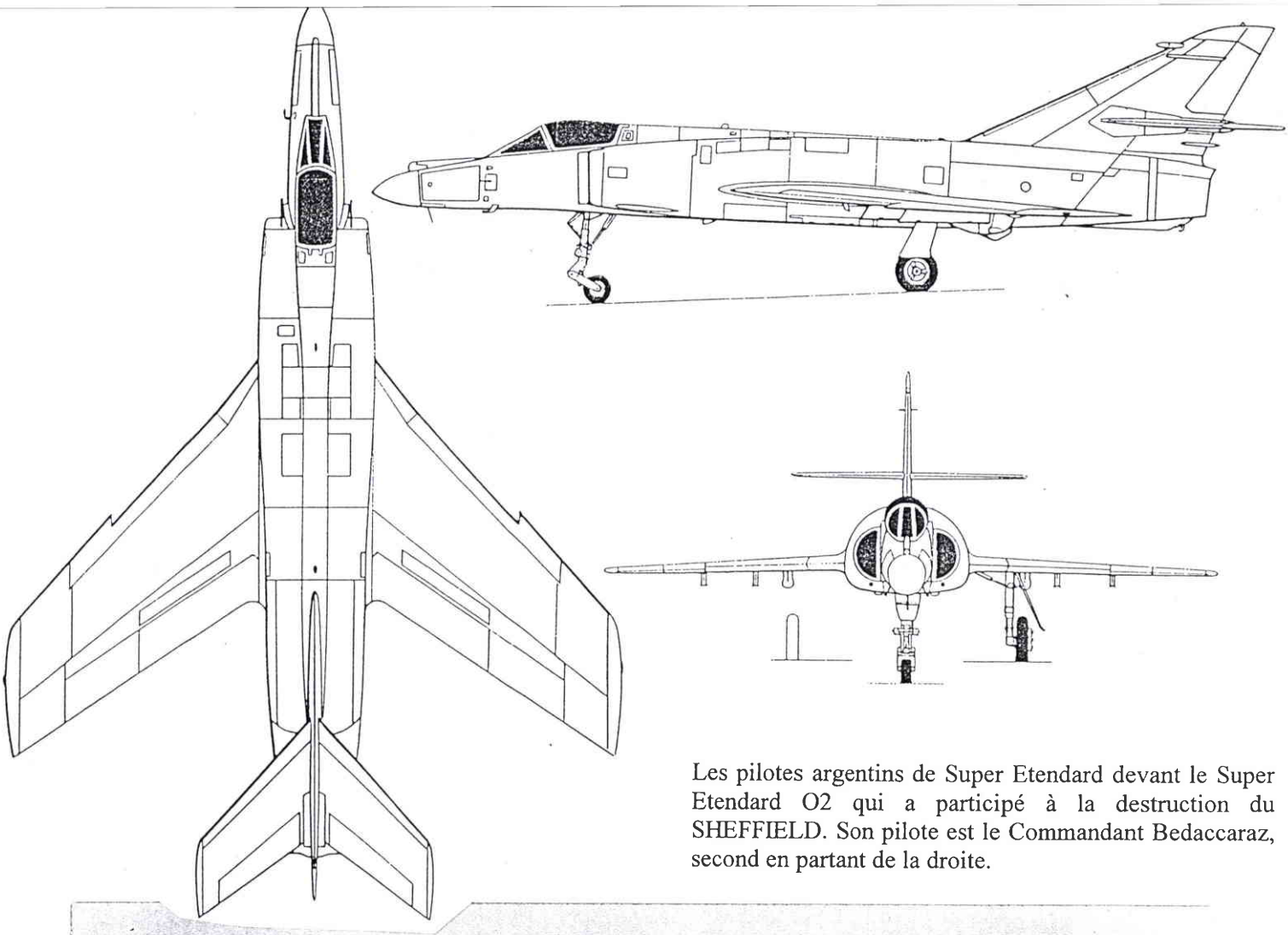
Point d'impact du Missile AM 39 exocet.

Missile AM 39 exocet sous l'aide d'un Super Etendard.

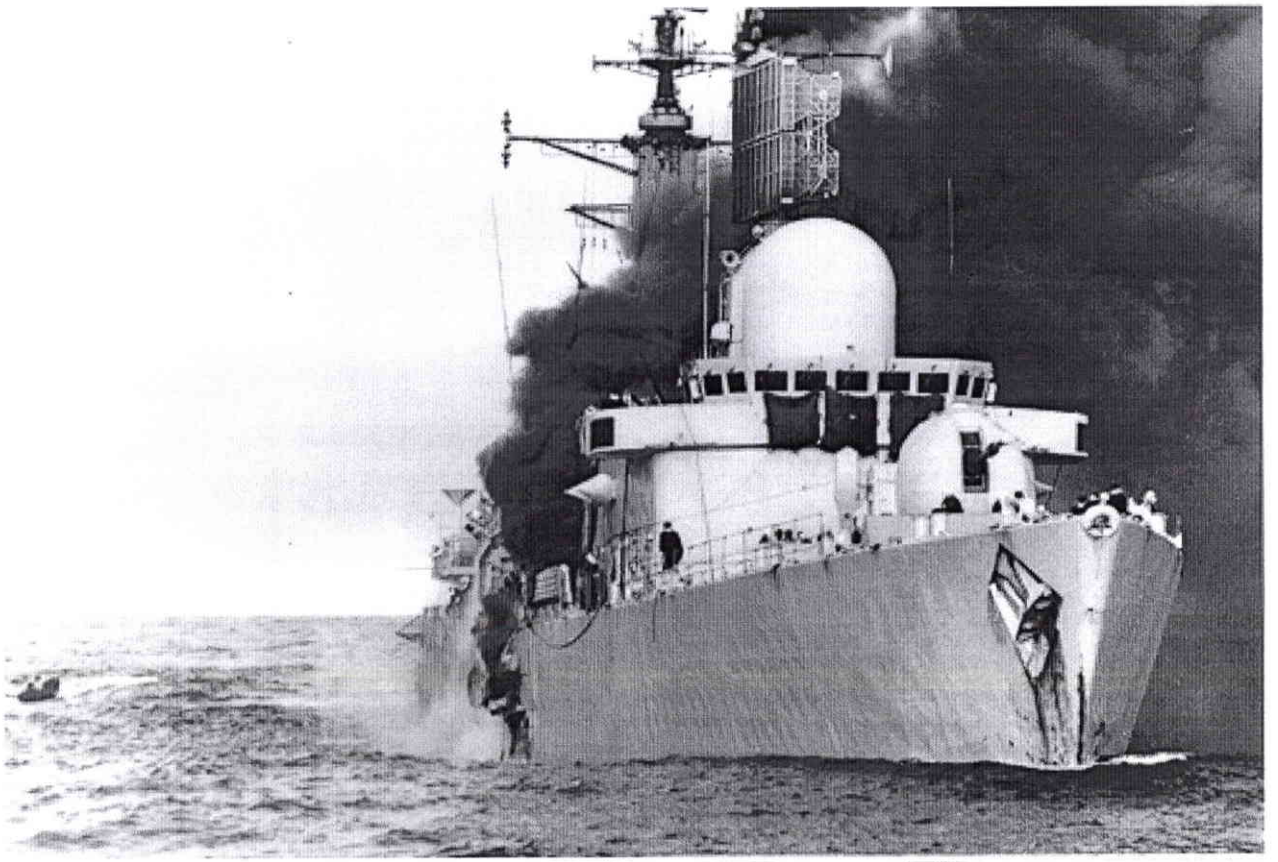
Source : Aerospatiale.

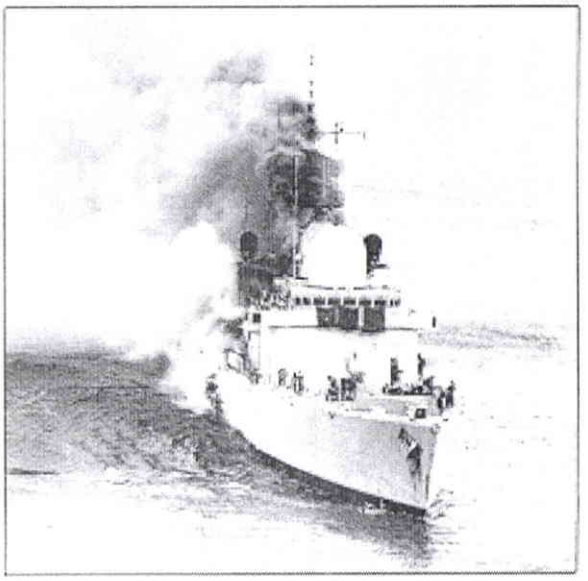
Mise à feu d'un Exocet AM 39 après largage par le Super Etendard.

Source : Aerospatiale.

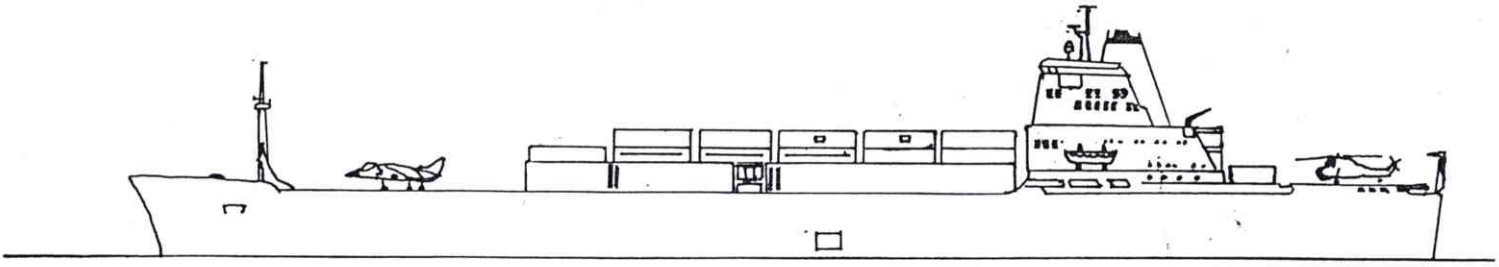


Les pilotes argentins de Super Etendard devant le Super Etendard O2 qui a participé à la destruction du SHEFFIELD. Son pilote est le Commandant Bedaccaraz, second en partant de la droite.





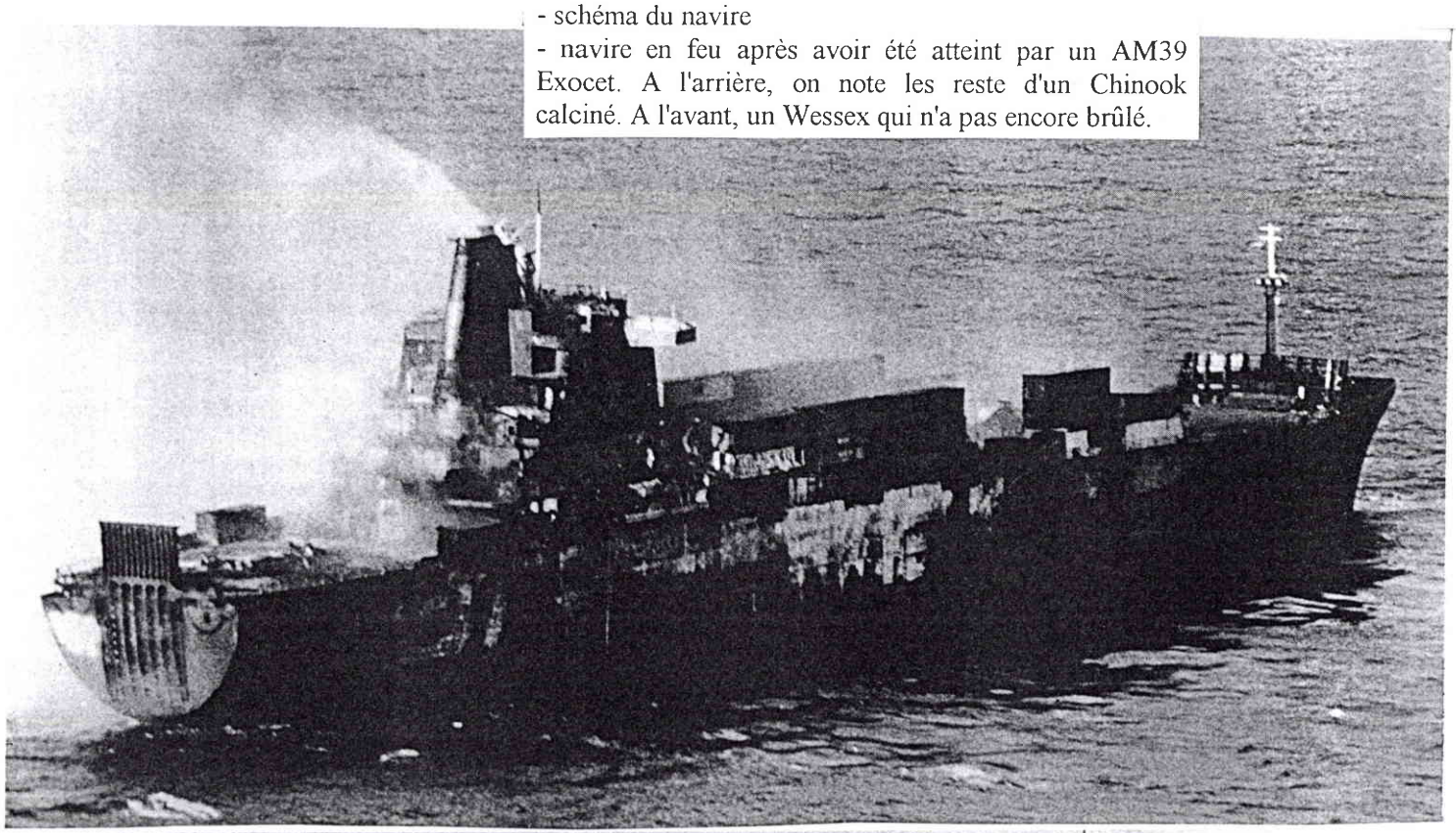
SHEFFIELD en feu après avoir été atteint par un AM 39 exocet tiré par un Super Etendard.
- vue de l'avant, le feu se propage à partir du point d'impact au-dessus de la ligne de flottaison
- l'**ARROW** se porte à son secours, un Sea King se tient à proximité.
- le feu gagne l'arrière du navire.

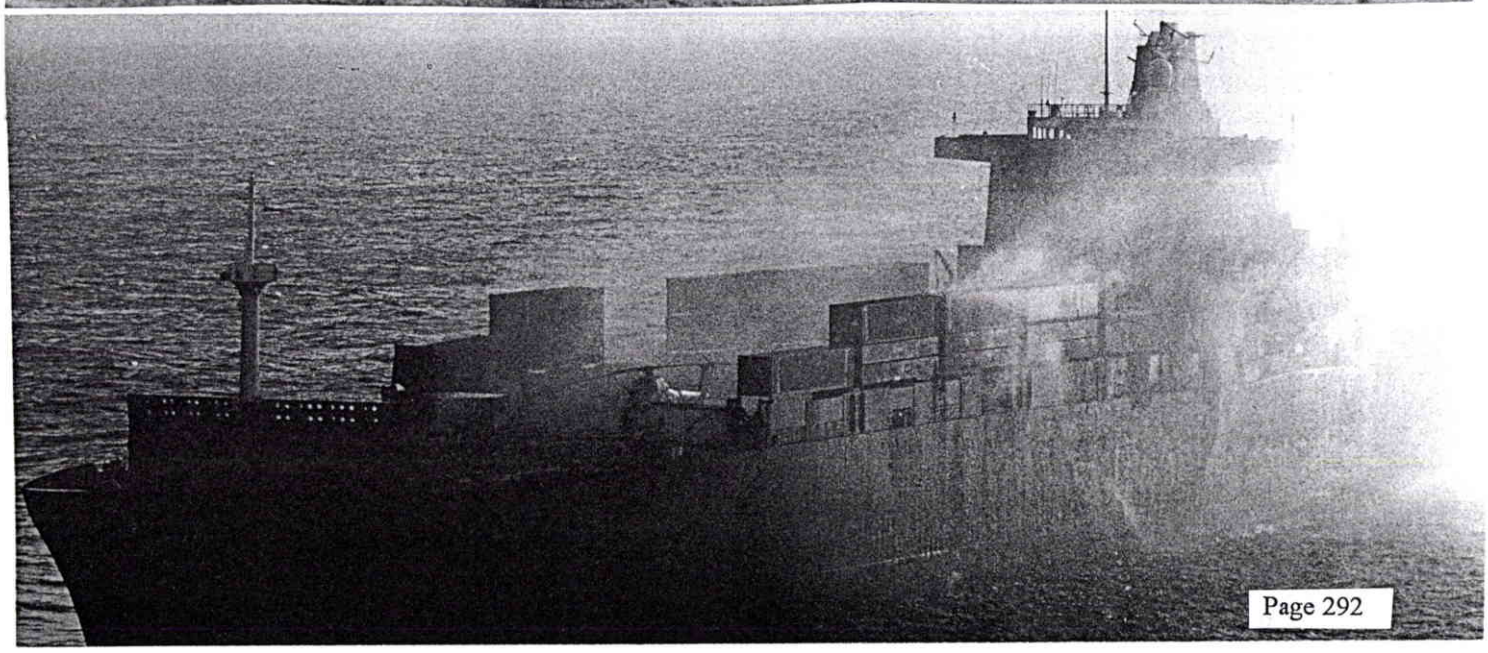


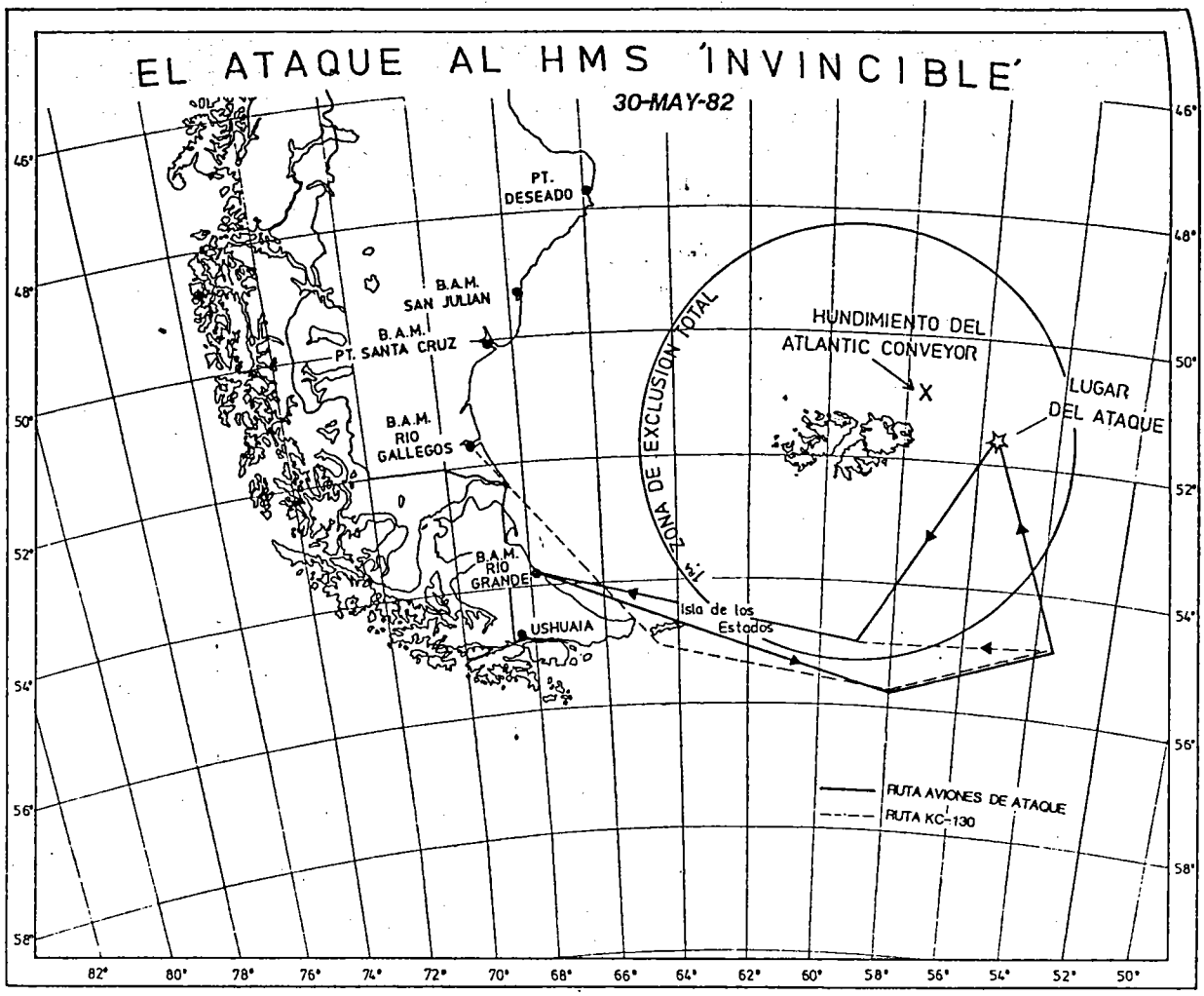
Longueur : 212,1 m

ATLANTIC CONVEYOR

- schéma du navire
- navire en feu après avoir été atteint par un AM39 Exocet. A l'arrière, on note les reste d'un Chinook calciné. A l'avant, un Wessex qui n'a pas encore brûlé.

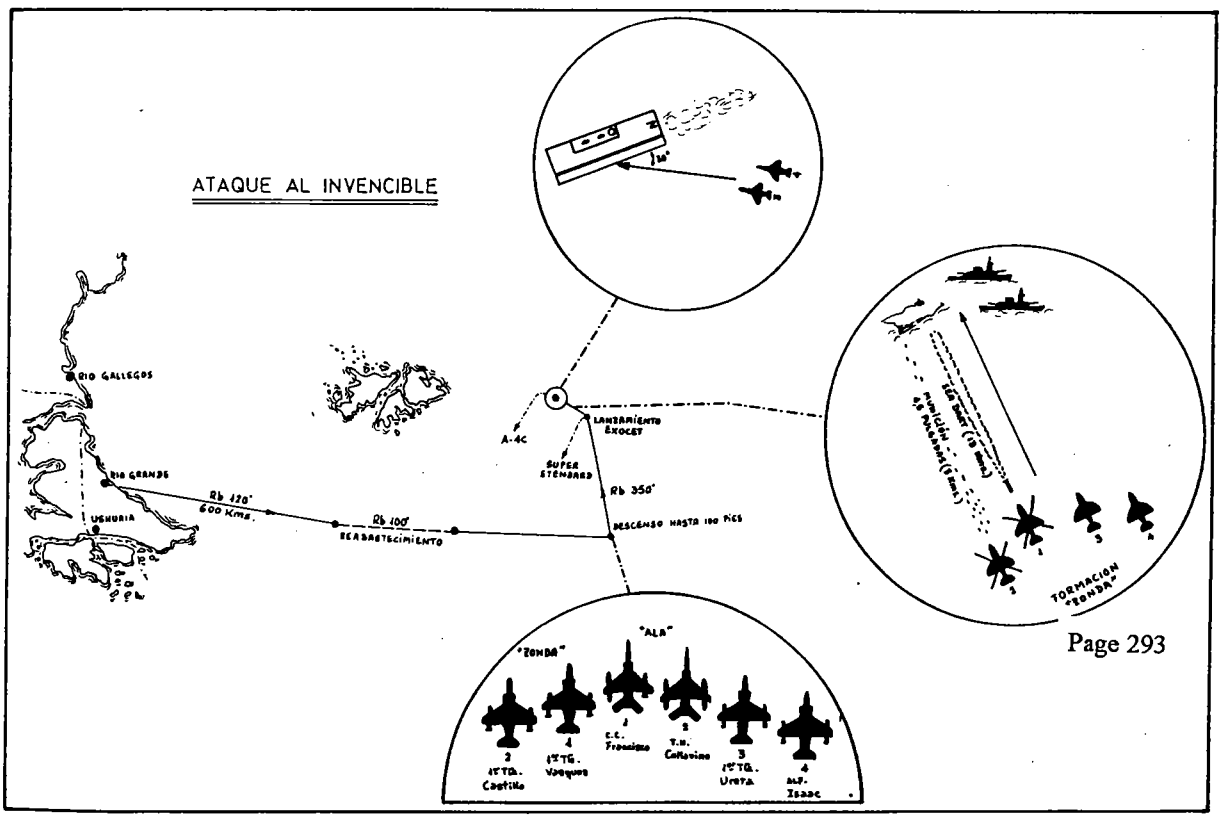






Attaque de l'Invincible vue par les argentins le 30 mai 1982.

Source : Ruben O.Moro, la Guerra Inaudita. Briasco et Huertas, Malvinas, Testigo de batallas.



CHAPITRE X. DES ÎLES ASSAILLIES

Insérées sur les îles, les forces spéciales britanniques vont reconnaître le dispositif argentin et préparer le choix d'un site de débarquement. Minutieusement préparé, celui-ci intervient le 21 mai dans le secteur de San Carlos.

1. Forces spéciales: l'audace et la ruse

Pour reconquérir les Malouines, la Grande-Bretagne a engagé plus de la moitié des unités de combat en service dans la Royal Navy, elle a réactivé ses bombardiers stratégiques et leur a affecté l'essentiel de son parc d'avions ravitailleurs; elle a envoyé sur ses paquebots les deux brigades d'infanterie créées pour les interventions extérieures. Toutes les forces opérent à 8000 milles de leurs bases, contre un adversaire qui a eu le temps de déployer sur les îles l'équivalent d'une division à une heure de vol de ses bases du continent.

Ce déséquilibre qui existe entre les belligérants va être atténué par l'action de toutes petites unités créées quarante ans plus tôt, qui n'ont cessé de se perfectionner depuis lors sur tous les théâtres d'opérations du monde, et qui vont jouer un rôle décisif dans ce conflit.

En 1941, pendant la campagne de Lybie, l'*Afrikakorps* lance une vaste offensive en direction du canal de Suez. L'état-major britannique du Caire, pris de court, accepte la proposition du capitaine David Stirling de créer une unité spéciale pour mener des actions derrière les lignes ennemies. Cette unité de 200 hommes, organisée en équipes de cinq spécialistes, va réaliser des opérations éclair sur les arrières de l'adversaire, à très grande distance de ses bases. Cette initiative marque la naissance du S.A.S. (*special air service*). Cette unité des forces spéciales de l'armée de Terre britannique, dont la devise est "Qui ose gagne" (*Who dares wins*), va désormais opérer sur la base de petites équipes très entraînées et très armées. Effectuant des raids sur les bases arrières et les flux de transports des troupes germano-italiennes, elles détruiront 250 avions au sol sur les aérodromes entre 1941 et 1942, dont 100 en décembre 1941 (1). Attaquant simultanément plusieurs cibles, elles vont déstabiliser et affaiblir l'organisation logistique ennemie en l'obligeant à maintenir des moyens plus importants en hommes et en matériels pour protéger ses arrières. Pour effectuer ces audacieuses attaques, les membres du SAS (qui vont rapidement être appelés "les SAS"), devaient initialement être parachutés derrière les lignes ennemies, mais cette technique a montré rapidement ses limites. Ils sont donc amenés à pied d'oeuvre par les groupes de reconnaissance autonome à très long rayon d'action du *Long Range Desert Group* (LRDG) qui opèrent dans le désert avec de petits camions Chevrolet armés. Lors de l'entrée en service des jeeps Willys, ils vont les adopter et les armer de plusieurs mitrailleuses, donnant à ces véhicules légers une puissance de feu considérable. Ces véhicules emportent en outre la plus grande quantité possible de carburant, ce qui les rend autonomes. Constituées d'abord de cinq membres, puis de quatre, les équipes de SAS vont ainsi surgir dans des secteurs éloignés du front, détruisant les matériels et les dépôts, et repartant immédiatement après avoir semé la confusion chez l'ennemi.

Après les déserts de Lybie, les SAS vont opérer dans les îles de la Méditerranée, réalisant des opérations de déception destinées à faire croire à des débarquements alliés imminents en Sardaigne ou en Crète. En 1944, en Normandie ils sont parachutés avec leurs véhicules derrière

les lignes allemandes, et ils vont réaliser en profondeur des opérations de pénétration très audacieuses, jusqu'en Allemagne même.

En 1943, le SAS absorbe un groupe qui a été créé pour effectuer des opérations spécialisées sur des sites maritimes et portuaires, le *Special Boat Squadron* (SBS), dont la devise est "pas par force, mais par ruse" (*note by strength but by guile*) (2). Il est constitué de nageurs de combat qui, transportés à proximité de leurs objectifs par bateau ou par sous-marin, rejoignent ensuite la côte, en plongée ou par canoë, reconnaissant les sites ou procédant à des destructions avant de se replier. Compte tenu de cette spécialité, le SBS ne pourra que rapidement retrouver son autonomie et être rattaché à la Royal Navy.

Le SAS, dissous après la seconde guerre mondiale, est reconstitué sous la forme du régiment SAS pour répondre aux actions de guérilla des différents mouvements de libération apparus dans l'empire britannique. Ils opèrent ainsi en Malaisie de 1950 à 1959, à Bornéo de 1963 à 1966, dans la province omanaise du Dhofar, à Aden et dans la province yéménite du Rodfan de 1969 à 1972, enfin en Irlande du Nord depuis 1969. Dans la péninsule d'Arabie, l'expérience acquise en Afrique du Nord est adaptée au nouveau contexte de la guérilla. Elle est facilitée par l'apparition d'un successeur de la jeep, la land rover.

En Malaisie et à Bornéo, les SAS s'adaptent au combat dans la jungle. Leurs patrouilles comprennent quatre hommes (*four men team*). Rigoureusement sélectionnés au sein de toute l'armée britannique, ils sont choisis pour leur endurance et leur résistance psychologique; formées à la survie, aux longues marches avec des charges lourdes et aux techniques anti-terroristes, ces patrouilles se déplacent de manière autonome, pendant plusieurs semaines dans les zones frontalières, établissant des contacts avec des populations locales, auxquelles elles apportent des soins médicaux. Elles recueillent ainsi des informations utiles et montent des attaques ou des embuscades ponctuelles. L'efficacité de ces équipes dont certaines ont même été parachutées en pleine forêt, va être renforcée par l'arrivée, dans les années soixante, des hélicoptères Wessex et Belvedere qui vont leur donner une mobilité accrue et assurer le ravitaillement de leurs postes avancés.

Cette expérience acquise par les forces spéciales britanniques va faire école dans les armées des grandes puissances, qui vont créer des unités de spécialistes du renseignement avancé ou de la lutte antiterroriste. En Grande-Bretagne, les SAS se sont adaptés au repli des forces armées sur le théâtre nord-européen. Ils vont être formés à opérer à proximité des corps blindés mécanisés des pays de l'est, pour en observer et signaler les mouvements, aidés par leur savoir-faire très développé en matière de dissimulation et de camouflage.

Pour ses opérations, le SAS a maintenu le principe de l'équipe de quatre hommes comme unité opérationnelle. L'expérience a montré que dans ce type d'action, un cinquième homme est difficile à dissimuler et que dans sa progression, vers ou depuis le secteur d'action, une équipe de quatre bien entraînée, peut surveiller en permanence tous les secteurs sur 360°. Elle est ainsi à même de repérer toute manifestation de l'adversaire, de minimiser le risque de surprise, tout en maximisant sa puissance de feu (3). Déposés par parachutage en haute altitude ou par hélicoptère derrière les lignes ennemies, largement chargés en vivres, armements et équipements d'observation et de transmission, les quatre hommes d'une équipe du SAS rejoignent le secteur

qui leur est affecté, aménageant dans le sol, la neige ou des locaux variés, des caches dans lesquelles ils se dissimulent. Ils observent à partir d'un poste avancé soigneusement camouflé, les mouvements de l'adversaire dont ils rendent compte par des moyens de transmission spéciaux. En 1982, le 22ème régiment SAS est organisé en quatre squadrons A, B, C, G, de 60 hommes chacun (4).

Ce sont ces spécialistes qui, à l'instigation de leur chef, le général Peter de la Bilière et du commandant du 22ème SAS, Mike Rose (5), vont jouer un rôle très important dans la reconquête des Malouines après avoir, pour certains d'entre eux, participé à l'opération *Paraquat* de reprise de la Géorgie du Sud. Sur les quatre navires envoyés en avant de la force navale d'intervention: l'***Antrim***, le ***Plymouth***, le ***Tidespring*** et le ***Fort Austin***, renforcés ensuite par l'***Endurance*** et le ***Brilliant***, avait embarqué un détachement commandé par le commandant Cedric Delves, comprenant l'escadron D du 22ème régiment de SAS, des spécialistes du SBS et des hommes de la compagnie M du 42ème régiment de commando de marine. Ce détachement, après des péripéties dramatiques, est parvenu à défaire par une action offensive rapide, le détachement argentin.

Une fois la Géorgie du Sud reconquise, l'état-major britannique va se consacrer à la reconquête des Malouines. Pour y mener une vaste offensive terrestre, il lui importe de connaître très précisément le dispositif des forces armées argentines sur les îles et les caractéristiques des différents sites susceptibles d'être retenus pour un débarquement. Les moyens d'observation aérienne s'avèrent insuffisants, notamment en raison des faibles possibilités de repérages photographiques par les satellites américains, ainsi que du nombre limité de Sea Harrier, qui s'oppose à leur engagement, dans des missions risquées de reconnaissance photographique. L'état-major décide donc l'envoi d'équipes spécialisées du SAS et du SBS. Un parachutage est exclu, faute d'avions de transport à très long rayon d'action. Une mise à terre est possible par sous-marin nucléaire d'attaque, mais elle est écartée en raison du risque élevé et du retard du seul sous-marin classique envoyé pour ce type de mission, l'***Onyx***. Ayant quitté la Grande-Bretagne le 26 avril, il ne sera sur zone que dans plusieurs semaines. Cette mission urgente doit donc être effectuée par les Sea King du 846 squadron embarqués sur l'***Hermes***, ce qui oblige le porte-avions à s'exposer à faible distance des îles.

Dans l'obscurité des premières heures du 1er mai, un Sea King MK4 décolle du porte-avions ***Hermes***. Ses pilotes utilisent des lunettes de vision nocturne, ils le font voler à très basse altitude au-dessus des îles. Parvenu dans un coin isolé de la Malouine Est, il reste un bref moment en vol stationnaire au-dessus du sol. Les quatre SAS de cette première patrouille sautent de l'hélicoptère, tenant à la main leurs armes individuelles, des fusils M16, ils attrapent sur le bord de la cabine leurs sacs lourds et volumineux qui contiennent des rations de survie, des vivres autochauffants, des vêtements à l'épreuve de la pluie et du vent, des moyens de couchage et de camoufflage, les munitions et les grenades, un lance-roquettes LAW et des moyens de transmissions avec les batteries de recharge.

La nuit suivante, quatre autres patrouilles de SAS seront ainsi déposées. Une sixième le sera la troisième nuit de mai. Parallèlement, six équipes de SBS commencent à explorer les baies et îlots pour rechercher un site approprié à un débarquement. Elles seront déposées par les

embarcations des frégates ou par le chalutier militarisé ***Junella*** (6).

Ces patrouilles opèrent dans des secteurs très précis; la première surveille rapidement Stanley, une seconde les approches de cette agglomération, une autre est devant Bluff Cove. Darvin et Goose Green sont sous le regard d'une quatrième. Port Howard et Fox Bay sont chacun surveillés de la même manière. Les Sea King de l'***Hermes*** effectuent 24 autres missions de dépose, de ravitaillement ou de récupération de patrouilles de SAS. Depuis le lieu de leur dépose nocturne par hélicoptère, ils ont rejoint à pied le secteur d'observation qui leur a été assigné par le chef du SAS embarqué sur l'***Hermes***.

Progressant de nuit, se dissimulant le jour, dans des creux de terrain ou des anfractuosités de rochers exposés à l'humidité, ils arrivent, après 25 à 30 km de marche, sur le site de leur mission. Ils y aménagent et camouflent dans le sol le poste d'observation dans lequel deux d'entre eux, couchés, vont observer les lignes adverses. Se relayant derrière les jumelles, le téléscope ou le systèmes de vision nocturne, ils assurent ainsi une veille permanente et effectuent les relevés appropriés. La cache type est aménagée dans un repli de terrain herbageux. Après avoir découpé des mottes d'herbe, ils creusent la tourbe qu'ils déposent sur le bord. L'excavation de 50 cm de profondeur est recouverte de tapis de sol imperméable. La tourbe sert à aménager les bords de la cache pour qu'elle ne ressorte pas du terrain. Sur la cache qui mesure ainsi environ 2,50 m de long sur 1,50 m de large, un filet est tendu et fixé par des piquets, une toile de jute le recouvre, sur laquelle sont reposées les mottes d'herbe. Le camouflage doit être parfait pour que l'ensemble soit invisible et se confonde dans le paysage. Les SBS qui pratiquent aussi ces camouflages difficilement détectables s'étaient baptisés avec fierté: l'"équipe interflora" (7). A l'arrière est également aménagée une cache pour les deux SAS qui se reposent, les matériels, les vivres et la radio. Ces caches s'avèrent extrêmement humides et la vie des hommes qui doivent rester couchés toute la journée est éprouvante (8). Pour éviter d'être repérés, ils ne se lèvent brièvement que la nuit et ne peuvent allumer aucun feu. Quelques aliments autochauffants peuvent être pris au lever du jour.

Dans cette position statique, certaines équipes SAS vont rester plusieurs semaines, luttant contre le froid qui les gagne, contre la faim car leurs vivres sont limités, contre l'ankylose et les problèmes de circulation comme le pied de tranchée. Certaines équipes changèrent de cache pour affiner leurs observations et limiter le risque d'être découvertes par les patrouilles argentines. Avant de repartir, elles font disparaître toute trace de leur passage.

Jusqu'au 21 mai, leur mission sera passive: localiser précisément les positions de l'adversaire, évaluer ses forces, leur répartition, leur moral, repérer l'emplacement de ses réserves tactiques, identifier ses armes et ses équipements; apprécier l'ensemble de ses capacités de combat. En suivant le cheminement des fantassins argentins, ils pourront aussi repérer les chemins de progression dans les champs de mines. Ces données synthétisées sont retransmises par radio à Londres, qui les restitue à l'état-major de la force navale d'intervention.

Les rapports concis des patrouilles de SAS permettent à l'état-major britannique de constater que la garnison argentine atteint désormais le chiffre considérable de 11 000 hommes, et qu'elle met en oeuvre 42 avions et hélicoptères. Ces informations vont aussi aider à ajuster les bombardements de la côte effectués par les canons des navires de la force navale. A la mi-mai,

l'équipe de SAS du capitaine Aldwin Wight repère que les Argentins mettent à l'abri leurs hélicoptères pour la nuit, au fond d'un des vallons situés entre le mont Kent et le mont Estancia. A trois reprises, ils se déplacent pour fournir les éléments précis d'un bombardement du site. Enfin, sur les indications du capitaine Wight, installé avec son équipe sur Beaver Ridge, au-dessus de Stanley, la troisième attaque de Harrier détruit trois des 14 hélicoptères (9), et affaiblit ainsi sensiblement la mobilité de la garnison argentine. Cette patrouille ne sera relevée que fin mai, après 26 jours d'observation (10). Le record de durée sera battue par l'équipe du sergent Mather qui va passer 28 jours à observer le secteur de Bluff Cove et la piste entre Stanley et Fitzroy (11).

Compte tenu de leur implantation à proximité immédiate du dispositif argentin, les SAS sont astreints à une vigilance extrême. Sans cesse sur le qui-vive, leurs armes à portée de main, ils passent ainsi des journées entières, allongés et se relayant pour observer les mouvements des Argentins. Certaines caches de SAS sont si astucieusement dissimulées qu'elles paraissent ne constituer aucune menace pour les Argentins. C'est le cas de l'épave d'un trois-mâts échoué devant Darwin, dans laquelle une patrouille de SAS va se dissimuler. Elle éprouvera cependant quelques désagréments quand les soldats argentins qui s'ennuient, décident de faire de cette coque une cible pour s'entraîner avec leurs armes...

Parallèlement aux observations des SAS, les équipes du SBS vont reconnaître les criques et les plages non défendues pour préparer le débarquement des troupes et les installations d'une base logistique pour le corps expéditionnaire. A partir des données disponibles et notamment des observations faites par le commandant Southby Tailyour, ils explorent ainsi les côtes de la Malouine Ouest et les plages et bras de mer de la Malouine Est.

Travaillant selon les mêmes principes que les SAS, ils emploient souvent les mêmes armes et équipements. A partir du 1er mai, une première équipe est déposée sur Eagle Hill près de Berkeley Sound, une seconde non loin de Johnsons Harbour, deux autres dans le secteur de la baie de Salvador et sur la côte ouest. Pendant qu'une cinquième patrouille opère au-dessus de l'usine frigorifique désaffectée d'Ajax Bay, une sixième explore les Inner Verde Mountains au-dessus de la baie de San Carlos. Une des équipes déposées va investiguer les abords de San Carlos pendant sept jours. Progressant de nuit pour repérer certains sites, les SBS se terrent pendant le jour. Ils complètent ainsi les informations sur la nature des plages et leurs approches. Ils observent à courte distance les mouvements des habitants qui ignorent leur présence. La patrouille qui opère 16 jours d'affilée au-dessus d'Ajax Bay voit s'immobiliser au-dessus de sa cache un hélicoptère argentin en vol stationnaire. Le souffle du rotor arrache les supports du camouflage, les SBS restent immobiles, visage contre terre. Le pilote argentin, absorbé semble-t-il par un recoupement entre sa carte et les environs, ne voit pas ce qu'il avait juste au-dessous de lui: il reprend son vol (12).

La multiplication des patrouilles argentines va perturber certaines reconnaissances. C'est ainsi qu'une équipe de SAS progressant dans le brouillard voit sa position occupée par des Argentins, et se retrouve coupée en deux. Ne pouvant appliquer les procédures prévues pour le regroupement, deux des membres de l'équipe se font récupérer par un hélicoptère. Douze jours après la séparation du groupe, une autre équipe parvient à récupérer les deux manquants, quelques peu amaigris.

Les informations des forces spéciales rendent compte, le 13 mai, à l'état-major du caractère propre ("*clean*") du secteur de San Carlos.

Avec le débarquement, les missions des forces spéciales vont s'élargir. Les patrouilles de reconnaissance se multiplient et s'opèrent désormais de jour. Elles donnent lieu aussi à des missions offensives de harcèlement, pour créer la confusion dans le dispositif argentin. Les rencontres qu'elles avaient pour consigne d'éviter, se multiplient avec, pour certaines, des conséquences désastreuses: c'est ainsi que début juin, au moment où se prépare un assaut sur Stanley, une patrouille de SBS s'engage dans un secteur assigné aux SAS, la zone de Green Patch. Une fusillade entre Britanniques s'ensuit au cours de laquelle le chef de patrouille est tué. La coordination des mouvements entre les différentes unités, déjà efficace du fait de la présence du chef des SAS à bord de l'Hermes, sera mieux contrôlée par la suite.

Les Argentins sont désormais acquis à l'idée de rencontrer les Britanniques. Ils multiplient les patrouilles autour de leurs points d'implantation. C'est ainsi que le 10 juin, le poste d'observation installé par les SAS à 2500 m de Port Howard, est en passe d'être encerclé par une force argentine. Le capitaine Hamilton qui commande l'équipe, s'aperçoit que lui-même et son opérateur radio vont être cernés par un nombre élevé d'Argentins qui progressent à partir des hauteurs environnantes dans leur direction. Il ordonne à son radio de tenter de briser cet encerclement et ouvre le feu pour le couvrir. Blessé, il continue de tirer. Il décède peu après. Le capitaine Hamilton avait participé aux opérations les plus difficiles, comme l'insertion de patrouilles et leur évacuation du glacier Fortuna en Géorgie du Sud, ainsi que l'attaque de Pebble. Son radio, à court de munitions, finira par être fait prisonnier et sera enfermé dans une cabane de berger jusqu'à la fin des hostilités. Les *Royal Marines* qui le découvriront le prendront pour un membre des forces spéciales argentines jusqu'à ce qu'il ait pu être finalement identifié (13).

Les Argentins de leur côté, vont déployer d'une manière moins élaborée des observateurs pour apprécier les forces qui auront débarqué et leurs axes de progression. Un poste d'observation sur le mont Rosalie permet ainsi de surveiller ce qui se passe de l'autre côté du détroit des Malouines, et notamment l'arrivée des navires. Il est à même de fournir des éléments pour organiser des attaques aériennes. Tardivement repéré par les Britanniques, il ne pourra être neutralisé avant la fin des opérations (14). D'autres observateurs proches du secteur de San Carlos seront plus rapidement repérés et neutralisés. Ce sera le cas d'un capitaine de corvette argentin du corps des *marines*, surpris par une des intenses patrouilles britanniques, effectuée par le 40ème commando au dessus de San Carlos (15).

1. Stewe Crawford, *SAS at close quarters*, London, Sidgwick and Jackson, 1993, p.20.

2. Deck Oackley, *The Falklands military machine*, Turnbridge, Spellmount, 1989, p.65.

3. Peter Darman, *A-Z off the SAS*, London, Sidgwick and Jackson, 1992, p.58.

4. Derek Oacklay, op. cit., p.63.

5. Peter Darman, op. cit., p.43, 53, 153.

6. Dereck Oakley, op. cit., p.112..

7. James Ladd, *SBS, the invisible raiders*, London, Arms and armour, 1983, p.229.

8. Mike Robinson, *Fighting skills of the SAS*, London, Sidgwick and Jackson, 1991, p.105.

9. James Adams, *Secret armies*, London, Pan, 1989, p.185.

10. Stewe Crawford, op. cit., p.103.

11. Tony Geraghty, *Who dares wins*, London, HarperCollins, 1983, p.330.

12. Peter MacDonnald, *The SAS in action*, London, Sidgwick and Jackson, 1990, p.108.

13. Tony Geraghty, op. cit., p.370.

14. Sandy Woodward, *One Hundred days*, London, HarperCollins, 1992, p.248 et David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1987, p.180.

15. James D. Ladd, op. cit., p.237.

2. Les préparatifs du débarquement.

Toutes les observations effectuées par les SAS et les SBS n'auraient pu être exploitées rapidement sans l'exceptionnelle documentation rassemblée préalablement au conflit. Elle est largement due à la sagacité d'un commandant des *Royal Marines*, Ewen Southby Tailyour. Commandant en 1978 et 1979 le détachement de la quarantaine de *Royal Marines* affectés aux Malouines, le *Naval Party 8901*, il emploie son temps de commandement à améliorer les plans de défense de Stanley, alors que son seul renfort immédiat ne repose que sur les quelques volontaires locaux de la *Falkland Islands Defense Force*. A bord du ***Forrest***, bateau de 150 tonnes de la *Falklands Islands Company*, que la Royal Navy affrète temporairement, il visite et explore les différents hameaux côtiers.

De retour à Stanley, il prend des mesures de sûreté pour tenir compte du risque permanent de coup de main argentin. C'est ainsi qu'à chaque venue de l'avion argentin qui fait la liaison avec le continent, il place une land rover à proximité du terrain d'aviation. A son bord quelques *marines* en civil ont leurs armes sous la main. Il repère soigneusement les plages par lesquelles les Argentins pourraient débarquer. Il définit sur leur itinéraire de progression possible, l'emplacement de quelques postes où se placeraient ses hommes, dans l'hypothèse d'un combat de retardement visant à attendre l'arrivée de renforts. A l'insu des civils, il fait aménager des caches d'armes dans la campagne pour se replier et y continuer le combat. Il dissimule dans les combles de la maison du gouverneur des moyens de transmission de secours.

Mais c'est surtout sa qualité de yachtman confirmé qui va lui permettre de collecter les informations décisives. Il utilise ses moments de liberté pour explorer avec son ketch, les 15 000 milles de côtes des Malouines, visitant les baies, les anses, les goulets, les îlots, notant sur les cartes marines les profondeurs enregistrées au sondeur, dessinant plus de 200 perspectives d'approches de ces côtes et les points d'amer, prenant un millier de photographies, 150 pages de notes et de dessins (1). Il rassemble tous ces éléments à l'usage des navigateurs à voile et en fait un guide pour plaisanciers (2). Ce document sera classifié dès le début du conflit et les

exemplaires disponibles dans le commerce immédiatement récupérés.

A son retour en Grande-Bretagne, le commandant Southby Tailyour fait des conférences au *Naval war college* de Greenwich, exposant le caractère stratégique des Malouines justifié tant par les échanges entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, que comme base proche du continent antarctique. A l'issue de son commandement aux Malouines, il a été affecté au commandement de l'unité des engins de débarquement des *Royal Marines*.

C'est ce témoin privilégié qui se présente le 2 avril à l'état-major du général Thomson pour proposer ses services; il a apporté ses notes et ses cartes. Son souhait d'accompagner la force amphibie est immédiatement exaucé. Pendant le trajet vers les Malouines, il va faire de nombreux exposés aux différentes unités embarquées, leur présentant les caractéristiques des îles, leurs conditions climatiques, les difficultés de circulation entre hameaux. Son expérience va surtout être mise à contribution pour le choix du lieu de débarquement, même s'il minimisera sa contribution par la suite (3).

La force amphibie s'est assemblée au large d'Ascension pour se préparer au voyage final qui va la conduire aux Malouines. A bord du ***Fearless***, l'état-major combiné étudie les différents sites sur lesquels peut s'opérer le débarquement. L'objectif initial est simple: débarquer les 5000 hommes, 24 canons et 36 hélicoptères de la première vague d'assaut, et créer une enclave sur les Malouines, à partir de laquelle sera entreprise leur reconquête. A la nécessité d'y implanter rapidement une base logistique, l'amiral Woodward a ajouté une contrainte: il demande l'aménagement d'un terrain d'aviation pour permettre aux Harrier et Sea Harrier d'opérer et aux C 130 d'apporter les ravitaillements urgents. Pour ce faire, il faut envisager l'aménagement d'une piste de 800 m de long. Enfin, le site retenu doit comprendre un port abrité des sous-marins et des attaques aériennes. Cette enclave doit être assez éloignée de Stanley pour éviter d'être sous le feu des canons argentins et notamment des quelques pièces de 155 mm qu'ils ont apportées par avion. Elle doit aussi en être assez proche pour éviter une trop longue progression avant l'attaque du dispositif argentin centré sur Stanley. Elle doit avant tout répondre aux termes de la directive gouvernementale qui demande de "débarquer... dans la perspective de reprendre possession des îles" (4). En liaison avec Northwood, une discussion s'opère au sein de l'état-major embarqué qui rassemble autour de l'amiral Woodward, le commodore Clapp qui commande la force amphibie, le général Thomson qui commande les troupes à débarquer et les officiers des différentes armées concernées. Au vu des informations recueillies par les SAS et les SBS, recoupées par les indications du commandant Southby Tailyour, ce groupe examine dix-neuf sites, en retient neuf, puis principalement cinq, entre lesquels il faut arbitrer (5).

Ces sites sont:

-sur la Malouine Ouest, la baie de Stevelly avec Port North, hypothèse rapidement écartée car elle obligerait dans un second temps à retraverser le détroit des Malouines pour attaquer Stanley;

-la baie de Low (Low Bay) sur la presqu'île de Lafonia. Ce site de la Malouine Est présente l'intérêt d'être protégé de la mer par l'île de Bleaker. Un terrain d'aviation pourrait y être aménagé si le sol plat est assez résistant. Il serait cependant exposé car aucune hauteur ne

permettrait d'assurer sa protection. Enfin, l'isthme de Goose Green limiterait la sortie de cette position;

-la baie de Cow et la plage des Volontaires (Volonteer Bay) sont à courte distance des Argentins et donc exposées à leurs canons de 155 mm. Ce site n'offre par ailleurs pas de rade abritée contre une attaque venant de la mer. Le détroit de Teal (Teal Inlet) avec Port Salvador est une sorte de baie longue et étroite assurant une bonne protection des navires, des plages adaptées et des collines protégeant le dispositif. Le risque de minage de la passe conduit à écarter ce site intéressant;

-la baie de San Carlos, à l'ouest de la Malouine Est, communiquant par un goulet avec le détroit des Malouines, est bien protégée d'une attaque sous-marine ou par Exocet. Les hauteurs qui l'entourent peuvent gêner les avions attaquant, mais aussi les radars des navires d'escorte. Elle constitue un bon port naturel et sa côte comprend plusieurs plages. La distance avec Stanley est élevée, mais le général Thomson met en avant la possibilité d'héliporter massivement ses troupes.

C'est donc ce dernier site qui est finalement proposé comme le plus approprié, lors de la réunion de l'état-major de la force navale d'intervention assemblée à bord du ***Fearless***, le 10 mai. Il est entériné par le comité des chefs d'état-major des armées réuni le 12 mai. Il reste à organiser la progression finale des éléments composites de la force de débarquement: les deux transports de chalands de débarquement ***Fearless*** et ***Intrepid***, les cinq navires de débarquement LSL de la classe ***Sir Galahad***, les navires civils transformés en transport de troupes et de matériels, ***Canberra***, ***Europic Ferry***, ***Norland*** et les navires de la RFA employés en transport de troupes ou en base d'hélicoptères, ***Stromness et Fort Austin***. Leur approche doit être la plus discrète possible; l'opération ne pourra donc se réaliser qu'après avoir dégagé les accès immédiats du site retenu pour bénéficier de l'effet de surprise.

Au nord de l'archipel des Malouines, sur l'île de Pebble, longue bande de 35 km de long sur laquelle cinq familles élèvent des moutons, les Argentins ont établi une base aérienne secondaire autour des pistes en herbe. Ils y ont notamment basé des avions d'attaque Pucara, qui constituent avec leurs deux canons de 20 mm, leurs quatre mitrailleuses de 7,62 mm et leurs 1500 kg de bombes, roquettes ou napalm, une redoutable menace pour les fantassins. Leur neutralisation est donc urgente, d'autant que selon un pilote de Harrier qui a effectué une attaque sur Darwin- Goose Green, un radar y serait implanté sur Middle Peak (6). L'envoi d'un appareil de reconnaissance électronique n'ayant pu confirmer cette affirmation (7), l'état-major considère qu'il n'est pas possible de faire courir à la force amphibie approchant par le nord, le risque d'être détectée.

La présence de civils interdisant un bombardement (8), une attaque du dispositif argentin par les forces spéciales est arrêtée. Elle est baptisée *Prelim.* Ce raid vise d'abord à détruire les avions au sol, dans la tradition des SAS créée par Stirling. Il est donc confié à l'escadron D du SAS. Il nécessite au préalable une reconnaissance plus proche du dispositif argentin qui est confié à la section nautique (*boat troop*) des SAS. Une équipe de huit hommes est déposée par hélicoptère le 10 mai sur la péninsule Mare Rock, à 8 km de Pebble. Pour franchir le bras de mer qui les en sépare, les SAS ont amené des canoës. La tempête et l'état de la mer les obligent à

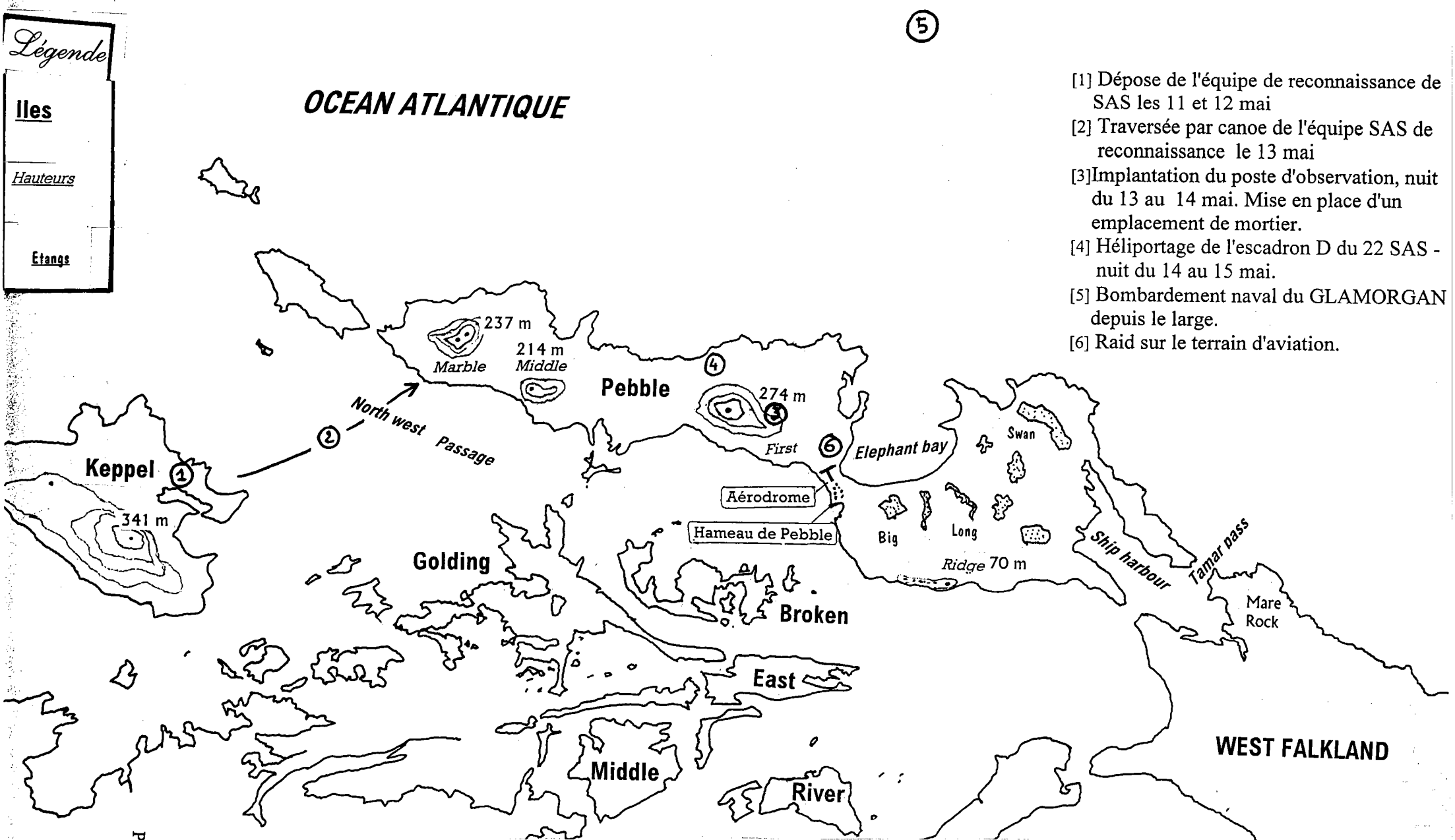
différer au lendemain cette traversée qu'ils effectuent à la pagaie. Ayant pris pied bien à l'est du hameau de Pebble, les SAS se rapprochent des abords du terrain d'aviation et installent sur la hauteur un poste d'observation. Ils constatent la présence de 11 avions. Le caractère plat et dénudé du terrain leur apparait de nature à gêner une approche trop directe. La faible durée de leur présence ne leur permet pas d'apprécier finement l'importance de la garnison. Ils aménagent un emplacement de tir de mortier de 81 mm dans la perspective de l'attaque imminente.

Dans la nuit du 14 au 15 mai, trois Sea King MK4 de l'***Hermes***, qui s'est approché des îles, sous la protection du ***Broadsword***, embarquent avec un retard, dû à la violence du vent, les quarante-cinq hommes de l'escadron D qu'accompage un officier de réglage d'artillerie et que commande le commandant Delves. Après 60 km de vol, les Sea King les déposent à 10 km du terrain. Une fois au sol, les hommes progressent, se regroupent et reçoivent les dernières consignes. Il leur est précisé que l'opération devra être réalisée en 30 mn au lieu des 90 initialement prévues, en raison du retard pris. Il avait été envisagé initialement d'attaquer aussi la garnison, mais en définitive, les avions seront le seul objectif (9).

Les SAS entament, dans le vent et le froid, les 4 km qui les séparent du terrain (10). Chacun emporte en plus de ses armes et ses munitions, deux obus de mortier de 81 mm, soit au total une centaines de coups.

Arrivés près du terrain, et guidés par les hommes de l'équipe de reconnaissance, ils se répartissent en groupes pour rejoindre les positions de départ de l'attaque. A 07 h, les vingt hommes de la section de montagne du capitaine Hamilton partent à l'assaut, couverts par les autres pelotons qui restent aux abords du terrain. Ils ouvrent le feu avec leurs lance-grenades M 203 et les roquettes antichars LAW. Le terrain est illuminé par des obus éclairants tirés par le ***Glamorgan***. Depuis le large, ses deux canons de 114 mm bombardent les positions argentines. Les Pucara, vite repérés, sont criblés de balles par les SAS. Des charges de destruction à retardement sont déposées sur les avions et sur les pistes avant le repli. Corrigé par les indications de l'officier d'artillerie qui accompagne les SAS, le tir du ***Glamorgan*** a d'abord obligé les Argentins à se mettre à l'abri dans leurs tranchées (11). Ensuite il vise leurs dépôts de munitions. En 15 mn, tous les avions ont été neutralisés. Les Argentins n'ont opposé que des tirs dispersés, mais au moment où les SAS se retirent, ils engagent une contre-offensive. Elle cesse dès que l'officier qui la commande est tué par un tir concentré. Bien qu'ayant eu affaire à une garnison de 114 hommes, les Britanniques ne déplorent que deux blessés, un par éclat d'obus, l'autre par explosion d'une mine télécommandée.

Les hélicoptères Sea King viennent reprendre les SAS et rejoignent l'***Hermes***. L'aéroport a été neutralisé, les 11 avions, soit six Pucara, quatre Turbomentor et un Skyvan, les munitions et le carburant ont été détruits. Aucune trace de la station radar n'a été trouvée, ni pendant ce raid, ni quelques jours plus tard par des SBS venus vérifier (12). L'opération est cependant un succès du fait de l'absence de pertes et de son incidence sur le moral des Argentins.



Raid sur Pebble - 14 et 15 mai 1982

Progression de l'équipe de reconnaissance, puis du détachement de SAS qui va détruire 11 avions sur l'aérodrome et des matériels.

A l'île d'Ascension, depuis l'arrivée de la force amphibie, le 17 avril, une redistribution des cargaisons hâtivement embarquées a été opérée. Certains armements qui apparaissent inadaptés aux combats à venir, comme les canons Wombats, ont été définitivement débarqués. Les navires marchands participant à l'attaque amphibie, ont fait l'objet des quelques aménagement supplémentaires. Sur l'***Elk*** ont ainsi été découpées les protections latérales du pont pour favoriser le poser de grands hélicoptères, tandis que deux canons de 40 mm sont fixés sur son pont pour lui assurer une certaine défense antiaérienne (13). Rejoignant les navires civils plus rapides, les bâtiments de débarquement de chars du type LSL (*landing ships logistics*) qui ne progressent qu'à 15 noeuds, ont rejoint le reste de la force amphibie. Au moment où la force navale regroupée autour des porte-avions approche des Malouines, la force amphibie se remet en route vers le sud.

Dès le 17 avril, l'amiral Fieldhouse, commandant en chef de l'opération, était venu conférer avec l'amiral Woodward, les généraux Jeremy Moore et Julian Thomson et le commodore Clapp. Le principe d'un débarquement avant le 24 mai avait été arrêté (14). Après quelques jours au large d'Ascension, le paquebot ***Canberra*** qui emporte la 3ème brigade de commando et l'***Elk***, qui transporte ses matériels, appareillent le 6 mai pour le sud. Le 8 mai, le cabinet de guerre ordonne le départ du reste de la force amphibie. L'***Intrepid*** et le ***Fearless*** partent le 7 et 8 mai.

Au cours du transit vers les Malouines, ces navires sont survolés par les grands avions soviétiques de reconnaissance maritime du type Bear qui opèrent depuis l'Angola.

Le 19 mai, après le rejet par l'Argentine d'un plan de paix, proposé par l'ambassadeur Parsons, le cabinet de guerre, élargi aux chefs d'état-major des armées, se réunit à Londres autour de Mme Thatcher. Il donne son feu vert au débarquement, en dépit de la préoccupation permanente qu'entretient l'absence de supériorité aérienne des Britanniques au-dessus des îles (15).

Le plan initial a prévu le débarquement de nuit dans la baie de San Carlos, des 40ème et 45ème régiments de commandos déposés par les chalands de débarquement sur les sites de San Carlos et d'Ajax Bay. Ces mêmes chalands devront revenir chercher les 2ème et 3ème régiments de parachutistes qui devront prendre le contrôle des secteurs de Sussex Moutains et de Port San Carlos. Dès le lever du jour, des batteries de Rapier, transportées par hélicoptère, seront mises en service sur les hauteurs pour assurer la défense antiaérienne de cette tête de pont. Dans le même temps, les canons et les stocks de matériels commenceront à être débarqués. Le 42ème régiment de commandos resté à bord des navires, constituera la réserve mobilisable en fonction des développements de cette première phase.

Trois jours avant le débarquement fixé au 21 mai, les informations font état du renforcement de la garnison argentine de Goose Green - Darwin et sa capacité à intervenir dans le secteur de San Carlos. Le plan de débarquement est en conséquence adapté. Le 2ème régiment de parachutistes participera à la première vague d'assaut avec le 40ème commando. Débarquant au sud de la baie, près du hameau de San Carlos, il gagnera rapidement les hauteurs de Sussex

Mountains pour bloquer toute progression argentine en provenance de Darwin. La participation des navires civils au débarquement est confirmée, les navires militaires sont en effet trop peu nombreux pour transporter tous les régiments jusqu'aux îles.

L'état-major a cependant conscience du risque encouru en exposant un trop grand nombre d'unités combattantes sur le ***Canberra***. Ce navire est trop vulnérable à une attaque aérienne, il n'a pas été conçu pour encaisser des coups directs. Ses systèmes de lutte contre l'incendie seraient insuffisants. Il est donc procédé à une redistribution en haute mer des troupes sur les autres navires. Par une mer exceptionnellement calme, 1500 hommes du ***Canberra*** sont transportés par les chalands de débarquement. Le 40ème commando est transféré sur le ***Fearless***, la compagnie Z du 45ème commando et le 3ème para sur l'***Intrepid***. Le reste du 45ème commando est à bord du ***Stromness*** et tout le 42ème commando reste sur le ***Canberra,*** le 2ème para restant sur le ***Norland.*** Des centaines de mouvements d'hélicoptères transfèrent des matériels. Au cours de ces derniers transferts qui concernent les forces spéciales, un Sea King qui attend de pouvoir se poser sur l'***Intrepid*** tombe brutalement à la mer à 21 h 44, bascule et coule. Neuf hommes seulement parviennent à s'en extraire; cet accident qui semble imputable à l'absorption par les turbines de l'hélicoptère d'un grand oiseau de mer, provoque la perte de 22 hommes dont 18 SAS. Beaucoup de ces derniers avaient participé à la reconquête de la Géorgie du Sud et au raid sur Pebble.

La menace qui pèse le plus fortement sur la progression finale de la force amphibie reste le tandem Super Etendard - Exocet qui a déjà dramatiquement montré son efficacité. Une incertitude demeure chez les Britanniques quant au nombre d'Exocet AM 39 disponibles. Pour tenter de neutraliser cette menace ou de détecter les mouvements des Super Etendard, une opération des forces spéciales est montée. Le 17 mai, dans l'obscurité, le porte-avions ***Invincible***, accompagné du ***Broadsword***, se rapproche à vitesse élevée des côtes argentines. Des forces spéciales sont héliportées à proximité de la base de Rio Grande. Avant l'aube, l'***Invincible*** rejoint à la même vitesse le gros de la force navale britannique.

Le 20 mai, sont découverts au Chili, à 11 km de Punta Arenas, soit à 230 km de la base de rio Grande et à 200 km de celle de Rio Gallegos, les restes d'un hélicoptère détruit par un incendie. Ses marquages font ressortir qu'il s'agit du Sea King ZA 290 de l'escadrille 846 de la Royal Navy. Trois jours plus tard, sortent de la campagne les trois membres de l'équipage, parmi lesquels le pilote, le lieutenant Richard Hutchings.

Il justifie leur présence en expliquant qu'une panne de moteur au-dessus de la mer les ayant empêché de rejoindre leur navire, ils ont cherché refuge dans un pays neutre. En réalité, il est probable qu'ayant manqué son rendez-vous avec le navire porteur, en raison d'une erreur de navigation, l'hélicoptère ait dû venir se poser sur le continent. La disparition d'un Sea King en mer avec des SAS a pu avoir un effet indirect sur cette opération, dans la mesure où le pilote concerné était celui prévu pour l'opération sur la côte argentine. Aucune trace d'un commando des forces spéciales qu'il aurait transporté, n'a cependant été trouvée. Déposé trop loin des bases argentines ou exposé à un risque trop grand d'être découvert, ce qui eût pu avoir des conséquences diplomatiques non souhaitées (16), ce commando a pu se replier sur le territoire chilien et en être exfiltré Il a pu également être récupéré par un sous-marin britannique (17),

L'***Onyx***, le seul sous-marin classique britannique engagé dans l'opération *Corporate*. Il arrivait en effet à cette date dans les parages, envoyé pour effectuer des transports de forces spéciales pour lesquels il est disproportionné de risquer un sous-marin nucléaire d'attaque. Il va d'ailleurs endommager son avant contre des rochers pendant une approche de la côte. Un de ses tubes lance-torpilles, chargé d'une torpille, sera déformé (18) et il devra conserver cette torpille bloquée jusqu'à son retour en Grande-Bretagne pour réparation.

Selon une autre explication avancée pour la présence du Sea King ZA 290, il aurait participé à une opération de déception dont les Britanniques sont experts. Au sud, les Argentins ont d'ailleurs détecté sur leurs radars la venue de l'hélicoptère britannique. La concrétisation de cette menace directe sur leurs bases du sud a pu les obliger à en renforcer la protection aux dépens d'autres secteurs, et ce au moment même où le débarquement allait se produire. Ceci expliquerait pourquoi l'équipage du Sea King n'est réapparu qu'après la date prévue pour celui-ci.

La reconnaissance de cette intrusion sur le territoire argentin soulevait un problème de droit international. Dès le début du conflit, Madame Thatcher avait en effet posé comme principe la mise en oeuvre de tous les moyens pour reconquérir les Malouines, quel qu'en fût le coût; mais à une condition impérative, celle de ne pas débarquer en Argentine, car une telle opération pouvait être considérée comme une agression sur un pays d'Amérique du Sud et entraîner un réflexe de solidarité inter-américain. Or, l'importance de la menace aérienne nécessitait des actions de neutralisation à la source.

Plusieurs opérations d'envergure ont donc été engagées. C'est ainsi que, selon un article du *Sunday Times* de 1990, deux Hercules décollèrent d'Ascension au mois de mai, avec un escadron complet de SAS à bord. Leur mission était d'atterrir à Rio Gallegos et d'y effectuer un raid, du type de celui effectué par les forces spéciales israéliennes à Entebé (Uganda) en 1974, afin de détruire les avions présents, avant de redécoller. Ce vol aurait été annulé à mi-route. Une autre opération de ce type a été envisagée sur l'aérodrome de Stanley (19). Deux C 130, ayant embarqué l'escadron B du 22ème SAS, y auraient effectué un posé d'assaut, visant à kidnapper le général Menedez, puis à se réfugier dans les montagnes à l'aide de véhicules volés. Cette opération, destinée à saper le moral des Argentins aurait été annulée in extremis (20).

Au moment où la force amphibie se dirige vers le détroit des Malouines, il reste à neutraliser les 62 hommes du détachement "aigle", commandé par le major Esteban, qui est installé près de San Carlos. Esteban a détaché 22 hommes sur Fanning Head (21), hauteur qui, avec Chancho Point, contrôle le goulet d'entrée de la baie de San Carlos. Ce groupe a été repéré le 16 mai par les forces spéciales britanniques. Une opération de neutralisation est organisée, mais elle est d'abord différée car les hélicoptères sont alors accaparés par la redistribution des unités de combattants entre les navires. Enfin, deux Wessex peuvent être affectés à cette opération. Ils viennent chercher sur l'***Antrim***, 25 hommes des forces spéciales. Le pilote du premier Wessex utilise un dispositif de vision nocturne, le second, piloté par Ian Stanley, est le Wessex 3 qui s'est déjà illustré lors de la reconquête de la Géorgie du Sud. Le détachement argentin sur Fanning Head a mis en batterie deux canons sans recul de 106 mm et deux mortiers de 81 mm qui constituent, pour les fragiles chalands de débarquement une menace qu'il faut écarter sans délai. Déposés à 1000 m des Argentins, les Britanniques se séparent en deux

groupes: dans le plus important, Rod Bell, un *Royal Marine* parlant espagnol, s'est doté d'un puissant mégaphone avec lequel il invite les Argentins à se rendre. Ceux-ci ripostent en ouvrant le feu. Les Anglais font alors converger sur eux les obus des canons de l'***Antrim***. La position argentine est mise rapidement hors de combat, et les Argentins survivants se replient à pied vers l'ouest. Ils rejoindront Stanley en quelques jours. 42 hommes restants du détachement "aigle" s'étaient abrités pour la nuit dans les habitations du hameau de Port San Carlos. Le major Esteban mis en alerte par le vacarme des échanges de tirs sur la hauteur, sort et entrevoit d'abord dans la brume la coque d'un paquebot blanc. Il repère ensuite des péniches de débarquement et fait immédiatement sortir ses hommes pour éviter l'encerclement.

Devant l'importance des forces qu'il voit arriver, il rend compte par radio de ses observations et se replie également vers l'ouest avec ses hommes. Les accès à la baie de San Carlos sont effectivement dégagées, le débarquement peut intervenir.

La force amphibie et son escorte se séparent à 14 h15 du groupe des porte-avions à 185 milles du nord des Malouines. A une vitesse moyenne de 12,5 noeuds, il leur a fallu 15 heures pour atteindre le détroit des Malouines. La brume et le mauvais temps caractérisé par un plafond bas, dissimulent son arrivée. La dernière partie du trajet est effectuée dans l'obscurité, en silence radio total et sans message optique (21).

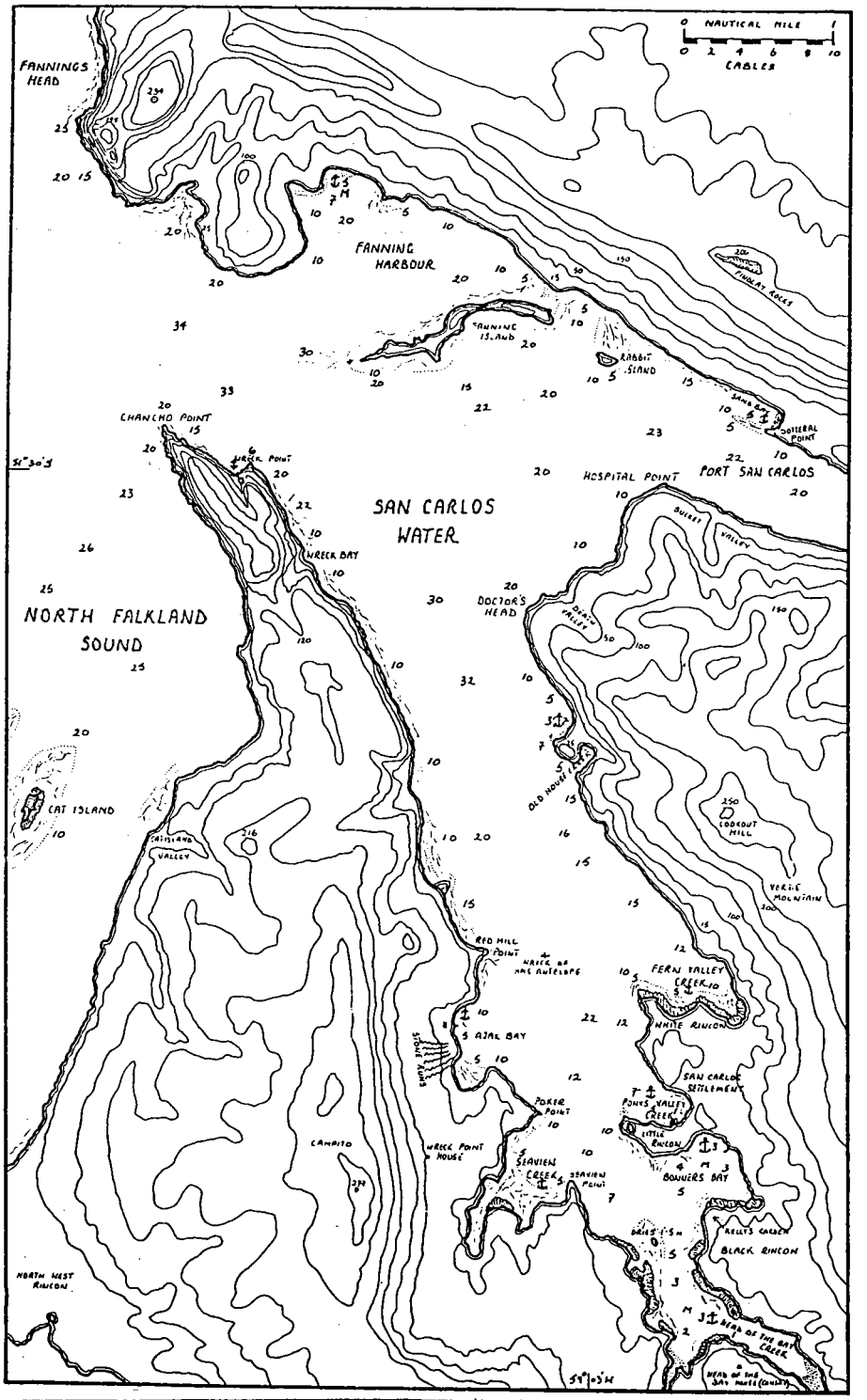
1. Dereck Oakley, *The Falklands military machine*, London, Spellmount, 1989, p.120.
2. Ewen Southby Tailyour, *Falklands islands shores*, édité en 1985 par Nautical.
3. Ewen Southby Tailyour, *Reasons in writing*, London, Leo Cooper 1993, p. 145.
4. Sandy Woodward, *One hundred days*, London, Harper Collins, 1992, p. 217.
5. Ewen Southby Tailyour, *Reasons in writing*, op cit, p. 146.
6. Ewen Southby Tailyour, *Reasons in writing*, op cit, p. 167.
7. Tom Geraghty, *Who dares wins*, London, Little Brown and c°, 1992, p.119.
8. Stewe Crawford, *The SAS at close quarters*, London, Sidwick and Jackson, 1993, p.82.
9. Peter Darmon, *A/Z of the SAS*, London, Sidwick and Jackson, 1992, p. 142.
10. John Strawson, *Le régiment SAS*, Paris, France Empire, 1985, p. 277.
11. Shun Clarke, *Soldiers B. SAS*, Rouan, 22 books, 1993, p. 199.
12. James D. Ladd, *SAS operations*, Hales, 1991, p. 187.
13. Roger Villar, *Merchant ships at war*, Conways, 1984, p. 40.
14. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1987, p. 89.
15. Gordon Smith, *Battles of the Falklands war*, London, Ian Allan, 1989, p.71.
16. Thomas Geraghty, op. cit., p. 159.
17. Laurence Freedman et Virginia Gamba Stonehouse, *Signals of war*, London, Faber and Faber, 1990, p. 338.

18. Une photo de l'avant endommagé de l'***Onyx*** a été publiée dans le *Souvenir-guide, HMS* ***Plymouth*** *and* ***Onyx****, Falklands Veteran warships*, publié par le Warship preservation trust, Liskeard..

19. Anthony Kemp, *The SAS*, London, Penguin, 1994, p. 178.

20. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p. 146.

21. Ewen Southby Tailyour, *Reasons in writing*, op. cit., 1993, p. 184 .



Baie de San Carlos.
relevé des hauteurs et des profondeurs par Ewan Southby-Tailyour.

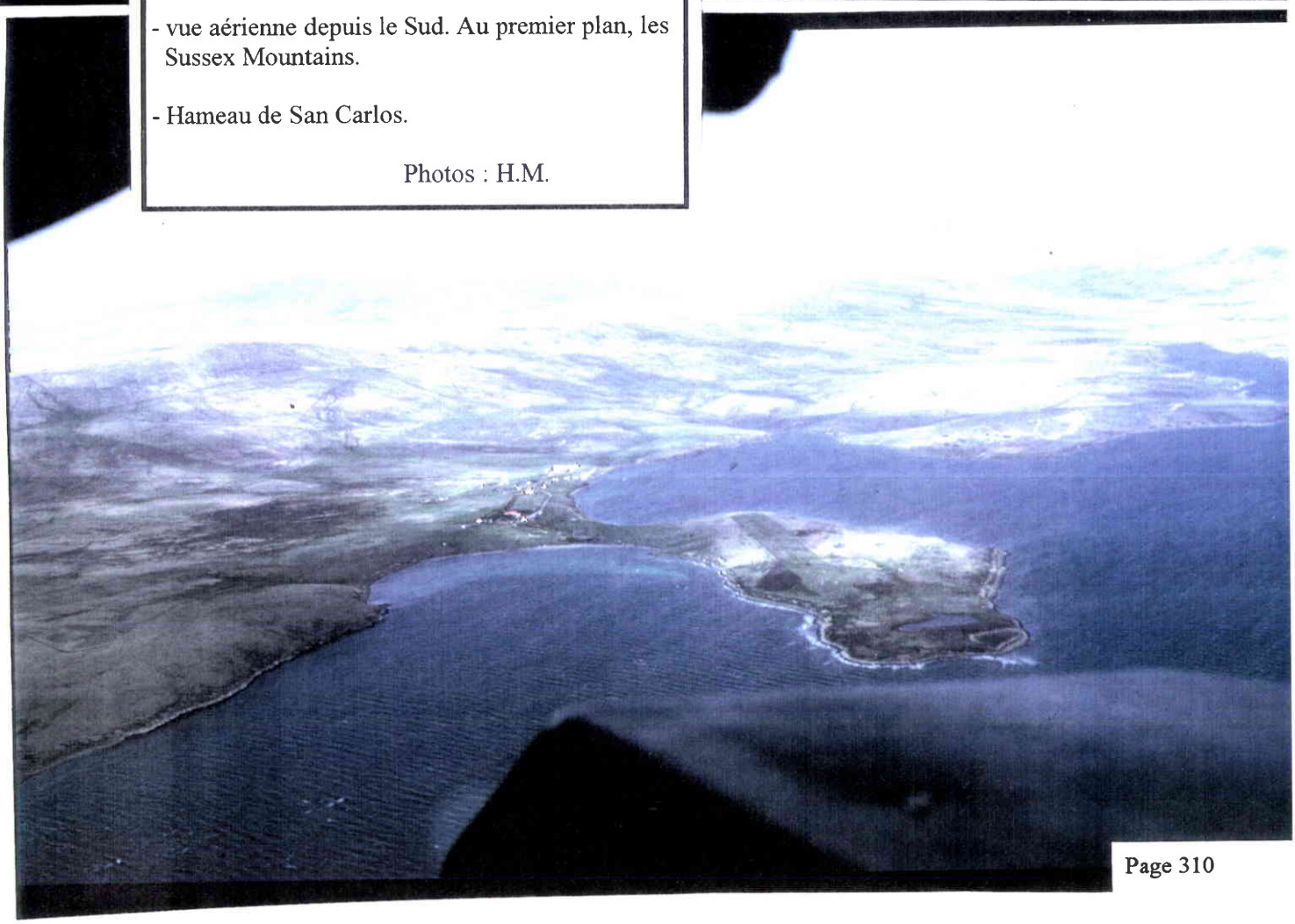
Source : Southby-Tailyour, Falklands islands shores

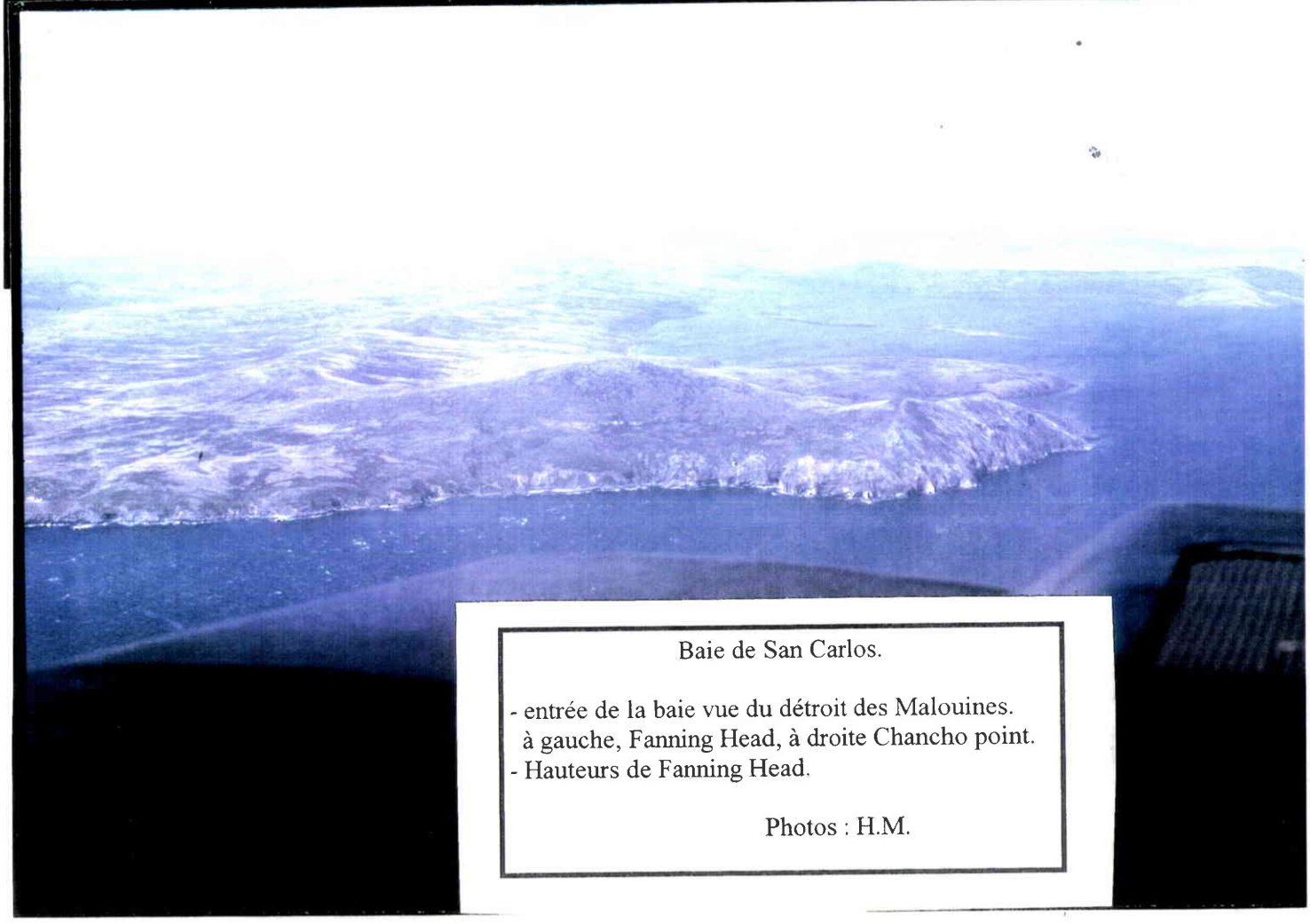
Baie de San Carlos.

- vue aérienne depuis le Sud. Au premier plan, les Sussex Mountains.

- Hameau de San Carlos.

Photos : H.M.

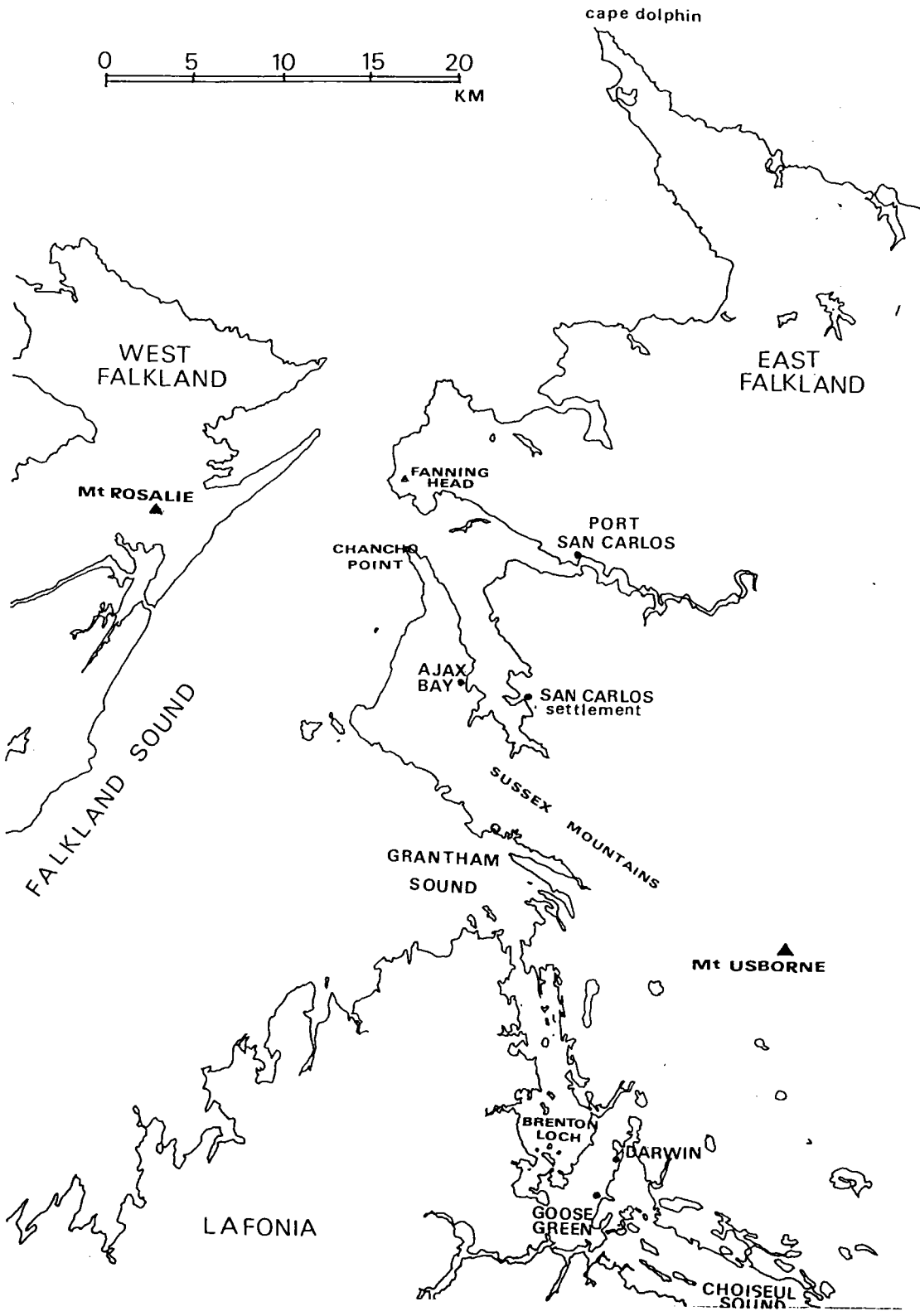




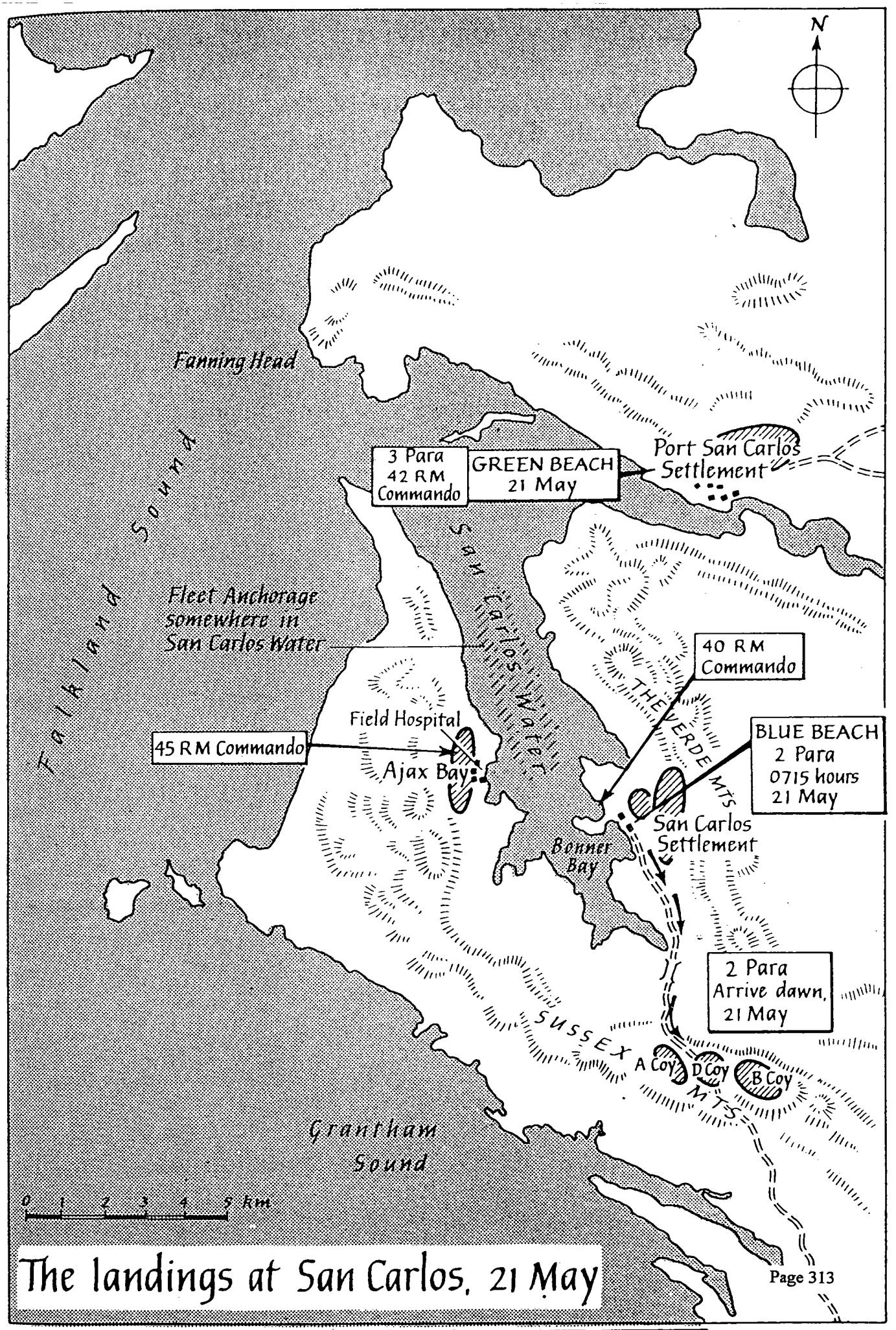
Baie de San Carlos.

- entrée de la baie vue du détroit des Malouines.
  à gauche, Fanning Head, à droite Chancho point.
- Hauteurs de Fanning Head.

Photos : H.M.



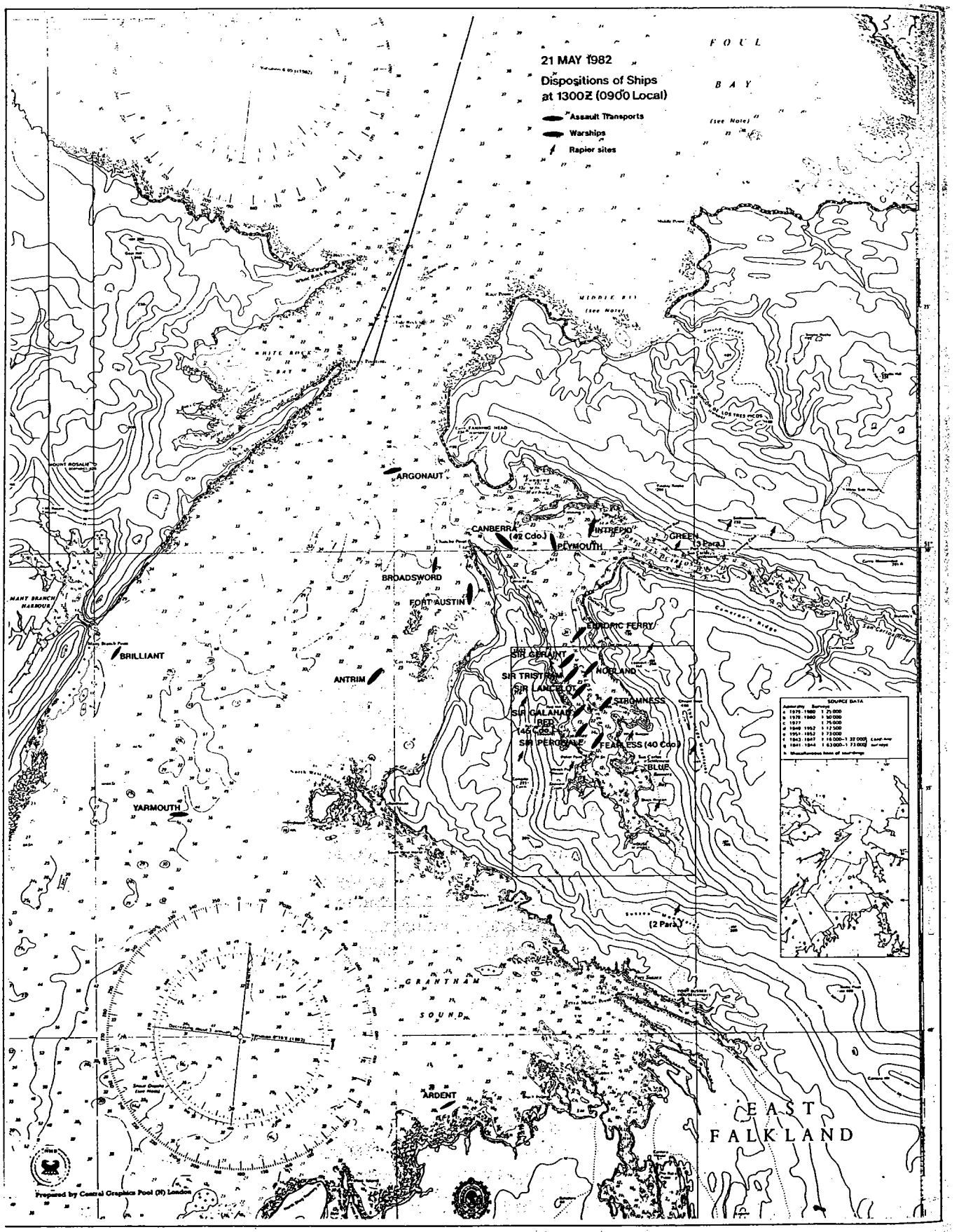
Secteur de San Carlos dans lequel s'est opéré le débarquement du 21 mai 1982



The landings at San Carlos, 21 May

Plages de débarquement de la baie de San Carlos et sites affectés aux différentes unités. 21 mai 1982

Source : Major Gen. John Frost, 2e Para Falklands



Débarquement de San Carlos
position des navires à 09.00 heures locales le 21 mai 1982.

Source : David Brown, the Royal Navy and the Falklands war.

Perception argentine du débarquement à San Carlos et des contre-attaques aériennes du 21 mai 1982.

Source : Ruben O.Moro, la Guerra Inaudita.

3. Dans les eaux de San Carlos

Dans la nuit du 20 au 21 mai, entre 23 h et 1 h 30 du matin, l'***Antrim*** et l'***Ardent*** qui précèdent la force navale amphibie, pénètrent dans le détroit des Malouines. L'***Antrim*** vient, avec deux Wessex et ses canons, soutenir l'opération de neutralisation de la hauteur de Fanning Head. A 3 h 50, ses deux canons de 114 mm ouvrent le feu. En 30 minutes, ils tirent 250 coups sur la position du détachement argentin installé sur Fanning Head. L'***Ardent***, descendu plus au sud, se place à l'entrée de la baie de Grantham (Grantham Sound) qui conduit à l'isthme de Goose Green. Il vient appuyer une opération de diversion.

Dissimulé par le brouillard, le groupe des autres navires commence ensuite à entrer dans le détroit en trois colonnes qui se suivent. Arrivent d'abord à 1 h 45, les transports de chalands ***Fearless*** et ***Intrepid***, escortés du ***Yarmouth***. Il faut en effet du temps à chacun d'eux pour mettre à l'eau ses quatre chalands porte-chars (LCU) de 100 t échoués sur le radier et ses quatre chalands de transport de personnel (LCVP) de 10 t emmenés sous bossoirs. Ces 16 chalands sont en outre les seuls disponibles pour l'opération, car les quatre emportés par l'***Hermes*** ne seront curieusement pas utilisés pendant l'opération *Corporate*. 40 minutes après, arrivent le ***Canberra***, le ***Norland*** et le ***Stromness*** escortés du ***Plymouth***. Ils sont suivis du ***Fort Austin*** utilisé comme porte-hélicoptères d'assaut et de lutte anti-sous-marine et de la frégate ***Brilliant***. Enfin quatre heures après cette seconde vague arrivent les cinq navires de débarquement de la classe ***Sir Galahad*** (LSL) et l'***Europic Ferry***, escortés par les frégates ***Broadsword*** et ***Argonaut*** (1).

La présence dans l'escorte de la force navale amphibie des frégates ***Brilliant*** et ***Broadsword*** a été tardivement décidée par l'amiral Woodward. Ce sont les deux seules frégates de la force navale d'intervention armées de missiles antiaériens à courte portée Sea Wolf.

La présence de cet armement récemment mis en service renforce d'une manière très significative la défense antiaérienne du secteur de San Carlos, mais elle affaiblit simultanément la défense rapprochée des porte-avions ***Hermes*** et ***Invincible***. Elle compense pour partie l'absence de la supériorité aérienne qui avait été considérée comme préalable à toute opération de débarquement, et qui n'a pu être réalisée.

La couverture aérienne du débarquement sera donc limitée à des patrouilles de Sea Harrier (CAP), opérant à la périphérie du secteur de San Carlos, dans lequel ils ont interdiction de pénétrer.

Pour éviter une contre-offensive immédiate sur San Carlos des forces argentines basées à Stanley et Goose Green, deux opérations de diversion sont lancées au moment même où le débarquement débute. Déposée par hélicoptère au nord de Darwin, une force de 40 SAS, conduite par le commandant Delves s'est approchée de la garnison de Darwin-Goose Green. Avec les armes nombreuses qu'elle apporte (mitrailleuses, mortiers, missiles Milan), elle ouvre un feu nourri et continu, destiné à accréditer chez les Argentins l'impression qu'ils sont attaqués par une force considérable, de la taille d'un bataillon. Les communications radios échangées entre Goose Green et Stanley montreront plus tard aux Britanniques que cet objectif est atteint. Dans la première phase de cette attaque, ils ont dû attendre le soutien du canon de 114 mm de

l'***Ardent*** car la liaison entre la frégate et l'officier d'artillerie qui accompagne la force des SAS a été tardive. Le bombardement des abords de l'aérodrome en herbe de Goose Green obligera les Argentins à se mettre à l'abri et un seul des Pucara de cet aérodrome pourra décoller.

Dans le nord du secteur de Berkeley, proche de Stanley, le ***Glamorgan*** effectue une autre opération de diversion. En bombardant le nord de ce secteur envisagé par les Britanniques comme un site possible pour le débarquement, et que le général Menendez considère pour sa part comme un des plus probables, il y accrédite l'imminence d'une opération.

Dans le détroit des Malouines, où sont rassemblés les 19 navires du débarquement, soit sept navires de guerre et 12 navires de transport, l'opération *Sutton* commence alors.

Aucun débarquement de cette ampleur n'a été réalisé par les forces britanniques depuis celui de Suez en 1956, qui était aussi le premier comprenant un transport d'assaut par hélicoptères.

A bord des navires de transport, les parachutistes et les *Royal Marines*, les visages noircis, lourdement chargés par 50 kg d'armes et de paquetages, rejoignent les postes de descente dans les chalands de débarquement. Ceux-ci arrivent dans l'obscurité et se rangent le long des coques des navires. Par des filets abaissés le long de leurs flancs, les combattants descendent difficilement vers les chalands. La houle rend cet embarquement périlleux, mais un seul combattant est blessé. 16 chalands sont disponibles, soit huit LCU et huit LVPC. Deux groupes, formés chacun de quatre LCU et de quatre LCVP vont se diriger chacun vers une plage. Dans chaque groupe, les LCU embarquent un char léger Scorpion et un char léger Scimitar pour offrir aux troupes qui débarquent un appui feu immédiat en cas de forte résistance argentine. L'embarquement des parachutistes du ***Norland*** est ralenti par l'étroitesse des coursives, des escaliers et des portes de sortie qui gêne considérablement les déplacements.

Avec plus d'une heure de retard, les chalands se regroupent enfin en ligne pour l'assaut. Ils pénètrent dans le goulet de la baie de San Carlos et se séparent en direction de chacune des deux plages de débarquement. Pendant un long moment, les hauteurs environnantes vont les priver de transmissions avec l'état-major de la force amphibie resté à bord du ***Fearless***. La progression s'opère en silence radio et toutes lumières éteintes. Pour éviter de pénétrer sur une zone minée, le commandant Southby Tailyour a prévu de faire passer les chalands sur des bancs de kelp qui ont peu de chance d'avoir été minés. Le retard pris à l'embarquement oblige finalement à effectuer un trajet direct sur les plages. Southby Tailyour qui accompagne la première vague, guide avec des jumelles de vision nocturne les chalands vers les plages qui lui sont familières. Les deux canons du ***Plymouth*** qui s'est placé à l'entrée de la baie, sont leur seul appui direct.

Le premier débarquement prévu à 6 h 40 Z (3 h 40 locales) ne peut avoir lieu qu'une heure plus tard. Il ne reste alors que trois heures d'obscurité pour établir les premières positions. Comme prévu, les premiers à débarquer sont les parachutistes du 2ème para sur la plage au sud du hameau de San Carlos, baptisée Bleue 1 (*Blue 1*). Guidé par les signaux lumineux rouges de SBS à terre, le premier chaland atteint cette plage du sud de la baie. Sa rampe est abaissée et l'ordre de "débarquez" est donné. Aucun parachutiste ne bouge jusqu'à ce qu'un officier ait la présence d'esprit de leur passer l'ordre habituel de saut en parachute: "go". Ils sautent alors à

l'eau, rejoignent la rive et gagnent immédiatement les hauteurs de Sussex Mountains pour s'y installer et s'opposer à une éventuelle attaque des forces argentines de Goose Green. Sept minutes après les parachutistes, sur l'autre plage, au nord du hameau de San Carlos codifié Bleue 2 (*Blue 2*), débarquent les *Royal Marines* du 40ème commando et deux chars légers. Les habitants, apparemment peu surpris par ces arrivées, leur confirment l'absence d'Argentins dans ce secteur. Les *Royal Marines* se dispersent sur les flancs des hauteurs voisines, et entreprennent rapidement d'y creuser dans la tourbe des abris individuels, dans la perspective d'une attaque aérienne argentine.

Les chalands de débarquement retournent immédiatement rejoindre les navires de transport, restés à l'extérieur de la baie de San Carlos. La seconde vague transporte le 45ème commando arrivé sur le ***Stromness***, le 3ème régiment de parachutistes regroupé sur l'***Intrepid*** et quatre chars légers. Leur embarquement s'effectue avec deux heures de retard par rapport au schéma initial. Le 45ème commando est déposé au sud-ouest de la baie, sur la plage d'Ajax Bay, codifiée plage rouge (*red beach*). La plage de cette petite anse inhabitée mais protégée des vents dominants, débouche sur une vaste usine désaffectée de congélation de carcasses de moutons dont les bâtiments vont servir pour installer la base logistique de la brigade.

Le 3ème para, retardé par l'échouage d'un des LCU, débarque enfin à l'ouest du hameau de Port San Carlos, au nord-est de la baie, sur la plage verte (*green beach)*. Le jour se lève et la brume se dissipe.

Les habitants du hameau qui accueillent les parachutistes sont un peu surpris d'être appelés par leur nom. Ils découvrent ainsi un aspect de la préparation minutieuse de l'opération en cours, facilitée par la présence en Grande-Bretagne d'un certain nombre de *kelpers* au moment de l'invasion argentine.

Les cinq navires de débarquement de chars (LSL) de la classe ***Sir Galahad*** entrent alors dans la baie, au sud de laquelle ils jettent l'ancre pour commencer à décharger leurs cargaisons. Le ***Canberra*** y entre à son tour, mais ne s'y engage pas trop profondément compte tenu de son tirant d'eau. Il mouille à 6 h à 4,8 km au sud de Fanning Head et à 1600 m de Chanco Point. Le ***Norland*** et le ***Stromness*** viennent également se mettre à l'abri des hauteurs de la baie de San Carlos; ils sont suivis par le ***Fearless***, l'***Europic Ferry*** et l'***Intrepid***. Il est alors 8 h locales.

La baie dans laquelle les navires viennent s'abriter est proche, par sa configuration, des fjords norvégiens fréquentés régulièrement par les forces amphibies britanniques. Cet ensemble a été baptisé "les eaux de San Carlos" (*San Carlos waters*) par le commandant Southby Tailyour quand il en a fait le relevé cartographique (2), car il comprend deux bras partant du goulet d'entrée et aboutissant à l'est au hameau de Port San Carlos et au sud au hameau de San Carlos. Le goulet qui l'ouvre sur le détroit des Malouines a une largeur de deux kilomètres. En y pénétrant et en progressant vers l'est, on accède après avoir contourné l'île de Fanning à un bras de mer qui est le débouché de la rivière de San Carlos. Celle-ci se poursuit alors vers l'intérieur par de nombreux méandres. Huit kilomètres séparent le goulet des plages du hameau de Port San Carlos. En progressant vers le sud, on emprunte la partie principale de la baie large de deux kilomètres et qui mesure 14,8 km de Fanning Harbour jusqu'au fond de la baie. Les fonds de la

baie dépassent 20 m dans la plus grande partie, ils atteignent 30 m dans les parties les plus larges. Le mouillage des navires y est donc aisé. Sur toute la périphérie de cette baie s'élèvent rapidement des hauteurs qui dépassent 400 m et constituent ainsi un écran naturel que des avions assaillants devront franchir avant de repérer et d'attaquer leurs objectifs.

L'aube se lève et les quelques hélicoptères Sea King et Wessex de la force amphibie peuvent entrer en action. Leur mission prioritaire est la dépose, sur des sites soigneusement calculés par l'établissement de recherche sur les radars de Malvern (3) des 12 batteries de missiles Rapier. Celles-ci doivent assurer la défense antiaérienne de tout le périmètre de la tête de pont. La remise en service de ces batteries, qui ont été stockées de longues semaines dans les cales, s'avère plus longue et plus difficile que prévu: elles ont souffert de l'humidité et certaines ne peuvent être rendues immédiatement opérationnelles.

Les hélicoptères transportent également à l'élingue les canons de 105 mm des quatre batteries du 29ème régiment de commando et du 4ème régiment d'artillerie de campagne, chacun des trois sites recevant une batterie. Durant la première journée, seront ainsi héliportés 407 t de matériels et 520 hommes de troupes.

Pendant ces opérations aéroportées, un Sea King et une Gazelle qui volent à l'est de Port San Carlos sont pris à partie par les mitrailleuses du détachement argentin "aigle" qui a quitté Port San Carlos, et fait retraite vers l'est. Le Sea King largue sa cargaison et se dérobe. La Gazelle est abattue et s'écrase dans une anse. Les Argentins continuent de tirer sur les pilotes qui se sont extraits de l'appareil: l'un d'eux décède en arrivant à terre. 15 minutes plus tard, une seconde Gazelle qui s'aventure dans le même secteur est également touchée par les Argentins. Elle s'écrase sur une colline.

La perte de ces deux appareils provoquera trois morts, les seuls du corps expéditionnaire pour le 21 mai.

Une troisième Gazelle, touchée également parvient à se dérober et à retourner à l'arrière. A la suite de cet engagement initial, les hélicoptères légers ne seront plus utilisés pour des vols d'observation; ils ne seront affectés qu'aux liaisons, aux évacuations sanitaires, au transport de charges légères et à des vols effectués au-dessus de zones contrôlées par les forces britanniques.

Tout le long de la journée, des patrouilles reconnaissent les abords de la baie de San Carlos sans rencontrer d'opposition. Non loin des plages, sur les pentes des hauteurs moins gorgées d'eau, les parachutistes et les *Royal Marines* creusent dans la tourbe des abris individuels pour se protéger d'une éventuelle attaque aérienne.

En fin d'après-midi, les véhicules de transmission et de commandement de l'état-major de la brigade ont pu être débarqués et mis en service à San Carlos. Une demi-heure après le débarquement, les transmissions établissent la liaison avec la Grande-Bretagne. Ce centre de transmission sera transféré trois jours après à Ajax Bay. Il comprend un terminal de transmission par satellite qui permettra au général Thomson de conférer deux fois par jour avec l'état-major de Northnood. Il va fonctionner en continu pendant toutes les opérations, pour ne s'interrompre qu'une demi-heure pendant une vague d'intensives attaques aériennes (4).

Le général Thomson y prend le commandement des troupes à terre. Avant le coucher du soleil, il effectue une tournée des cinq régiments débarqués; le 45ème commando qui avait été conservé comme réserve à bord du ***Canberra*** a en effet également été mis à terre comme renfort à port San Carlos. L'opération apparait être un succès complet, la tête de pont a été établie, ancrée et abritée.

Les trois sites de débarquement occupés et leurs abords sécurisés, les navires de transport peuvent alors entrer dans la baie de San Carlos pour s'y abriter et poursuivre les déchargements. Ils y viennent jeter l'ancre le long des rivages, se répartissent sur toute la profondeur de la baie pour ne pas offrir aux avions d'attaque argentins qui auraient pu franchir la barrière des hauteurs environnantes, une enfilade de cibles. Ils n'en sont pas moins repérables à distance et notamment le paquebot ***Canberra***, grande baleine blanche immobilisée dans les eaux les plus profondes de la baie, à l'entrée de laquelle patrouille une frégate. Les autres navires de combat se sont dispersés dans la partie nord du détroit des Malouines, couvrant ainsi les accès à San Carlos.

Le déchargement des matériels embarqués sur les navires est activement poursuivi toute la journée du 21 mai. Tous les engins flottants et tous les hélicoptères sont employés sans relâche à cette mission. Le temps presse, car il faut rapidement mettre à terre les dotations logistiques de la 3ème brigade et surtout les munitions. Le centre de ce dépôt est installé à Ajax Bay. Bien que ce lieu de débarquement se situe au sud-ouest de la baie, et ne s'ouvre donc pas sur un des axes de progression des troupes vers Stanley ou Goose Green, il présente l'intérêt d'y receler une vaste usine désaffectée, fermée depuis la fin des années cinquante et qui était destinée à congeler des carcasses de moutons. Les grands bâtiments qui le constituent permettent de mettre à l'abri du vent et de l'humidité, des matériels sensibles, des ateliers avancés, des réserves techniques et un hôpital de campagne. Ce secteur a également été choisi pour implanter la zone d'appui de la brigade *(brigade support area)* parce qu'elle offre plus d'espace plat disponible que n'importe quel autre secteur de la baie. Sur le pourtour de l'ancienne usine, les engins de débarquement et les hélicoptères déposent et alignent en plein air des armes, des caisses de munitions, de matériels et des fûts de carburants qui en font une cible de choix pour l'aviation argentine.

Un hôpital de campagne de la brigade, commun aux bérets verts des *Royal Marines* et aux bérets rouges des parachutistes, est mis à terre à Ajax Bay. Placé sous l'autorité du chirurgien en chef Rick Jolly, il est installé dans un entrepôt frigorifique de l'ancienne usine. Au-dessus de l'entrée de l'usine, une inscription à la peinture souhaite la "bienvenue dans la machine à vivre rouge et verte".

Initialement, le ***Canberra*** devait rester dans la baie, et constituer l'hôpital de campagne principal (*main dressing field*). La menace aérienne argentine va conduire à ordonner son appareillage dans la nuit du 21 au 22 mai. Trois heures avant son départ, la partie la plus légère des équipements médicaux qu'il a embarqués est hâtivement transférée à Ajax Bay à l'aide d'un LCU. Les grandes caisses en bois de matériel médical entreposés sur le pont supérieur du paquebot ne peuvent être déchargées, faute de grue ou d'hélicoptère (5). La 3ème équipe chirurgicale et la musique de la brigade, qui constitue une équipe de brancardiers et de secouristes ne peuvent pas davantage être mis à terre (6). Une autre équipe chirurgicale de la brigade restera d'ailleurs également à bord de l'***Hermes*** pendant toute la campagne.

L'hôpital de campagne d'Ajax Bay, dont les moyens sont ainsi limités, devient donc la principale structure de première ligne pour le traitement des blessés à venir, avant qu'ils puissent être évacués sur le navire-hôpital ***Uganda***. Pour renforcer ses capacités, l'équipe chirurgicale du ***Plymouth*** et l'état-major médical de la brigade vont y opérer. Deux salles d'opération et une salle de tri sont rapidement installées dans des tentes montées à l'intérieur des vastes salles. Aucune protection visuelle extérieure contre les attaques ne peut être mise en oeuvre à cause des stocks de munitions répartis autour du bâtiment, qui ne reçoit pas, de ce fait les croix rouges habituelles.

1. Amiral Sandy Woodward , *One hundred days*, London, Harper Collins, 1992, p.246.

2. Carte dressée par Ewen Southby Tailyour et reproduite dans son ouvrage *Falklands islands shores*, publié en 1985 par Conway maritime. p.90.

3. Max Hastings et Simon Jenkins, *Battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983, p.184.

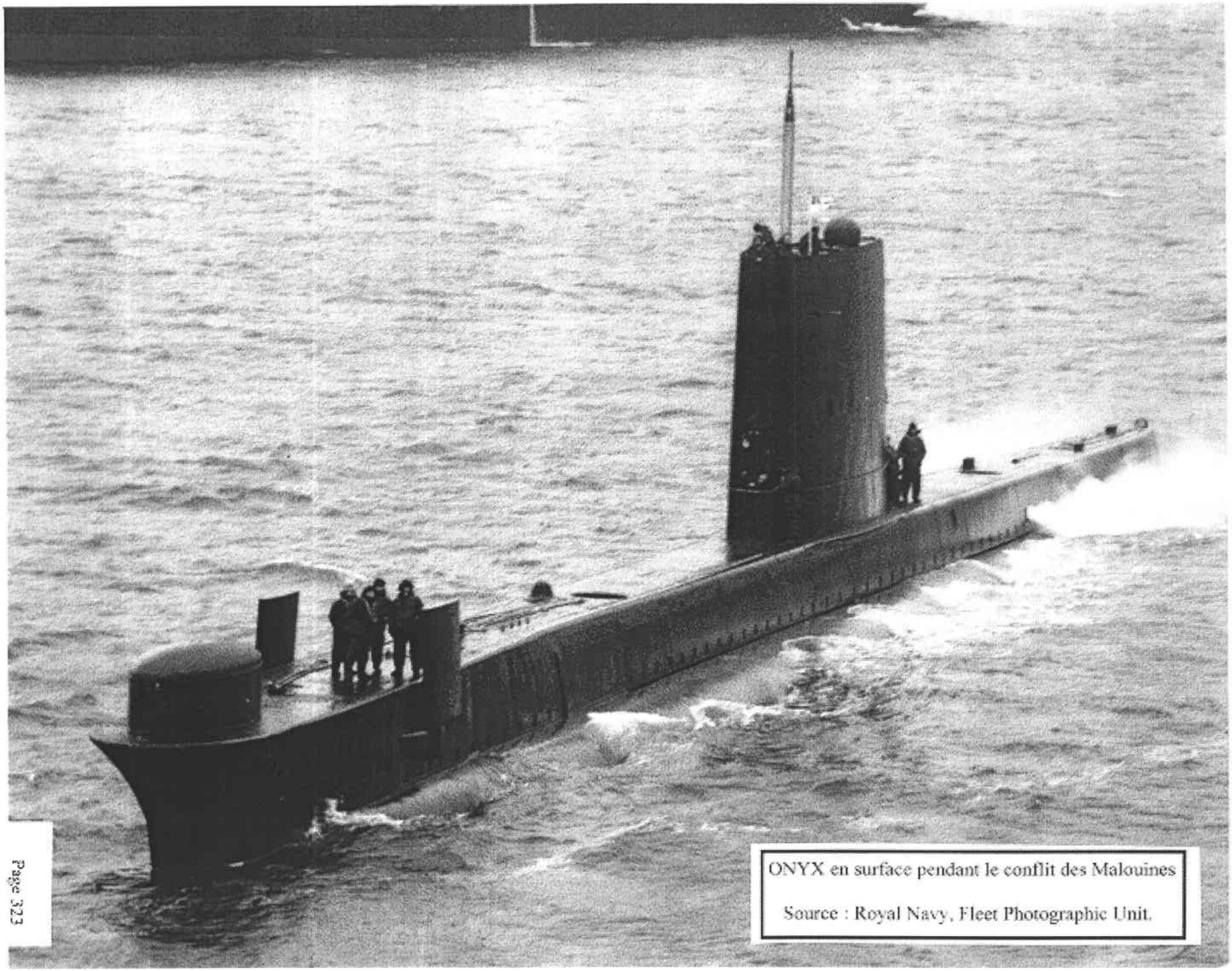
4. D'après Philip Warner, *The vital lonk, the story of Royal signals*, 1945 - 1985, Leo Cooper, 1989, p. 183.

5. Rick Jolly, *The red and green life machine*, London, Century 1983, p.48.

6. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, London, Brassey's, 1991, p.271.

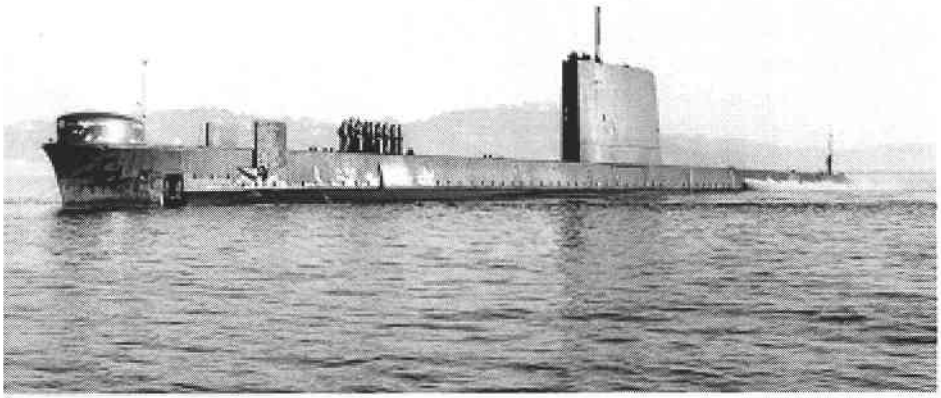
Navires dans la baie de San Carlos.
- quatre bâtiments de débarquement de type LSL et une frégate type ***PLYMOUTH***
- trois bâtiments de débarquement de type LSL et une frégate type ***ANTELOPE*** avec un Lynx à l'arrière.

au fond à gauche, le goulet d'entrée dans la baie de San Carlos.

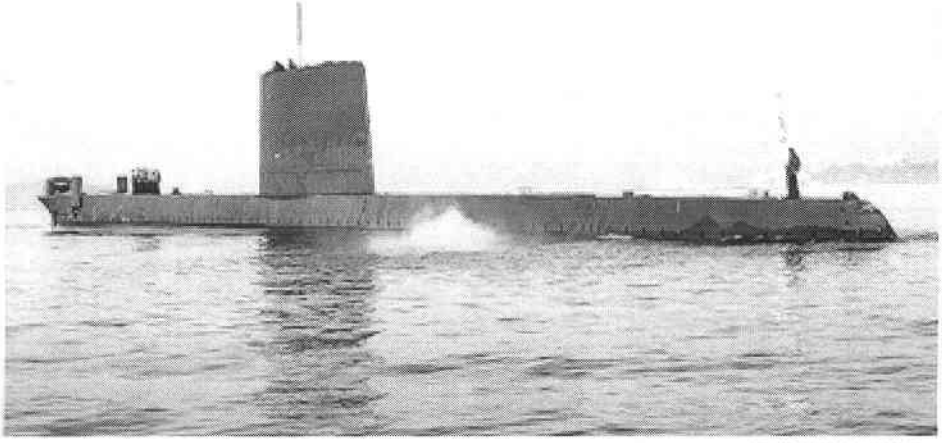


ONYX en surface pendant le conflit des Malouines

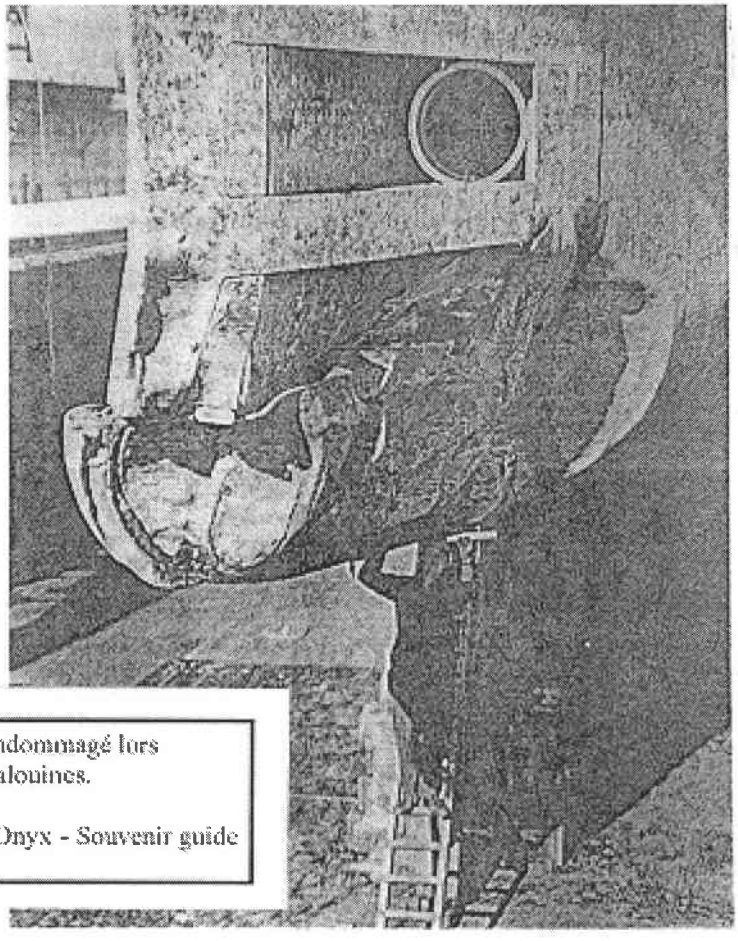
Source : Royal Navy, Fleet Photographic Unit.



ONYX Sous marin HMS 11-1979



ONYX Sous marin HMS 11-1979



Avant du Sous-Marin **ONYX** endommagé lors des opérations du conflit des Malouines.

Source : HMS Plymouth and Onyx - Souvenir guide

TROISIÈME PARTIE: DES ÎLES RECONQUISES

Des affrontements aériens vont traduire la volonté argentine de s'opposer au débarquement et à la progression des forces terrestres britanniques. L'attaque du dispositif de Goose Green va ouvrir aux Britanniques la voie du secteur de Stanley, dont ils entreprennent progressivement la reconquête. Après la cessation des combats, s'ouvre la période des bilans, de la réorganisation des forces et des suites politiques.

CHAPITRE XI. LA RIPOSTE ARGENTINE

Pour s'opposer au bombardement naval et à un débarquement britannique, les Argentins ont rassemblé des forces aériennes sur leurs bases du sud. Ils vont envoyer ces avions de combat au-dessus des îles, en des vagues successives qui vont se heurter aux différents dispositifs antiaériens britanniques.

1. Préparatifs aériens argentins

Bien que son rôle ait été secondaire dans la mise en oeuvre initiale du plan *Rosario*, l'armée de l'air argentine, *fuerza aerea argentina* (F.A.A.) va renforcer sa présence au sud du pays dès les premiers jours d'avril; l'hypothèse d'une interférence chilienne n'est en effet pas à exclure. Simultanément, elle transporte dans ses avions et des avions civils la garnison des Malouines et des matériels sensibles. Au fur et à mesure que se précise la venue d'une importante force navale britannique, des escadrons d'avions de combat sont déployés sur les aérodromes du sud, transformés en bases militaires. Un réseau de communication est mis en place, des avions pour le secours des pilotes tombés en mer répartis entre les bases, une structure de commandement spécifique activée, tandis qu'un escadron de liaison et d'accompagnement est créé avec des appareils civils. Plus de quatre-vingts avions de combat sont alignés pour la confrontation avec les Anglais.

Implantés le long du littoral atlantique, les aérodromes du sud de l'Argentine comprennent un petit terrain civil pouvant servir de terrain de dégagement, Puerto Deseado, deux terrains civils ayant une piste assez longue pour y faire opérer des avions de combat, San Julian et Santa Cruz, et quatre bases militaires: une base de l'aéronavale à Trelew et trois terrains de l'armée de l'air à Comodoro Rivadavia, Rio Gallegos et Rio Grande. Compte tenu de la forme incurvée de la côte sud de l'Argentine, San Julian, Santa Cruz, Rio Gallegos et Rio Grande se situent sur un arc de cercle dont le centre serait Stanley et dont le rayon varie de 700 à 780 km. Comodoro Rivadavia, plus au nord, est éloignée de 959 km de Stanley et de 2037 km de la Géorgie du Sud. Seule base activée en permanence depuis 1980 et faisant face à la base chilienne de Punta Arenas, Rio Gallegos dispose cependant d'équipements d'aéroport limités au minimum dans un environnement désertique.

Sur les Malouines même, il a rapidement été établi que l'aéroport civil de Stanley (Puerto Argentino), rebaptisé B.A.M. (*base aera militar*) Malvinas, dont la piste ne mesure que 1250 m, ne pouvait recevoir d'avions de combat rapides armés, sauf à la rallonger à l'aide de plaques spéciales perforées, ce qui n'est pas initialement prévu (1). Le terrain de Goose Green (B.A.M. Condor) et celui de l'île de Pebble (E.A.N. Calderon), à pistes en herbe, ne peuvent recevoir que des avions à hélices ou des biplaces d'entraînement à réaction. Sur ces trois bases, dépourvues de végétation arbustive et de relief, il n'est pas possible que des avions puissent être camouflés ou protégés, sauf à réaliser d'importants aménagements. Les appareils stationnés à l'air libre y seront donc exposés aux attaques aériennes de commandos ou aux bombardements de l'artillerie navale.

Le déploiement hâtif sur les terrains du sud d'une partie importante du parc d'avions de combat des forces argentines, provoque rapidement des problèmes logistiques du fait de leur éloignement des bases principales du nord du pays. Beaucoup d'installations de maintenance et de mise en oeuvre des avions doivent être improvisées et rapidement acheminées depuis le nord car la force navale britannique poursuit sa progression. Même Rio Gallegos, considéré comme une base permanente, qui est aussi le siège de la IXème brigade aérienne, n'était en fait qu'en cours de développement. N'accueillant que de temps en temps des avions de combat, elle ne disposait que de quelques logements et de faibles moyens de soutien au sol des avions exposés en plein air. Les avions de combat qui y arrivent, sont donc sans protection, à l'exception de quelques hangars très insuffisants pour recevoir des formations de combat complètes. C'est donc à ciel ouvert et en plein vent que vont s'effectuer la plupart des opérations de maintenance et d'armement.

La surveillance de l'espace aérien est rendu possible par l'envoi, les 3 et 6 avril, de deux radars mobiles à Comodoro Rivadaria et à Rio Grande; ils s'ajoutent à celui de Rio Gallegos. Le 6 avril est mis en place celui de Stanley. Une couverture assez complète du secteur est ainsi réalisée.

Ce sont cependant les conditions météorologiques qui vont constituer la contrainte principale pour les opérations. En cette période d'automne austral, le temps est souvent mauvais. Le commandement des forces aériennes sud (*Cdo FAS*) met en place un réseau de stations d'observation avec des antennes à Trelew, Santa Cruz, Río Gallegos, San Julián, Godor Gregores et sur les îles, à Stanley et Darwin. Leurs données recueillies en surface ou par radio-sondes sont regroupées à Comodoro Rivadaria, et actualisées en continu avec retransmission horaire. Complété pendant tout le conflit par les informations d'un satellite météorologique AIT, ce dispositif va permettre de préparer les opérations aériennes, qui sont soumises à une autre contrainte forte: en cette période de l'année, le jour dure neuf heures et l'obscurité quinze.

Pendant toute la période d'engagement des moyens aériens, du 1er mai à la mi-juin, les conditions météorologiques vont être la plupart du temps mauvaises, avec des plafonds bas et des bruines fréquentes. Elles vont gêner les pilotes pour les repérages d'objectifs, en mer ou à terre, l'identification des cibles et leur visée optique. Durant la première quinzaine de juin, elles rendent impossible toute mission pendant six jours. Sur quarante-quatre jours d'hostilités à partir du 1er juin, on comptera dix-sept jours de très mauvais temps sur l'archipel ou sur le

continent (2).

Les conditions de vol rendant les missions périlleuses, en plus du risque d'interception par les défenses britanniques, un dispositif de recherche et de sauvetage des pilotes (SAR: *Search and Rescue*) est mis en place dès le 5 avril. Cette section opérationnelle de recherche et de sauvetage (SOBS: *Sección operación de búsqueda y salvamento*) rassemble les avions et les hélicoptères civils et militaires suivants: un Fokker 27, deux Twin Otter, trois Mitsubishi MU 2/ 60, six Bell 212, deux Hughes 369,deux Sikorsky S68, deux S61 et deux Chinook.

C'est également à Comodoro Rivadavia qu'est implanté le commandement régional de la force aérienne du sud *(Cdo FAS)*, créé le 5 avril avec la responsabilité des opérations aériennes stratégiques, défensives, tactiques et de transport sur les théâtres d'opérations du sud (TOS) et de l'Atlantique Sud (TOAS). Il est placé sous le commandement du général de brigade aérienne Ernesto Horacio Crespo. Il dépend cependant du commandement aérien stratégique (CAE) de Buenos Aires, chargé de superviser la réponse aérienne à l'arrivée de la force navale britannique et commandé par le général de brigade aérienne Helmuth E. Weber (3), relevant lui-même directement du général Lami Dozo, chef d'état-major de l'armée de l'air et membre du triumvirat de la junte. Une limite à ce dispositif de coordination, apparait dans l'autonomie de l'aéronavale argentine, dont les bases et les avions continuent de relever du seul commandement de la marine. Ainsi, les avions de l'aéronavale vont s'entraîner indépendamment de ceux de l'armée de l'air, notamment les Super Etendard arrivés à Rio Grande les 19 et 20 avril, et les A4Q qui les rejoignent le 9 mai. Il faudra attendre le 20 mai pour que le TAOS soit supervisé par un centre des opérations conjointes (CEOPECON: *centro de operaciones conjuntas*) qui assurera la liaison entre les responsables de la marine et de l'armée de terre

Compte tenu des distances séparant les Malouines des bases du nord et du sud, un dispositif de liaisons rapides devait être mis en place. Un escadron est créé à cette fin, avec des avions d'affaires réquisitionnés ou prêtés par des sociétés privées, et l'emploi de pilotes civils.

Cet escadron Fenix rassemblera des jets d'affaires: un HS 125, six Cesna Citations, dix Learjet de différents types, un Merlin III, six Aerocommanders et quelques hélicoptères qui assureront les liaisons entre les bases du continent. Le HS 125 et les Learjet effectueront aussi 27 sorties de relais-radio, à haute altitude pour les avions de combat opérant à basse altitude dans le secteur des Malouines. Certains appareils accompagnent jusqu'aux Malouines des avions dépourvus de système moderne de navigation, mais ne s'y posent pas. Neuf missions d'accompagnement d'avions d'attaque seront aussi réalisées. 123 missions de déception des défenses anglaises seront aussi réalisées par cet escadron, dont les avions ne s'aventurent pas dans le secteur des patrouilles de Sea Harrier, mais provoqueront des alertes avec décollage de Sea Harrier de nature à user les défenses britanniques (4).

Parmi les nombreuses difficultés rencontrées par les Argentins sur les bases du sud, les transmissions vont constituer un point de faiblesse particulier. La dispersion de ces bases et le caractère moins évolué des matériels mis en oeuvre par les Argentins, sont à comparer aux équipements OTAN des Britanniques, utilisant les satellites américains: les liaisons radio anglaises, quoique s'effectuant également sur de très grandes distances, seront ainsi plus discrètes et moins facilement interceptables. Les Britanniques sont depuis longtemps parmi les

meilleurs spécialistes de l'interception et du déchiffrement de télécommunications (SIGINT: *signal intelligence*) et leur grand centre opérationnel, le GCHQ (*Government Communications Head Quarters)* implanté à Cheltenham, est à même d'utiliser les écoutes des émissions radio argentines effectuées par les satellites américains, par leurs propres stations, voire par des stations chiliennes implantées sur la cordillère des Andes.

Cette faiblesse dans les transmissions et la chaîne de commandement exagérément allongée, vont limiter la capacité de riposte des forces aériennes argentines. Dans un tel système, une demande d'appui aérien émanant du commandement tactique argentin sur les Malouines, adressée au commandement du théâtre sud des opérations sur le continent, doit recevoir l'accord du commandement des forces aériennes à Buenos Aires. Elle ne peut donc pas recevoir la réponse rapide exigée par les circonstances, d'autant qu'il faut ajouter ensuite le temps de vol des avions .

Le 29 avril, le radar de Stanley détecte des mouvements importants d'avions, opérant à partir de la force navale d'intervention britannique. Les vols de ravitaillement des îles depuis le continent sont immédiatement suspendus. Les bases de Patagonie sont mises en alerte renforcée. Le 30 avril, le commandement aérien stratégique (CAE), dont les Boeing 707 avaient contribué à suivre l'avance de la force navale britannique est supprimé par le chef d'état-major de l'armée de l'air et ses moyens affectés au *CdoFAS.* Toutes les conditions d'un affrontement aérien sont réunies, d'autant que les zones d'exclusion entrent en vigueur.

En dépit des difficultés pour les mettre en oeuvre, à plus de 1000 km de leurs bases, ce sont 82 avions de combat qui sont déployés à la fin d'avril pour attaquer la force navale britannique. Ils se répartissent en six Canberra B62 à Trelew, 14 A4C Skyhawk à San Julian, 18 A 4B Skyhawk à Rio Gallegos, 24 Dagger à Río Grande et San Julián, huit Mirage lll EA à Río Gallegos et Comodoro Rivadavia, et 12 Pucará à Santa Cruz (5).

Leur mission première est l'attaque des navires anglais au moment où ils vont s'approcher des côtes pour débarquer le corps expéditionnaire. Avions armés et pilotes sont maintenus en état d'alerte afin de pouvoir lancer des raids prévoyant l'emploi de 16 A4B et 12 AC, 6 Canberras, 12 Dagger pour l'attaque et de Mirage III EA pour l'escorte.

Le potentiel aérien est donc loin des chiffres annoncés initialement et qui, s'appuyant sur les 116 avions de combat rapides livrés aux Argentins, donnaient le sentiment d'un rapport de 1 à 6 en faveur de ces derniers. En réalité le rapport est plus proche de 1 à 4 (20 Sea Harrier opposés à 82 avions argentins auxquels s'ajoutent les quatre Super Etendard et huit A4Q Skyhawk de la Marine) (6).

Compte tenu des distances à franchir, seuls les Canberra sont autonomes et ont une réelle capacité de bombardement à grande distance. Ni les Dagger, ni les Mirage ne sont ravitaillables en vol. L'effort va donc essentiellement porter sur l'engagement des A4 Skyhawk tous ravitaillables en vol, mais dont le soutien dépend des deux seuls KC 130 de l'armée de l'air argentine puisque les dispositifs permettant de transformer des A4Q de la marine en ravitailleurs ne sont pas utilisés.

1. La progression de la force navale britannique se poursuivant en avril, ces plaques sont acheminées sur le cargo ***Formosa***, mais étant à fond de cale et ne constituant pas la cargaisosn prioritaire, elles ne pourront être débarquées pendant le conflit, et avant que ce navire soit rendu inopérant. L'allongement de la piste ne pourra donc être opéré. Le ***Formosa*** sera attaqué par erreur le 1er mai par les avions de combat argentins, alors qu'il s'est éloigné pour éviter de se trouver dans la zone de combat. Il ne sera cependant pas touché.

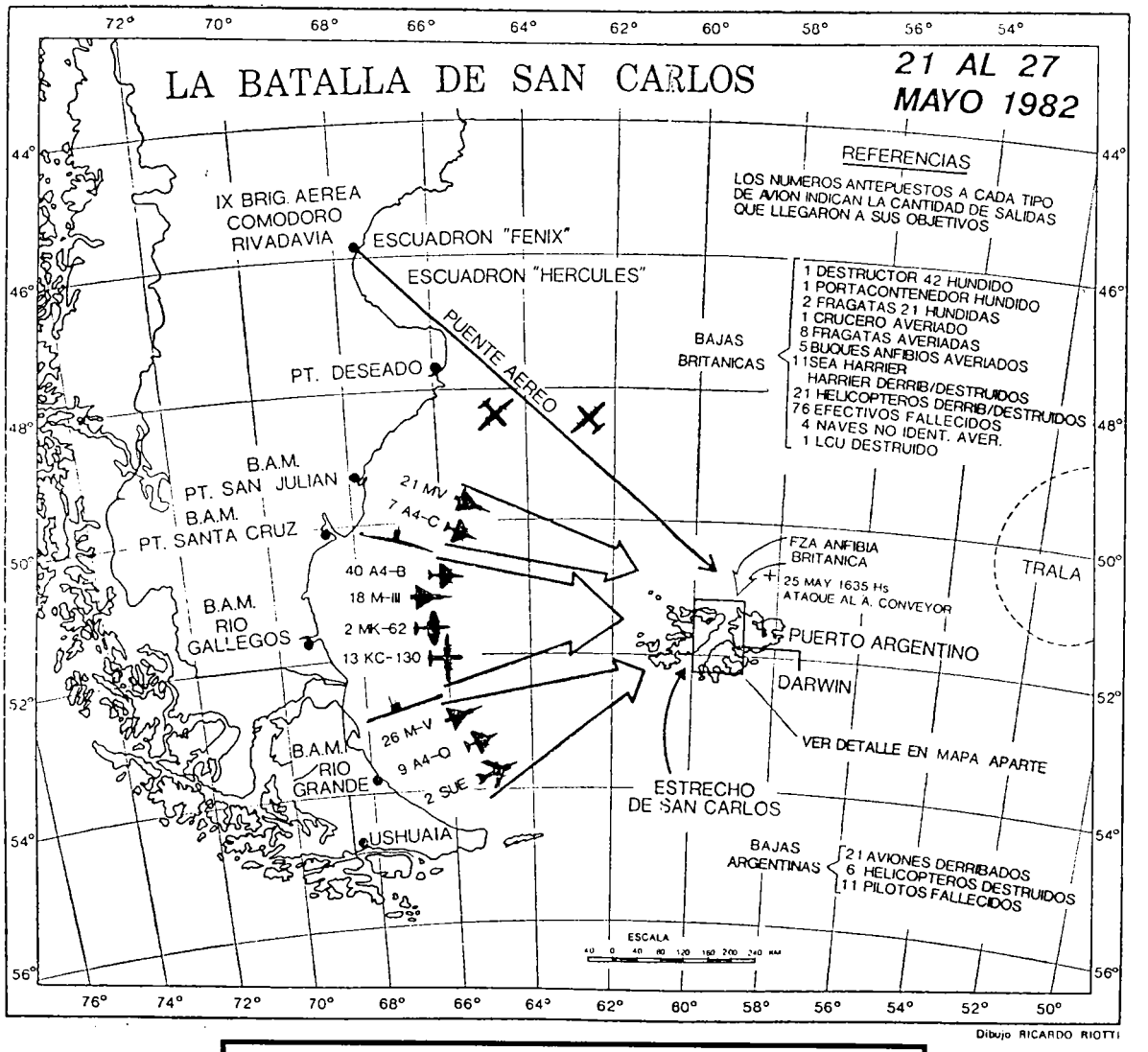
2. D'après Salvador Mafe Huertas et Patrick Laureau. *L'aviation argentine dans la guerre des Malouines*, revue "le fanatique de l'aviation", p.6 et 11. Corroboré par le magazine officiel de l'armée de l'air argentine *Aerospacio*, sept. oct. 82, *La fuerza aera en las Malvinas*, p. 27.

3.D'après Burden et alii, Falklands, the air war, Twickenham, British research Aviation Group, 1986, p. 161.

4.D'après Burden et alii, op. cit., p. 152.

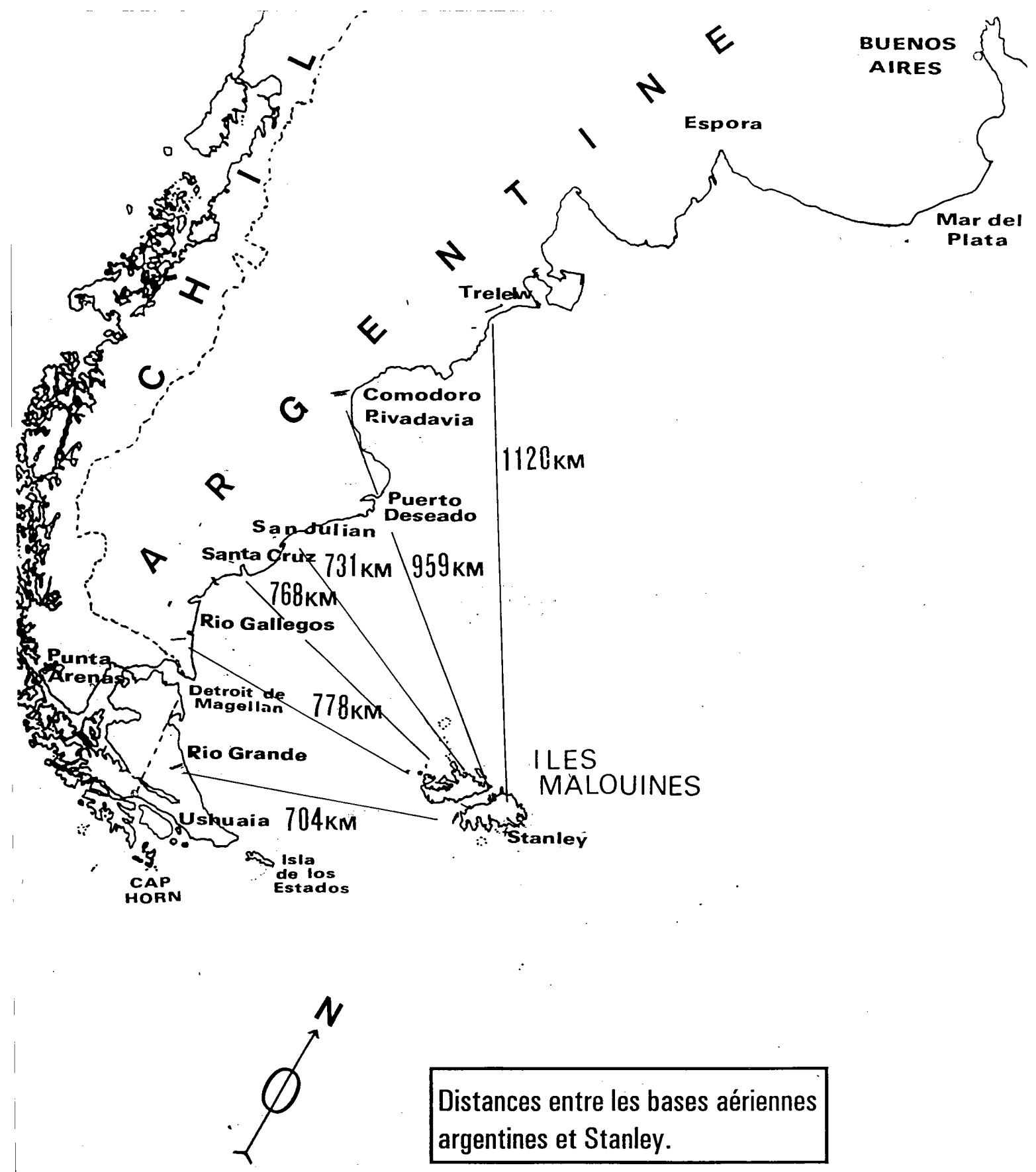
5.D'après Burden et alii, op. cit., p. 21.

6.D'après Jeffrey Ethell et Alfred Price, *Air War South Atlantic*, London, Sidgwick and Jackson, 1983, p. 26.



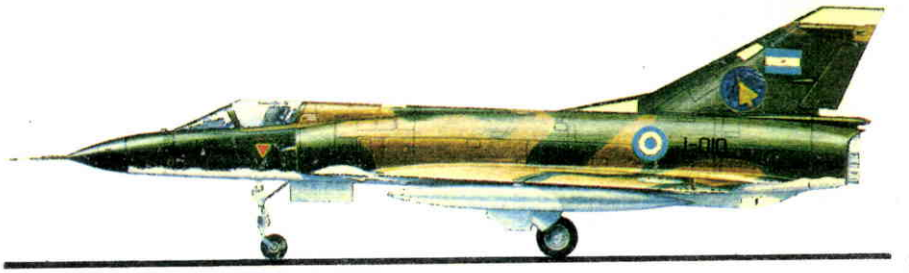
Présentation argentine des moyens aériens engagés contre le débarquement de San Carlos et pour le pont aérien (Puente aereo).

Source : Ruben O.Moro, la Guerra Inaudita

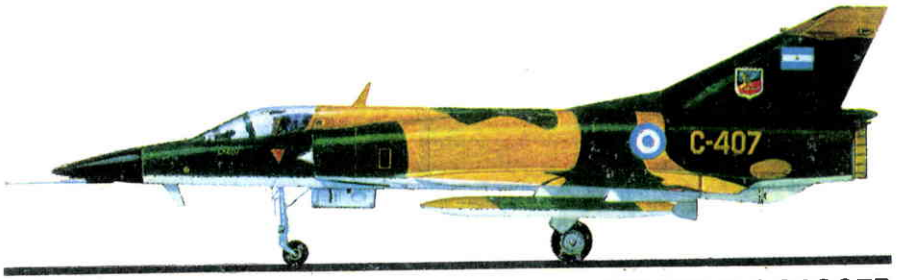


Distances entre les bases aériennes argentines et Stanley.

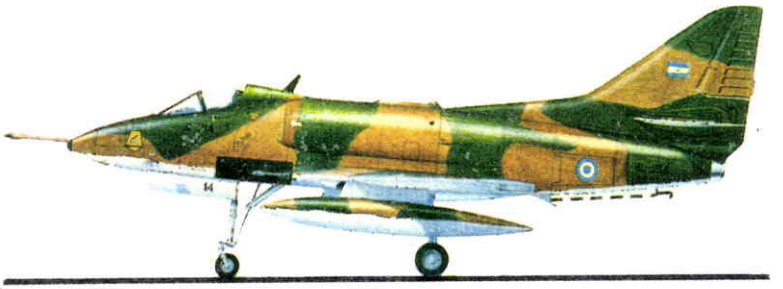
Shag Rocks



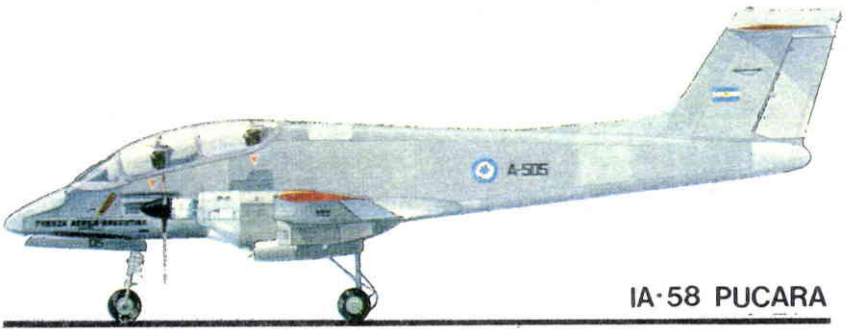
DASSAULT MIRAGE IIIEA



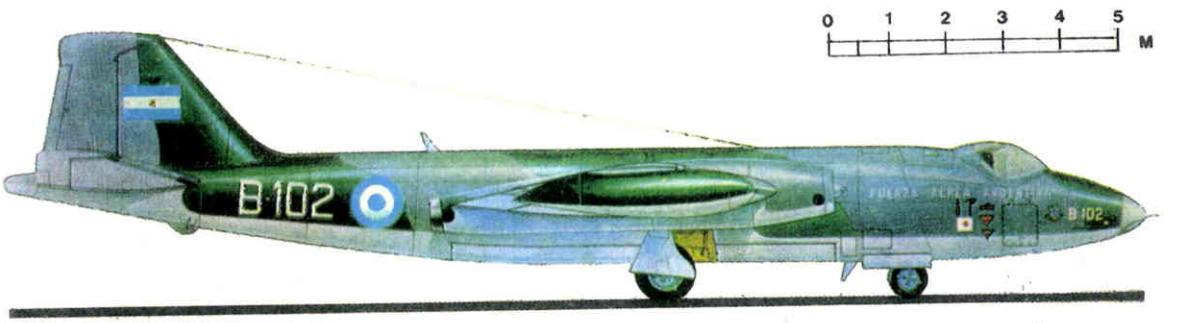
MIRAGE M.5 DAGGER



DOUGLAS A-4B SKYHAWK



IA-58 PUCARA



B.A.C. CANBERRA Mk.62

RODRIGUEZ ARGAÑARAS.-

Principaux avions de combat argentins mis en oeuvre aux Malouines - 1982

2. La FAA contre la FAA

En s'approchant des Malouines, la force navale britannique de 12 navires de guerre vient tester les défenses argentines et mesurer les faiblesses, avant l'arrivée de la force amphibie qui se recompose au large d'Ascension. Dans sa progression vers le sud, l'amiral Woodward s'est efforcé de faire croire aux Argentins qu'il arrivait avec toutes les composantes de la force navale d'intervention. Au moment où ils étaient survolés à distance, et à plusieurs reprises par le Boeing 707 argentin opérant comme avion de reconnaissance à très long rayon d'action, ses navires relayés par des hélicoptères, avaient lancé des leurres, afin que sur l'écran du radar de l'avion, les Argentins croient avoir affaire à la force navale au complet. Approchant des îles, l'amiral Woodward entend neutraliser les terrains d'aviation pour éviter que puissent y opérer des avions de combat rapides, et pour éprouver le système offensif argentin, notamment ses forces aériennes, pendant un jour ou deux. Il veut faire croire à l'adversaire qu'il opère un assaut frontal sur le secteur de Stanley.

Le bombardement nocturne de l'aérodrome de Stanley par un Vulcan est le premier élément surprise de cette démonstration de force. Le raid de Sea Harrier de l'aéronavale (*Fleet Air Arm),* qui lui fait suite dès le lever du jour du 1er mai, vise à faire neutraliser, par des Sea Harrier partis de l'***Hermes*** en trois groupes, les terrains d'aviation de Stanley et de Goose Green.

Un bombardement naval est prévu pour compléter le bombardement des avions, entretenir les Argentins dans l'idée de l'imminence d'un débarquement près de Stanley, et les amener à révéler leurs capacités de riposte. L'objectif réel de Woodward est de transporter à terre par hélicoptères, dans la soirée du 1er mai, des commandos des forces spéciales chargés de reconnaître le dispositif argentin. Le ***Glamorgan***, l'***Arrow*** et l'***Alacrity*** s'approchent donc le 1er mai à trois milles des abords de l'aérodrome de Stanley, que bombardent à partir de 16 h 00 Z, leurs quatre canons de 114 mm d'une portée supérieure à celle des 105 mm argentins. Les six objectifs assignés sont le parking d'avions, la route qui relie l'aéroport à Stanley, deux emplacements de pièces d'artillerie et deux stations radar; 150 obus sont tirés en moins de 10 minutes (1). La présence d'un hélicoptère au-dessus des trois frégates, effectuant des corrections de tir, et de trois Sea King opérant une recherche de sous-marins, persuadent les Argentins qu'un débarquement est en train de s'opérer.Les attaques aériennes les confortent dans cette impression.

Le premier groupe de Sea Harrier attaquant l'aérodrome, surprend et accroche les abondantes défenses antiaériennes argentines, qui ouvrent le feu de leurs canons, et lancent des missiles sol-air. Il largue sur le terrain des bombes à fragmentation, qui perturbent ces défenses, tandis que le second groupe effectue une passe de bombardement de la piste, avant de se dérober. De nombreuses installations secondaires sont endommagées, un dépôt d'essence brûle; seul un Sea Harrier est légèrement touché. La piste n'est cependant pas neutralisée.

Le troisième groupe de Sea Harrier volant au ras des vagues et arrivant par le secteur du détroit des Malouines surprend les Argentins de Goose Green. En bombardant le terrain, il détruit un Pucara qui s'apprêtait à décoller. Tous les Sea Harrier rejoignent l'***Hermes***, sur lequel un correspondant de presse transmet à Londres sa dépêche devenue très fameuse: "Je les ai tous

comptés, au départ comme à l'arrivée." (2). Pendant cette mission, six Sea Harrier de l'***Invincible*** avaient assuré la protection aérienne de la force navale, confirmant l'amiral Woodward dans ses conclusions: il était indispensable de disposer de deux porte-aéronefs pour réussir l'opération (3).

Compte tenu de la présence possible d'un sous-marin argentin au nord des Malouines, l'amiral a détaché dans ce secteur pour investigations, les frégates ***Brilliant*** et ***Yarmouth*** avec trois Sea King de lutte anti-sous-marine.

Sur le continent, le commandement argentin des opérations de l'Atlantique Sud, informé des bombardements, de la présence navale et des mouvements traduisant un débarquement, donne l'ordre de décoller aux formations de combat qui attendent sur les terrains du sud. Dans la matinée, décolle de Rio Gallegos une première vague qui comprend quatre A4B Skyhawk, armés chacun de deux bombes de 225 kg et quatre Mirage III EA, armés de missiles air-air Magic. Quatre Dagger armés de missiles air-air israéliens Shafrir, partis de Rio Grande, complètent cette couverture aérienne.

Renseignés par la station radar argentine de Stanley, ils se dirigent vers le nord, c'est-à-dire malencontreusement dans le secteur de deux Sea Harrier en patrouille. Un engagement se produit entre deux Mirage volant en couverture aérienne des Skyhawk qui lancent leurs missiles vers les Sea Harrier. Il ne se conclut par aucun résultat. Tous les Argentins rentrent à leur base sans avoir trouvé leur objectif naval. Trois Turbo Mentor à hélice de l'aéronavale, ont décollé de Pebble pour attaquer un hélicoptère anglais repéré au nord de Stanley et s'apprêtent à le faire quand une patrouille de Sea Harrier les attaque au canon sans les abattre. Ils se dérobent et rentrent à leur base.

L'après midi du 1er mai, visant la destruction des navires anglais, l'état-major argentin a programmé 50 sorties, à partir de 15 h 30 locales (18 h 30 Z), avec la recherche d'une simultanéité dans l'arrivée sur zone afin de saturer les défenses anglaises. La plupart des 35 avions, arrivant sur la zone, n'ont pas été détectés par les navires anglais. Trois Dagger de San Julian (4), envoyés pour attaquer les deux frégates effectuant une lutte anti-sous-marine au nord des îles, ne les trouvent pas, mais ils surprennent, près de Stanley les trois autres frégates qui font du bombardement naval. Visant chacun un navire, ils larguent leurs bombes sans les atteindre.

Compte tenu de l'effet de surprise, la réaction des frégates n'est marquée que par le lancement infructueux d'un missile Sea Cat du ***Glamorgan***. Le ***Glamorgan*** et l'***Arrow*** ont été légèrement touchés par le tir des canons de 30 mm des avions. N'ayant que quatre minutes de vol sur l'objectif, ceux-ci rentrent à leurs bases. Les fumées dégagées par les trois frégates qui ont forcé l'allure pour se dérober, donnent l'impression fausse aux Argentins basés sur les îles, qu'elles ont été touchées. 24 Skyhawk en configuration de bombardement décollent, par groupe de quatre, de San Julian et de Rio Gallegos. Un groupe de Skyhawk rentre à la suite d'une défaillance technique, un de ces autres groupes trouve un objectif naval, qui se révélera, après bombardement infructueux, être le cargo argentin ***Formosa***, qui s'était éloigné de la côte pour éviter les bombardements. Deux formations de trois Canberra sont parties de Trelew, l'une est attaquée par une patrouille de Sea Harrier.

Le Canberra est un avion lourd, ancien, sans contre-mesure et ayant de faibles capacités d'évolution. Un Canberra est donc abattu par un Sidewinder. Son équipage s'éjecte. Les Sea Harrier, à court de carburant s'en retournent. Avant de rentrer, un Canberra revient sur le secteur pour une recherche vaine de l'équipage éjecté.

Dès le début de l'après-midi, avaient décollé de Rio Gallegos et Rio Grande, des Dagger et des Mirage, chargés d'assurer la couverture aérienne des formations d'attaque. Ils se dirigent en altitude vers les îles. Au-dessus du secteur du détroit des Malouines, les deux Sea Harrier en patrouille, pilotés par le lieutenant Barton et le lieutenant Thomas sont alors dirigés par le centre opération du ***Glamorgan*** sur ces deux Mirage III EA du 8ème groupe de chasse, pilotés par le capitaine Cuerva et le lieutenant Perona. A 17 milles, ils repèrent les Mirage sur leurs radars. A quatre milles, ils sont en contact visuel.

Les deux Mirage volent décalés à une certaine distance l'un de l'autre, ce qui surprend les Anglais, car en combat aérien, dans cette configuration, le leader ne peut évoluer pour soutenir son ailier s'il est attaqué. Les deux pilotes anglais, perplexes, cherchent visuellement s'il y a d'autres chasseurs et n'en trouvent pas. Les Sea Harrier quittent alors leur formation et se séparent pour passer à l'attaque. Les Mirage ont des possibilités d'évolution limitées, étant alourdis et freinés par leurs gros réservoirs supplémentaires de 1700 litres. Ils ne sont donc pas à même de s'engager dans un combat aérien tournoyant. A distance, ils lancent sur les Anglais deux missiles Matra 530. Le premier passe au-dessus des Sea Harrier, le second ne s'allume pas et tombe à la mer (5). En accélérant, le Sea Harrier du lieutenant Barton s'est éloigné sur la droite de l'axe d'arrivée des Mirage, laissant son ailier se diriger vers eux. Arrivé ainsi sur leurs flancs, il termine sa boucle pour se trouver en arrière des Mirages qui ont entamé un virage sur leur gauche. Le lieutenant Barton entend alors le signal sonore qui lui confirme que l'autodirecteur d'un de ses missiles est accroché sur sa cible. Il lance un Sidewinder AIM9L qui, après un mouvement de descente, se redresse et rattrape le second Mirage du lieutenant Perona, qui explose dans une boule de feu (6). Le lieutenant Perona, parvenu cependant à faire fonctionner son siège éjectable, descend en parachute près de la côte de la Malouine Est. Il rejoindra le rivage par ses propres moyens. Le premier Mirage poursuivi à son tour par le lieutenant Thomas, tente de se dérober en plongeant dans la couche nuageuse. Le lieutenant Thomas tire un missile Sidewinder qui explose à l'arrière du Mirage sans le détruire. Gravement endommagé, l'avion perd du carburant et n'est plus à même de regagner le continent. Volant sous la couche nuageuse, à proximité des îles, le pilote décide de tenter de sauver son avion et se dirige vers l'aérodrome de Stanley pour s'y poser. En s'approchant, il largue ses réservoirs supplémentaires pour s'alléger. Les artilleurs argentins de la défense aérienne croient être bombardés. Ils ouvrent un feu nourri de leurs canons sur l'avion, qui est détruit en vol au moment où il pénètre dans l'écran de protection de l'aérodrome. Le pilote est tué.

Une formation de Dagger opérant en couverture des Dagger ayant attaqué les trois frégates, engage sans succès un Sea Harrier, en tirant des missiles Shafrir. Un autre Sea Harrier abat un Dagger avec un Sidewinder au-dessus de l'ile de Pebble. Le pilote ne peut s'éjecter.

Au cours de cette première journée de combats aériens, quatre avions argentins ont été ainsi abattus; trois par des Sidewinder, le dernier endommagé par un missile de ce type, finalement abattu par sa propre défense contre-avions.

La capacité des Sidewinder AIM9L de la dernière génération, hâtivement destockés par les Américains, rapidement livrés aux Anglais, adaptés en urgence sur les Sea Harrier, est ainsi démontrée (7). Pour les Argentins, cette révélation est brutale, elle leur confirme que ces missiles Sidewinder AIM9L ont conféré à la plate-forme de tir à court rayon d'action qu'est le Sea Harrier, une puissance de feu qui a fait perdre à leurs intercepteurs Mirage III EA, la suprématie qui'ils en attendaient. Les missiles air-air Matra 530, conçus pour intercepter des bombardiers, apparaissent inadaptés face à l'agilité des Sea Harrier. Les Matra 550 Magic ne peuvent pas non plus être efficacement utilisés. Les Mirage III ne peuvent en effet les tirer dans des combats tournoyants à basse altitude, car face aux Sea Harrier, c'est à haute altitude qu'ils conservent leur supériorité. Pour y rester, ils ont besoin de conserver leurs réservoirs supplémentaires, or ceux-ci sont comptés à cause de l'embargo.

Les Argentins tirent immédiatement la conséquence de cette situation puisque désormais, ils n'essayent plus d'obtenir la suprématie aérienne au-dessus des Malouines en y envoyant leurs intercepteurs. Quelques rares Mirage III EA, avions les plus aptes à la suprématie aérienne en raison de leur capacité de vol de nuit, seront maintenus en alerte sur les bases du continent pour faire face à un éventuel bombardement par des Vulcan. Les chasseurs-bombardiers et les bombardiers opèreront donc seuls, approchant des îles à très basse altitude, dans la hantise des patrouilles de Sea Harrier qui se relayent pour surveiller les approches ouest des îles.

Un tournant est pris dans la guerre des Malouines. Les Sea Harrier ont montré qu'ils pouvaient assurer une protection aérienne de la flotte, les Argentins ont constaté qu'ils ne pouvaient établir la suprématie aérienne que postulait le nombre initial de leurs avions, et la relative proximité de leurs bases. Dans la nuit du 1er au 2 mai, l'***Hermes*** se rapproche des îles. Des Sea King de transport de l'escadrille 849 en décollent pour venir déposer des équipes de commandos de reconnaissance de l'escadron G de SAS qui, cachés pendant plusieurs semaines vont reconnaitre et observer le dispositif terrestre argentin.

1. D'après Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p.81. C'est le début d'une série de bombardements navals qui vont déverser 7291 obus de 114 mm sur les positions argentines. D'après Captain Craig, *Call to fire*, London, John Murrey, 1995, p.58.

2. Il en fera le titre de son livre de souvenirs des Malouines: Brian Hanrahan et Rober Fox: *I counted them all out and I counted them all back*, London, BBC, 1982.

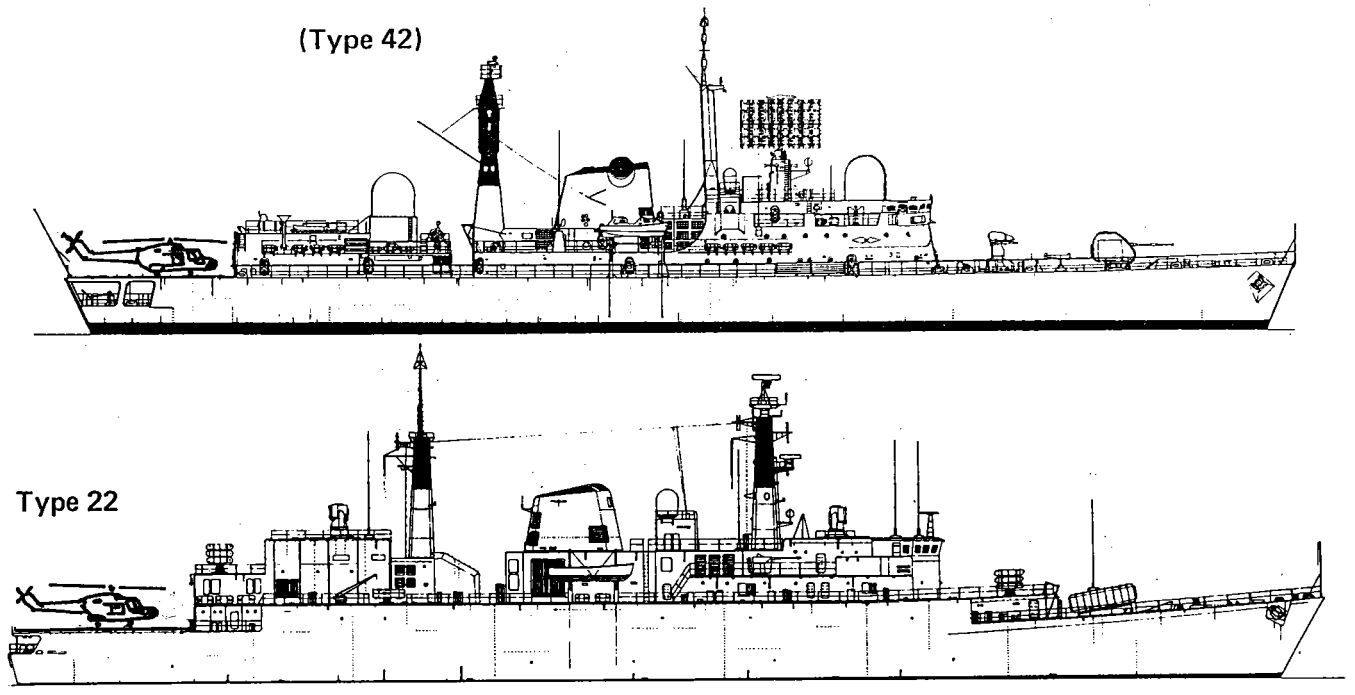
3. D'après Sandy Woodward, *One hundred days*, London, Harper Collins, 1992 p.137.

4. D'après David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper , 1987, p. 123.

5. Jeffrey Ethell and Alfred Price, *Air war south atlantic*, London, Sidwick and Jackson, 1983, p.64.

6. On se reportera au récit du commander Ward, *Sea Harrier over the Falklands*, London, Leo Copper, 1992.

7. Mme Thatcher écrira plus tard que "sans les Harrier... utilisant la version la plus récente des Sidewinder... fournie par Weinberger, nous n'aurions pas pu reprendre les Falklands"; cité par Nicholas Henderson, *Mandarin, The diaries of an ambassador, 1969-1982*, London, Weindenfeld and Nicholson, 1994, p.445.

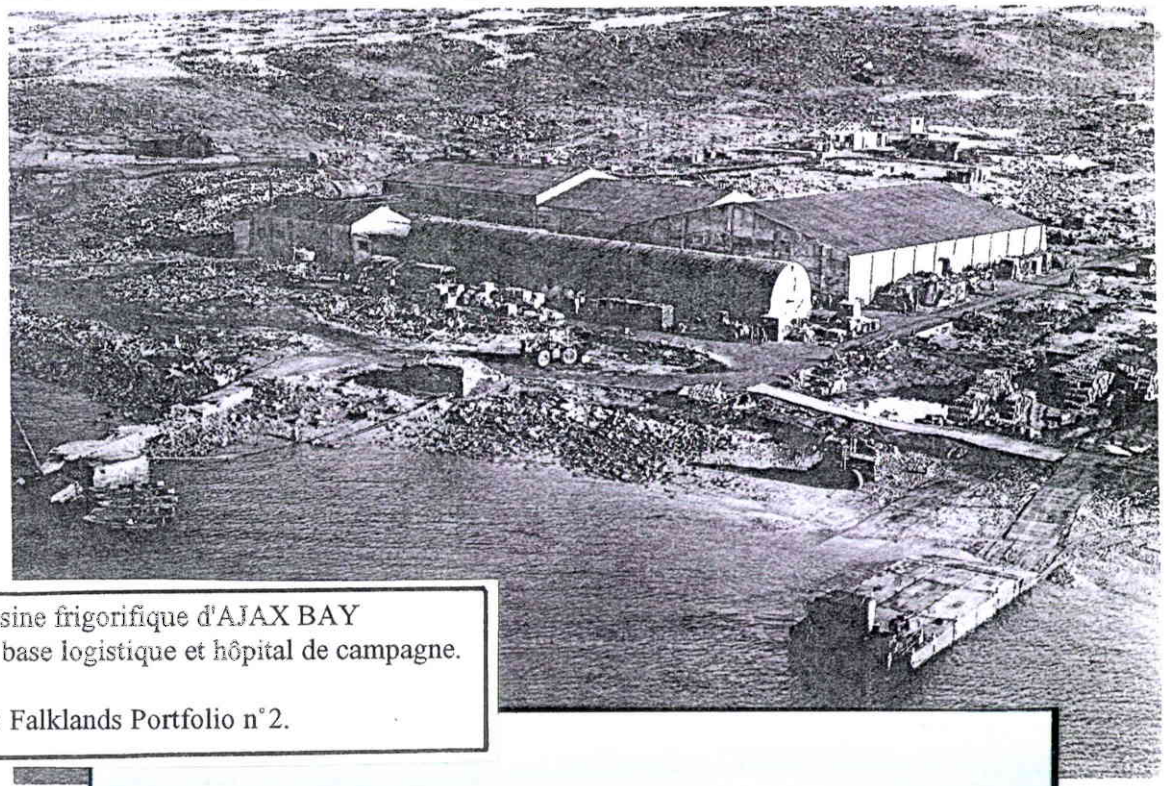


Piège à missiles (Missile trap) : combinaison d'un croiseur léger T42 armé de Sea Dart et d'une frégate T22 armée de Sea Wolf pour contrôler au nord des Malouines, les approches du secteur de San Carlos.

Batterie de Rapier au dessus de la Baie de San Carlos. Au fond, à gauche, le ***FORT GRANGE***, puis le goulot d'entrée dans la baie.

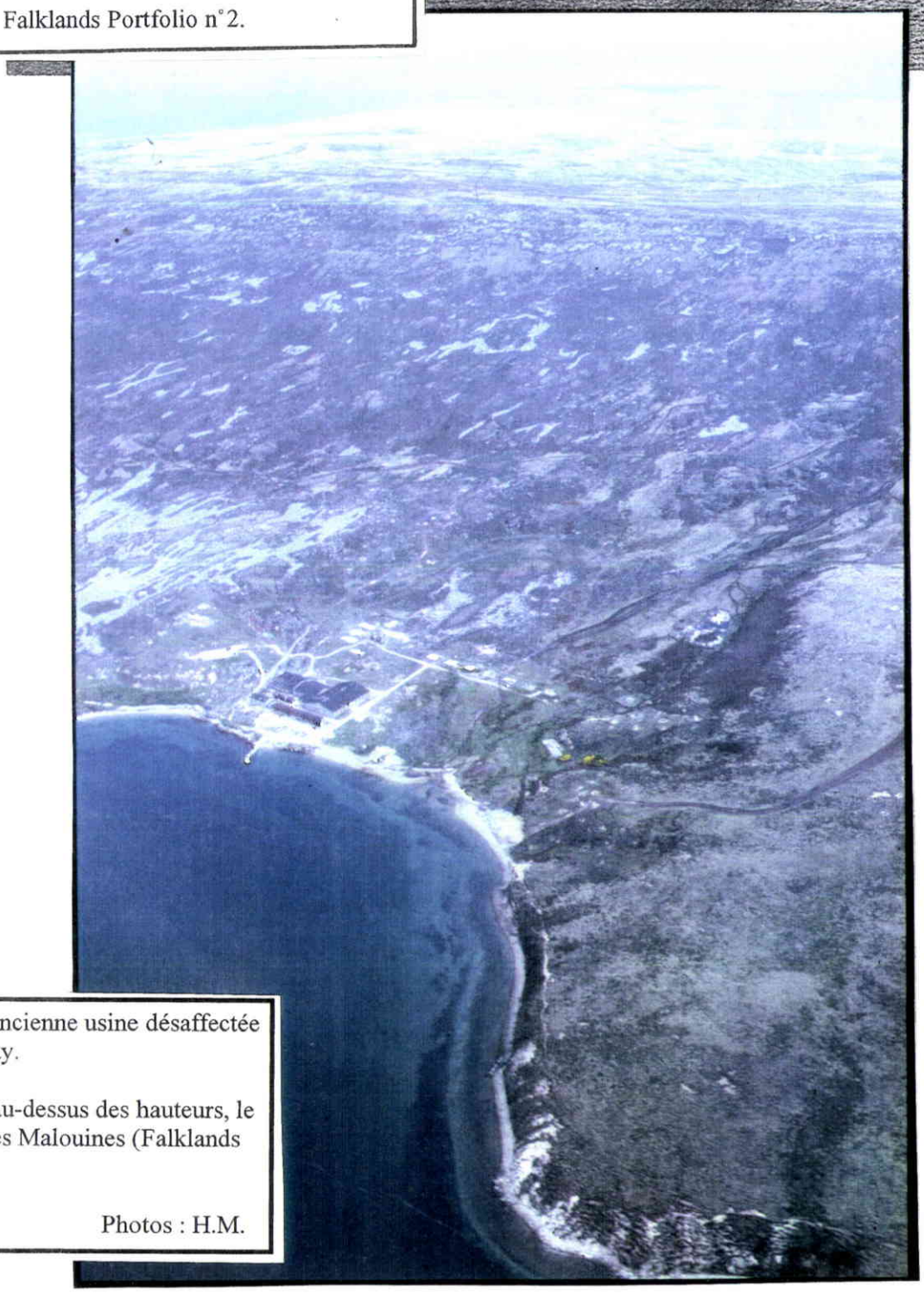
Source : Imperial War Museum.

Batterie de Rapier. On distingue les trois éléments, le lanceur, le dispositif de guidage et le générateur électrique.



ancienne usine frigorifique d'AJAX BAY
utilisée en base logistique et hôpital de campagne.

Source : Falklands Portfolio n°2.



Site de l'ancienne usine désaffectée d'Ajax Bay.

En haut, au-dessus des hauteurs, le Détroit des Malouines (Falklands Sounds).

Photos : H.M.

3. L'allée des bombes

Les opérations argentines menées depuis les bases aériennes de Patagonie et de la Terre de Feu, au sud de l'Argentine, visaient d'abord à obtenir la suprématie aérienne et à s'opposer aux bombardements navals. Elles n'ont pas atteint leurs objectifs. Entre le 1er et le 21 mai, aucun combat aérien ne s'est produit (1). Des 82 avions de combat, conservés pour s'opposer à la troisième phase de l'opération, le débarquement de la force terrestre britannique, 74 chasseurs bombardiers ont été préparés à cette fin sur les bases du sud. Ce sont: 39 A4 Skyhawk, 19 Dagger de la force aérienne, huit A4Q de l'aéronavale et quelques Mirage III d'escorte. Six Canberra, seuls avions capables de bombardement nocturne sans ravitaillement en vol s'y ajoutent, tandis que les quatre Super Etendard sont réservés aux missions antinavires.

Depuis plusieurs semaines, les pilotes se sont entraînés à échapper aux défenses anti-aériennes britanniques et surtout à la détection des radars de navires de guerre. Les pilotes de la force aérienne se sont initiés à l'attaque des navires, spécialité des pilotes de l'aéronavale. Ils ont pu s'entraîner avec les croiseurs légers argentins T42 de type ***Sheffield,*** pour adapter leurs techniques. Pour attaquer la force amphibie et son escorte, ces pilotes vont d'abord devoir franchir la distance qui sépare les Malouines du continent, soit au minimum 650 km. Il leur faut donc emporter d'encombrants réservoirs supplémentaires, ou se faire ravitailler en vol sur le trajet par un des deux KC 130. Seuls les Skyhawk et les Super Etendard ont les perches nécessaires à cette opération.

Après un vol en altitude pour économiser leur carburant, ils descendront au ras de la mer pour ne pas être détectés, lors de l'approche finale, par les radars des croiseurs et frégates anglaises. Ils devront rester en très basse altitude dans le secteur d'attaque, pour éviter d'entrer dans le volume de tir des Sea Dart conçus pour abattre des avions en altitude. Ils devront aussi se glisser sous l'écran des Sea Harrier qui volent le plus haut possible pour rester le plus longtemps possible en patrouille d'attente au-dessus du secteur. Ils ne découvriront leur cible qu'au dernier moment, n'ayant pas un réseau suffisant d'observateurs avancés pour guider leurs attaques; leur marge d'évolution est d'autant plus réduite qu'il faut ensuite effectuer le trajet de retour en s'efforçant de ne pas allumer leur post-combustion, consommatrice de carburant, et en gardant leurs réservoirs supplémentaires, en dotation limitée du fait de l'embargo. De surcroît, leur vision en vol va être limitée par la couche de sel qui s'accumule sur leurs pare-brise, lors du vol à très basse altitude. Un produit antisel avait été développé par un biochimiste de la force aérienne pour vols à basse altitude, mais il ne résite pas à un nettoyage trop vigoureux des pare-brise, effectué par le personnel au sol, comme cela va se produire pour l'avion du capitaine Carballo (2).

Le 21 mai, en début de matinée, le général Menendez a répercuté à Buenos Aires l'information du major Esteban, signalant avant son repli un important débarquement en cours dans la baie de San Carlos. L'état-major confirme qu'il ne croit pas à la réalisation d'une opération massive à partir du secteur de San Carlos. Persuadé qu'il s'agit d'une opération de diversion, le général Menendez ne monte donc pas de contre-attaque dans ce secteur. La marine de son côté, n'a pas de sous-marin à y engager. L'opposition à ce débarquement sera donc l'affaire des seuls pilotes de la force aérienne et de l'aéronavale argentines.

A l'aube du 21 mai, sur les bases du sud, les pilotes reçoivent du commandant aérien des forces aériennes du sud (Cdo Fas), les ordres concernant leur mission: attaquer les navires de débarquement et les navires de guerre pour interrompre cette opération. Le ciel est clair et dégagé; la couche de nuages, qui avait protégé la progression de la force amphibie a disparu. La vulnérabilité de cette force en est d'autant plus grande. Sa protection extérieure repose sur les patrouilles de combat (CAP: *Combat Air Patrol*) effectuées par les Sea Harrier.

Deux patrouilles de deux avions sont prévues en continu au nord-ouest et au nord-est du débarquement. Les Sea Harrier de l'***Invincible*** vont patrouiller à basse altitude, cherchant à dissuader les Argentins d'attaquer en les interceptant à leur arrivée; ceux de l'***Hermes*** vont plutôt les poursuivre à leur sortie de la zone (3). Ayant un faible rayon d'action, les Sea Harrier doivent être relevés toutes les 30 minutes car les porte-avions, qui restent sous la menace d'une attaque de Super Etendard, sont maintenus à 150 nautiques à l'est des îles. Les Sea Harrier doivent aussi tenir compte de la station radar argentine de Stanley qui transmet leur position aux avions argentins arrivant du continent. A leur retour, ils doivent descendre au ras de la mer avant d'approcher les porte-avions, pour éviter que le radar de Stanley ne repère ainsi la position précise de ceux-ci.

Maintenir trois patrouilles, avec 24 Sea Harrier disponibles, implique une utilisation intensive des avions, une maintenance de haut niveau et enfin une forte sollicitation des pilotes (4). Pour supporter les temps de vol supérieurs aux normes habituelles, leur repos va être programmé sous contrôle médical, à l'aide de somnifères. Toutes ces contraintes ne leur laisseront qu'un temps de patrouille en protection de la zone de débarquement d'une dizaine de minutes. La couverture aérienne de la force amphibie est donc très relative, elle est en tout état de cause très loin de l'objectif initial d'une supériorité aérienne préalable à tout débarquement.

Ce système de défense risque de ne pas résister à une attaque massive de l'aviation argentine. Dès que les vagues d'assaut argentines se succèderont sur les îles, le nombre de patrouilles de Sea Harrier, couvrant les axes de pénétration sera porté à trois. Ils couvriront les deux extrémités du détroit des Malouines et la côte ouest de la Malouine Ouest. Près de l'entrée de la baie de San Carlos, les navires de guerre sont répartis le long de l'axe du détroit, constituant ainsi un rideau d'armes antiaériennes, appelé la ligne des canons (*Gun line*). En volant à basse altitude, les appareils argentins vont avoir à la franchir, avant de pouvoir atteindre la force amphibie, dissimulée à leurs yeux par les collines qui entourent la baie de San Carlos.

Les opérations aériennes du 21 mai débutent par des interventions britanniques contre les moyens argentins d'une éventuelle contre-offensive. Les Harrier GR3 arrivés en renfort sur l'***Hermes*** n'ont pas eu à attendre longtemps pour être engagés. L'observation des mouvements d'hélicoptères par une équipe des SAS proche de Stanley, a permis de situer sur les pentes du Mont Kent l'emplacement où ils viennent de passer la nuit à l'abri des bombardements navals. Deux Harrier sont envoyés les surprendre au lever du jour, avant qu'ils aient pu se remettre à l'abri du dispositif antiaérien de l'aérodrome de Stanley. Une force de 14 hélicoptères bien camouflés est ainsi surprise, mais les bombes à fragmentation larguées n'atteignent pas ces appareils. Les Harrier refont alors un passage avec tir au canon, qui détruit un Chinook et un Puma et endommage un UH1H.

Peu après, vers 9h30, un Harrier, effectuant en solitaire une reconnaissance photographique de Port Howard, est abattu lors de son second passage par les défenses anti-aériennes locales. Le pilote, le lieutenant Glover, s'éjecte et tombe à l'eau. Récupéré par une embarcation argentine, il est fait prisonnier; il sera le seul prisonnier britannique du conflit.

Les premiers vols argentins du 21 mai sont effectués par les Pucara basés à Goose Green. Un premier est parvenu à décoller au moment où le terrain est touché par le bombardement naval de l'***Ardent***. Il effectue une patrouille de reconnaissance sur l'île principale et ce n'est qu'au retour, au moment où il pénètre dans le secteur de San Carlos, qu'il découvre les navires et les troupes en train de débarquer. Il n'a pas le temps d'attaquer car, au moment où il survole Sussex Moutains, il est abattu par un missile Stinger tiré par les SAS qui se replient après l'opération de diversion sur Darwin. Le pilote parvient à s'éjecter; il pourra rejoindre Goose Green à pied.

Pour vérifier les informations faisant état d'un débarquement près de San Carlos, un vol de deux Macchi 339 de l'aéronavale est programmé à partir de Stanley, mais seul l'avion piloté par le lieutenant de vaisseau Crippa peut décoller du terrain. Il se dirige vers le secteur de San Carlos en passant par le nord afin d'avoir le soleil dans le dos, et ainsi mieux repérer l'objectif. Il s'en approche à 10 heures et repérant un Lynx en vol, il s'apprête à l'attaquer quand il découvre la frégate ***Argonaut*** placée au nord de la ligne de défense du détroit des Malouines. Il tire des obus de ses canons de 30 mm et lance ses roquettes sur ce navire qu'il endommage, y faisant des blessés. Il échappe aux canons et missiles tirés par les autres navires, se dérobe en volant en zigzag et, passant derrière les collines d'Ajax Bay, atteint Port Sussex. Reprenant de l'altitude à distance de sécurité, le lieutenant Crippa compte alors les navires et s'en retourne à Stanley faire un compte rendu direct au général Menendez. L'ampleur du débarquement est désormais mieux connue des Argentins qui vont tenter de lui opposer leurs forces aériennes.

Dès 9 heures, une première vague de Skyhawk avait décollé du continent, mais elle avait dû faire demi-tour compte tenu des conditions météorologiques locales. Les premiers avions argentins qui atteignent les îles sont six Dagger du *grupo 6* qui arrivent à 10h35 par le nord du détroit des Malouines en survolant le Mont Rosalie. Ils repèrent les navires dans la baie de San Carlos et le détroit des Malouines. Le commandant Martinez les conduit dans l'attaque de la ligne des navires de guerre qui ripostent de toutes leurs armes: canon, missiles, Sea Wolf et Sea Cat. L'***Antrim*** tire même un Sea Slug dont le décollage spectaculaire doit impressionner les pilotes . Larguant leurs bombes de 454 kg, les Dagger complètent leur attaque par des tirs au canon de 30 mm. Le ***Broadsword*** et l'***Antrim*** sont touchés par les obus. L'***Antrim*** encaisse une bombe qui pénètre dans sa soute de Sea Slug et s'y loge sans exploser, blessant de nombreux marins. Hors d'état de combattre, le croiseur se replie à l'intérieur de la baie de San Carlos. Les artificiers vont mettre dix heures pour désamorcer cette bombe (5). L'***Antrim*** quittera alors le secteur pour rejoindre le groupe des porte-avions. Le ***Brilliant*** a alerté une patrouille de Sea Harrier pour intercepter les Dagger sur le chemin du retour, mais ils arrivent trop tard.

Les conclusions de cette première vague d'attaque sont rapidement tirées. L'***Argonaut***, le ***Brilliant*** et le ***Broadsword*** se regoupent à l'intérieur du goulet de San Carlos pour conjuguer leur feux et se soutenir mutuellement. Un peu avant midi, une patrouille de Sea Harrier est guidée sur deux Pucara qui ont décollé de Goose Green et attaquent un poste d'artillerie qui dirige les tirs

de l'***Ardent*** depuis le détroit de Grantham. L'un d'eux est abattu au canon. Le pilote s'éjecte.

A 13h arrive la seconde vague de chasseurs bombardiers argentins, ce sont des A4 Skyhawk. Le premier groupe de quatre appareils du *grupo 5* s'est réduit à deux en arrivant sur les îles car deux appareils ont dû rentrer pour des problèmes de carburant. Survolant le centre de la Malouine Ouest, ils découvrent d'abord, près de Port King, l'épave du ***Rio Carcarana*** au milieu du détroit des Malouines. Un peu hâtivement, le premier A4 le bombarde sans succès et rentre à sa base. Le second piloté par le capitaine Carballo, remonte le détroit, surprenant l'***Ardent*** qui évolue solitaire à l'entrée de Grantham Sound; il effectue une passe de bombardement sans succès. Il vole si bas qu'il heurte les antennes de la frégate. Il échappe ensuite à une patrouille de Sea Harrier guidée par le ***Brilliant*** qui le cherche à la sortie du secteur et rentre à sa base. Quatre autres Skyhawk du *grupo 4* qui arrivent, sont interceptés par les mêmes Sea Harrier au-dessus du hameau de Chartres. Ils larguent leurs bombes et leurs bidons et cherchent à s'enfuir. Deux d'entre eux sont abattus par des missiles Sidewinder tirés par les Sea Harrier près de Christmas Harbour. A court de carburant, les deux Sea Harrier repartent ensuite vers l'***Hermes,*** à 200 milles à l'est. L'éventualité d'attaques mieux organisées se renforce, car désormais, les pilotes des premières vagues ont pu se rendre compte du dispositif britannique.

Le risque de destruction des navires s'accroît donc. Le renforcement de la défense aérienne britannique est opéré en portant le nombre de patrouilles de Sea Harrier de deux à trois.

A 14 h 30, les attaques argentines reprennent. Six A4 Skyhawk du *grupo 5* débouchent par le nord sur le détroit des Malouines. Ils se succèdent dans un bombardement de l'***Argonaut***. La plupart des bombes explosent autour de la frégate mais deux bombes de 454 kg la pénètrent sans exploser, faisant deux morts dans la soute de missiles Sea Cat. Son appareil propulsif fortement endommagé, la frégate lancée sur son erre, va s'échouer. Grâce au sang-froid des membres de l'équipage qui, in extremis, jettent l'ancre, elle s'immobilise à l'extérieur de la baie de San Carlos où elle va devoir rester plusieurs jours, exposée aux attaques aériennes, avant d'être remorquée dans la baie par trois chalands de débarquement LCU. Ses bombes pourront alors être désamorcées par des artificiers, qui mettent sept jours à extraire la seconde bombe avant de la rejeter à la mer.

Des Skyhawk du *grupo 5* ont pu pénétrer suffisamment à l'intérieur de la baie de San Carlos pour attaquer les 12 navires à l'ancre en cours de déchargement. Ils sont pris sous les feux intenses de tous les missiles et canons, y compris par les armes d'infanterie alignées le long des bastingages. Ces rafales de balles traçantes les déconcentrent, d'autant que le temps de franchissement de la baie - quelques secondes - est trop court pour opérer une visée efficace. Ils évitent de tirer sur le ***Canberra,*** grande cible à l'entrée de la baie, qu'ils repèrent en premier. Ce navire est blanc, peut-être craignent-ils d'atteindre un navire-hôpital.

Ils s'efforcent de s'échapper de cette allée des bombes (*bomb alley*), ainsi que vont la baptiser les marins et soldats qui observent ces attaques courtes et le défilement des avions le long de leurs navires.

Une seconde vague de 12 Dagger arrive ensuite. Des six Dagger du *grupo 6* qui ont

décollé de Rio Grande, deux ont dû renoncer rapidement. Lorsque les quatre autres, conduits par le capitaine Gonzales, atteignent les îles, leur arrivée est repérée par le radar du ***Brilliant***, avant qu'ils ne descendent à très basse altitude. Deux Sea Harrier les attendent au-dessus de Chartres. Un Dagger est abattu par un Sidewinder. Son pilote s'éjecte. Les trois autres continuent leur vol et entrent par l'ouest dans le secteur AOA (*Amphibious Operations Area)*, interdit aux Sea Harrier. Dans le Grantham Sound, ils aperçoivent l'***Ardent*** qu'ils attaquent immédiatement. Celui-ci n'a pas le temps d'évoluer pour utiliser sa tourelle de 114 mm, alors que son lanceur de Sea Cat est inutilisable. Il ne lui reste donc que deux canons de 20 mm comme défense antiaérienne. Les bombes des Dagger, lancées à une altitude suffisante, encadrent le navire. Elles atteignent l'arrière, y détruisant l'hélicoptère Lynx et le lanceur de Sea Cat et tuant des marins. La frégate qui peut encore manoeuvrer, s'efforce de chercher refuge auprès des autres navires de guerre à l'entrée du détroit.

Arrivent alors six autres Dagger en provenance de San Julian, en deux groupes de trois avions. Les trois premiers attaquent au canon le ***Brilliant*** qu'ils endommagent, neutralisant son système Sea Wolf et faisant des blessés parmi l'équipage y compris dans le Central Operations (CO) qui continue de guider les Sea Harrier. Ils se dérobent et rentrent à leur base. Les trois suivants ont moins de chance, repérés par le radar du ***Brilliant*** au dessus de la Malouine Ouest, ils sont attaqués par deux Sea Harrier, qui les abattent tous trois au-dessus de Port Howard avec des missiles Sidewinder.

Trente minutes plus tard, arrivent par le sud du détroit, trois A4Q Skyhawk de l'aéronavale, conduits par le capitaine de corvette Philippi. Aucun navire de guerre n'y assure de défense avancée. Ils retrouvent donc sans opposition l'***Ardent*** qui évolue près des North West Islands, îles qui marquent le passage de Grantham Sound au nord du détroit des Malouines. Comme les précédents, ils l'attaquent par l'arrière et à une altitude suffisante. Prenant de la vitesse mais pouvant difficilement se dérober, la frégate encaisse trois bombes. Ce sont des bombes américaines Snakeye de 250 kg dotées d'aérofreins, particulièrement adaptées à l'attaque d'un tel objectif; les pilotes de l'aéronavale effectuent ici une mission de leur spécialité. La frégate est gravement endommagée; on compte 22 tués et 30 blessés. Le feu s'étend à bord tandis, qu'atteinte à sa poupe, elle s'enfonce et gîte sur tribord. Le commandant West finit par ordonner l'évacuation. Les survivants embarquent sur le ***Yarmouth*** qui s'est mis à couple à l'avant pour les recueillir. Le soir même, l'***Ardent*** va couler.

Les trois Skyhawk qui ont fait demi-tour vers la baie, n'en sont pas pour autant sortis, car deux Sea Harrier les attendent au-dessus de Swan Island, au milieu du détroit des Malouines. L'appareil de Philippi, atteint par un Sidewinder, est abattu, mais le pilote s'éjecte. Le second, atteint par des obus de Sea Harrier se désintègre. Le dernier, endommagé par le tir de barrage des navires, est à nouveau touché par les canons des Sea Harrier. Il cherche à se poser à Stanley mais son train d'atterrissage reste bloqué. Le pilote s'éjecte en mer pour éviter de tomber dans les champs de mines. Un hélicoptère de l'armée le récupèrera avec difficulté. Son Skyhawk continue de voler en faisant des cercles autour de Stanley, jusqu'à ce que la défense aérienne reçoive l'ordre de l'abattre.

Une seconde vague de Skyhawk de l'aéronavale arrive par la même route un peu plus tard, bombarde sans succès les navires et regagne le continent. Il est 15h30, les attaques aériennes qui

se sont succédé depuis 10h30 du matin cessent. Les patrouilles de Sea Harrier continuent jusqu'à la tombée de la nuit, tandis que le déchargement des navires se poursuit activement dans la baie de San Carlos. Il est simplement ralenti par le nombre réduit de chalands de débarquement et de pontons automoteurs de type Mexeflote qui viennent se placer pour charger à l'extrémité des rampes des navires rouliers.

Sur les bases venteuses du sud de l'Argentine et dans les hangars des porte-avions britanniques, les mécaniciens travaillent sans relâche pour réparer les avions rentrés de mission, boucher les trous d'obus par des feuilles de métal adhésives (*speed take*), laver à l'eau douce les cellules et les réacteurs pour éviter la corrosion saline, et préparer les avions pour les opérations du lendemain.

Le bilan de cette première journée d'attaques aériennes est lourd pour les deux camps: une frégate coulée, une frégate neutralisée et un croiseur léger temporairement hors service chez les Britanniques qui ont eu 24 tués et de nombreux blessés. Tous les navires de guerre présents dans le secteur, sauf le ***Plymouth*** et le ***Yarmouth*** ont été touchés à des degrés divers.

Les Argentins, pour leur part, ont engagé, depuis le continent, 45 avions, soit 26 Skyhawk et 19 Dagger. 36 ont atteint les îles, 26 ont attaqué les navires, 10 ont été perdus. Ce sont cinq Skyhawk et cinq Dagger, auxquels il faut ajouter deux Pucara ayant décollé des îles, et les hélicoptères neutralisés à l'aube (6).

Les Britanniques n'ont perdu que trois appareils: un Sea Harrier GR3 et deux hélicoptères. Aucun Sea Harrier n'a été mis en difficulté. L'efficacité en défense aérienne du tandem Sea Harrier - Sidewinder a ainsi été confirmée par la destruction de neuf avions argentins. Ces Sea Harrier qui, après leur départ en avril, avaient été repeints d'une couleur moins brillante, sont devenus pour les pilotes argentins, la "mort noire", l*a muerte negra.*

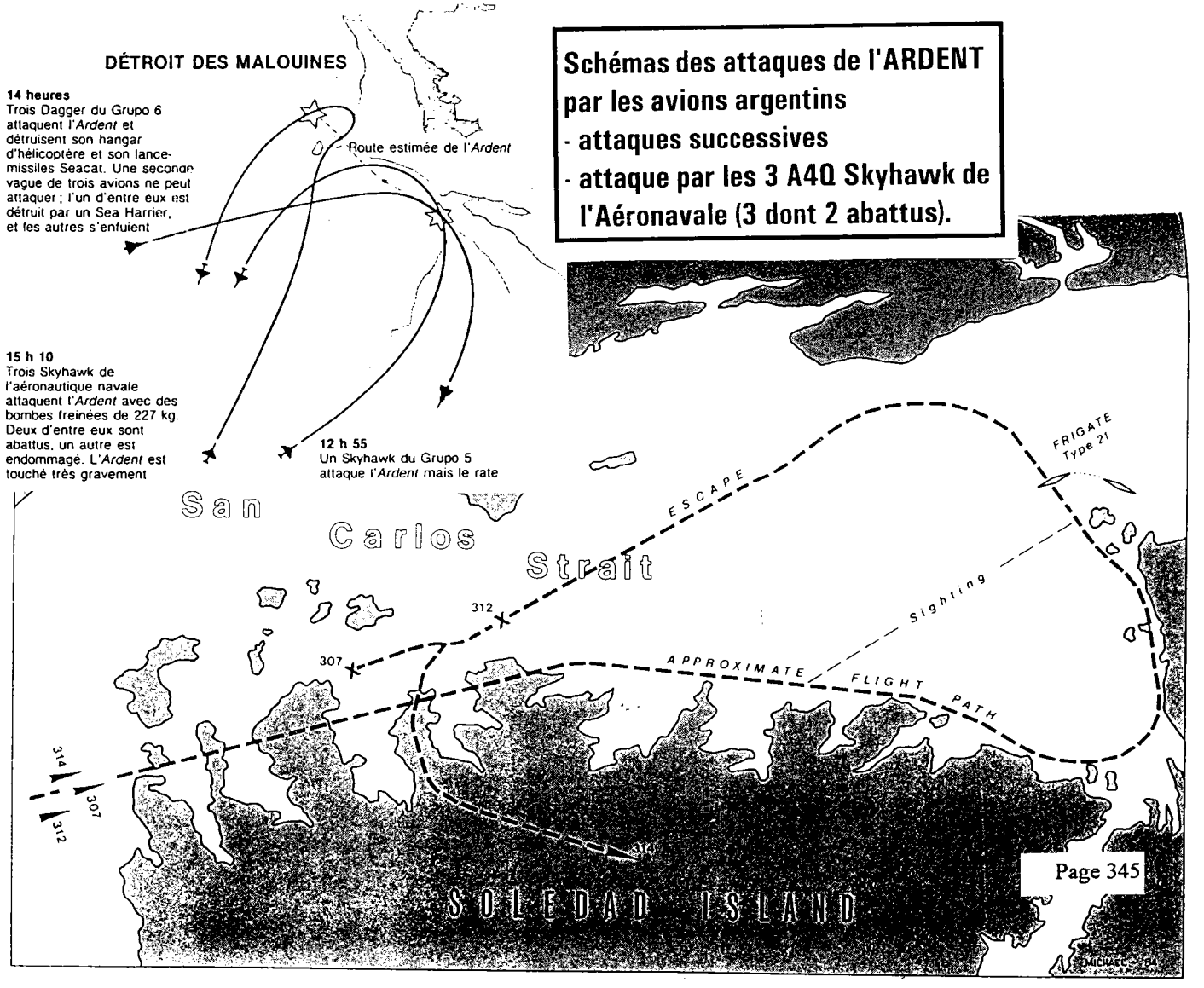
Les pilotes argentins ont effectué leurs attaques avec un courage et une détermination remarqués par leurs adversaires. Concentrées sur les navires de guerre répartis dans le nord du détroit des Malouines, leurs attaques n'ont cependant pas atteint l'objectif principal qui était l'interruption du débarquement. Une occasion a ainsi été manquée, qui ne se renouvellera pas, car les navires de transport les plus vulnérables vont rapidement être éloignés pendant le jour; ne revenant y décharger que la nuit, quand les avions argentins, dépourvus pour la plupart de systèmes d'attaque tous temps, ne peuvent plus voler.

L'assaut massif attendu d'une aviation argentine décrite comme mettant en ligne de très nombreux appareils de combat ne s'est pas produit. Une partie seulement des 36 sorties annoncées par les Argentins, soit environ les deux tiers a pu être effectuée. Trop nombreux sont les appareils qui ont connu des problèmes dès le décollage et ont dû rentrer. Les pertes subies par ceux qui ont atteint les îles atteignent près de 20% (7). A ce rythme, la capacité aérienne argentine ne pourra longtemps soutenir son effort pour neutraliser la tête de pont britannique. D'autant que la tactique d'attaque adoptée est inefficace. Volant au ras des vagues et de l'eau pour éviter les missiles antiaériens, les avions arrivent sur leur objectif à une altitude trop basse pour que les fusées d'amorçage de leurs bombes, qui sont pour la plupart des bombes du type britannique MK7 de 454 kg (1000 livres) (8), aient le temps de s'armer. Pénétrant dans les

navires, certaines bombes n'explosent donc pas. Les pilotes dont les bombes ont atteint ces navires, vont rentrer avec la conviction qu'ils ont détruit leurs cibles, alors que les artificiers britanniques ont déjà commencé leur long travail de déblaiement et de désamorçage. En outre, certaines de ces bombes atteignent les navires mais les traversent de part en part avant de retomber à la mer, et les pilotes argentins ne s'en aperçoivent pas.

Au sein de la force navale d'intervention, des précautions sont prises pour éviter soigneusement que ce disfonctionnement tactique soit révélé, laissant ainsi les Argentins dans l'illusion de leurs succès. Leur presse publie d'ailleurs rapidement des palmarès élogieux et des communiqués de victoire. Dans la baie de San Carlos, les navires de guerre viennent se mettre à l'abri à la tombée de la nuit. Près de l'entrée se trouve le ***Canberra***. Il n'a pas été directement attaqué. A son bord embarquent les survivants de l'***Ardent***; il s'éloigne de la baie avant le lever du jour, en compagnie du ***Norland***, de l'***Europic Ferry*** et du ***Stromness*** qui vont ainsi se protéger des attaques aériennes diurnes, en se plaçant sous la protection du groupe des porte-avions. Ils quittent les eaux de San Carlos, escortés par l'***Antrim*** dont l'obsolescent système Sea Slug est hors service. Ce croiseur léger sera désormais utilisé exclusivement comme escorteur anti-sous-marin et de surface.

Chez les Britanniques, le bilan du débarquement est positif, puisque 3000 hommes, 1000 tonnes de matériel, 24 canons et huit chars légers ont été débarqués, ainsi qu'une première batterie de Rapier.

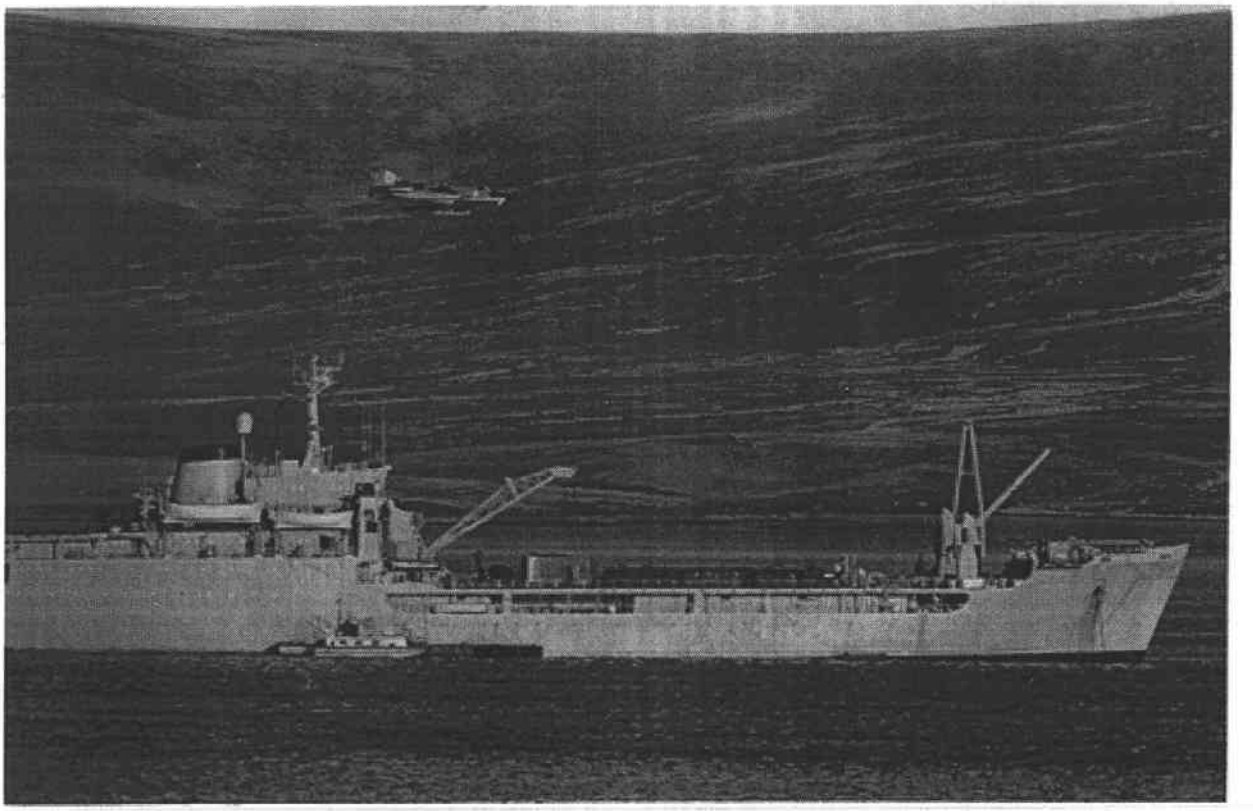


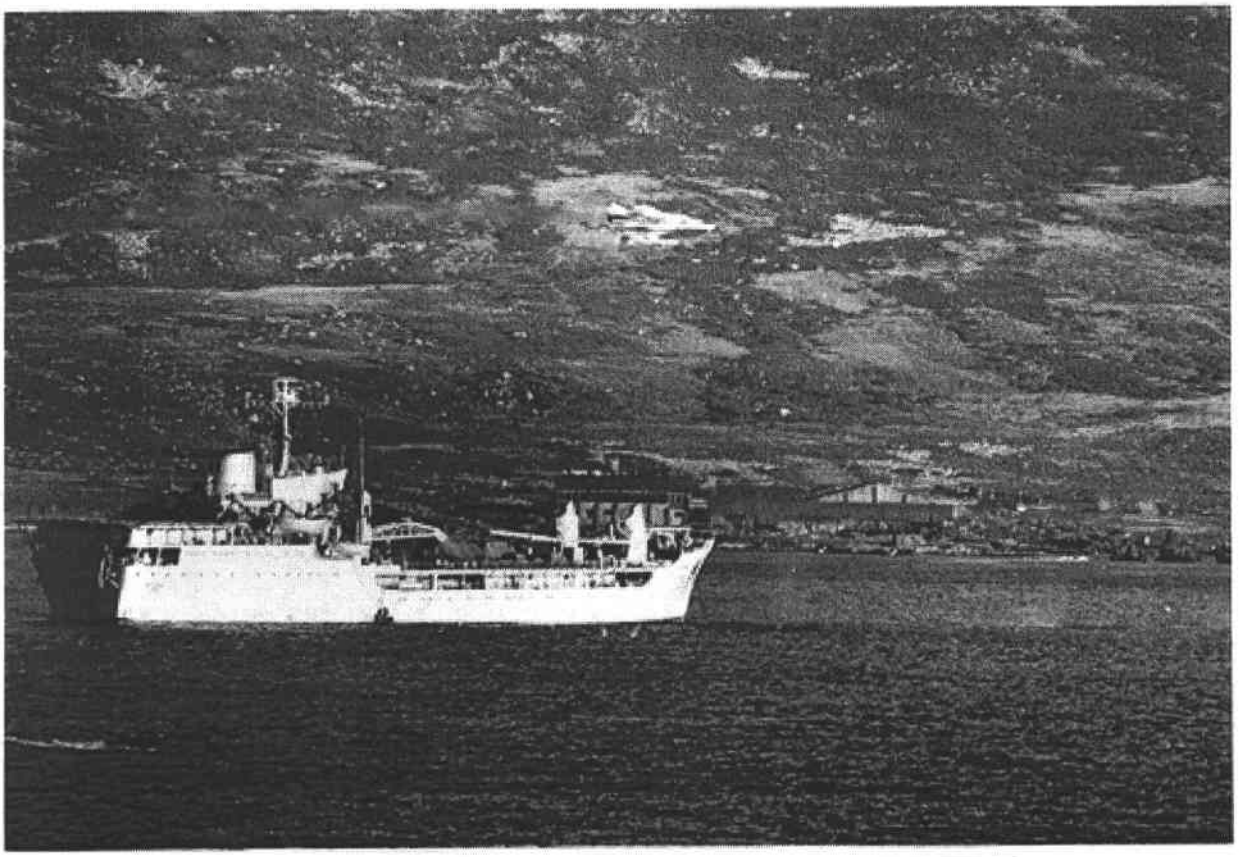
19668 · ARDENT Frégate F.M.S. 26-7-1981

L'*ARDENT* en carénage à Portsmouth.
On notera de l'avant vers l'arrière, la tourelle de 114mm, les 4 missiles Exocet, le lanceur de Sea Cat hâché sur le hangar et la plate-forme pour hélicoptère.

ARDENT en feu après avoir été atteinte à l'arrière. L'équipage s'est regroupé sur l'avant pour embarquer sur le **YARMOUTH**.

Source : Imperial War Museum.





Attaques aériennes argentines sur San Carlos

- passage d'un dagger au-dessus de l'étrave du **SIR BEDIVERE**
- passage d'un dagger remontant vers le nord au-dessus du **SIR GALAHAD**. Au fond, on distingue l'usine désaffectée d'Ajax Bay.

Source : Imperial War Museum.

Bombardement des navires dans la baie de San Carlos
- une bombe tombe derrière le **PLYMOUTH**, à proximité du **FEARLESS**
- une bombe explose à l'arrière du **NORLAND.**

Source : Imperial War Museum.

4. Trois jours incertains.

Le 22 mai, lendemain du jour J, est marqué par une accalmie dans les opérations aériennes. Elle est due à l'aggravation des conditions météorologiques sur le continent, alors qu'un temps clément règne sur les Malouines. Les hélicoptères britanniques poursuivent leur noria au-dessus de la baie, assurant notamment l'installation des éléments de batteries de Rapier sur son pourtour. La remise en service des modules de ces batteries s'avère difficile, car ils ont souffert du voyage en cale et du transport à l'élingue, tandis que leurs véhicules de soutien ne peuvent être mis à terre. A midi, ces batteries sont cependant toutes en place; trois sections comportant chacune quatre unités de tir sont implantées au-dessus de San Carlos, de Port San Carlos et d'Ajax Bay. Une nouvelle ligne de défense s'établit ainsi et l'amiral Woodward compte bien qu'elle contribuera à soulager le poids qui repose sur les frégates (9).

Une patrouille de Sea Harrier repère et attaque au canon le patrouilleur ***Rio Iguazu*** qui est surpris dans le détroit de Choiseul. Parti trop tard de Stanley, il est encore à 13 miles de Goose Green où il transporte deux canons de 105 mm démontés pour renforcer la garnison. Ce secteur de Goose Green fait l'objet d'une reconnaissance photographique britannique dans l'après-midi. Quelques avions argentins approchent alors des îles. A 16h10, deux Skyhawk font un passage pour attaquer le ***Brilliant***, mais sans succès.

Dans la nuit du 22 au 23 mai, le ***Plymouth*** part recueillir une patrouille de SAS à King George Bay, sur la côte ouest des Malouines. Le ***Brilliant*** et le ***Yarmouth*** recherchent le petit cargo ***Monsunen*** réquisitionné par les Argentins qui se rend de Goose Green à Stanley. A l'aube, il est repéré par le Lynx du ***Brilliant***. Engagé au canon, il est échoué par son équipage, mais sera récupéré par les Argentins et remorqué plus tard par le ***Forrest*** jusqu'à Darwin. C'est le dernier mouvement de navire de liaison assurant le ravitaillement naval des garnisons argentines extérieures à Stanley. Désormais, elles doivent compter sur leurs propres réserves.

Le ***Yarmouth*** rentre dans la baie de San Carlos tandis que le ***Brilliant*** rallie le groupe des porte-avions. Avant le lever du jour, arrive la frégate ***Antelope*** qui a remplacé l'***Ardent***. Elle a escorté le ***Norland***, l'***Europic Ferry*** et le ***Stromness***. Ce dernier a passé la journée du 22 en haute mer, en dehors de la zone d'exclusion totale, à embarquer des cargaisons de l'***Elk*** et de l'***Europic Ferry*** qu'il va venir décharger dans la baie. A midi, le Lynx de l'***Antelope*** achève le cargo ***Rio Carcarana*** avec des missiles Sea Skua près de Port King.

Le 23 mai est marqué par une reprise des opérations aériennes argentines. Le dimanche, les Argentins commencent à utiliser des Learjet comme avions d'éclairage et de déception à haute altitude. Ils veulent ainsi attirer les Sea Harrier hors des axes d'approche des avions de combat.

En début de journée, quatre hélicoptères argentins qui ravitaillent la garnison de Port Howard sont surpris par une patrouille de Sea Harrier. Deux des trois Puma et un A 109 d'escorte sont détruits. Les équipages rescapés parviennent à rentrer à Stanley avec le dernier Puma. Les Argentins n'ont plus désormais sur les îles que dix hélicoptères pour mener leurs opérations de transport de troupes.

En début d'après-midi, quatre Skyhawk commandés par le capitaine Carballo arrivent sur le secteur par le sud. Remontant le détroit, ils se séparent en deux groupes pour attaquer le ***Broadsword***, l'***Antelope*** et le ***Brilliant*** qui gardent l'accès nord de la baie de San Carlos. Arrivant par les vallées de Port San Carlos, les deux premiers franchissent le rideau des feux de canons de 114 mm, 40 mm, 20 mm, des mitrailleuses et des missiles Sea Cat et Rapier. Une de leurs bombes pénètre sans exploser au-dessus de la ligne de flottaison de l'***Antelope***. Le deuxième groupe, en arrivant du nord atteint l'***Antelope***. Une autre bombe l'a également percée sans exploser. Un des Skyhawk heurte sa mâture; déséquilibré, il cherche à se dérober mais il est atteint par un missile sol-air. Le navire, qui n'a qu'un marin tué, peut encore évoluer et combattre.

Quelque temps après arrivent sur le secteur, trois des quatre A4Q Skyhawk de l'aéronavale qui ont décollé de Rio Grande. Surgissant au -dessus du mont Rosalie, ils attaquent sans succès les trois frégates. Poursuivis par les Rapier au-dessus de San Carlos, ils parviennent à se dérober et à rentrer à leur base. L'un d'eux n'a pu lâcher ses bombes, il rentre à sa base ainsi chargé. A l'atterrissage, il est déporté par un vent de travers. Le pilote craignant l'explosion, s'éjecte, mais il est trop bas et se tue. L'avion qui s'est arrêté en bout de piste sera réparé.

Il ne reste désormais plus assez d'A4Q Skyhawk à l'aéronavale pour monter des missions d'assaut. Les derniers sont donc retirés des bases du sud. Une des armes les plus redoutables disparait alors des capacités d'attaque argentines.

En début d'après-midi, quatre Dagger attaquent sans succès les frégates. Une demi-heure après, arrivent trois autres Dagger qui sont poursuivis par deux Sea Harrier. Un Dagger est abattu par un Sidewinder, au-dessus de Pebble.

La moitié seulement des missions prévues ce jour par les Argentins a pu être réalisée. Pour une part, cela est dû aux conditions météorologiques mauvaises, dans certains cas aussi au dysfonctionnement du ravitailleur en vol. Les attaques se sont concentrées une fois de plus sur les navires de combat. Elles ont ignoré les troupes au sol et les réserves logistiques en cours de stockage à Ajax Bay. Ces raids ont peu interrompu le déchargement des navires, sur les ponts desquels les marins observent le passage en flèche d'avions évoluant au milieu des navires et, quelquefois leur destruction par un Rapier au moment où ils reprennent de l'altitude pour franchir les hauteurs environnantes.

Dans l'***Antelope*** à l'ancre devant Ajax Bay en fin de journée, les artificiers entreprennent le désamorçage des deux bombes qui sont entrées profondément dans la coque. L'une d'elle explose pendant l'opération, incendiant le navire. Un cameraman enregistre l'explosion de la soute de missiles Sea Cat, et cette image demeure l'une des plus célèbres du conflit. L'équipage, rassemblé aux extrémités du navire, combat le feu, mais les explosions se poursuivent et son évacuation doit être ordonnée à 18h20. L'***Antelope*** se casse en deux à l'aube du 24 mai. Son explosion au milieu des navires du flux logistique crée le désarroi, elle affecte notamment les responsables de la tête de pont, le général Thomson et le commodore Clapp. Elle leur fait craindre la suite et rappelle indirectement que la supériorité aérienne, qui leur avait été promise, n'a pas été obtenue (10).

Craignant à nouveau une utilisation de la piste de Stanley par des chasseurs-bombardiers

argentins, les Britanniques décident de la bombarder de nuit. Quatre Sea Harrier décollent de l'***Hermes,*** mais l'un d'eux s'écrase en mer tuant son pilote, le capitaine de corvette Batt. En dépit de l'intense défense contre-avions de l'aérodrome, les trois autres y larguent neuf bombes de 454 kg. Deux Sea Harrier lancent une attaque du terrain à l'aube; elle sert de diversion à une attaque principale par quatre Harrier, qui n'obtient pas davantage de succès décisif.

Pendant la nuit, le déchargement des navires logistiques se poursuit dans la baie de San Carlos. A Port San Carlos, le ***Stromness*** décharge les éléments d'une base avancée pour les Harrier GR3 et des systèmes de ravitaillement en carburant. 5000 tonnes des matériel ont été débarquées à Ajax Bay où un site d'accueil est également en préparation pour les hélicoptères amenés par l'***Atlantic Conveyor***. Le pétrolier ***Tidepool*** vient dans la baie ravitailler les navires de combat. L'***Arrow*** vient remplacer l'***Antelope***, tandis qu'après ses réparations, l'***Argonaut*** appareille sur une seule hélice. Dans la journée, le service mondial de la BBC évoque la présence de bombes non explosées à bord des navires, provoquant la colère de l'amiral Woodward. Les informations diffusées à Londres seront davantage contrôlées désormais (11).

Le 24 mai est marqué par un changement de tactique des Argentins. Pour éviter d'être détectés en approche des îles, les avions arrivent par le sud, survolent la presqu'île de Lafonia et longent la chaîne des hauteurs, avant de descendre dans la baie de San Carlos. Un raid de neuf Skyhawk et neuf Dagger, programmé en début de journée, surprend ainsi les Britanniques. Les Skyhawk remontent la baie de San Carlos et endommagent le ***Sir Galahad***, le ***Sir Lancelot*** et le ***Sir Bedivere*** qui vont rester plusieur jours hors service.

Arrivent ensuite les Dagger qui ne bénéficient plus de l'effet de surprise; leurs bombes explosent (12) dans la baie et ils retournent à leur base. Un autre groupe de quatre Dagger arrive ensuite par le nord; intercepté par des Sea Harrier, il perd trois avions. Au même moment, à 10h15, trois Skyhawk remontent au ras des mâts des navires dans la baie de San Carlos sans les atteindre. Un des avions, touché, s'écrase dans King George Bay; un autre gravement endommagé, perd son carburant. Il ne parvient à rejoindre San Julian que grâce au KC 130 sur lequel il vient se brancher et qui le ravitaille en continu jusqu'au terrain; le dernier rentre très endommagé.

16 avions ont été engagés pendant la matinée. Les opérations aériennes sont interrompues à la mi-journée par le mauvais temps.

Sur les trois navires de débarquement LSL de la classe ***Sir Galahad*** touchés, à la lutte contre les incendies succède le travail de désamorçage des bombes. En atteignant ces trois navires de débarquement, les Argentins n'ont pas été loin de marquer un succès important. Le travail des artificiers ne pourra être achevé sur le ***Sir Lancelot*** que le 29 mai (13). Entre-temps il va servir de logement et de base logistique pour les hélicoptères opérant dans la baie. (3342 appontages d'hélicoptères seront effectués sur ce navire pendant l'opération *Corporate*).

A 14h45, deux Sea Harrier bombardent à nouveau l'aérodrome de Stanley pour continuer de dissuader les Argentins d'y poser des avions de combat.

Le 25 mai, *Veinticinco de Mayo*, est jour de fête nationale en Argentine. Les Britanniques

pensent qu'elle va donner lieu à une démonstration de force par les Argentins, qui y engageront tous les moyens disponibles. La crainte de l'intervention de nageurs de combat les amène aussi à grenader la baie de San Carlos et à déplacer les navires. Mais après les raids des jours précédents, les Argentins ont vu leurs capacités d'assaut très entamées, d'abord par les avions abattus et les pilotes non rentrés, ensuite par l'état de ceux qui sont rentrés à leurs bases, souvent atteints par de multiples impacts de projectiles britanniques. Il faut cannibaliser certains appareils pour en maintenir d'autres en état de vol. Vingt-deux sorties sont cependant programmées pour la journée.

Au nord des îles, au large de l'île de Pebble, l'amiral Woodward a placé depuis deux jours un écran de défense anti-érienne. Il est destiné à couvrir l'approche nord de la baie de San Carlos car de nombreux avions argentins sont arrivés par Pebble et le mont Rosalie. Il assure également la couverture, ce 25 mai, de l'arrivée de navires logistiques au nombre desquels figure l'***Atlantic Conveyor***. Ce piège à missile (*missile trap*) est constitué par le ***Coventry*** armé de Sea Dart et par le ***Broadsword,*** qui assure leur défense rapprochée commune avec ses deux lanceurs de Sea Wolf. Ils constituent aussi une station radar avancée destinée à détecter l'arrivée des avions argentins, et à guider vers eux les Sea Harrier des porte-avions qui, pour couvrir l'arrivée des navires logistiques, se sont rapprochés à 80 nautiques à l'est des îles.

Depuis Pebble, des observateurs argentins rendent compte de la présence de ces deux navires. Une attaque a donc été décidée par le commandement aérien du sud (*Cdo Fas*).

Le ciel, dégagé en début de journée, permet à un Learjet photographique argentin de survoler la zone, et de repérer la position des différents navires. Volant à 12 000 m d'altitude, il échappe aux Sea Dart du ***Coventry***.

La première partie de la journée est marquée par une succession de raids bien préparés, notamment avec le concours d'un Hercules opérant comme P.C. volant, à bord duquel ont pris place deux pilotes de Skyhawk. Avant le lever du jour, quatre Skyhawk du *grupo 5* ont décollé de Rio Gallegos. Après un ravitaillement en vol, ils se dirigent vers les deux navires qui les détectent à 8h30. Le premier raid qui vise les deux frégates échoue car les quatre Skyhawk sont repérés et un appareil est abattu par le ***Coventry***. Un raid de Dagger fait demi-tour sur les indications du contrôle aérien de Stanley qui lui signale l'arrivée de Sea Harrier. Deux autres Skyhawk qui ont atteint la baie de San Carlos sont abattus, un seul pilote parvient à s'éjecter, des images de sa récupération par les Britanniques seront rapidement retransmises à la télévision par la BBC.

En début d'après-midi, est lancé un nouveau raid de quatre Skyhawk contre les deux frégates opérant au nord de Pebble. De Rio Gallegos, décollent cinq Skyhawk du *grupo 5*, conduits par le capitaine Carballo. Deux doivent rebrousser chemin pour des problèmes de carburant. Non détectés, ils arrivent au-dessus des îles. L'observateur, placé sur les hauteurs de Pebble, rend compte régulièrement de la position des frégates et celle-ci est aussitôt retransmise par le contrôle aérien de Stanley (14) aux pilotes, qui continuent leur vol en gardant le silence radio. Ils survolent l'île de Pebble, et se dirigent vers les deux navires de guerre, qui ne sont qu'à une minute de vol. Deux Sea Harrier, en mesure de les intercepter, reçoivent l'ordre du ***Coventry*** de sortir de la zone d'engagement de ses missiles Sea Dart. Les pilotes des Skyhawk en approche

finale, visent d'abord le ***Coventry*** puis finalement le ***Broadsword***. A ce moment, le système automatique de direction de tir des Seawolf, saturé, se bloque, empêchant le tir des missiles. Un des deux Skyhawk peut larguer ses bombes sur cette frégate. Trois bombes la manquent, mais la quatrième rebondit sur l'eau, traverse la coque à l'arrière du ***Broadsword***, ressort par le pont d'envol des hélicoptères, détruisant l'avant d'un Lynx qui est arrimé, avant de retomber à la mer sans exploser. Les deux autres Skyhawk arrivent alors sur le ***Coventry*** sans que les Sea Harrier aient pu les intercepter. Le ***Coventry*** lance à courte distance un Sea Dart qui les rate. Il tire sans succès avec son canon de 114 mm. Le ***Broadsword*** s'apprête alors à tirer ses Sea Wolf quand le ***Coventry***, évoluant pour présenter son avant aux attaquants et offrir la plus petite cible possible, passe dans son champ de tir. Les Skyhawk larguent leurs bombes sur le ***Coventry*** qui en encaisse trois. Pénétrant dans le navire, elles explosent. Les quatre Skyhawk parviennent à s'éloigner et à rentrer à leur base. Privé d'énergie et de communications, le feu prenant à l'intérieur, le ***Coventry*** fait eau et s'incline sur tribord. Il bascule et coule en moins de 30 minutes.

Les Sea King arrivés sur place et le ***Broadsword*** recueillent 238 survivants, mais 19 marins sont portés disparus. Deux des trois frégates lance-missiles de la classe ***Sheffield***, qui faisaient partie depuis le départ de la force navale, sont désormais coulées. La troisième, le ***Glasgow***, endommagée doit rentrer pour réparation en Grande-Bretagne. Les deux frégates ***Brilliant*** et ***Broadsword***, dont le rôle de protection antiaérienne est important, ont également subi des dégâts.

En s'étant rapproché dans le rayon des 100 miles autour des Malouines, le groupe des porte-avions redevenait vulnérable à une attaque de Super Etendard: c'est ce qui se passe le 25 mai, alors qu'il escorte les navires logistiques qui se dirigent vers la baie de San Carlos, dont l'***Atlantic Conveyor***. Après le décollage de ses Harrier pour l'***Hermes***, ce sont les hélicoptères de renfort qu'il emporte qui sont en cours de remise en état de vol. Seuls un Chinook et un Wessex ont pu quitter le navire quand les deux Super Etendard, qui ont contourné la force navale par le nord, l'attaquent par le nord-est avec leurs Exocet. Les navires de guerre évoluant à grande vitesse envoient leurs leurres, dès que les émissions de radars des Super Etendard leur signalent l'arrivé imminente des Exocet. Des hélicoptères, qui ont été équipés en urgence pour le brouillage, ont également décollé; ils opèrent sur la zone, face au secteur d'arrivée des missiles. Les Exocet, détournés ainsi des porte-avions, se dirigent alors vers le seul grand navire non doté de contre-mesures: l'***Atlantic Conveyor***. Ils l'atteignent, mettant le feu à sa cargaison qui comprend notamment des carburants et des munitions. Le navire et toute sa cargaison sont perdus. Il y aura 12 morts; 150 hommes peuvent cependant être sauvés.

La perte de l'***Atlantic Conveyor*** est un désastre, car elle entame directement le flux logistique. En plus des munitions et pièces de rechanges pour avions, ce sont quatre camps de campagne complets, comprenant des tentes pour 4500 hommes, une usine de fabrication d'eau douce et les éléments de l'aérodrome de campagne, avec dix camions de carburant de dix tonnes destinés aux Harrier et Sea Harrier qui sont perdus. En tant que transporteur d'aviation, l'***Atlantic Conveyor*** a certes rempli une partie de sa mission en transférant sur l'***Hermes*** les Harrier et Sea Harrier de renfort, mais la perte dans son incendie de trois Chinook, six Wessex 5, et un Lynx, remet en cause le plan d'assaut terrestre, basé sur l'aérotransport de troupes vers la garnison argentine retranchée autour de Stanley. Cette perte est rapidement appréciée à Londres à sa juste valeur. Pour Madame Thatcher, la nuit qui suit est une des pires de la guerre (15).

1. John Godden, Harrier, *Ski jump to victory*, Oxford, Brasseys, 1983, p.35.

2. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p.171.

3. Commander Sharkey Ward, *Sea Harrier over the Falklands*, London, Leo Cooper, 1992, p. 213.

4. Commander Sharkey Ward, op. cit., p. 205.

5. Major Arthur Hogden, *Designed to kill*, Wellingborough, Patrick Stephens, 1987, p.225 et 226.

6. Martin Middlebrook, op. cit., p. 164.

7. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1987, p. 200.

8. Martin Middlebrook, *Operation Corporate*, London, Viking, 1985, p. 220.

9. Admiral Sandy Woodward, *One hundred days*, London, HarperCollins, 1992, p. 270.

10. Denys Blackeway, T*he Channel four; the Falklands war*, London, Sidgwick et Jackson, 1992, p. 126.

11. David Brown, op. cit., p.216.

12. Major Arthur Hogben, op. cit., p.227.

13. Bernie Bruen, *Keek your heads down*, Tumbridge, Parapress, 1993, p.40.

14. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op. cit., p. 171.

15. Carol Thatcher, *Below the parapet*, London, HarperCollins, 1996, p.198.

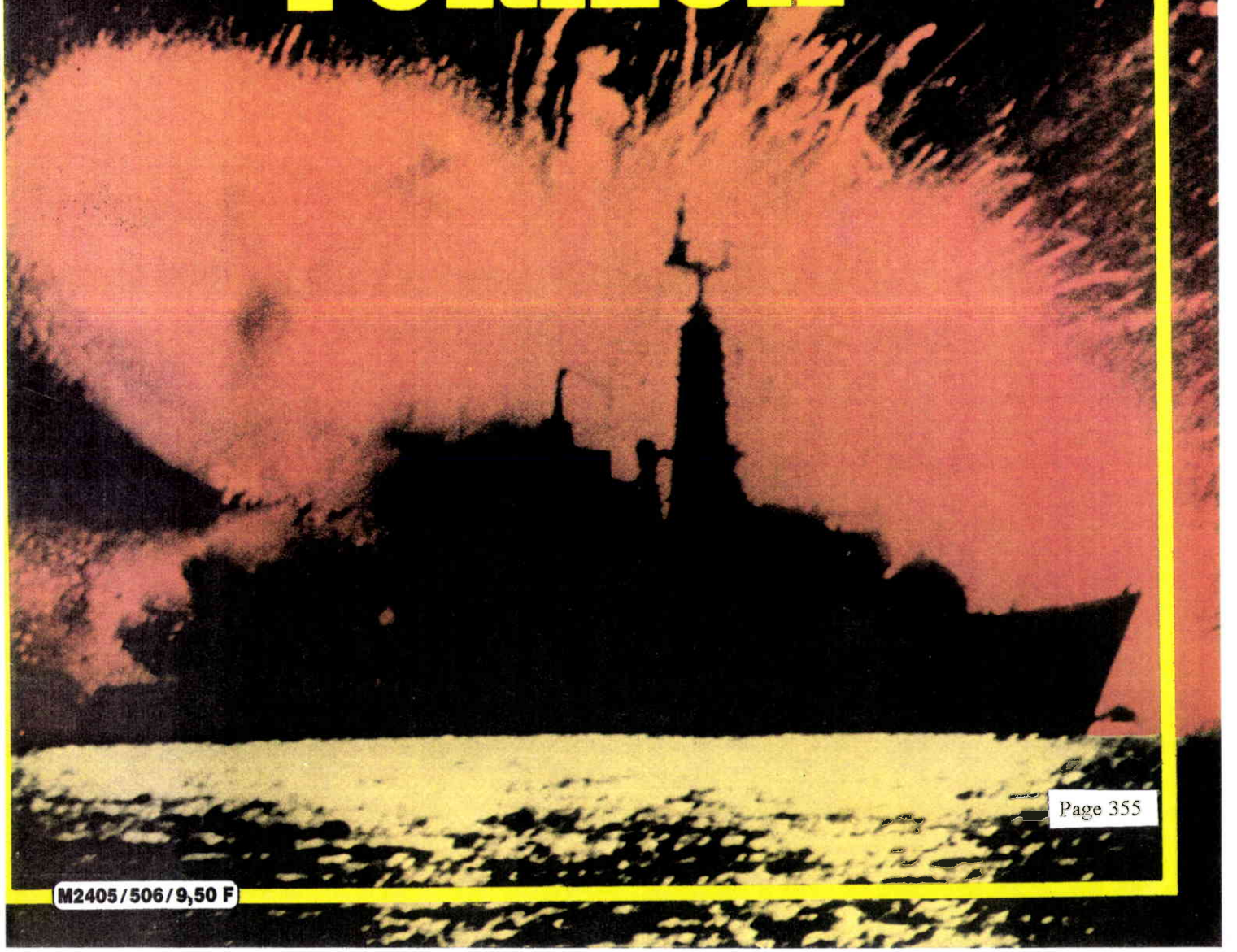
HEBDOM... INFORMATION / 31 MAI-6 JUIN 1982

...point

Une des photos les plus célèbres du conflit des Malouines : l'explosion de la frégate **ANTELOPE**.

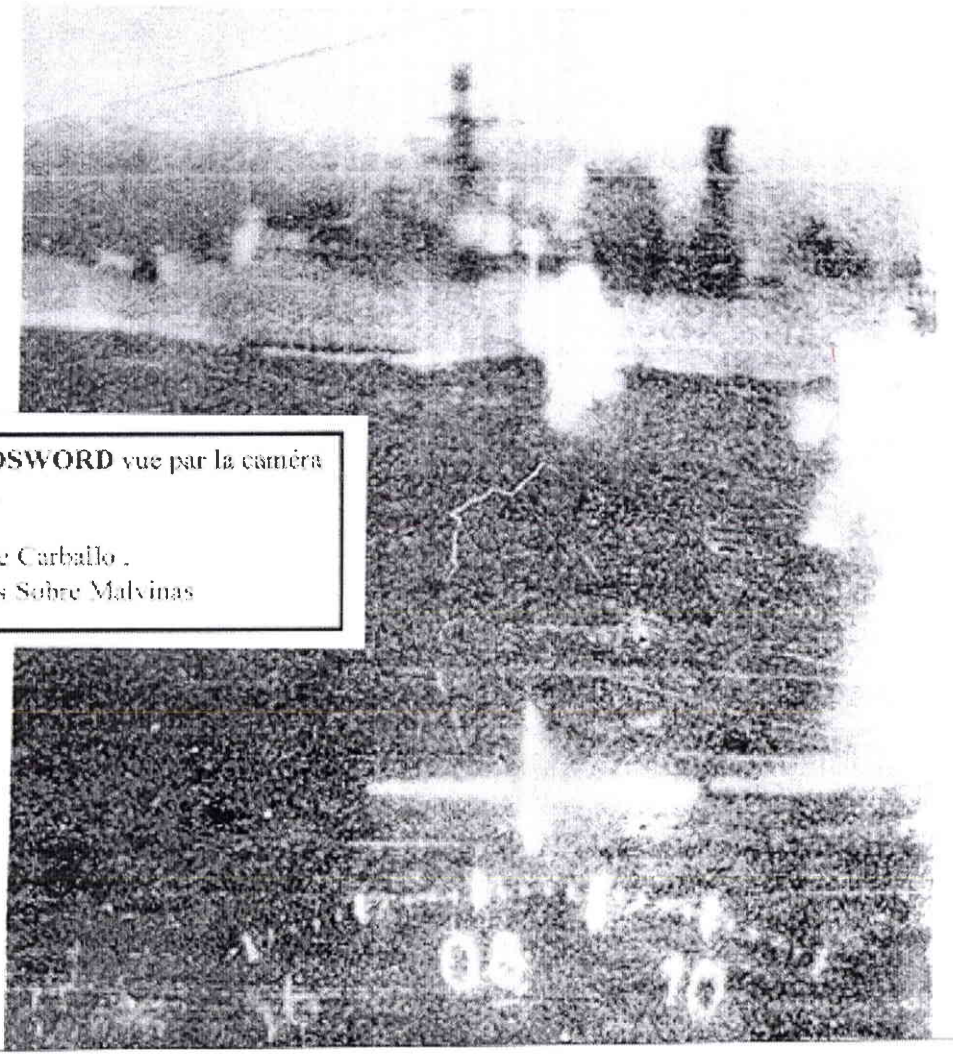
Faisant suite à l'explosion d'une bombe pendant son désamorçage, un incendie ravage le navire et fait exploser dans la nuit le magasin de Missiles Sea Cat.

MALOUINES : RÉCIT DES JOURS FURIEUX



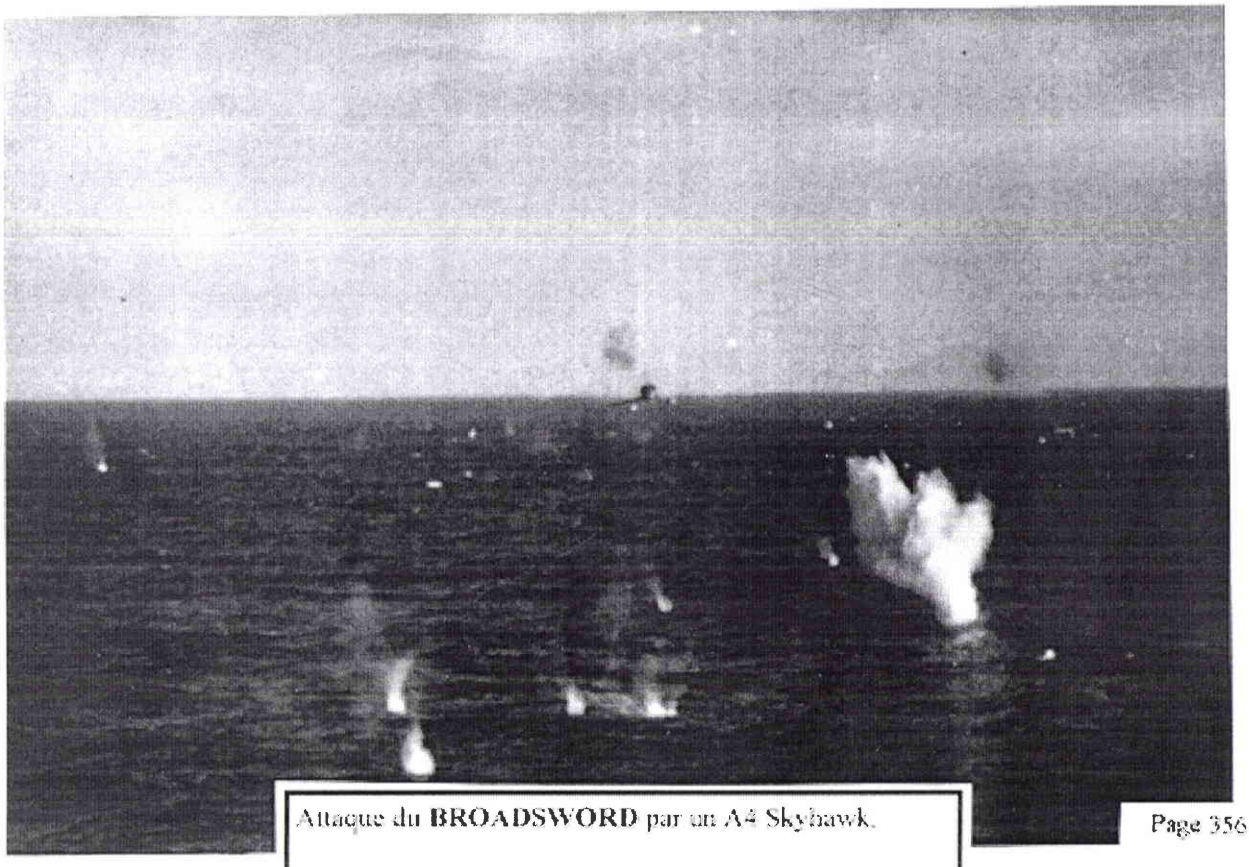
Page 355

M2405/506/9,50 F



Attaque du **BROADSWORD** vue par la caméra de l'avion assaillant.

Source : Capitaine Carballo ,
Halcones Sobre Malvinas



Attaque du **BROADSWORD** par un A4 Skyhawk.

Derrière l'impact de ses obus à proximité de la frégate, l'avion est en approche frontale, entre la mer et la ligne d'horizon.

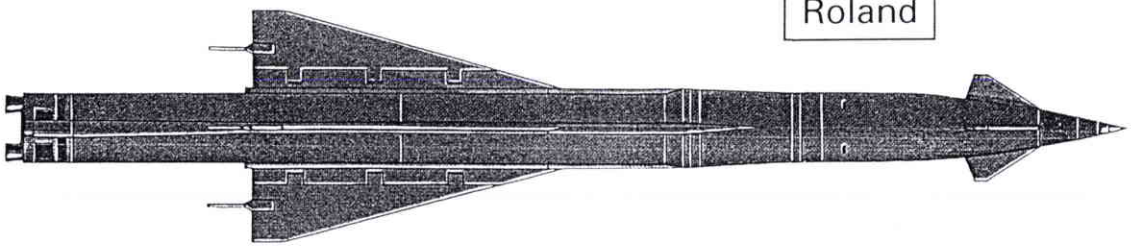
Source : Imperial War Museum

Navires au mouillage dans la baie de San Carlos.
Au premier plan, l'avant et l'arrière de l'*ANTELOPE* après l'explosion du navire.

Source : fleet photographic Service - Royal Navy.

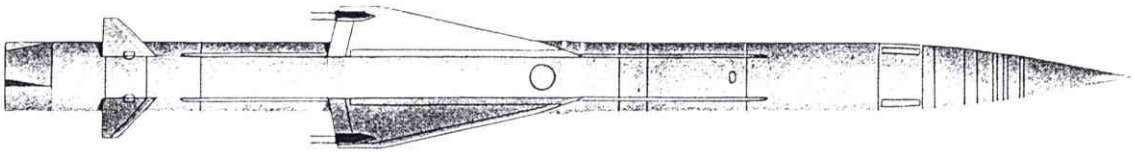
Longueur : 4,36 m

Roland



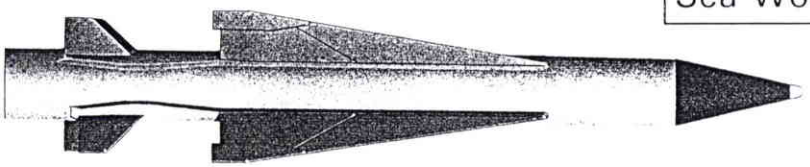
Longueur : 2,40 m

Rapier



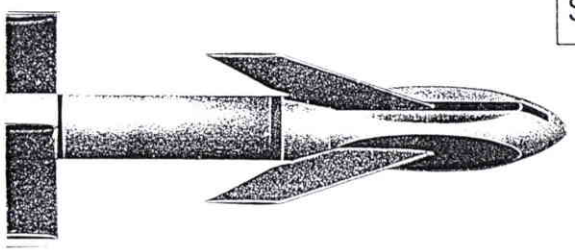
Longueur : 2,24 m

Sea Wolf



Longueur : 1,90 m

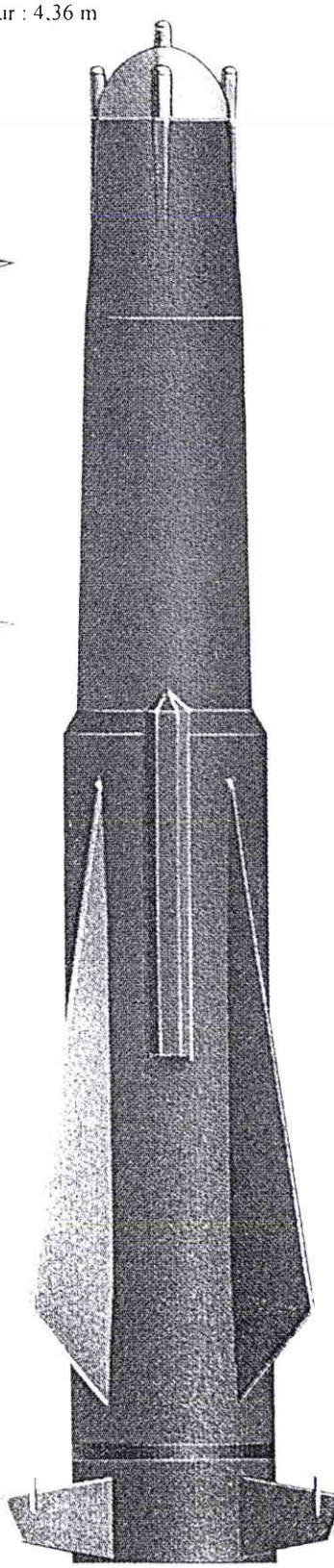
Sea Cat



Longueur : 1,48 m

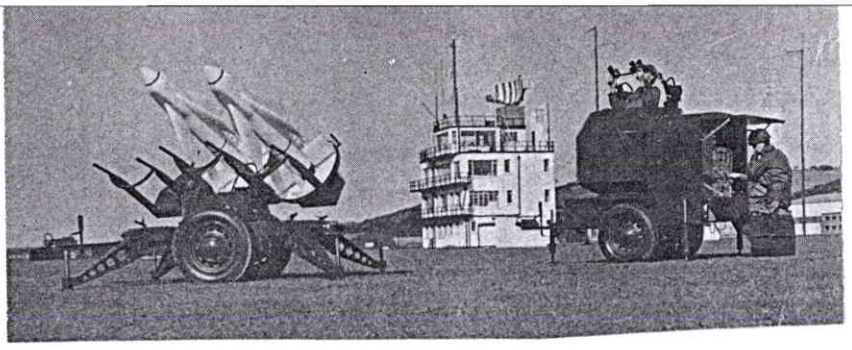
Blowpipe

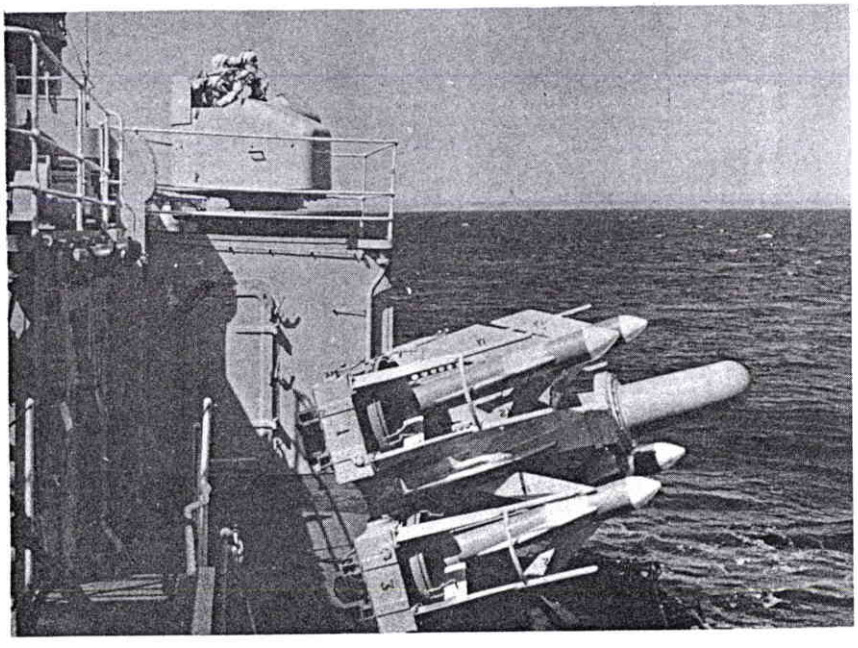
Longueur : 1,40 m



Sea Dart

Principaux types de missiles anti-aériens utilisés aux Malouines.





Sea Cat

Batterie de Tigercat, version terrestre du Seacat.

Lanceur de Seacat à bord d'un croiseur de la classe COUNTY, en arrière le système de guidage optique.

Opérateurs du système de guidage optique.

Source : Short Brothers and Harland.

CHAPITRE XII. LA PERCÉE VERS LE SUD

Pressée de sortir de San Carlos, la 3ème brigade détache le 2ème para pour s'attaquer au dispositif défensif argentin aménagé sur l'isthme de Darwin et s'emparer de Goose Green, après des combats difficiles.

1. Sortir de San Carlos

La destruction de l'*Antelope* affaiblit les défenses nord de la tête de pont, mais c'est surtout la destruction de l'*Atlantic Conveyor* avec sa précieuse cargaison de munitions, de véhicules, de pièces de rechanges, de tentes et d'hélicoptères qui ralentit les opérations, induisant la crainte, pour le gouvernement britannique, de voir rapidement s'affaiblir le fort soutien initial que l'opinion publique apportait à l'opération.

La perte des hélicoptères de l'*Atlantic Conveyor,* destinés à réaliser des opérations héliportées sur les positions argentines, conduit le commandement opérationnel à reconsidérer son plan initial. Les unités débarquées de la 3ème brigade vont désormais devoir se résigner à une progression à pied vers leurs objectifs. Il ne reste en effet à la disposition de la force amphibie anglaise que 16 hélicoptères (11 Sea King et 5 Wessex) pour ses opérations héliportées, auxquels s'ajoute un Chinook, le seul rescapé de l'*Atlantic Conveyor,* en cours de remise en condition. Prélevé sur ce groupe d'hélicoptères, un Sea King est absorbé, en permanence, par le ravitaillement et la maintenance des postes de Rapier, dont le fonctionnement est vital pour la couverture antiaérienne des navires en cours de déchargement dans la baie de San Carlos. Quatre autres Sea King, dont les pilotes sont dotés de lunettes de vision nocturne, sont réservés pour les opérations spéciales. Il ne reste donc que six Sea King et les cinq Wessex pour assurer à la fois le transport sur le front des troupes avec leurs équipements et le déchargement des navires. Cette dernière mesure est marquée de la priorité absolue, car les unités à terre ne pouvent avancer sans recevoir les réserves logistiques nécessaires pour soutenir les combats. A la date du 30 mai, 30 jours de stocks auront été débarqués, avec 70 jours d'approvisionnement, en rations et munitions et 90 jours de réserves en pièces détachées.

Cette insuffisante capacité de transport par hélicoptères, en augmentant les délais de progression jusqu'aux abords de Stanley, oblige le commandement anglais à reconsidérer l'abcès de fixation, constitué par les unités argentines déployées à Goose Green et Darwin, autour d'un terrain d'aviation en herbe, objectif considéré jusque-là comme secondaire au regard de l'offensive principale sur la garnison de Stanley. Initialement, le commandant anglais avait décidé que cette implantation argentine serait contenue par un de ses régiments, pendant que les autres conduiraient sans délai l'attaque de Stanley. Mais la pression de Londres se fait de plus en plus vive; pour l'opinion publique, il est indispensable que les opérations se poursuivent activement avec succès. Il faut aussi éviter, en cas de cessez-le-feu imposé par la diplomatie, de négocier en position de faiblesse, ce qui serait le cas avec un corps expéditionnaire bloqué autour de la poche de San Carlos, et exposé en plein air à l'arrivée de l'hiver austral.

A plusieurs reprises, le général Thomson, suspecté par Londres d'être trop prudent dans sa volonté de conforter d'abord la chaîne logistique, s'entretient avec les responsables de l'opération

en Grande-Bretagne, sur le terminal téléphonique par satellite mis en place, dans la base logistique d'Ajax Bay.

Les ordres qu'il reçoit sont modifiés. Il ne lui appartient plus seulement de tenir une solide tête de pont, ni de se contenter de patrouiller aux alentours en montant des opérations destinées à saper le moral et la combativité des Argentins ; il lui faut désormais, sans attendre l'arrivée de la 5ème brigade d'infanterie, en cours d'acheminement par mer, se rapprocher des défenses de Stanley et s'emparer rapidement de Goose Green.

Un redéploiement des unités réparties sur le pourtour de la baie de San Carlos est alors opéré. Le 45ème commando, transféré par les péniches de débarquement se met en route d'Ajax Bay à Port San Carlos, et aura franchi 20 km à pied avant la tombée de la nuit.

a. Le deuxième para vers Camilla Creek

S'étant installé, après le débarquement, sur les hauteurs sud de Sussex Mountains, le 2ème para, commandé par le colonel Herbert ("H") Jones, attendait avec impatience un ordre de mouvement. L'observation des attaques aériennes argentines dans la baie de San Carlos avait accru la frustration des parachutistes retranchés sur ces hauteurs, endurant le froid et l'humidité dans l'attente des combats. Bien qu'il ait mis en place des postes d'observations avancés, le 2ème para devait cependant laisser les patrouilles de SAS opérer entre lui et les Argentins, ce qui limitait ses propres possibilités de reconnaissance. Cette situation d'attente était aggravée par les conditions climatiques: des brumes épaisses accroissaient le risque réel, pour les échelons avancés, de tirer sur leurs propres troupes.

Dès le 23 mai, le commandant de la 3ème brigade avait mis l'unité en alerte en vue d'un raid limité sur les positions argentines de Goose Green et Darwin. L'éventualité d'une telle attaque frontale, sur un ennemi soigneusement retranché, n'enthousiasmait pas les officiers du 2ème para, car l'appui feu qui leur est accordé est des plus limité: trois canons de 105 mm avec 200 coups chacun. L'état-major s'opposait également à l'engagement des hélicoptères, absorbés par le déchargement des bateaux, ainsi qu'à l'utilisation sur les flancs de cet objectif, de péniches de débarquement qu'il apparaissait inopportun de risquer dans des atterrages mal connus.

Le colonel Jones prépare l'opération à partir des informations recueillies antérieurement, et notamment celles des SAS qui avaient opéré le raid de diversion du 20-21 mai. Il en résultait que le dispositif argentin devait être constitué de deux compagnies du 12ème régiment d'infanterie, d'une compagnie du 25ème régiment d'infanterie, d'une section du 8ème régiment d'infanterie et d'une section amphibie; leur appui comprenant des canons de 105 mm et des affûts bitubes antiaériens de 20 et 35 mm. Le moral des troupes était considéré comme bas et leurs conditions de vie précaires.

L'après-midi du 24 mai, la compagnie D du 2ème para commençait donc sa progression pédestre vers Camilla Creek House, à 14 km du point de départ. En fin d'après-midi, alors que le reste de l'unité venait de se mettre en route, l'ordre d'annulation de l'opération arrive car les

conditions météorologiques ne permettent pas le rapprochement par héliportage des pièces d'artillerie prévues, et des informations reçues font état de l'acheminement de renforts argentins en cours, ce qui rendait l'opération trop risquée.

La déception des parachutistes allait être de courte durée puisque le 26 mai, après son entretien avec Londres par la liaison protégée, le général Thomson modifie ses ordres initiaux et ordonne au 2ème para de s'emparer de la position de Goose Green, tandis que deux autres unités (3ème para et 45ème commando) quittent Port San Carlos et entreprennent simultanément leur progression vers l'est et Port Stanley. Le colonel Jones réorganise rapidement son dispositif de combat. La priorité dans l'équipement des parachutistes est donnée à la puissance du feu et donc à l'emport, par chacun, de munitions supplémentaires (bandes de mitrailleuses, obus de mortiers). Deux mortiers de 81 mm seulement sur les huit du régiment seront emportés avec 300 obus. Aucun blindé léger n'est mis à sa disposition. Les trois canons de 105 mm *light gun* vont finalement être héliportés près de Camilla Creek pour assurer l'appui feu.

Le plan du colonel Jones prévoit six phases qui doivent se réaliser essentiellement de nuit et se conclure de jour par la prise de Groose Green, groupe d'habitations dans lequel pourront être identifiés les civils britanniques dont la présence est connue. Débutant par un déploiement initial du régiment effectué en silence, ce plan consiste en une série d'attaques courtes et intensives visant à une capture rapide de Goose Green et Darwin.

La première phase consistera en une progression du détachement de la compagnie C, chargée de reconnaître les passages non minés et de définir des zones de départ pour les autres compagnies. Lors de la deuxième phase, la compagnie A dégagera le secteur de Burntside House, tandis que la compagnie B nettoyera le secteur de la côte 15 (*Ring cantour 50*). La troisième phase laissera à la compagnie A le soin de dégager la position de Coronation Point situé un peu plus au sud-est. La quatrième phase verra alors la compagnie B prendre le point de résistance de Boca House au sud-ouest permettant ainsi aux groupes d'éclaireurs de la compagnie C d'attaquer le terrain d'aviation. La cinquième phase prévoit la prise du hameau de Darwin par la compagnie A tandis que la compagnie B, appuyée par la compagnie D (jusqu'alors en réserve) s'emparera de Goose Green. Enfin, dans la sixième phase, la compagnie C parachèvera la prise de l'isthme par le verrouillage du pont de Brodie Creek, seul accès de l'isthme avec la vaste presqu'île de Lafonia.

Le mouvement prévu comporte dans chaque phase l'engagement initial d'une seule compagnie, une seconde compagnie étant chargée d'en exploiter le résultat. Les combats effectués de nuit supposant des décisions immédiates, au coeur de la progression, Jones entend conduire le combat depuis les premières lignes. Cette attitude est conforme à son tempérament, à son implication directe dans les opérations de son régiment et au principe qu'il avait mis en oeuvre dans la pratique: un chef ne peut demander à ses hommes que ce qu'il peut effectuer lui-même. Il minimise le risque de perte du commandement des opérations en dupliquant son équipe de commandement et de transmissions (PC tactique) par une seconde équipe (PC principal) maintenue en arrière sous les ordres de son second, le commandant Keeble.

Dans l'élaboration de ce plan, Jones s'est appuyé sur les renseignements faisant état d'un

rapport de force de un à un avec l'ennemi. Pour mettre en oeuvre, en chaque point de l'attaque, une force offensive supérieure à l'adversaire dans un rapport de trois à un, Jones a élaboré ce plan en six phases qui tient compte de la faiblesse du soutien direct par artillerie ou attaque au sol des avions; son succès dépend de sa rapidité d'exécution et de la concentration de puissance de feu de ses unités.

Ce plan très détaillé, voire compliqué, traduit une volonté de contrôle étroit de l'opération, conforme au système de commandement alors en vigueur. Tout décollage dans sa réalisation peut le remettre globalement en cause. Elaboré de manière solitaire et hâtive par le colonel, il manque de clarté au regard d'un dispositif argentin mal connu (1).

1. Spencer Fitz Gibbon, *Not mentinned in despatches ... the history and mythology of the battle of Goose Green*, Cambridge, Lutterworth, 1995, p. 16.

b. Les Argentins solidement retranchés.

L'isthme étroit, à l'arrière duquel s'avance le 2ème para, est une bande de terre de 9 km de long sur moins de 2 km de large. Elle s'insère entre la baie de Brenton à l'ouest, (*Brenton Loch)* qui débouche par le Grantham Sound sur le détroit des Malouines, et le détroit de Choiseul à l'est, qui se termine par l'océan. Cet isthme relie la partie nord de la Malouine occidentale à sa partie sud (Lafonia). Sur le bord sud-est de cet isthme se trouve la seconde agglomération après Stanley, Goose Green où vivent une centaine d'habitants. S'y ajoute, à 2 km au nord, le petit hameau de Darwin (1).

En progressant de ce bourg vers le nord, le terrain est facile à défendre, car il est constitué d'un sol uniforme et peu valonné. La partie la plus étroite de l'île peut être facilement barrée par des champs de mines. En arrière, une ligne de vallonnements coupe l'isthme entre Darwin et l'emplacement d'une habitation dont il ne reste que les fondations, Boca House. Elle est couverte en arrière par une ligne d'ajoncs dense, Gorse Line, vestige des limites de deux propriétés foncières du siècle dernier et d'une séparation créée pour empêcher le bétail de Lafonia d'en sortir.

Dans un tel site, le dispositif argentin qui avait eu plus d'un mois pour se mettre en place, ne pouvait qu'être difficle à déloger. Relevant du général Parada, resté à Stanley, la garnison de Goose Green constituait la *Fuerza Taeras Mercedes* (2), force de réserve aérotransportable destinée à être engagée pour soulager l'offensive principale attendue sur Stanley. L'officier le plus gradé, le commodore Wilson Dosier Pedroza, de l'armée de l'air, commandait le 2ème escadron de Pucara de la 3ème aérobrigade. Ses avions, basés un moment à Goose Green, avaient tous été ramenés à Stanley (3). Il avait été renforcé par des éléments de soutien et de lutte antiaérienne dotés notamment d'affûts bitubes de 20 et 35 mm.

La partie terrestre, commandée par le lieutenant-colonel Piaggi, comportait le 12ème régiment d'infanterie privé de la compagnie A qui était maintenue près de Stanley comme force de réserve héliportable et d'une partie de la compagnie B détachée à San Carlos. S'y était

ajoutés cependant, la compagnie C du 25 ème régiment d'infanterie arrivé depuis le 2 avril et un peloton de la compagnie C du 8ème régiment d'infanterie.

Ce dispositif comportait donc 554 combattants (4), pour la plupart des jeunes conscrits de la classe 1963. Les problèmes logistiques liés au blocus les ont privés d'une partie de leur équipement lourd (radios, véhicules). Par rapport à leur dotation minimale, ils n'ont que onze de leurs 25 mitrailleuses de 7,62 mm, deux mortiers de 81 mm sur dix, un mortier de 120 mm sur quatre, un canon de 105 mm sans recul sur 13. 250 hommes d'unités éparses du génie, de l'armée de l'Air et de la défense aérienne s'y ajoutent. Ce sont en fait près de 900 hommes qui défendent Gosse Green et Darwin, au moment où le 2ème para britannique s'en approche.

Ce dispositif terrestre argentin, conçu pour faire face à des attaques sur ses extrémités terrestres et sur ses flancs côtiers, s'étageait de la manière suivante (5):

-au nord, à trois kilomètres au sud de Camilla Creek, de part et d'autre de l'étang de Burntside qui coupe l'isthme en deux, les deux points de passage sont tenus par la compagnie A du 12ème régiment d'infanterie, commandé par le lieutenant Mansera.

-au centre de l'isthme, une ligne d'arrêt a été aménagée sur les hauteurs reliant les vestiges d'une habitation dite Boca House à l'ouest et le hameau de Darwin à l'est. Elle est confiée initialement à un peloton de personnels de service du 12ème régiment d'infanterie: cette ligne est constituée de positions de combat aménagés le long des vallonnement et de la colline qui domine Darwin à l'ouest, *Darwin Hill*. Elles comprennent des tranchées creusées dans le sol herbeux, bien camouflées et armées de mitrailleuses, notamment de 12,7 mm, et de positions individuelles pour tireurs d'élite. A l'avant et sur les rivages latéraux, des champs de mines ont également été posés. A l'arrière, l'artillerie, composée de trois canons de 105 mm approvisionnés à 1800 coups (6) et de mortiers, est prête à apporter l'appui demandé. L'adversaire devra s'avancer à découvert sur un terrain en pente, dépourvu de végétation.

Le reste du dispositif est réparti sur les flancs de l'isthme, pour faire face à une attaque latérale venant de la mer, probablement à l'aide de chalands de débarquement. Les lignes de défense s'étirent ainsi sur 31 kilomètres (7). Le gros de la garnison est cantonné dans Goose Green et ses abords. Les soldats argentins occupent les habitations. Ils ont enfermé les 114 habitants dans la salle des fêtes au milieu du hameau.

La connaissance que le 2ème para a de ce dispositif avait été établie par des observations d'équipes de reconnaissance et notamment de l'équipe SAS, cachée dans l'épave d'un trois-mâts échouée de l'autre côté de la baie de Choiseul, face à Goose Green. A la demande des habitants qui en avaient fait valoir le caractère historique, les Argentins avaient finalement renoncé à l'utiliser comme cible pour des tirs d'entraînement.

Le 2ème para ne bénéficie cependant pas alors des rapports de synthèse transmis à Buenos Aires par le QG du général Menendez. Décryptés par les stations d'écoute qui alimentaient l'état-major britannique à Londres, ils ont permis à Northwood de mesurer l'importance réelle des

effectifs argentins, soit près de 1500 hommes et non un bataillon de trois compagnies rassemblant 500 hommes (8). Cette information n'a en effet pas été répercutée à la force d'intervention. Les parachutisites s'attendent cependant à une forte opposition, car ils doivent s'attaquer de manière frontale à une ligne de défense bien établie en profondeur, sans pouvoir soulager leur offensive par une attaque latérale, en raison de l'indisponibilité des moyens navals ou aériens appropriés (chalands et hélicoptères).

c. La B.B.C. compromet l'opération.

Laissant dans leurs positions de départ des Sussex Mountains leur matériel de campement, emportant 48 heures de vivres, alourdis par des munitions supplémentaires, les parachutistes descendent en file indienne dans l'obscurité. Ils rencontrent des difficultés de progression sur ce terrain fait de mottes de terre, de rochers et de flaques de boue. Cette marche provoque de nombreuses foulures et fait particulièrement souffrir leurs pieds endoloris et gagnés par l'humidité depuis le bain de pied forcé du débarquement (9). Avec humour, les parachutistes confirment la caractère imperméable de leurs chaussures, disant qu'elles ne laissent pas sortir l'humidité vers l'extérieur ! Le froid et le vent accroissent aussi la pénibilité de ce cheminement.

La compagnie D, en avant-garde, confirme que les trois bâtiments de Camilla Creek, base de départ avancée de l'opération, sont vides. Cette opportunité permet au bataillon de s'y abriter pour prendre quelques heures de repos. Plus de 400 hommes s'y entassent avant le lever du jour. Dissimulés à la vue des observateurs argentins, ils passent au sec la journée du 27 mai, reprenant des forces avant d'engager leur offensive la nuit suivante.

Leur quiétude est cependant troublée par l'écoute du bulletin d'information du réseau mondial de la BBC, qui annonce en début d'après-midi qu'un régiment de parachutistes est en route pour Goose Green!... Cette information jette la consternation, car elle ne peut pas ne pas avoir été reçue par les Argentins qui, ainsi prévenus, acheminent immédiatement par hélicoptères des renforts pour la garnison de Goose Green. Il sera plus tard confirmé que des éléments de réserve implantés sur le mont Kent furent héliportés dans les premières heures du 28 mai.

Une contre-attaque pouvant être engagée par les Argentins, Jones ordonne à ses parachutistes de creuser des abris individuels tout autour de Camilla Creek pour établir des positions défensives. Aucune réaction argentine offensive n'est observée. Vers midi cependant, une patrouille anglaise, avancée au sud de Camilla Creek voit arriver une Land-rover civile réquisitionnée par les Argentins et transportant quatre militaires argentins. Pris en ambuscade, ils sont interceptés par les Anglais qui en blessent deux. Les quatre hommes sont immédiatement faits prisonniers, et un des rares postes radios du dispositif du colonel Piaggi est ainsi saisi. Il lui fera cruellement défaut pour la suite de la bataille. Les quatre Argentins constituent un détachement de reconnaissance comprenant notamment le chef de la section de renseignements. Leur interrogatoire permet d'obtenir des informations complémentaires sur l'organisation et l'état d'esprit des troupes argentines installées sur l'isthme de Goose Green. Il se confirme ainsi que les Argentins sont en alerte et ont reçu des renforts.

d. Un appui feu limité

Pour soutenir l'attaque des parachutistes, le commandement de la 3ème brigade n'a accordé qu'un soutien d'artillerie très limité. Il comprend d'abord la moitié de la 8ème batterie du 29ème régiment d'infanterie, soit trois canons de 105 mm *light gun*; héliportés à l'élingue jusqu'aux abords de Camilla Creek, ils sont ainsi à portée de tir des objectifs argentins. La frégate ***Arrow***, de la même classe que l'***Ardent*** et l'***Antelope***, toutes deux précédemment détruites par l'aviation argentine, est venue par le détroit des Malouines (Falkland Sound), se poster dans la baie de Brenton (Brenton Loch).

Protégée des attaques aériennes par l'obscurité, elle va compléter l'action des canons de 105 mm. Le tir continu de sa tourelle de 114 mm, à chargement automatique équivaut à celui de six canons de campagne. Des raids de Harrier GR 3 partis de l'***Hermes*** doivent achever le pilonnage, si le temps permet leurs intervention. Par contre, les chars légers Scorpio et Scimitar, débarqués près de San Carlos n'ont pas été accordés au 2ème para, car le terrain est alors considéré comme trop mou pour les y aventurer.

L'héliportage des pièces d'artillerie réalisé le soir du 27 mai exigea 18 rotations d'hélicoptères: une pour les 28 artilleurs, trois pour les canons et 14 pour les obus de 105 mm. Pour alléger la charge, ceux-ci sont embarqués, sans caisse, en vrac, dans des filets. Le nombre de coups disponibles a été porté à 320 par tube, à la suite de l'annonce du cheminement de renforts argentins sur l'isthme (10). Le faible nombre de ces pièces peut être pour partie, compensé par la précision de leur tir. Celui ci est en effet ajusté par radio par un officier d'artillerie (*forward observation officier*), détaché en première ligne, tandis qu'un officier de marine détaché de la frégate remplissait une mission équivalente pour le tir de la tourelle de 114 mm de l'***Arrow***. Un détachement d'artilleurs armés de missiles portables sol-air Blowpipe assure la défense antiaérienne de cette petite batterie d'artillerie de 105 mm, tandis qu'un détachement de *Royal Marines*, également armé de Blowpipe accompagne la progression du régiment.

e. Attaques aériennes

Pour appuyer la progression du 2ème para, deux Harrier GR3, partis de l'***Hermes***, effectuent à la mi-journée du 27 mai une attaque des positions argentines de Goose Green. Ils ne sont pas guidés, dans leur approche, par l'officier contrôleur au sol, car celui-ci, qui avait été détaché par la RAF, s'est blessé et a dû être évacué. Ils effectuent un premier passage au-dessus de Goose Green pour repérer leur objectif qui, camouflé, s'avère difficile à préciser. Au second passage, ils larguent des bombes à fragmentation sur les positions du 12ème régiment d'infanterie, sans effet significatif. Alors qu'il effectue une troisième passe, pour compléter son attaque par un tir au canon à basse altitude, une des Harrier, atteint par un obus de 35 mm, prend feu. Son pilote, le chef d'escadron Iverson, s'éjecte à 11 km à l'ouest de Goose Green. Arrivant au sol et se croyant poursuivi par les Argentins, il s'enfuit dans la lande. La nuit, il fait effectivement l'objet de recherches par un hélicoptère équipé d'un projecteur. Il lui échappe en se cachant dans les bosquets de bruyère. Finalement, il se réfugie dans une habitation déserte, Paragon house, à 10 km au nord-ouest de Goose Green. Il sera récupéré trois jours plus tard par une Gazelle des *Royal Marines*.

Le dépôt logistique du corps expéditionnaire britannique repéré en début de journée par un vol de Learjet de reconnaissance, est bombardé ce même jour en fin d'après-midi par deux Skyhawk. Certaines de leurs bombes de 400 kg freinées par parchute tombent sur les dépôts de matériels et de munitions entreposés à l'air libre. Ceux-ci prennent feu, détruisant notamment un stock de Milan et blessant plusieurs hommes. D'autres bombes atteignent les anciens bâtiments de l'usine frigorifique. Un des Skyhawk, atteint par des canons antiaériens, est touché et son pilote s'éjecte. Deux bombes non explosées sont alors découvertes dans la partie de l'usine frigorifique transformée en hôpital de campagne. Les artificiers, qui connaissent mal ce type de bombe, estiment cependant qu'elles ne sont pas équipées de fusée de mise à feu avec retard et que les unités de soins, notamment dans les blocs opératoires, protégés par des sacs de sable, peuvent continuer d'y opérer; ce qu'elles font. Ce bombardement a perturbé le flux logistique en cours pour l'attaque de Gosse Green. Il a notamment atteint des munitions préparées dans des filets pour être emportées vers le 2ème para.

2. Attaque de l'isthme de Darwin.

a. Vers la ligne des ajoncs.

Sous une pluie qui ne va cesser de tomber que pendant la bataille, les patrouilles de la compagnie C, parties à 2 h du matin, ont entrepris avec le concours de démineurs du génie, le nettoyage des zones de départ. Sur ces points de passage, de part et d'autre de l'étang de Burntside, le reste du bataillon se déploie à partir de 10 h du soir. A l'ouest de la crique de Camilla, la compagnie de soutien s'est installée pour engager par leur flanc les Argentins retranchés sur la cote 15. Elle en est si proche qu'elle entend leurs voix au-dessus de l'eau.

La bataille s'engage dans la nuit, à partir de 3 h 40. La compagnie A du commandant Farrar-Hockley, partie à 2 h 30, a contourné l'étang par l'est. Elle se heurte aux avant-postes argentins à 500 m de Burntside House. Les accrochages entraînent le repli des Argentins rescapés. Dans les bâtiments de Burntside House, dont ils ont criblé de balles et d'éclats les murs, les parachutistes découvrent quatre civils britanniques choqués, que les Argentins avaient abandonnés en se retirant. Poursuivant leur progression, ils rencontrent d'autres points de résistance qu'ils font illuminer par des obus éclairants, avant de devoir les neutraliser un par un. Leur avance est ralentie. Il apparait déjà que la ligne de défense principale ne pourra pas être enlevée avant le lever du jour.

A l'ouest de l'étang, la compagnie B du commandant Crosland, partie une demi-heure après la compagnie A, rencontre les Argentins sur la cote 15, qu'elle dégage par une série d'attaques de sections bien coordonnées. Elle poursuit ensuite sa progression à l'ouest de l'isthme, laissant le soin à la compagnie B, qui la suit et progresse au centre, d'achever le nettoyage du secteur et de poursuivre les Argentins qui se replient.

Cette première phase de l'offensive a été marquée par l'intensité des tirs de l'artillerie argentine contre les parachutistes. Leurs effets sont cependant atténués par le sol fongeux qui absorbe les explosions. Sur un terrain plus dur, les pertes des parachutistes eussent été plus

élevées.

De son côté la frégate *Arrow* a été contrainte d'interrompre son appui feu en raison du blocage intérieur dans sa tourelle de 114 mm. Elle ne pourra le reprendre que plus tard.

Dans l'obscurité, la progression britannique est en outre marquée par une certaine confusion. Elle s'opére sous les traceuses des mitrailleuses, les éclatements d'obus, ou les fusées éclairantes. La chronologie et l'axe de progression prévus ne sont plus respectés. Des mouvements désordonnés de sections se produisent , accroissant le risque de se tirer les uns sur les autres. La compagnie D, de réserve, après une erreur de navigation dans la nuit, dépasse le lieu de rendez-vous et se retrouve devant le PC tactique de colonel. La présence de bétail est une autre source de confusion; ses mouvements sont parfois pris pour des déplacements d'Argentins.

Les parachutistes ont réalisé leur première phase. Ils avancent vers la ligne de défense centrale, pensant alors avoir neutralisé une compagnie adverse et n'avoir plus que deux compagnies à combattre. Ils ont pris un retard important sur le schéma qui prévoyait une attaque en quatre heures et demie

b. Coup d'arrêt sur Darwin Hill

La compagnie A atteint à 5 h 20 Coronation Point, avancée de terre qui communique avec Darwin par une longue passerelle. Ayant pris de l'avance sur les autres compagnies, elle ne reçoit qu'à 6 h 30 l'ordre de poursuivre sa progression sur Darwin. Laissant un peloton sur la passerelle, elle contourne le petit bras de mer, qui à cet endroit réduit la largeur de l'isthme à son minimum. S'avançant à découvert vers la colline de Darwin (*Darwin Hill*), elle se trouve prise à 6 h 45 sous le feu convergent des mitrailleuses et des tireurs d'élite qui, dans les retranchements argentins creusés dans ses flancs, ont reçu des renforts.

Cette partie de la ligne centrale de défense a en effet reçu, sur ordre du colonel Piaggi, l'appui du peloton du lieutenant Estevez de la compagnie C du 25ème régiment d'infanterie, gardé jusqu'alors en réserve. Mieux armé et mieux doté que les autres, il a ainsi durci le point de résistance. En rampant, les parachutistes se mettent à l'abri relatif d'un mouvement de terrain (*gorse gully*). Mais ils restent exposés aux coups de l'artillerie argentine. Cette situation s'aggrave avec l'intensification de la lumière du jour qui permet aux Argentins de mieux les repérer et de concentrer sur eux leurs tirs. La situation de la compagnie bloquée aux pieds de la colline, à 100 mètres des positions argentines, devient vite critique. Incapable de se mouvoir, elle voit le nombre de ses pertes s'accroître. Ses blessés sont difficiles à mettre à l'abri et à évacuer. Elle se trouve également à court de munitions, bien que certains de ses hommes aient pu se réapprovisionner sur ceux qui ont été mis hors de combat ou sur des Argentins qui utilisent les mêmes armes.

Ceci ne compense pas l'insuffisance de puissance de feu. Les canons de 105 mm de Camilla Creek ne peuvent tirer, compte tenu du fait que les parachutistes sont au contact du dispositif argentin; les mortiers n'ont plus d'obus et les Harrier ne peuvent décoller du porte-avions, en raison du brouillard en haute mer. Le bas plafond de nuages n'empêchera cependant pas l'intervention des Pucara argentins.

Plus à l'ouest, la compagnie B a également rejoint la ligne de défense principale. Au devant des abords de Boca House, elle a été accueillie par un tir soutenu de mitrailleuses qui l'a obligée à se replier pour se mettre à l'abri. Le dispositif argentin a également été renforcé au début des combats par le 3ème peloton de la compagnie C du 8ème régiment d'infanterie commandé par le 2ème lieutenant Aliaga. Les parachutistes sont donc immobilisés. Ils ont perdu l'atout que leur conférait une progression nocturne, de nature à engendrer la peur chez les Argentins placés dans des positions statiques et qui sont pour la plupart des appelés du contingent.

Désormais, le combat va se livrer par un corps à corps des unités d'infanterie entrées en contact.

c. L'aviation argentine intervient.

Les conditions météorologiques de la journées du 28 mai sont déplorables. Si elles empêchent les Harrier de décoller de l'***Hermes***, elles rendent également difficiles les opérations aériennes argentines depuis Stanley. Trois Pucara interviennent cependant en début de matinée, en surprenant dans le secteur de Camilla Creek l'offensive des parachutistes. Leur attaque à la roquette n'entame pas la progression britannique. L'un des Pucara est atteint par un missile Blowpipe, tiré par un *Royal Marine*. Son pilote s'éjecte. Les deux autres rentrent à Stanley.

En fin de matinée, deux autres Pucara reviennent dans le secteur. Ils surprennent deux Scout qui font des navettes logistiques, ramenant des blessés vers l'arrière, après avoir déposé des munitions à l'avant. L'un des deux Scout est atteint par le tir des canons et mitrailleuses du Pucara, avion lent et maniable qui, en sortant ses volets, ralentit et peut ouvrir le feu sur un hélicoptère qui cherche à se dérober. Le pilote du Scout est tué, le second Scout parvient, in extremis à échapper aux Pucara par une série de manoeuvres d'évitement que le pilote effectue, aidé par les indications de son mécanicien qui décrit à l'arrière les mouvements des Pucara (11).

Les Pucara repartent vers Stanley, qu'un seul atteindra, l'autre s'étant écrasé sur les hauteurs, en raison de la visibilité limitée. La destruction du Scout sera la seule effectuée par un Pucara pendant le conflit.

En début d'après-midi, deux MB 339 A armés de roquettes décollent et rejoignent Goose Green. A leur arrivée, les conditions météorologiques sont devenues telles que l'officier argentin, chargé au sol de leur guidage vers l'objectif, leur conseille de rentrer. Deux heures plus tard, ils sont prêts à nouveau à décoller pour une nouvelle opération d'attaque au sol.

d. "Rayon de soleil"est tombé

Enregistrant vers 8 h, et depuis l'arrière, l'essoufflement de l'offensive et l'accroissement des pertes, hésitant à engager ses réserves, les compagnies C et D, le colonel Jones décide de se rendre sur place. Pour rejoindre en première ligne les éléments de la compagnie A clouée au sol devant la colline de Darwin, accompagné des hommes de son PC tactique, il progresse sous le

feu des Argentins. Il retrouve le commandant Farrar-Hockley à l'abri, sous les pentes de la colline de Darwin. L'analyse de la situation montre que tout nouveau retard compromet l'issue de l'opération. La position de la compagnie A s'avère critique en cas de contre-offensive argentine. Jones s'oppose donc à tout mouvement de la compagnie B tant que la compagnie A n'est pas sortie de sa position. Il ordonne à celle-ci une reprise de l'offensive pour neutraliser les retranchements argentins implantés sur le haut de la colline de Darwin.

Un groupe de 15 hommes, conduit par le commandant Farrar-Hockley, s'engage dans un assaut des tranchées qui, situées sur le flanc est de cette avancée du terrain, s'opposent à leur progression. Jones veut profiter du fait que l'attention des Argentins est attirée par cette attaque. Il entraine les hommes de son groupe de protection vers d'autres tranchées implantées sur le flanc ouest de ce même promontoire, qu'il contourne par sa base. En tête de son groupe, il charge à flanc de colline en tirant sur une tranchée avec son pistolet mitrailleur. L'homme qui le suit repère un nid de mitrailleuse de l'autre côté du vallon qu'ils viennent de quitter; il n'a pas le temps de mettre en garde le colonel. Venant de recharger son arme, Jones se redresse et va atteindre la tranchée qu'il veut neutraliser quand, atteint dans le dos, il s'effondre.

Les hommes de son groupe restent plusieur minutes couchés sur le sol, avant que le feu croisé des mitrailleuses et lance-roquettes de 66 mm de la compagnie ait pu neutraliser les tranchées argentines. Stimulés par la volonté de venger la perte de leur chef, les parachutistes de la compagnie A s'emparent finalement de leur objectif. Des dernières tranchées, sortent des drapeaux blancs. La position qui vient d'être enlevée se révèle constituée de 23 tranchées défendues par 92 hommes (12).

Les Argentins ont 18 morts et 39 blessés. Lors de ce dernier assaut, les parachutistes ont perdu trois officiers et trois hommes et ont eu 12 blessés (13). Les soins apportés au colonel Jones n'ont pas permis de le ranimer. Inconscient, il décède peu après 10 heures locales.

Son radio transmet au PC du régiment, le message prévu dans le cas où le colonel est touché: Rayon de soleil est tombé (*sunray is down*). Conformément au dispositif arrêté, le second du régiment, le commandant Keeble, en prend immédiatement le commandement. La situation est alors critique. Par radio, Keeble fait le point avec les commandants des compagnies. Il mesure l'enlisement des unités face aux retranchements argentins. Simultanément, Keeble est en liaison permanente avec le général Thomson, par le commandant Gullan, détaché à cette fin auprès du régiment, avec des moyens radios appropriés.

3. Combats diurnes pour Goose Green.

a. L'offensive reprend en direction de l'aérodrome

En deux heures, Keeble prend le relais de Jones et relance une offensive convergente de ses unités vers Goose Green. Entre-temps, il a fait renforcer son flanc droit en avançant la compagnie de soutien dotée de postes de tir de missiles Milan. Pendant ce temps, le lieutenant-colonel Piaggi a demandé au général Parada, resté à Stanley et avec lequel il est en liaison radio, un appui et des renforts. Ce sont d'abord les Pucara qui viendront en réponse. Les renforts demandés arrivent ensuite à 12 h 30 par hélicoptères; un Puma, six UH 1H Iroquois

accompagnés de deux A109 A, armés de canons, déposent au sud de Goose Green 84 hommes des 12ème et 25ème régiments d'infanterie sous le commandement du lieutenant Esteban. Dans le même temps, le lieutenant Mansera qui a quitté la ligne de front, car il était dépourvu de moyens de transmision, profite d'une accalmie pour venir rendre compte au colonel Piaggi de la situtation, en utilisant la seule Land-rover disponible. Au retour, il ramène des munitions pour ses combattants.

A l'ouest, la compagnie B du 2ème para, sous le commandement du major Crosland, renforcée par la compagnie de soutien, engage en milieu de matinée un feu nourri sur les retranchements argentins, commandés par les lieutenants Pelufo et Alliaga et coordonnés par le premier lieutenant Mansera. Simultanément, la compagnie D du major Neame entreprend la manoeuvre de contournement du dispositif de Boca House, qu'elle avait antérieurement proposé au colonel Jones, mais qu'il avait différée. Se glissant le long du rivage, au ras de la marée montante, rampant dans certains passages sur plusieurs centaines de mètres, pour n'être pas aperçus, les parachutistes progressent le long d'un repli de terrain qui longe la côte, sans se faire repérer des Argentins.

Des positions de la compagnie B sont alors tirés, à 500 m de distance, quatre missiles Milan. Ces missiles au fort pouvoir de pénétration, sont alors les seules armes puissantes dont disposent les parachutistes. Utilisés comme éléments d'artillerie portée, ils détruisent les nids de mitrailleuses aménagés sur les flancs de la colline, en arrière, et près des ruines de Boca House. Déstabilisés par les impacts de ces missiles et par le feu latéral ouvert par la compagnie A, à partir de l'est, des Argentins commencent à se rendre ou à se replier. La compagnie D réalise alors l'enveloppement de Boca House, dont elle s'empare, après avoir traversé un champ de mines, en fin de matinée. Le dispositif central argentin dont le responsable, le lieutenant Alliaga a été gravement blessé à la tête, s'effondre aussi rapidement. Les Argentins sont contraints de se replier sur la dernière ligne de défense qui, autour de l'aérodrome, protège directement le hameau de Goose Green. Bien qu'elle ait engagé les Argentins au moment où la compagnie A s'attaquait à la *Gorse Gully*, la compagnie B aura mis six heures pour s'emparer de la partie ouest de la ligne centrale de défense. Deux heures après la mort du colonel Jones, la défense principale est cependant enfoncée (14).

La compagnie A du 2ème para avait repris son attaque vers midi et neutralisé les défenses du centre de l'isthme de Darwin, qui gênaient la progression de la compagnie B. Progresssant sur les hauteurs, elle s'avance sur les pentes qui surplombent et défendent directement Goose Green. Avant l'offensive finale sur ce hameau, il reste à résorber les points de résistance. Ce sont d'abord ceux aménagés autour de l'école, au nord du hameau et au bord du détroit de Choiseul, qui a été transformée en ligne de défense retranchée, et ensuite ceux de l'aérodrome autour de la manche à air. Le commandant Keeble ordonne à la compagnie A de tenir les hauteurs de Darwin, tandis que les patrouilles de la compagnie C du major Denner et un peloton de la compagnie A s'emparent du hameau de Darwin. Dès qu'ils entament leur progression, des parachutistes se trouvent sous les feux convergents des mitrailleuses, des canons de 105 mm bien dissimulés dans le hameau et des mortiers, auxquels s'ajoutent ceux des affûts bitubes antiaériens de 20 mm utilisés en tir horizontal. Ces derniers affûts, dont chaque tube a une cadence de 1000 coups par minute, avec une portée de 2000 m, permettent un tir de barrage très

efficace. Les éléments de la compagnie C qui progressaient vers l'école, enregistrent des pertes, la compagnie D doit modifier sa route pour contourner un champ de mines.

Le colonel Piaggi a engagé ses réserves, soit environ 80 hommes, constituées par le peloton du 25ème régiment d'infanterie sous le commandement du 2ème lieutenant Centurion, et des renforts du 12ème régiment d'infanterie arrivés le matin du 28 mai par hélicoptères et commandés par le 2ème lieutenant Vasquez. Dans le même temps, à Goose Green, le lieutenant Esteban prend la direction de 200 hommes de l'armée de l'Air, qu'il s'apprête à engager dans le combat. Celui-ci commence dès que les Britanniques approchent de l'aérodrome, vers 15 heures 30. Le commandant Keeble s'est alors porté sur le flanc est de son offensive avec son P.C. tactique. Il a donné mission à la compagnie D du 2ème para de s'emparer de l'aérodrome, et à la compagnie B d'entreprendre à l'ouest, une fois qu'elle aura recomplété ses dotations en munitions, une manoeuvre de contournement des Argentins qui l'amène aux abords sud de Goose Green.

b. L'incident du drapeau blanc.

Dans les combats difficiles qui se déroulent dans le secteur de l'école et de l'aérodrome, se produit alors un incident qui va marquer les combattants britanniques pendant le reste du conflit, et qui témoigne de la difficulté d'obtenir une éventuelle reddition de l'adversaire pendant les combats. Devant la compagnie A, non loin de la manche à air du terrain d'aviation de Goose Green, un drapeau blanc apparaît: sortant d'une ligne de défense, deux Argentins s'avancent vers les Britanniques en faisant des signes marquant un volonté de se rendre, tandis que les autres Argentins restent avec leurs armes posées sur le sol. Un chef de peloton, le lieutenant Barry, et deux sous-officiers de la compagnie D reçoivent l'autorisation de s'avancer alors à leur rencontre afin d'obtenir la reddition. Ils atteignent une clôture qu'ils s'apprêtent à franchir quand une rafale d'armes automatiques venue du côté britannique passe au-dessus d'eux. Les Argentins restés en arrière ramassent alors leurs armes et ouvrent le feu sur les Anglais, tuant l'officier et les deux sous-officiers. Prenant alors le commandement du peloton, un sergent reprend l'attaque et avec le reste de la section s'empare de la position, sans faire de quartier parmi les défenseurs (15). Les Britanniques vont penser un moment que le drapeau blanc masquait un piège. En fait, les trois parachutistes se sont avancés imprudemment et auraient dû laisser venir les Argentins. Cet incident témoigne de la confusion de certaines phases des combats, conséquence des rythmes de progression variable des parachutistes; il fait ressortir la volonté qui les animait d'en finir rapidement, alors qu'ils commençaient à être gagnés par la fatigue, après plus d'une journée de rudes combats. L'attaque des positions de l'école, commencée au moment où cet incident pénible s'est produit, s'est poursuivie. Soumise à un tir soutenu de roquettes de 66 mm et de grenades au phosphore, l'école prend feu. La résistance y cesse rapidement.

c. Nouvelles interventions aériennes.

L'aviation argentine intervient à nouveau, en fin d'après-midi, pour s'opposer à la progression des parachutistes. Trois Pucara chargés de bombes au napalm et deux MB 339 armés de roquettes ont décollé de Stanley. Ces derniers, plus rapides, arrivent les premiers sur la zone et attaquent les Britanniques dans le secteur de l'école de Goose Green. L'un d'eux

atteint par un Blowpipe (16), s'écrase au sol. Son pilote est tué. Les trois Pucara arrivent 9 minutes après. Ils larguent leurs bombes au napalm sans atteindre les troupes britanniques. Un Pucara est atteint par les tirs croisés des armes d'infanterie. Son pilote s'éjecte et est fait prisonnier. Les deux autres rentrent à Stanley. Cette intervention est la dernière pour les Pucara qui ne seront plus engagés directement en appui des troupes au sol pendant le reste de la campagne.

A 15 h 25, alors que la lumière commence à décroître, trois Harrier GR3 ont pu enfin décoller de l'***Hermes***, profitant d'une amélioration du temps. Ils arrivent sur Goose Green, guidés depuis le sol par l'officier d'artillerie navale qui remplace l'officier de la RAF blessé et resté à l'arrière. Arrivant au nord-nord-est, les deux premiers larguent leurs bombes à fragmentation sur la péninsule de Goose Green, pour y réduire au silence deux affûts de 35 mm antiaériens. Arrivant ensuite du nord-ouest, le troisième Harrier, piloté par le commandant Pook, qui a participé à l'attaque de la veille, complète ce bombardement par un tir au canon sur les différentes pièces d'artillerie dissimulées près des maisons et de l'aérodrome. Cette attaque, particulièrement spectaculaire par les effets de bombes à fragmentation, effraye les conscrits argentins; entamant leur moral, elle mine encore davantage leur volonté de combattre.

A la nuit tombante, un nouveau renfort argentin est héliporté. Un Chinook et six UH 1H débarquent une centaine d'hommes à 2 km au sud de Goose Green. Le commandant Keeble ordonne à la compagnie B de mettre en place un dispositif de blocage sur le cote 30 (*ring contour 100*) au sud de l'aéroport. Simultanément, il demande à l'artillerie de contenir les Argentins par un tir de barrage. Mais la nuit venue, ceux-ci trouvent une faille dans le dispositif britannique qui leur permet de rentrer dans Goose Green.

Dans l'obscurité, une patrouille qui s'est engagé dans Darwin découvre que le hameau a été évacué par les Argentins. Des civils libérés rendent compte de la présence des 114 *Kelpers* retenus dans la salle des fêtes du centre de Goose Green. Les parachutistes britanniques s'installent sur des positions défensives car, en raison notamment du niveau de leurs munitions, aucune attaque de nuit ne peut être envisagée. Il leur faut d'ailleurs reprendre des forces, après les intenses opérations qui ont duré toute la journée. Ils creusent des trous de protection et se mettent à l'abri derrière tout élément de relief. Ayant dû laisser leur matériel de campement sur Sussex Moutains, il leur faut passer la nuit exposés au vent et au gel.

d. La reddition de Goose Green.

Le commandant Keeble a rendu compte au général Thomson de la situation. Pour en finir dès l'aube du 29 mai, celui-ci met en alerte la compagnie J du 42ème commando pour qu'elle puisse être héliportée au lever du jour à 3 km au nord de Goose Green. Trois canons de 105 mm et six mortiers, avec les munitions conséquentes, s'ajouteront aux pièces déjà en ligne. Ces moyens sont destinés à une attaque de vive force sur Goose Green, qui sera lancée si les Argentins ne se rendent pas.

Le jour levé, le 29 mai, les combats vont donc reprendre. Le commandant Keeble a fait sélectionner, parmi les prisonniers, deux sous-officiers argentins qui porteront un ultimatum à Goose Green. Pour les impressionner, il a veillé à ce qu'ils perçoivent la mise en place d'un

dispositif très puissant qui se constitue pour l'attaque finale. Ainsi conditionnés, les deux prisonniers sont envoyés pour remettre au commandant de la garnison argentine un message, écrit en anglais et en espagnol, qui l'invite à se rendre ou à supporter les conséquences inévitables d'un éventuel refus, et le met aussi vivement en garde sur sa responsabilité quant au sort des civils. Ils ont une heure pour rapporter la réponse; à défaut, les combats reprendront.

Le colonel Piaggi, ainsi mis en demeure, consulte les officiers des autres armées à Goose Green, le commodore Pedroza et le lieutetant de vaisseau Gopcovich. Il annonce ensuite à ses officiers la décision de se rendre. Après des échanges par radio, une entrevue est organisée entre les commandants des deux forces armées opposées. Elle se déroule dans la cabane qui sert d'abri sur l'aérodrome. A 10 h 45, sous la pression britannique, les modalités de la reddition argentine sont arrêtées. A 11 h 50, les parachutistes observent le regroupement en ordre parfait des soldats de l'armée de l'air argentine qui viennent déposer leurs armes. Peu après, sortent des habitations et dans un certain désordre, d'innombrables soldats de l'armée de terre, qui s'avancent également pour se rendre. En raison de leur nombre, les parachutistes britanniques craignent un moment une contre-attaque qui n'a pas lieu. Après signature de la reddition à 14 h 50, les commandants argentins sont immédiatement évacués par hélicoptère sur San Carlos, alors que la première neige commence à tomber.

La première surprise des parachutistes réside d'abord dans le nombre de leurs adversaires qui atteint 1 500 hommes. C'est donc à une force numériquement triple de la sienne que s'est affronté le 2ème para. Cette réalité est un peu atténuée par l'importance, dans ces effectifs, des éléments de soutien, notamment de l'armée de l'air, dont la capacité de combattre est réduite. Si l'on s'en tient aux combattants bien entraînés, ce rapport de force peut néanmoins être ramenés à 450 Britanniques contre 630 Argentins (17). Il reste que si ces unités disparates avaient été commandées sur place par un officier général, la situation aurait dû prendre une autre tournure. Son confinement sur Stanley sera d'ailleurs reproché au général Parada, responsable de ce secteur. Le général Thomson lui-même se reprochera de n'avoir pas supervisé l'opération en venant sur le site des combats. Il se devait cependant de garder le contact direct avec Londres, via le terminal satellite, en attendant l'arrivée du général Moore et de la 5ème brigade.

L'annonce de la prise de Goose Green donne un répit au gouvernement britannique qui craint toujours des développements diplomatiques le conduisant à interrompre les combats, alors que la phase décisive de reconquête vient de commencer.

4. Premiers enseignements.

Les enseignements de ce premier engagement majeur entre troupes au sol peuvent rapidement être tirés. Si l'on excepte l'insuffisance du renseignement mis à la disposition du commandant du 2ème para pour mener à bien son offensive, les techniques de combat préfigurent les affrontements à venir.

Compte tenu de l'appui limité qui a pu être apporté par les aviations respectives, l'artillerie aurait dû constituer un élément décisif. Elle devait, en réalité, s'avérer de part et d'autre des plus limitées, puisque chacun des deux camps n'alignait effectivement que trois pièces de 105 mm en

dehors de l'appui naval épisodique. Les canons de 105 mm Oto Melara des Argentins, démontables et facilement déplaçables, ont été d'autant plus difficiles à repérer et à faire neutraliser par les observateurs d'artillerie britanniques, qu'ils étaient placés dans des replis de terrain.

Plus récents, les canons de 105 mm Light Gun britanniques les surclassaient; ils avaient d'ailleurs remplacé les 105 mm Oto Melara dans les forces d'interventions extérieures britanniques. Leur portée est de 17 000 mètres, alors que les canons argentins ne portent qu'à 10 500 mètres. Cette différence de qualité des deux types de canons de 105 mm va se préciser et donner aux Britanniques un avantage sur leurs adversaires. Il reste que le nombre de pièces était trop limité et que, faute d'une artillerie anglaise suffisante, le bilan de cette première attaque frontale a été fort coûteux pour les Britanniques, qui ont perdu 17 hommes dont trois officiers et ont enregistré 33 blessés. Ils n'ont pu compenser leur insuffisance de puissance de feu qu'en utilisant les puissantes, coûteux et lourds à porter missiles antichar Milan, en plus de roquettes individuelles. Utilisés contre des retranchements, les Milan se sont avérés efficaces et ont rapidement impressionné les Argentins.

Engagée de nuit, l'offensive britannique s'est transformée avec le lever du jour, en une bataille de tranchée gagnée à la baïonnette, à la grenade et au corps à corps. Les munitions emportées de préférence aux vivres et aux paquetages de campagne n'ont pas suffi. Les brancardiers ont donc rapporté, à l'avant, les munitions supplémentaires puis, vers les postes de soin de l'arrière, les blessés. Les hélicoptères légers engagés (quatre Scout et deux Gazelle) les ont relayés, tant dans le transport de munitions vers l'avant, que dans l'évacuation des blessés vers Ajax Bay.

Les Argentins ont maintenu trops longtemps une position statique; quand le jour s'est levé, une contre-offensive pouvait mettre gravement en difficulté les parachutistes britanniques. Faute d'un commandement de niveau élevé sur place, les divers moyens sur le terrain n'ont pas été coordonnés, et elle n'a pu être efficacement montée. Les renforts acheminés par hélicoptères n'ont pas été employés immédiatement comme ils auraient dû l'être, ils se sont laissé enfermer dans Goose Green. L'utilisation de ces hélicoptères a d'ailleurs attiré l'attention des Britanniques qui vont désormais s'employer à les détruire au sol.

Les Argentins avaient des transmissions insuffisantes et défaillantes, alors que les parachutistes ont pu mener leurs actions dans l'obscurité grâce à la qualité de leurs liaions radio. L'armement des Argentins s'est avéré puissant, notamment par la mise en oeuvre de mitrailleuses lourdes de 12,7 mm et des canons antiaériens utilisés en tir sol-sol. Il n'a pas empêché cette défaite coûteuse, qui a entraîné pour les Argentins la perte de 55 tués, 86 blessés et 1 250 prisonniers.

1. Le hameau de Darwin porte le nom de Charles Darwin, qui le visita en 1834 lors de son voyage autour du monde. Il évoque particulièrement cet emplacement dans son livre *Le voyage du Beagle*, comme comprenant les meilleurs pâturages des Malouines. Cf. Robert Fox, *Eywitness Falklands*, Mandarin, London 1982, p. 161. Sur le voyage du Beagle, Charles Darwin, *Voyage of the Beagle*, London, Henry Colburn, 1839, édition de 1989 par Penguin Broks, chapitre XII: Falklands islands, et Keith Stewart Thomson, *HMS Beagle, the story of Darwin's ship*, New York, WW Norton, 1995, p.175 sur le premier passage

de Darwin en 1833, et p.186 sur le second de 1834.

2. Elle sera présentée après le conflit comme une force aéromobile pouvant intervenir en renfort de la garnison de Stanley après le débarquement des Britanniques à proximité de la capitale des îles. Cf. *Operations terrestres en las Malvinas*, étude collective du Circulo Militar, Buenos Aires, 1985, p. 180.

3. Mark Adkin, *Goose Green, a battle is fought to be won*, London, Orion, 1994, p. 225.

4. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p. 179. Le colonel Piaggi qui commandait les forces terrestres estime, pour sa part, que sur 1093 hommes de l'armée de terre, 684 étaient réellement disponibles. Tcnl (R), A. Piaggi, Ganson Verde, Buenos Aires, Planeta, 1986, p. 117.

5. Mark Adlin, op. cit., p. 59 et Tcnl. (r) Italo A. Piaggi, *Ganso Kerde*, Buenos Aires, Planera, 1986, p. 90.

6. Deux obusiers de 105 mm avaient été apportés par le ***Rio Iguazo***, patrouilleur envoyé par Menendez pour acheminer des matériels à Goose Green, après l'annonce de débarquement du 21 mai. Endommagé par des Sea Harrier dans la matinée du 22 mai, il s'était échoué, mais un des obusiers avait pu être récupéré et ramené à Goose Green. Les deux autres pièces avaient été amenées à la demande de Piaggi quelques jours après.

7. Martin Middlebrook, op. cit. p. 180.

8. Robert Fox, op. cit. p. 158. Robert Fox est un des rares journalistes qui ont assisté directement à la bataille de Goose Green.

9. Douze parachutistes ont dû être évacués en raison de pieds de tranchée. Les chaussures des parachutistes étaient inadaptées au climat; inaptes à sécher, elles apparaissaient davantage propres à conserver l'humidité. Le changement de chaussettes et les rares moments de mise à l'air des pieds en raison du temps, ne peemettaient pas de rétablir une circulation et une température normales; elles estropiaient les soldats que ne soignent pas leurs corps avec la même attention que leurs armes. Mark Adkin, *Goose Green*, op. cit. p. 117.

10. Julian Thomson, *No picnic*, London, Leo Cooper, 1992, p. 76.

11. Anonyme (article non signé), *Les Gazelle de Sa Majesté, tireurs d'élite*, Aviation, n° 58, Paris, Atlas, octobre 1988, p. 518.

12. Mark Adkin, op. cit. p., 251.

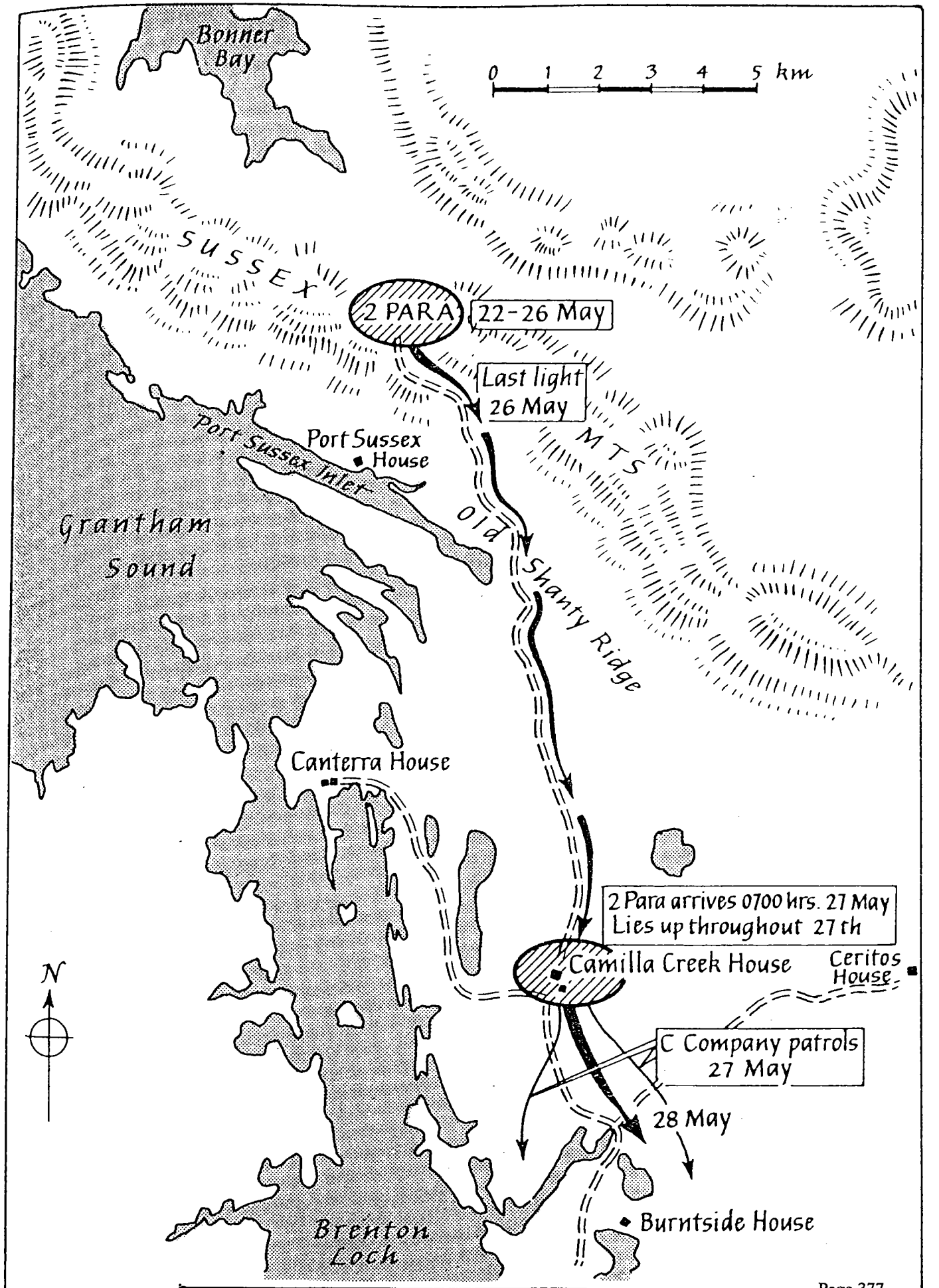
13. Laurence Freedman et Virginia Gamba-Stonehouse, *Signals of war*, London, Faber and Faber, 1990, p. 373.

14. Mark Adkin, op. cit., p. 262.

15.Cf le témoignage du sergent Meredith dans le livre de Max Arthur, *Men of the red beret*, London, Warner, 1990, p. 574.

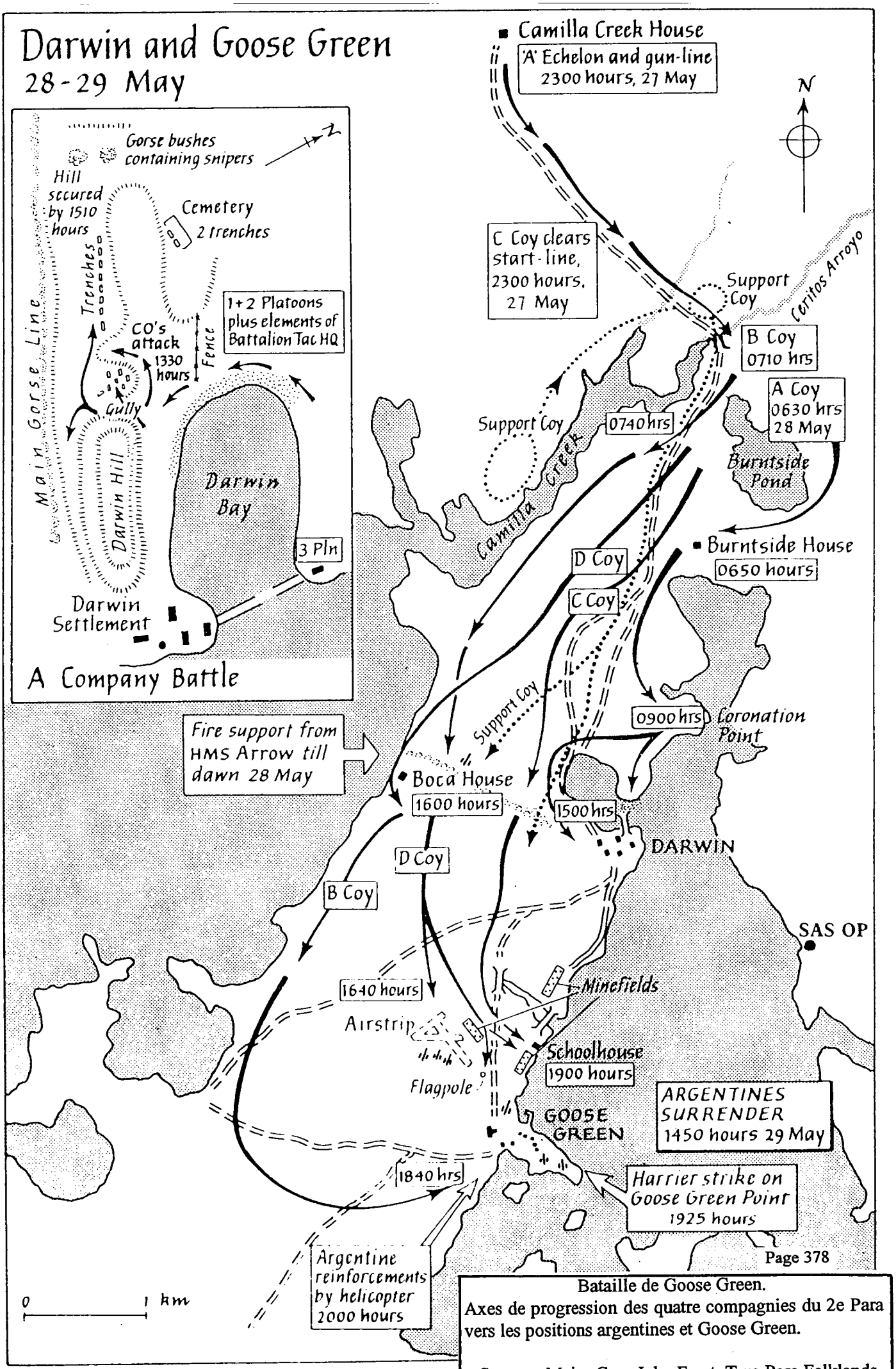
16. Geoffrey Underwood, *Our Falklands war*, London, Maritme Books, p. 99: Straight from the shoulder.

17. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, op. cit., p. 197.



Bataille de Goose Green.
Progression du 2e Para depuis les hauteurs de Sussex jusqu'à la Maison de Camilla Creek.

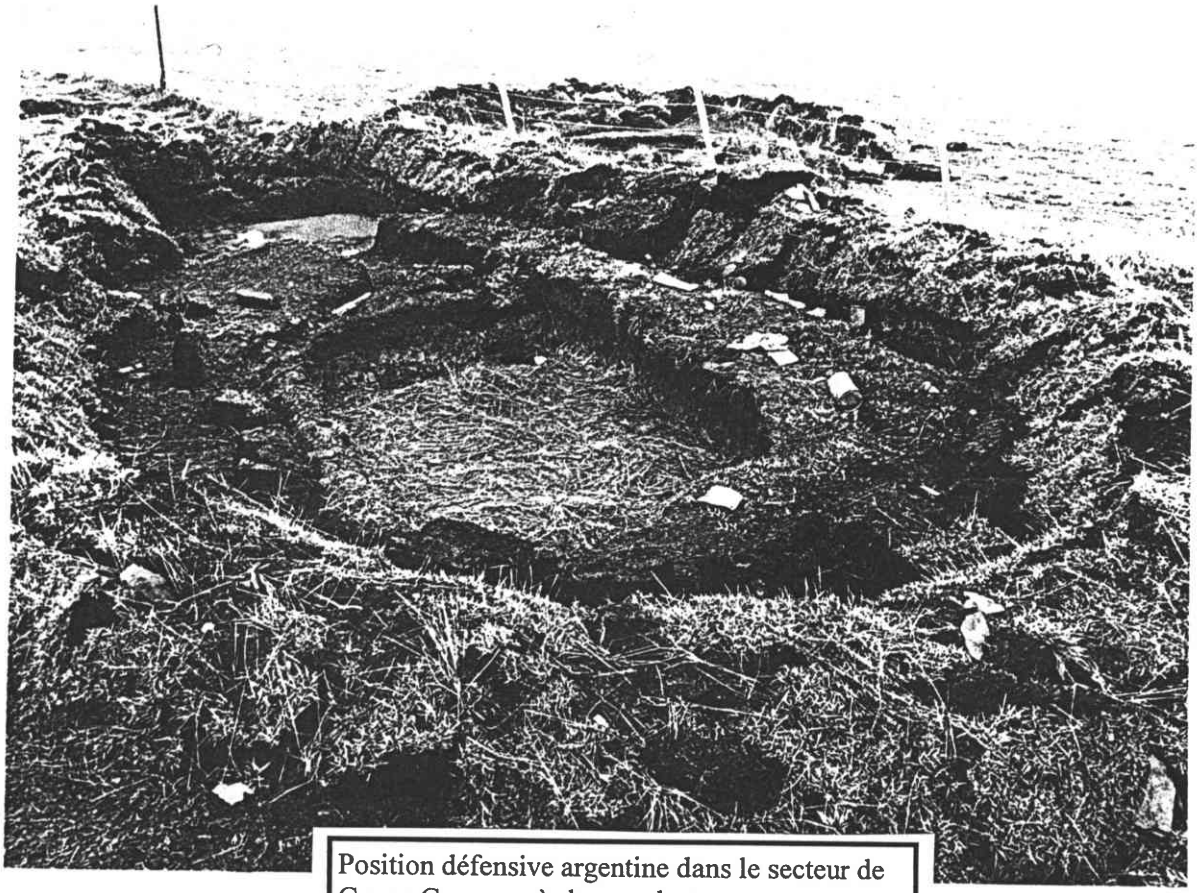
Source : Major gen. John Frost, two para Falklands



Page 378

Bataille de Goose Green.
Axes de progression des quatre compagnies du 2e Para vers les positions argentines et Goose Green.

Source : Major Gen. John Frost, Two Para Falklands

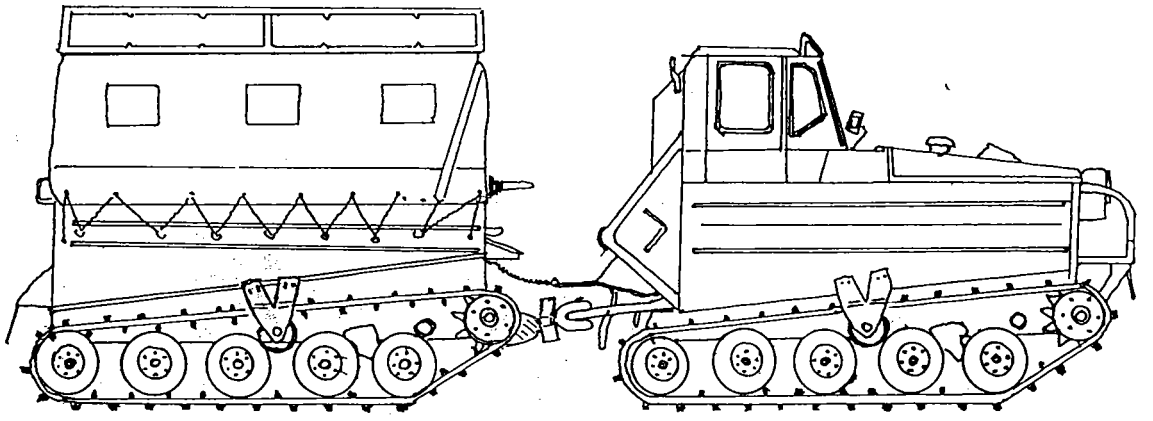


Position défensive argentine dans le secteur de Goose Green après les combats.

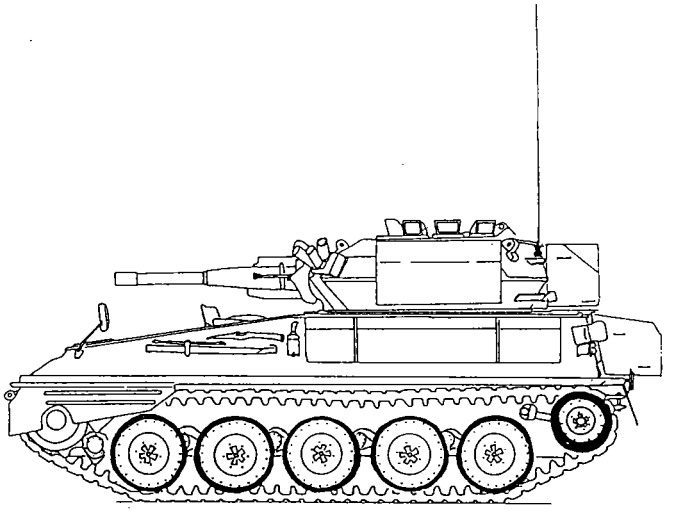
Source : Imperial War Museum.

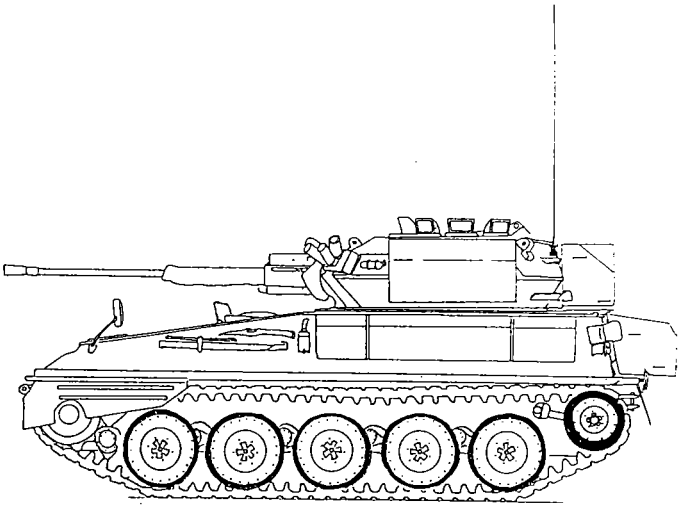
Progression à pied des troupes britanniques
- après le débarquement des soldats s'enterrent tandis qu'un groupe lourdement chargé commence une progression à pied.
- dans la bataille des Monts, le 42e Commando progresse sur les pentes du Mont Harriet

Source : Imperial War Museum

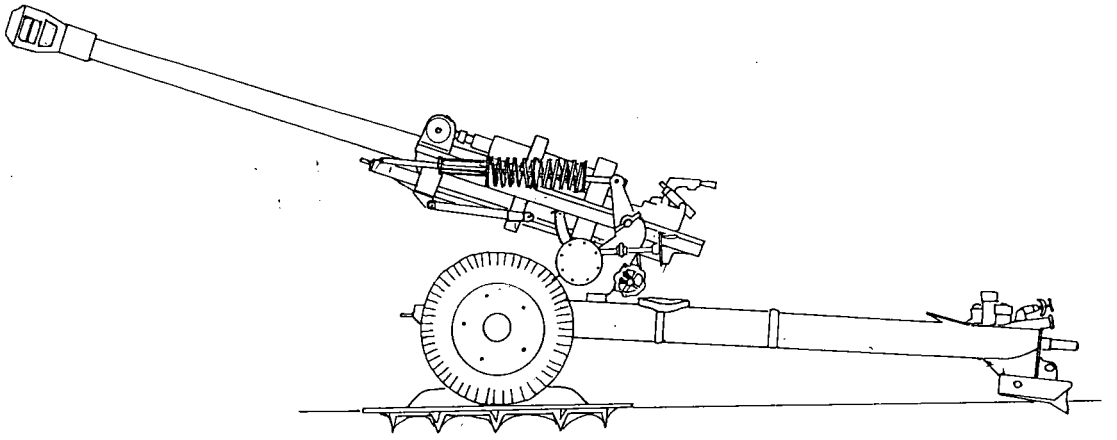


Chenilette Volvo BV202

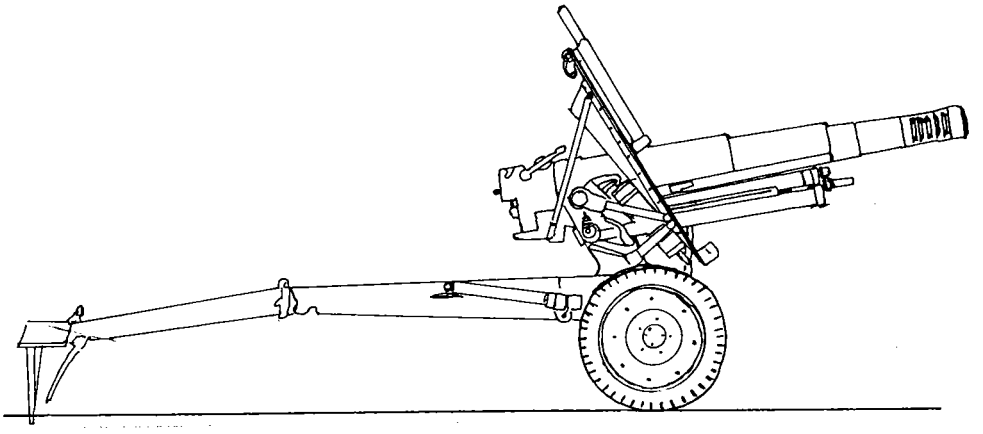




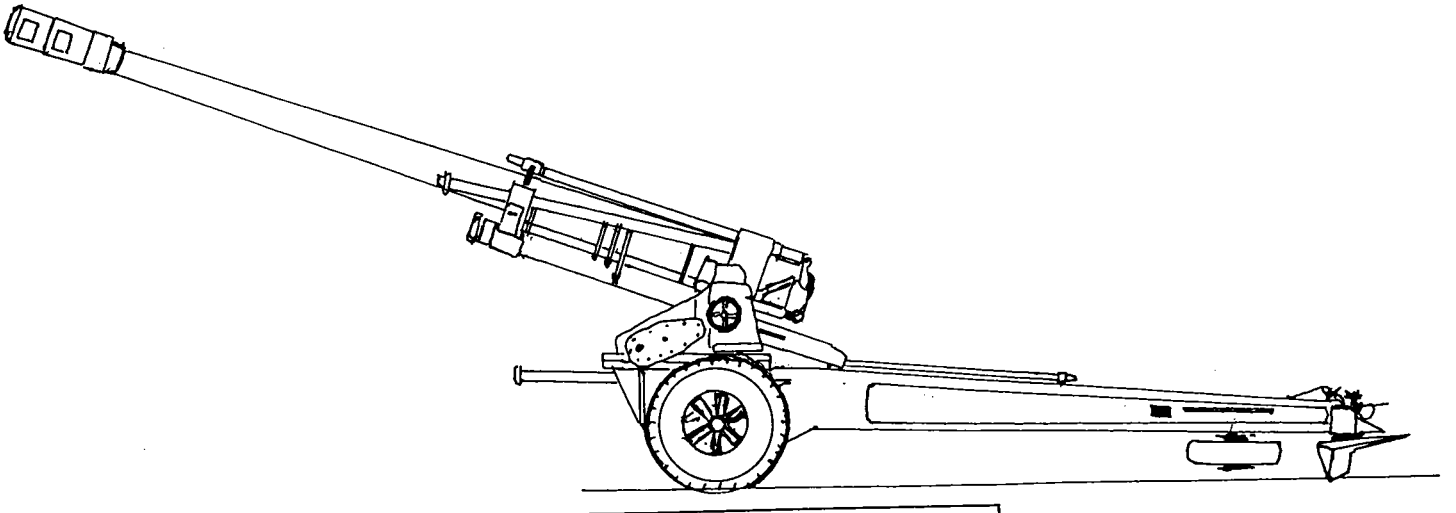
Chars légers Alvis Scorpion et Scimitar



CANON de 105mm LIGHT GUN



CANON de 105mm OTO MELARA MODELLO 56



CANON de 155mm CITEFA MODELO 77

Types de canons d'artillerie terrestre utilisés aux Malouines

CHAPITRE XIII. L'ENCERCLEMENT DE STANLEY

Après sa marche difficile, la 3ème brigade s'est rapprochée de Stanley et occupe le mont Kent. Un transfert de la 5ème brigade est effectué rapidement au sud du réduit de Stanley, exposant les navires de débarquement à des attaques aériennes qui vont retarder l'assaut final.

1. La marche de la 3ème brigade

Les jours qui ont suivi le débarquement ont été marqués par la consolidation de la tête de pont et du flux logistique. Les régiments débarqués sont maintenus dans une position statique: le général Thomson attend un renfort en hélicoptères et l'arrivée de la 5ème brigade avant de faire mouvement vers Stanley, à 80 km à vol d'oiseau.

Cette attente est frustrante pour les combattants à terre, installés dans des conditions précaires, exposés aux intempéries, après de longues semaines de confinement passées à bord des navires de transport. La perte de l'***Atlantic Conveyor,*** le 25 mai a conduit à revoir le plan de progression vers les hauteurs entourant Stanley. Privé d'hélicoptères de transport de troupes et notamment de Chinook, le général Thomson ne pourra compter sur d'autres appareils qu'avec l'arrivée dans quelques jours de l'***Atlantic Causeway***. Londres le presse de faire mouvement car l'opinion publique a été marquée par la perte récente des navires (***Coventry***, ***Atlantic Conveyor***) et a le sentiment d'un enlisement du conflit. Il faut rapidement reprendre l'initiative pour éviter qu'une solution internationale ne soit imposée dans un contexte qui peut évoluer.

Le 27 mai, le général Thomson a engagé au sud le 2ème para pour s'emparer de Goose Green, tandis qu'il ordonne au nord à deux autres unités, le 3ème para et le 45ème commando, d'entreprendre la progression vers Stanley à pied, faute de moyens de transport terrestre ou aérien.

Deux jours auparavant, le ***Fearless*** qui a quitté les eaux de San Carlos et a été ravitaillé par le ***Tidepool,*** a longé la côte nord-est des Malouines jusqu'à l'entrée de la baie de San Salvador. Cette baie étroite s'enfonce dans la Malouine-Est jusqu'aux abords des hauteurs centrales de l'île et notamment du mont Kent. Au fond d'un des bras de la baie, se trouve le hameau de Teal Inlet. Il est prévu d'y installer le PC de la 3ème brigade et sa base logistique pour l'assaut final. Vers minuit, des embarcations rapides à fond plat (*Rigid raiders*) s'éloignent du ***Fearless*** pour pénétrer dans la baie. Elles emmènent des SBS qui vont reconnaître les plages et détecter la présence éventuelle d'Argentins. Le ***Fearless*** repart immédiatement pour la baie de San Carlos (1).

A Port San Carlos, dans les premières heures du 27 mai, le 45ème commando commandé par le lieutenant-colonel Whitebread a été amené par LCU depuis Ajax Bay. Il a entrepris immédiatement sa marche forcée vers les hameaux de Douglas et de Teal Inlet, qui ont été reconnus vides d'Argentins par les forces spéciales. Leur avance s'avère extrêmement pénible. D'abord parce que les 550 hommes doivent porter sur leur dos un paquetage de 55 kg, qui comprend des éléments de logistique. En plus de leurs propres armes et équipement, ils sont

chargés de munitions (obus de mortiers) et d'armes offensives (missiles Milan, Blowpipe, lance-roquettes). Ensuite, car le terrain est inégal, ils progressent en une file indienne de 2 km sur un sol fait de tourbières, de coulées de pierres coupantes, de mottes de terre herbagées de taille variable, sous le vent, le froid et la pluie. De nombreux fusiliers marins se tordent la cheville. Les souliers réglementaires se montrent particulièrement inadaptés à ce terrain car ils gardent l'humidité, provoquant des pieds de tranchée. La nuit venue, ces fantassins, par obligation, cherchent à s'abriter du vent. Ils restent exposés à la pluie, leurs sacs de couchage sont trempés. Quelques hélicoptères légers de liaison leur apportent des rations alimentaires, soutien limité mais réconfortant. Une première marche ininterrompue les a conduits à New House, ils ont franchi 20 km en 13 heures. Le lendemain, après 12 autres kilomètres, ils atteignent, à 13 heures, le hameau de Douglas, que les Argentins ont quitté deux jours auparavant. Après quelque repos, ils repartent vers Teal Inlet à 15 miles (24 km) au sud-est, adoptant alors une formation tactique, car ils approchent de secteurs tenus par les Argentins. Ces derniers, qui ne s'attendaient pas à une progression aussi rapide par cette voie, n'ont encore manifesté aucune opposition.

Le 3ème para du lieutenant-colonel Pike est parti derrière le 45ème commando. Il a quitté Port San Carlos le 27 mai à 11 heures du matin; découvrant la possibilité d'un chemin direct vers Douglas, il l'emprunte et installe au passage un relais de transmission radio, près de la hauteur de Bombilla Creek. Ayant franchi 33 km en 24 heures, en deux colonnes, il atteint la rivière d'Arroy Pedro. Il est alors à 9 km de Teal Inlet, qu'il rejoint le lendemain. Sont également partis derrière eux, les huit chars légers Scorpion et Scimitar, retardés initialement par un manque de carburant. Ils rejoignent les parachutistes après avoir progressé plus facilement que prévu sur le terrain spongieux. Ils peuvent ainsi les aider à transporter quelques munitions. Deux tracteurs agricoles avec remorque fournis par des éleveurs de moutons sont également utilisés pour le transport d'une partie des armements, notamment les mortiers.

Le 29 mai, au matin, après quelque repos, les parachutistes reçoivent ordre de poursuivre leur progression. Le 30 mai, ils atteignent Estancia House, hameau à partir duquel ils voient les contreforts du mont Kent. Le général Thomson a prévu de faire prendre le mont Long Island par le 45ème commando. Il le garde d'abord en réserve, puis le fera repartir le 3 juin pour prendre le Pic de Bluff Cove, au sud-ouest du mont Kent (hauteur qui ne doit pas être confondue avec le hameau de Bluff Cove). La compagnie B du 3ème para poursuit sa route au sud du mont Vernet, dont le sommet est occupé ensuite par la compagnie C. Le 3 juin, une seconde batterie de trois canons de 105 mm est transportée par hélicoptères sur le mont Estancia, mais avec des munitions limitées.

La 3ème brigade ne pourra donc pas effectuer, dans l'immédiat, de tirs de contre-batterie contre les Argentins. Occupant une série de hauteurs, allant du mont Kent au mont Estancia en passant par le mont Challenger, elle va cependant tenir tout le flanc nord de l'offensive. Le 31 mai, son état-major s'est installé à Teal Inlet dès la réception de ses moyens de transmission amenés par hélicoptères et chenillettes BV 202. Le 4 juin, le service mondial de la BBC annonce qu'à Teal Inlet est implanté le quartier général des forces qui se préparent à attaquer Stanley, provoquant à nouveau la fureur des officiers de la brigade.

Dès le 24 mai, des patrouilles de SAS avaient décelé la faiblesse des défenses argentines sur le mont Kent, hauteur la plus élevée à l'ouest de Stanley (750 m). Excentrée, plus massive que les autres, elle les domine et peut consituer ainsi un point d'appui important dans le dispositif britannique de reconquête. Pour les Argentins, elle se situe au centre de la couronne extérieure de leur dispositif de défense centré sur Stanley. Cette couronne extérieure comprend les monts Estancia, Kent et Challenger. La couronne principale, qui comprend les monts Longdon, Two Sisters et Harriet, protège la ligne de hauteurs rapprochées qui débouche sur Stanley et qui comprend les monts (mounts) Thumbledown, William, Wireless Ridge et Sapper Hill.

Pendant que le 45ème commando et le 3ème para ont progressé à pied, le général Thomson a décidé d'envoyer le 42ème commando occuper le mont Kent, dont la défense est affaiblie par le départ des troupes argentines transportées par hélicoptères à Goose Green au moment de l'attaque du 2ème para. Entre le 24 et le 29 mai, l'ensemble de l'escadron D des SAS y a déjà été progressivement déposé. Dans la nuit du 29 au 30 mai, est prévu le transport du 42ème commando; l'opération est différée de 24 heures en raison du mauvais temps et du nombre insuffisant d'hélicoptères disponibles. Avec le 42ème commando privé de la compagnie J placée alors en réserve pour l'attaque finale de Goose Green, doivent être transportés les trois canons de 105 mm de la 7ème batterie et 300 coups afin de commencer par l'ouest un harcèlement des forces argentines de Stanley. Il compétera les bombardements navals nocturnes qui se succèdent depuis le début du mois. Retardé par des blizzards et des vents qui conduisent les hélicoptères à faire demi-tour, le transport du PC tactique du 42ème commando, de la compagnie K et des trois canons de 105 mm est finalement réalisé dans la nuit du 30 au 31 mai. Trois Sea King emmènent les soldats. Le Chinook BN (*bravo november*) survivant de l'***Atlantic Conveyor*** emporte, en un seul vol un canon de 105 mm à l'élingue, et deux autres avec 22 servants dans sa soute. Le déchargement ne sera pas sans risque, car le sol n'est pas aussi plat que le pensait le pilote; la rampe doit être abaissée en vol stationnaire pour décharger les canons sans se poser franchement sur le sol tourbeux.

Au moment où les hélicoptères effectuent leur dépose, un engagement se produit entre les SAS en protection et un détachement des forces spéciales argentines qui s'était avancé dans le secteur. Les hélicoptères évoluent au milieu de traceuses; ils parviennent à débarquer leur cargaison.

Au retour, le Chinook traverse une tempête de neige; son pilote qui utilise des lunettes de vision nocturne, perd ses références au sol; l'arrière du fuselage de l'hélicoptère touche l'eau d'une crique près de Port Salvador. Il glisse sur l'eau sur près de 100 m, avant que le pilote parvienne à retrouver assez de puissance pour reprendre de la hauteur. L'hélicoptère rentre enfin sur le secteur de San Carlos, sans radio, en volant au-dessus de l'altitude de sécurité. Pour se faire identifier, il allume tous ses phares, et parvient à se poser. En dépit du choc, il ne sera indisponible que le reste de la nuit, car le Chinook est un type d'hélicoptère qui a été conçu pour se poser sur l'eau.

Au petit matin du 31 mai, la compagnie K du 42ème commando s'empare du sommet du

mont Kent évacué par les Argentins. Les trois pièces de 105 mm, immédiatement mises en batterie, parviennent à tirer jusqu'à Moody Brook, aux abords de Stanley visible à 18 km. Dans la nuit du 31 mai au 1er juin, la compagnie L du 42ème commando, le reste de la 7ème batterie d'artillerie, des éléments de soutien du régiment et du génie sont héliportés de Port San Carlos sur le mont Challenger. A partir de là, ils dominent la piste qui relie Fitzroy à Stanley. La nuit suivante, c'est le tour de la compagnie J transportée directement depuis Goose Green.

L'arrivée de l'hiver austral se fait de plus en plus sentir sur ces hauteurs exposées. Le climat devient arctique, rendant les conditions de vie précaires et difficiles. La position avancée occupée par 200 Britanniques reste cependant sous la menace de l'artillerie argentine, qui, en plus de ses 38 pièces de 105 mm, a reçu quelques canons de 155 mm. La couronne extérieure de protection argentine est entamée au nord et au centre, car le bouclage est opéré par le 45ème commando qui, sous le mont Kent est arrivé pour renforcer les positions du 3ème para et du 42ème commando. Les trois unités vont commencer à patrouiller vers leurs prochains objectifs: le mont Longdon pour le 3ème para, Two Sisters pour le 45ème commando, et mont Harriet pour le 42ème commando. Entre-temps, les arrières de ces positions britanniques nouvelles sur la partie nord ont été débarrassées de la présence d'unités argentines.

Quelques jours auparavant, au sud de Teal Inlet, en effet, les équipes de reconnaissance repèrent des mouvements par hélicoptères de patrouilles de forces spéciales argentines. Une des patrouilles du groupe britannique de combat en zone arctique et montagneuse observe l'installation à Top Malo House d'une équipe de 17 hommes. Elle constituait une menace sur le flanc droit de la progression des parachutistes et *Royal Marines*. Il importait de la neutraliser rapidement. Le capitaine Boswell rassemble le 30 mai les éléments encore disponibles du groupe de combat en zone arctique et montagneuse, soit 19 hommes. Un Sea King volant au ras des touffes d'herbe les transporte jusqu'à 1000 mètres de l'objectif. En s'approchant à pied, ils se divisent en deux équipes, un groupe d'appui de sept hommes qui, à 150 mètres, se place en surplomb du hameau et un groupe d'assaut de 12 hommes. Les Argentins occupés à préparer un mouton pour leur repas, n'ont pas placé de sentinelle. Au signal prévu, le groupe d'appui tire six roquettes de 66 mm sur le bâtiment des Argentins. Un feu nourri est échangé. Le commandant du groupe argentin tente une sortie, mais est tué. Les autres Argentins se rendent, ils ont cinq morts et sept blessés. Les Anglais n'ont que trois blessés. Deux autres postes d'observation argentins ont suivi le combat. Impressionnés, leurs membres vont se rendre aux Britanniques. Le dispositif d'alerte argentin dans ce secteur est neutralisé et la progression peut se poursuivre.

A partir du 2 mai, sous la protection de Rapier, le LSL ***Sir Percivale*** entre dans la baie de San Salvador. Auparavant, deux LCVP utilisés en dragueurs de mines se sont assurés que la passe était libre. Il vient décharger à Teal Inlet les réserves logistiques de la 3ème brigade. La base logistique (FBMA: *Forward Brigade Main Area*) est ainsi établie. Ses matériels sont dispersés et mieux camouflés qu'à Ajax Bay. Une antenne médicale de campagne est mise en place pour traiter les blessés avant leur évacuation sur l'hôpital d'Ajax Bay. Suivant l'habitude prise, tout autour du hameau, les combattants ont creusé des trous pour s'abriter en cas d'attaque ou de tir d'artillerie. Sur l'arrière du LSL, les hélicoptères peuvent venir se ravitailler en carburant, ce qui facilite leurs mouvements.

Le 30 mai est arrivé à San Carlos, le général Jeremy Moore. Son état-major s'est installé sur le ***Fearless***. Le général Moore peut enfin participer directement aux opérations, après en avoir été coupé pendant dix jours, en raison de l'absence de transmissions de commandement sur le ***Queen Elizabeth II***. Il précède la 5ème brigade, transférée les 27 et 28 mai, dans la baie de Grytviken en Géorgie du Sud, depuis le ***Queen Elizabeth II*** sur le ***Norland*** et le ***Canberra***. Après un dernier transit en mer, les renforts commencent à débarquer à San Carlos le mardi 1er juin. Les Gurkhas quittent le ***Norland***, les hélicoptères de renfort Scout et Gazelle décollent du ***Baltic Ferry***, ainsi que des Sea King et Wessex de l'***Atlantic Causeway***. Le ***Canberra*** retourne dans la journée rejoindre le groupe des porte-avions. En 24 heures, il a débarqué les deux régiments de gardes, le 2ème Ecossais et le 1er Gallois. Le jeudi, le ***Nordic Ferry*** vient apporter d'autres Gazelle tandis que le ***Canberra*** s'éloigne pour la zone TRALA où il restera jusqu'à la fin des hostilités.

Avec l'arrivée de ces renforts, la tactique à adopter doit être arrêtée pour l'attaque du réduit de Stanley. Deux options s'offrent au commandement:

-renforcer la 3ème brigade pour une attaque rapide du dispositif argentin, la 5ème brigade restant en arrière en réserve. Cette hypothèse est remise en cause par la perte des hélicoptères de l'***Atlantic Conveyor***;

-procéder à un mouvement en pince vers les Argentins, la 3ème brigade s'avançant par le nord et la 5ème par le sud.

Le général Moore choisit ce second scénario en raison de l'importance des moyens argentins autour de Stanley et parce qu'il engage les unités de prestige de l'armée de terre en plus des unités d'intervention extérieures de parachutistes et de marins. Il surestime peut-être aussi les capacités du général Menendez, il a d'ailleurs emporté par erreur la photo d'un général argentin homonyme et plus expérimenté (2).

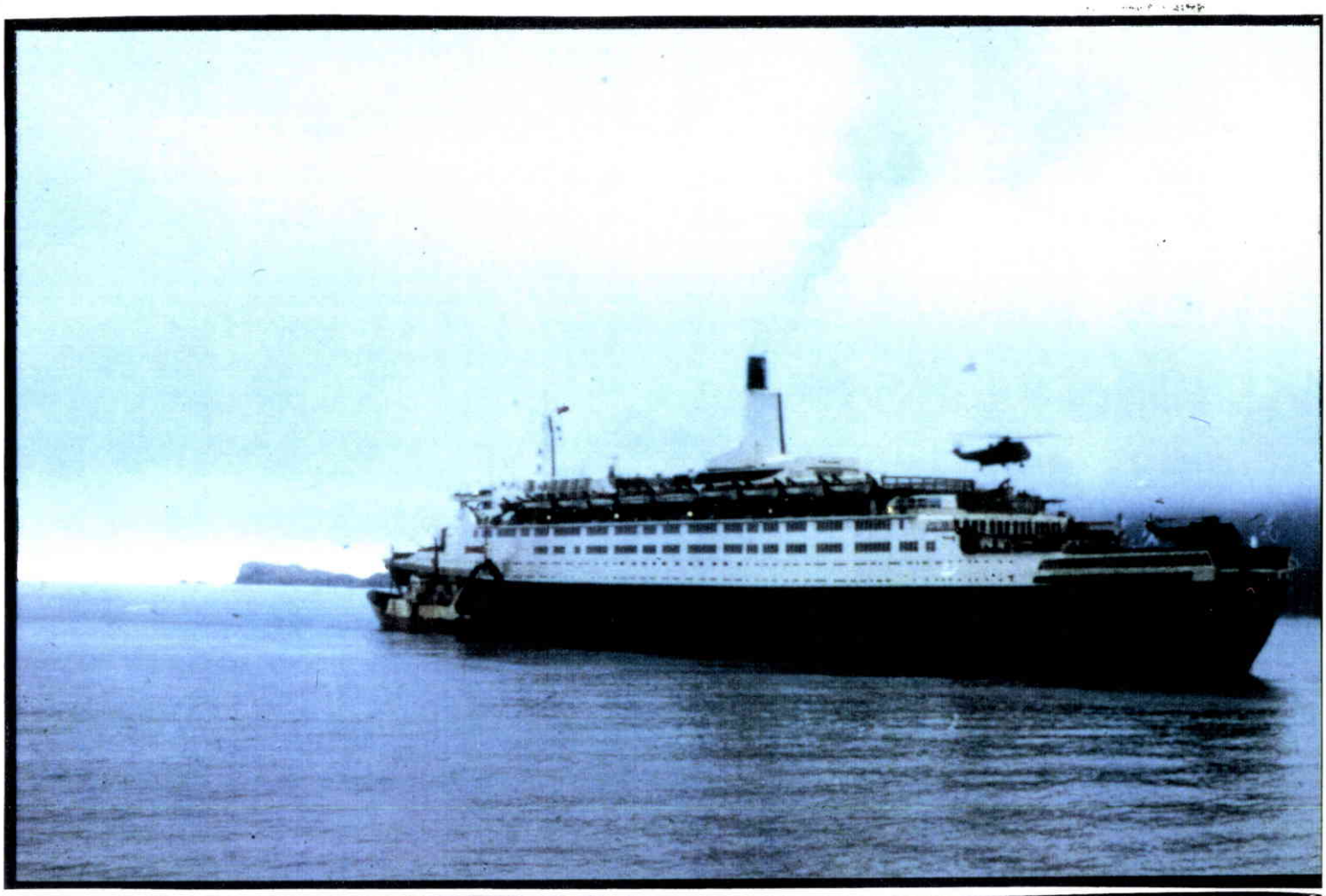
Dès son arrivée, le général Moore réorganise son dispositif terrestre. Le 2ème para reçoit un nouveau commandant. Le lieutenant-colonel Chaundler, parachuté en mer d'un C 130 venu d'Ascension, est récupéré par la frégate ***Penelope***. Un hélicoptère l'emporte ensuite vers son régiment qui est reversé à la 5ème brigade. Celle-ci nouvellement constituée comprenait, en effet, avant le conflit des Malouines, début avril, les deux régiments de parachutistes (2ème et 3ème) et un régiment de Gurkhas. Pour constituer autour des *Royal Marines* une 3ème brigade renforcée, les deux régiments de parachutistes lui avaient été retirés. Les régiments de gardes écossais et gallois les y ont remplacés, mais sans préparation. Il a même fallu leur acheter dans le civil 2000 sacs à dos, car ces régiments de prestige ne sont pas entraînés à opérer sans délai à l'extérieur. Lors de leur embarquement, il avait été envisagé, comme lors du passage du ***Canberra***, que les cargaisons seraient redistribuées à Ascension où les troupes pourraient s'entraîner. Or, le ***Queen Elizabeth II*** n'y a pas fait escale et leur entraînement n'a donc pu être complété.

Les derniers jours de mai et le début de juin sont également marqués par un engagement nouveau de l'aviation argentine. Tôt le matin du 29 mai, des Canberra bombardent en altitude le secteur de San Carlos. Ils répètent l'opération le 31 mai sans plus de succès, sinon une dispersion des hélicoptères britanniques, dont le site avait été visé le 1er juin. Dans l'après-midi du 29 mai, des Dagger attaquent la baie de San Carlos. L'un d'eux est abattu par un Rapier; le 30 mai, les Argentins perdent un Puma sur le mont Kent, probablement abattu par ses propres forces. Ce jour, la première opération conjointe de l'aéronavale et de l'armée de l'air est organisée contre la force navale d'intervention. Deux Super Etendard, dont un est armé du dernier Exocet AM 39 disponible, et quatre Skyhawk cherchent à reproduire par le sud l'attaque de contournement du 25 mai qui avait entraîné la perte de l'***Atlantic Conveyor***. Ils prétendent avoir atteint l'***Invincible***, ce que les Britanniques nieront.

Le 1er juin, un C 130 argentin est repéré au nord des Malouines par le ***Minerva,*** alors qu'il cesse de voler en basse altitude. Il a pris de la hauteur pour balayer le secteur avec son radar et repérer les navires présents. Pris en chasse par deux Sea Harrier, il est touché au nord de Pebble et s'abîme en mer, tuant ses sept membres d'équipage. Le même jour, un Sea Harrier qui effectue une mission de reconnaissance au sud de Stanley est abattu par un missile Roland. Son pilote s'éjecte et tombe en mer. Il sera récupéré 9 heures plus tard par un Sea King, après avoir échappé aux recherches d'hélicoptères argentins.

Entre le 1er et le 4 juin, les bombardiers Canberra effectuent une série d'attaques à basse altitude des positions britanniques sur le mont Kent. Renseignés par la station radar argentine de Stanley, ils échappent à plusieurs reprises à des Sea Harrier. Ces bombardements nocturnes, comportant une escorte en altitude par des Mirage III EA, se poursuivent jusqu'à la mi-juin, en dépit du renforcement de la présence navale britannique destinée à les contrer. Un Sea Harrier finira cependant par abattre un Canberra le dernier jour du conflit. Le 7 juin, un Learjet de reconnaissance volant en altitude est abattu au-dessus de Pebble par un Sea Dart de l'***Exeter***.

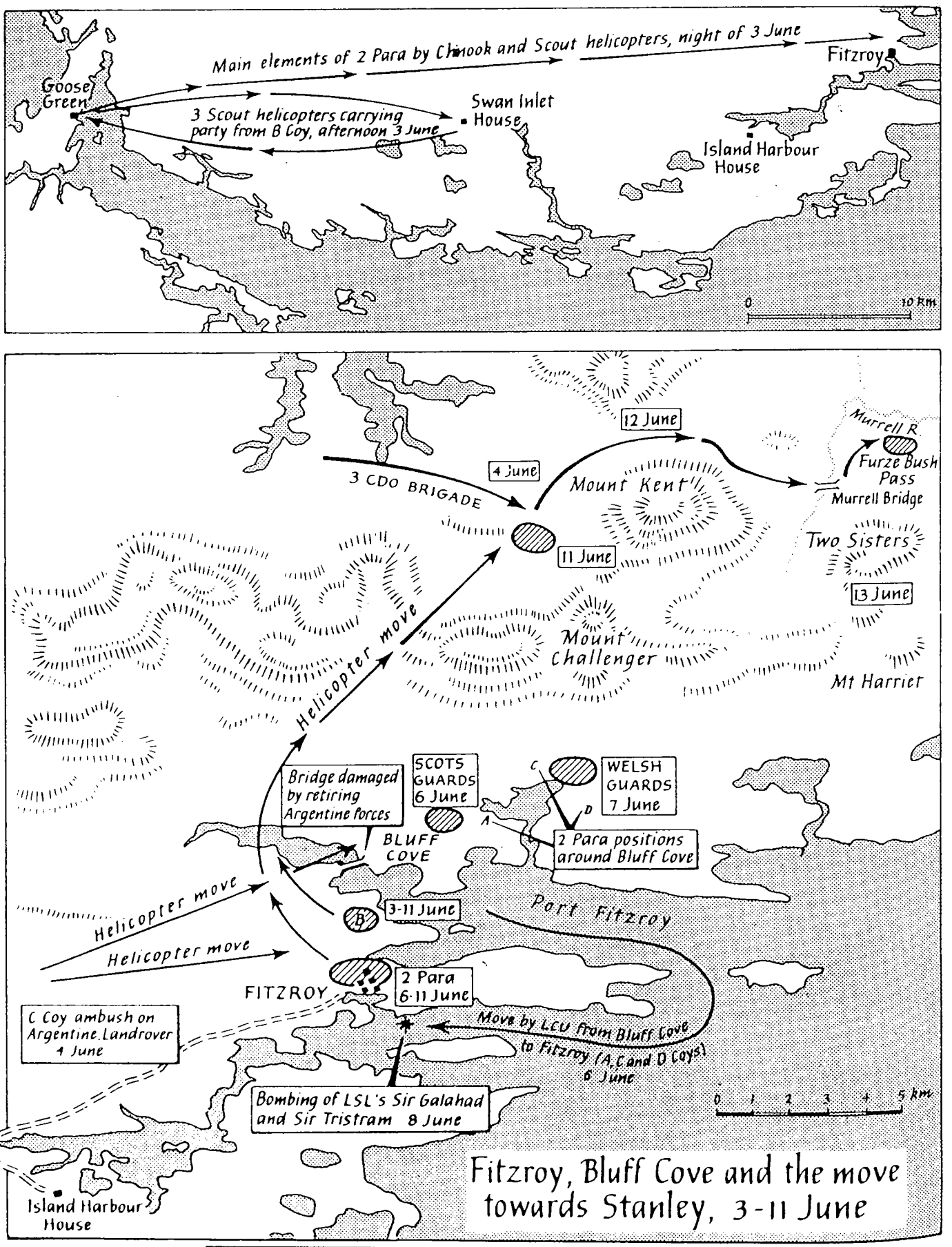
Avec l'arrivée de l'***Atlantic Causeway*** le 1er juin, les sapeurs du génie peuvent poursuivre l'installation de l'aérodrome de campagne (FOB: *Forward Operation Base*) qu'ils ont commencée. Les matériels nécessaires, disparus dans la perte de l'***Atlantic Conveyor***, sont à nouveau disponibles et le terrain est aménagé en une semaine. L'aérodrome est installé sur le seul terrain plat et dégagé qui se trouve à côté du hameau de Port San Carlos. Il comprend une piste de décollage de 258 m, faite de plaques d'aluminium assemblées, une zone d'atterrissage de 24 m de côté et un taxiway en boucle sur lequel sont branchées des installations de remplissage des avions en carburant. Quatre appareils peuvent y séjourner. Les Sea Harrier et les Harrier vont venir régulièrement s'y poser et prendre du carburant, mais ils ne peuvent pas y être réarmés. Les Sea Harrier peuvent ainsi opérer à partir des îles mêmes, ce qui leur épargne les transits consommateurs de carburant entre les porte-avions et les zones de patrouille. Cet aérodrome leur permet, en cas d'interception prolongée en fin de patrouille, de disposer d'un terrain de dégagement. Le temps de patrouille des Sea Harrier se trouve multiplié ainsi par trois (3).



Transfert de troupes entre paquebots en Géorgie du Sud

- le QUEEN ELISABETH 2 tranfère les unités de la 5ème brigade par un chalutier et des hélicoptères Sea King.
- le CANBERRA embarque les éléments de la 5ème brigade venus par chalutier.

Source : Royal Navy, Fleet Photographic Unit.



Progression de la 5ème brigade de Goose Green à Fitzroy.

Mouvements d'approche des abords de Stanley par le Sud entre le 3 et le 11 juin. localisation du **SIR GALAHAD** et du **SIR TRISTAM** lors du bombardement du 8 juin.

Source : Major gen. John Frost, Two Para Falklands.

2. La 5ème brigade à Fitzroy

Le 30 mai, la décision est prise de faire partir les éléments de la 5ème brigade sur l'axe sud. A sa grande déception, le 40ème commando se voit assigner la tâche de rester pour défendre les abords de la baie de San Carlos. Alors qu'au nord progressent péniblement à pied le 3ème para et le 45ème commando, une relève du 2ème para est opérée au sud. Le 7ème régiment de Gurkhas reçoit mission de neutraliser sur la presqu'île de Lafonia les détachements argentins susceptibles d'y être installés. Pour les repérer, les Gurkhas, transportés en petites équipes par les Scout et les Gazelle, visitent tout le secteur, et notamment les fermes isolées, .

Le 3 juin, les gardes gallois, portant leur lourd paquetage empruntent, à partir des Sussex Mountains la route du 2ème para vers Goose Green. Après 12 heures de marche, la progression du régiment doit être interrompue en raison de l'épuisement des soldats qui rebroussent chemin. Cet incident crée immédiatement un doute sur le niveau de préparation des régiments de prestige transférés à la 5ème brigade. Affectés à Londres où ils participent régulièrement aux parades, ils apparaissent avoir reçu un entraînement inférieur à celui des troupes d'intervention immédiate outre-mer, les parachutistes et *Royal Marines*. Les modalités de progression sur les deux axes d'attaque semblent un moment déséquilibrées.

L'approche de Stanley par le sud pourrait connaître un retard préoccupant, par rapport à la progression de la 3ème brigade, mais une opportunité accélère le mouvement alors que le 2ème para s'apprête à être engagé sur Fitzroy et Bluff Cove. Informé par un habitant de l'existence de lignes téléphoniques entre les hameaux, le commandant Kebble suggère au général Wilson de les utiliser pour interroger les habitants de Fitzroy sur la présence d'Argentins. Une reconnaissance est montée le 1er juin avec cinq hélicoptères Scout, qui se rendent à Swan Inlet, petite ferme située à mi-chemin entre Goose Green et Fitzroy. Deux Scout armés de SS 11 tirent leurs missiles pour tester la présence d'Argentins. Les 16 parachutistes qui ont débarqué des trois autres Scout occupent la maison et s'assurent du fonctionnement manuel de la ligne téléphonique. Les habitants de Fitzroy, surpris par cet appel, leur confirment le départ des Argentins et l'existence du pont unique entre Bluff Cove et Fitzroy dont ils précisent qu'il doit être miné. Sans informer le général Moore, le général Wilson exploite immédiatement cette information. Mesurant l'opportunité d'un transfert immédiat qui peut lui éviter cinq jours de marche à pied, il réquisitionne le Chinook venu apporter des missiles à Goose Green. Il embarque 81 combattants armés dans cet appareil prévu pour en transporter 41. Serrés, ils font le vol debout, tandis que deux Scout armés le précèdent pour reconnaitre une zone d'atterrissage à Fitzroy. Un second vol transporte 75 parachutistes supplémentaires. Alors que le premier vol approche, les artilleurs britanniques déposés sur le mont Kent repèrent des hélicoptères qu'ils prennent pour des Argentins et s'apprêtent à les bombarder. In extremis, l'officier d'observation identifie les hélicoptères et arrête le tir.

Avant la tombée de la nuit, le PC tactique et deux compagnies du 2ème para ont été débarqués à Fitzroy. Bluff Cove est occupée quelques heures après; le colonel Chaundler arrive pour prendre le commandement du régiment.

Le coup de force du général Wilson est peu apprécié quand il est connu de l'état-major du général Moore. Ce transport de troupes en avant du dispositif, sans réserves ni transmissions directes avec l'arrière, ni artillerie, ni défense antiaérienne, les exposait gravement en cas de contre-attaque argentine. Il force la décision en obligeant l'état-major à allouer à l'axe sud une partie des hélicoptères disponibles. Pendant une semaine, les efforts prioritaires vont porter sur le renforcement et la stabilisation des moyens de la 5ème brigade. Cette situation exposée et l'urgence d'y mettre fin vont conduire à un drame dans les jours qui suivent. Ses conséquences peuvent expliquer la mise à la retraite rapide du général Wilson peu après la guerre (4).

Le lendemain de cette opération du transport improvisé, des Sea King ont déposé le reste du régiment. Il apparaît vite que les autres unités de la 5ème brigade devront être transportées de nuit et par mer. L'état-major à Londres, informé de cette situation, se montre très réservé pour l'emploi des grands navires de débarquement, car il a appris que les Argentins ont installé près de Stanley une batterie côtière de missiles MM 38 Exocet, prélevée sur un navire de guerre. Le ***Fearless*** et l'***Intrepid*** devront donc se tenir hors de portée de ces missiles, et le reste du transit jusqu'à Fitzroy devra s'opérer par leurs chalands de débarquement, dont la capacité limitée nécessitera plusieurs navettes. Le commandant Southby-Tailyour se porte volontaire pour les accompagner, et dans la nuit du 5 juin, l'***Intrepid*** appareille de San Carlos, avec à bord les 560 gardes écossais du régiment commandé par le colonel Scott. Le navire ne dépasse pas Lively Island au sud de laquelle il reste abrité. Dans des vents de 70 noeuds, ses chalands continuent seuls et progressent vers Port Pleasant à 4/5 noeuds. Il leur faut cinq heures de navigation pour y arriver. Ils y débarquent des gardes écossais trempés jusqu'aux os, qui ont encore plusieurs heures de marche à pied, avant de rejoindre leurs positions dans le froid et le vent. Arrivés à Bluff Cove, ils vont pouvoir s'abriter dans les rares bâtiments (maison ou remise) car les parachutistes leur laissent la place pour se replier sur Fitzroy. Le détachement argentin sur Lively Island n'a pas décelé le passage des chalands et n'a donc pas donné l'alerte. L'***Intrepid*** rentre à San Carlos.

Un second transport de gardes gallois est prévu par le ***Fearless***. En raison des mauvaises transmissions entre l'état-major de la 5ème brigade, celui de San Carlos et les navires, Southby Tailyour se rend par hélicoptère à San Carlos pour exposer les difficultés de la situation. Il retourne à Fitzroy pour conduire les chalands de l'***Intrepid*** restés sur place à la rencontre de ceux du ***Fearless***: quand il arrive, il s'aperçoit que les chalands de l'***Intrepid*** ont été dispersés pour être réemployés à divers transports. Seuls deux chalands du ***Fearless*** participent à l'opération: ils ne peuvent mettre à terre que deux compagnies. Le ***Fearless*** qui a encore 300 gardes à son bord s'en retourne à l'abri de San Carlos.

L'amiral Fieldhouse à Northwood, très préoccupé par la menace que constitue les Exocet, s'oppose désormais à ce que l'***Intrepid*** et le ***Fearless*** soient risqués dans le secteur à l'est de San Carlos. Après un débat entre l'état-major de Londres, l'amiral Woodward et le *commodore* Clapp, il est décidé l'engagement de navires de débarquement LSL de la classe ***Sir Galahad***, bien que l'armement défensif de ces navires de la Royal Fleet Auxiliary, dont l'équipage est civil, ne comporte pour certains que deux canons antiaériens de 40 mm montés à Ascension.

Le ***Sir Percivale*** opère au nord sur Teal Inlet, tandis que le ***Sir Tristam*** est envoyé à

Fitzroy; tous deux apportent des munitions et leur plate-forme arrière permet de ravitailler les hélicoptères sur zone et de limiter les transits. Le ***Sir Tristam*** passe la journée du 7 juin à débarquer sa cargaison avec deux chalands et un ponton flottant. Southby Tailyour fait part au commandant de sa vive inquiétude quant au risque ainsi créé en cas d'attaque aérienne probable. Ne pouvant communiquer directement avec les états-majors à l'arrière et les navires, il envoie un des chalands chercher à Goose Green les véhicules de transmission de l'état-major de la 5ème brigade. Il ne reste donc pour finir de décharger les munitions du ***Sir Tristam*** qu'un chaland et un ponton automoteur.

Dans la soirée arrive un second LSL non annoncé. Il s'agit du ***Sir Galahad*** qui a 470 combattants à bord. Il a embarqué les deux compagnies de gardes gallois retournés à San Carlos le 6 juin à bord du ***Fearless,*** la 16ème ambulance de campagne et plusieurs équipes de soutien, notamment pour les mortiers et les Rapier. Il a quitté San Carlos avec quatre heures de retard, vers 22 heures, ayant dû embarquer tardivement la 16ème ambulance de campagne. Son commandant a proposé alors de différer son voyage d'une journée, mais il s'est vu refuser ce report. A ce moment, le général Wilson ignore que ce mouvement s'est opéré. Les deux navires de débarquement sont immobilisés, à l'ancre, quand le jour se lève.

3. Attaques aériennes sur les navires de débarquement

Le 8 juin, à l'aube, le temps est clair. Les munitions sont débarquées aussi rapidement que le permettent les capacités en chalands et pontons automoteurs. Déjà gravement préoccupé par la présence à l'ancre du ***Sir Tristam***, le commandant Southby-Tailyour s'est rendu sur le ***Sir Galahad***, pour tenter de convaincre les officiers de gardes gallois de débarquer leurs hommes sans délai. Pour gagner du temps, il propose de les transporter sur le chaland et le ponton disponibles partiellement chargés de munitions qu'il a détournés de leur navette avec la terre. Les officiers gallois lui opposent l'interdiction de transporter simultanément hommes et munitions. Les gardes gallois veulent être débarqués directement à Bluff Cove. N'ayant pas connu les attaques sur les navires dans la baie de San Carlos, la première semaine du débarquement, ils préfèrent attendre un transport qui leur évitera un trajet à pied sur 25 km si le pont entre Fitzroy et Bluff Cove n'a pu être réparé. Ils ont à l'esprit l'échec de la progression entamée dans les Sussex Mountains vers Goose Green. Le commandant Southby Tailyour est du même grade que les deux commandants des gardes gallois. Il ne peut donc, à l'issue d'une vive discussion, faire prévaloir ses inquiétudes. Il descend à terre pour tenter de joindre l'état-major de la 5ème brigade et l'informer de la gravité de la situation. Les insuffisances en moyens de transmission ne lui permettent pas d'y parvenir. A 15 heures 50, quelques gardes gallois ont enfin accepté de débarquer. La rampe du chaland qui vient les chercher se bloque. Ne pouvant embarquer à pied, ils doivent transférer leurs matériels par la grue du bord en se mettant le long de la coque et en empruntant des filets pour descendre (5). Un temps précieux est à nouveau perdu. Cette opération de débarquement n'est pas réalisée alors qu'il est déjà 16 heures. La plupart des gardes écossais se sont mis à l'abri à l'intérieur du navire. Certains regardent des films vidéo dans la cantine. D'autres se reposent au chaud près de leurs matériels, au fond du vaste pont à véhicules qui parcourt le navire de l'étrave à la poupe.

La couverture aérienne est très limitée ce jour. L'aérodrome de dégagement de Port San

Carlos a été endommagé par un Harrier au décollage, il ne peut recueillir et ravitailler en carburant les Sea Harrier. Les patrouilles sont d'ailleurs moins nombreuses car l'***Hermes*** a dû s'éloigner à 100 nautiques plus à l'est de sa position habituelle, pour effectuer des opérations de maintenance sur ses chaudières (6).

Sur le mont Harriet, un poste d'observation argentin a montré au commandant Arroyo, responsable du secteur, l'arrivée du second navire de débarquement, en plus de celui arrivé la veille sur lequel aucun raid aérien n'a pu être organisé en raison du mauvais temps. Le commandement argentin en organise un ce 8 juin depuis les bases du continent. Après une reconnaissance par un Learjet, il comprendra huit chasseurs-bombardiers Skyhawk et six Dagger chargés de bombes. Ils arrivent par le sud des îles, précédés par le vol de quatre chasseurs Mirage III EA, dont c'est une des rares apparition depuis le 1er mai et qui ont pour mission de créer une diversion destinée à attirer les Sea Harrier. En fin de matinée, les premiers appareils décollent. Un Dagger et trois Skyhawk, dont celui du capitaine Carballo qui conduisait le raid doivent rentrer à leur base pour raison technique. Carballo confie la conduite de l'opération au lieutenant Cachon en lui disant "conduisez-les à la gloire" (7). Les Mirage ont détourné les Sea Harrier. Les Dagger arrivent les premiers sur les îles; repérant le ***Plymouth*** qui, dans le détroit des Malouines, bombarde une position sur le mont Rosalie, ils l'attaquent immédiatement, l'atteignant de quatre bombes. Aucune n'explose. Ils retournent alors à leur base, tandis que le ***Plymouth*** en feu va se mettre à l'abri, dans la baie de San Carlos, avant de faire désamorcer les deux bombes restées à bord. Le détachement des cinq Skyhawk, conduit par le lieutenant Cachon traverse une série de grains et atteint son objectif sans avoir été inquiété par les Sea Harrier. Pensant les navires à Fitzroy, alors qu'ils sont un peu plus loin à Port Pleasant, les pilotes ne les voient pas immédiatement, n'apercevant que des soldats qui s'enterrent. A 16 heures 10, ils s'apprêtent à retourner quand un ailier les repère (8). Les trois premiers avions attaquent. Aucune batterie de Rapier ne peut les empêcher, car la plus proche est indisponible à ce moment. Larguées à bonne altitude, trois des bombes de 454 kg touchent de plein fouet le ***Sir Galahad***. La première traverse la coque à tribord, perçant un réservoir de gasoil qui prend feu. Deux autres pénètrent sur l'avant et explosent à l'entrée de la cale des véhicules. Un embrasement de la cale se produit. Les deux Skyhawk de la deuxième vague voyant que le ***Sir Galahad*** est touché, s'en détournent pour attaquer le ***Sir Tristam,*** à 800 m sur le côté. Attaqué par son arrière, il est atteint par des bombes qui n'explosent pas. Une bombe qui tombe près de l'arrière explose dans l'eau, n'endommageant que la rampe. Les cinq appareils, touchés à des degrés divers par les armes d'infanterie, rentrent à leur base.

Dès que la nouvelle du succès de cette opération atteint l'état-major argentin du continent, deux autres attaques, de quatre Skyhawk chacune, sont envoyées pour la compléter. Les quatre premiers avions sont accueillis sur le site par des tirs nourris, y compris de Rapier. Endommagés et sans avoir atteint d'objectifs, ils rentrent difficilement à leur base. Les quatre derniers Skyhawk surprennent le chaland LCU ***Foxtrot*** qui transporte entre Goose Green et Fitzroy les véhicules de transmission de l'état-major de la 5ème brigade. Il est parti malgré les instructions interdisant les transits de jour. Attaqué par les Skyhawk, il est très vite endommagé. Six hommes sont tués. L'un des soldats arrive à envoyer un message par la radio d'une Land Rover. Le ***Monsumen*** vient recueillir les survivants, mais le chaland coule.

Deux Sea Harrier en patrouille poursuivent les quatre Skyhawk. Ils en abattent trois avec des Sidewinder. Le dernier qui parvient à se faire ravitailler par un KC 130, arrive à rentrer à sa base. Des Mirage III EA, qui opéraient à 10 000 mètres dans le secteur n'ont pas été à même d'intervenir.

A bord du ***Sir Galahad***, l'attaque aérienne n'a été repérée et diffusée qu'au dernier moment, surprenant les gardes gallois entassés dans la cale et les cabines. L'explosion provoque un incendie qui s'étend rapidement. Une intense fumée noire, âcre et dense se répand dans cette cale avant. Les gardes gallois ont été totalement pris de court. L'atmosphère devient vite irrespirable. Le feu intense brûle les soldats qui cherchent dans la fournaise et la fumée une issue de secours au milieu des cris et des hurlements. Grièvement brûlés, des blessés s'agrippent aux hommes encore valides qui progressent vers une sortie. Des explosions secondaires projettent des débris sans répit. Les blessés qui ont pu atteindre le pont sont regroupés sur l'avant car la passerelle et l'arrière embrasés deviennent inaccessibles. A 14 heures 15, l'ordre d'abandon du navire est donné car le feu ne peut être maîtrisé.

Sur l'avant, l'évacuation s'opère en bon ordre. Elle est réalisée d'abord par le LCU et le Mexeflote qui font la navette avec la terre. Les embarcations de sauvetage qui ont pu être mises à l'eau rejoignent à la rame le rivage, où elles sont halées par les soldats à terre qui aident les survivants à débarquer. Dans les canots de sauvetage gonflables jetés à l'eau ont pris place une partie des survivants. Un Wessex et cinq Sea King sont arrivés rapidement sur les lieux. Malgré les explosions, ils se succèdent en vol stationnaire au-dessus de l'avant du navire, embarquant les civières et les blessés à proximité de la cale, où jaillissent des éclats au rythme des explosions de munitions et de carburant. Ils treuillent aussi les survivants qui ont pris place dans les canots de sauvetage. Certains canots attirés par la chaleur se dirigent vers le navire. Un Sea King n'hésite pas à entrer dans la fumée opaque pour les pousser avec le souffle de son rotor vers l'extérieur et les éloigner du navire (9).

A terre, les blessés sont pris en compte par une antenne de soins improvisée. L'évacuation se poursuit jusqu'à la nuit, interrompue seulement un moment par une attaque aérienne. Les premiers survivants valides ont été mis à terre et regroupés en une demi-heure. L'extraction et le recueil des autres blessés graves prendra plus d'une heure supplémentaire. Près de Fitzroy, les blessés les plus graves sont évacués par hélicoptère sur l'hôpital d'Ajax Bay qui en accueille 150. De l'intérieur du ***Sir Galahad***, sont sortis de nombreux brûlés et des blessés graves aux membres arrachés par les explosions. Avec les blessés du ***Plymouth***, ils sont 160 traités par la chaîne médicale rapidement débordée par l'ampleur des arrivées. Pour désengorger son hôpital de campagne, le chirurgien Rick Jolly fait appel aux navires ancrés dans la baie. Le ***Fearless***, l'***Intrepid*** et l'***Atlantic Causeway*** vont héberger les moins gravement touchés. Les autres, dont les degrés de brûlure sont soigneusement mesurés, sont mis en état d'être évacués sur l'***Uganda*** (10). Près du ***Sir Galahad***, le ***Sir Tristam*** a été moins gravement touché. Il pourra être récupéré car l'incendie n'atteint pas les munitions et peut être maîtrisé.

Le général Wilson qui se rend sur le ***Fearless*** pour conférer avec le général Moore entrevoit la fumée depuis son hélicoptère. Il ignore que ses hommes étaient en cours de transbordement. Une partie de son état-major pensait qu'ils avaient été transportés la nuit précédente. Le bilan est particulièrement lourd. Il s'établit à 48 morts dont 39 gardes gallois et 7

membres d'équipage des navires. Deux compagnies de gardes gallois sont touchées et mises hors d'état de combattre. Les navires de débarquement, gravement endommagés sont pratiquement hors service. Le ***Sir Galahad***, irrécupérable, sera coulé au large comme tombe de guerre le 25 juillet. Le ***Sir Tristam,*** dont les superstructures ont fondu sera remorqué à Stanley comme casernement, avant de rentrer en Grande-Bretagne sur un ponton pour y être réparé.

Ce succès de l'aviation argentine est de nature à différer la prise de Stanley. Par le réseau satellite, le général Moore s'en entretient directement avec l'amiral Fieldhouse. Il estime le retard dû à l'attaque des navires de débarquement à quatre jours. Un autre débat surgit alors. Il concerne l'information à diffuser sur la réalité des pertes britanniques. Pour le général Moore, les Argentins pensent qu'un millier d'hommes ont pu être atteints et les entretenir dans cette idée est de nature à leur donner un faux sentiment de sécurité, alors que se prépare l'offensive finale. Ramener les pertes à leur importance réelle peut, en revanche, laisser penser que l'offensive finale contre Stanley se fera bien rapidement par le sud, comme en est convaincu l'état-major argentin de Stanley. Il importe donc de différer cette information. Finalement, les chiffres réels ne seront rendus publics qu'au début de l'offensive finale, mais après que le ministre de la Défense, John Nott, eut déclaré que cet événement tragique ne remettait pas en cause les plans prévus.

Le tragique dénouement du débarquement à Fitzroy soulève immédiatement le problème des responsabilités. L'enchaînement des causes apparait clair. C'est d'abord le refus de l'état-major de Northwood de risquer le ***Fearless*** ou l'***Intrepid*** dans une zone susceptible d'être dans le champ de tir de MM 38 Exocet. Il a entraîné l'envoi de LSL ayant des équipages civils, plusieurs marins chinois ont d'ailleurs été tués dans cette attaque. Arrivés dans une baie, dont les rivages sont peu élevés, ils sont repérables par les Argentins, alors que les Rapier ne sont pas encore installés et que la couverture aérienne est limitée. S'y ajoute l'absence de frégate antiaérienne sur les axes d'arrivée des avions. Ce sont surtout les communications qui sont défaillantes, l'analyse de la situation confirmant l'absence de coordination étroite dans le montage de cette opération d'avancée par le sud. Leur insuffisance a conduit au maintien de fantassins armés à bord du ***Sir Galahad***, c'est-à-dire dans un espace rempli de munitions, de carburants, et exposé aux attaques.

Tous ces éléments débouchent sur une interrogation plus fondamentale: Faut-il mettre en doute la capacité de la 5ème brigade à prendre sa part dans l'assaut final ? Sa constitution hâtive à partir de régiments dont les unités se connaissent à peine et qui ne sont pas entraînées à opérer de concert soulève un réel problème. L'entraînement des troupes arrivées sur le ***Queen Elizabeth II*** (gardes gallois et écossais, Gurkhas) effectué dans des plaines isolées (Breacon Beacons) du pays de Galles qui ressemblent aux Malouines, n'a pas permis de les mettre au même niveau que les troupes d'assaut entraînées au transport outre-mer que constituent les *Royal Marines* et les parachutistes. Son réseau de transmission apparait insuffisant et son état-major inexpérimenté.

L'état-major britannique reconstitue rapidement son dispositif pour reprendre son mouvement d'encerclement. Deux compagnies du 40ème commando sont transportées pour remplacer les gardes gallois sur le flanc sud. Finalement, le retard induit par le drame du ***Sir Galahad*** ne sera pas de quatre jours comme l'indique initialement le général Moore à l'état-

major de Londres, mais seulement de deux. Sept régiments sur les huit débarqués, ainsi que les cinq batteries de canons de 105 mm sont désormais face à la garnison argentine déployée autour de Stanley. Privés de moyen de transport, les régiments argentins installés sur la Malouine Ouest à Port Howard et Fox Bay devront attendre la fin des combats sans pouvoir intervenir.

Ce même 8 juin, à 450 milles des côtes argentines, un pétrolier civil libérien est bombardé par les Argentins qui estiment être en présence d'une unité de la force navale britannique. Le ***Hercules***, pétrolier de 220 000 tonnes, qui transite entre les Iles Vierges et l'Alaska, est atteint par deux bombes qui n'explosent pas. Les marins pensent avoir été bombardés par un C 130 observé dans les parages. Il apparait plus probable que les bombes ont été lancées par deux bombardiers Canberra. Pour éviter tout risque, le pétrolier sera sabordé le 21 juillet, par décision de ses propriétaires qui resteront très discrets sur cet incident.

1. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, Londres, Leo Cooper, 1987, p. 231.

2. Denys Blakeway, *Chanel Four.* The Falklands War, Sidgwick and Jackson, Londres 1991, p. 141.

3. Ethel et Price, *Air War South Atlantic*, London, Sidgwick and Jackson, 1983, p. 185.

4. Martin Middlebrook, *Operation Corporate*, London, Viking, 1985, p. 299.

5. Simon Weston, *Walking Tall,* Londres, Bloombsburry, 1989, p. 143.

6. Southby Tailyour, *Reasons in Writing*, London, Leo Cooper, 1993, p. 300.

7. Martin Middlebrook, op. cit. p. 212.

8. Southby Tailyour, op. cit. p. 301.

9. Simon Weston, op. cit. p. 156.

10. Rick Jolly, *The Red And Green Life Machine*, Londres, Century, 1983, p.113.

EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE 08 JUN 82

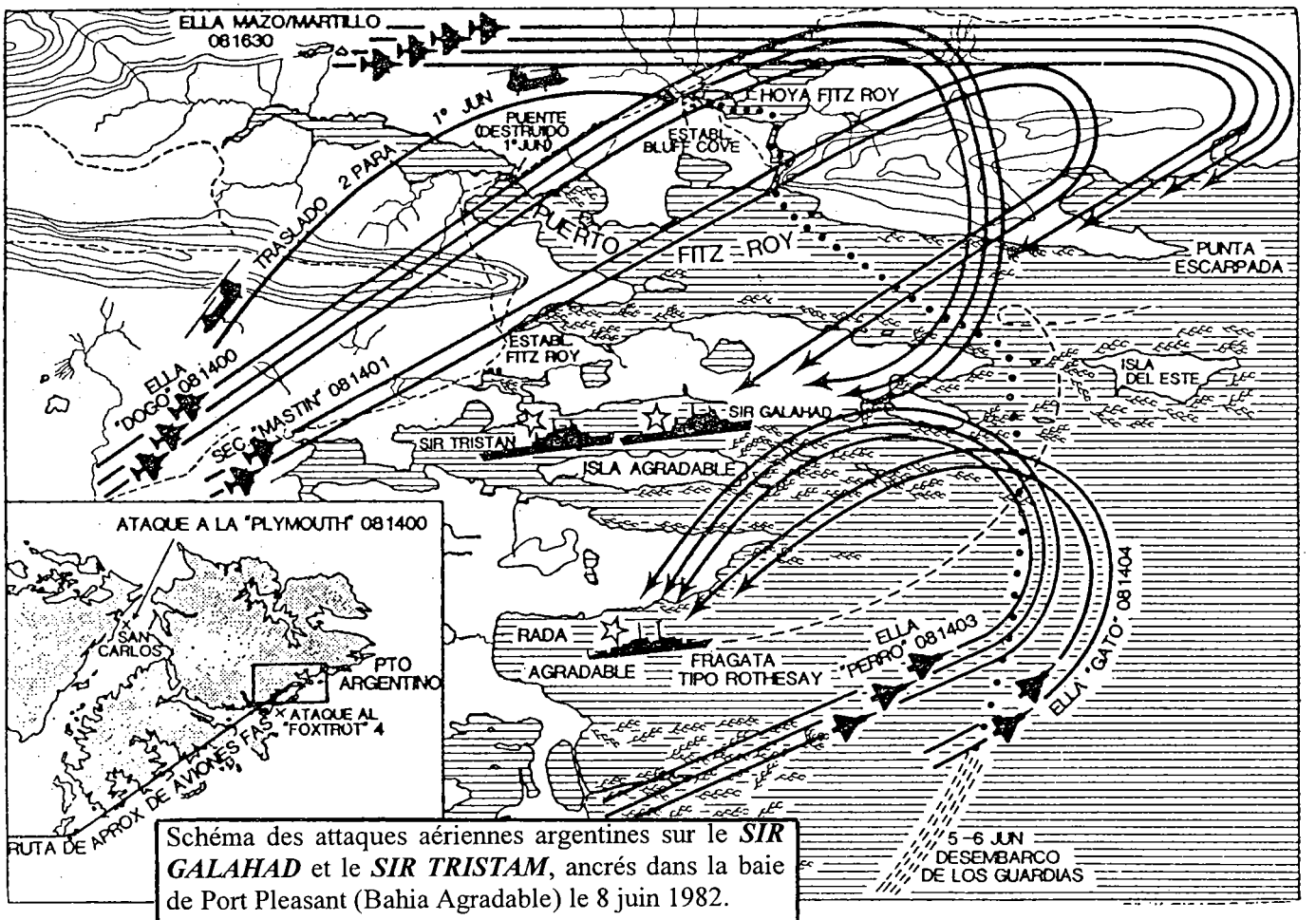
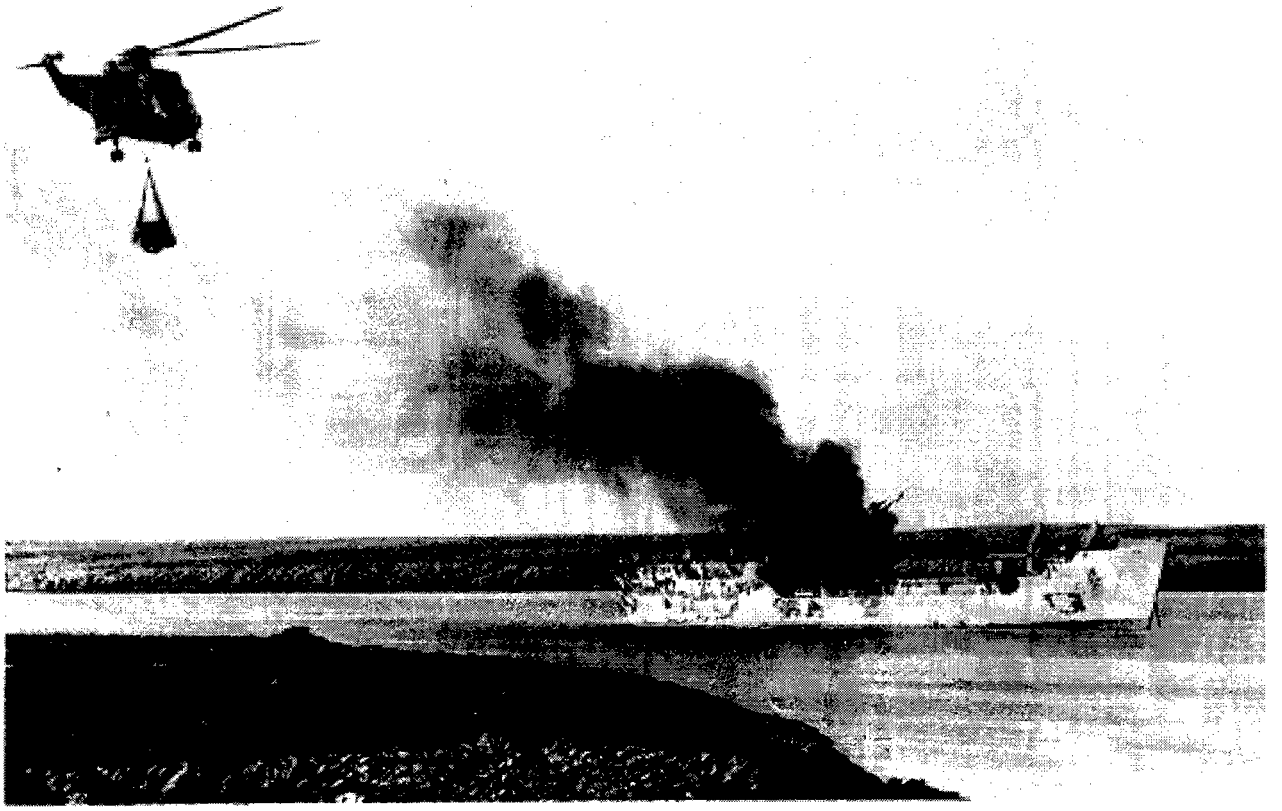


Schéma des attaques aériennes argentines sur le ***SIR GALAHAD*** et le ***SIR TRISTAM***, ancrés dans la baie de Port Pleasant (Bahia Agradable) le 8 juin 1982.

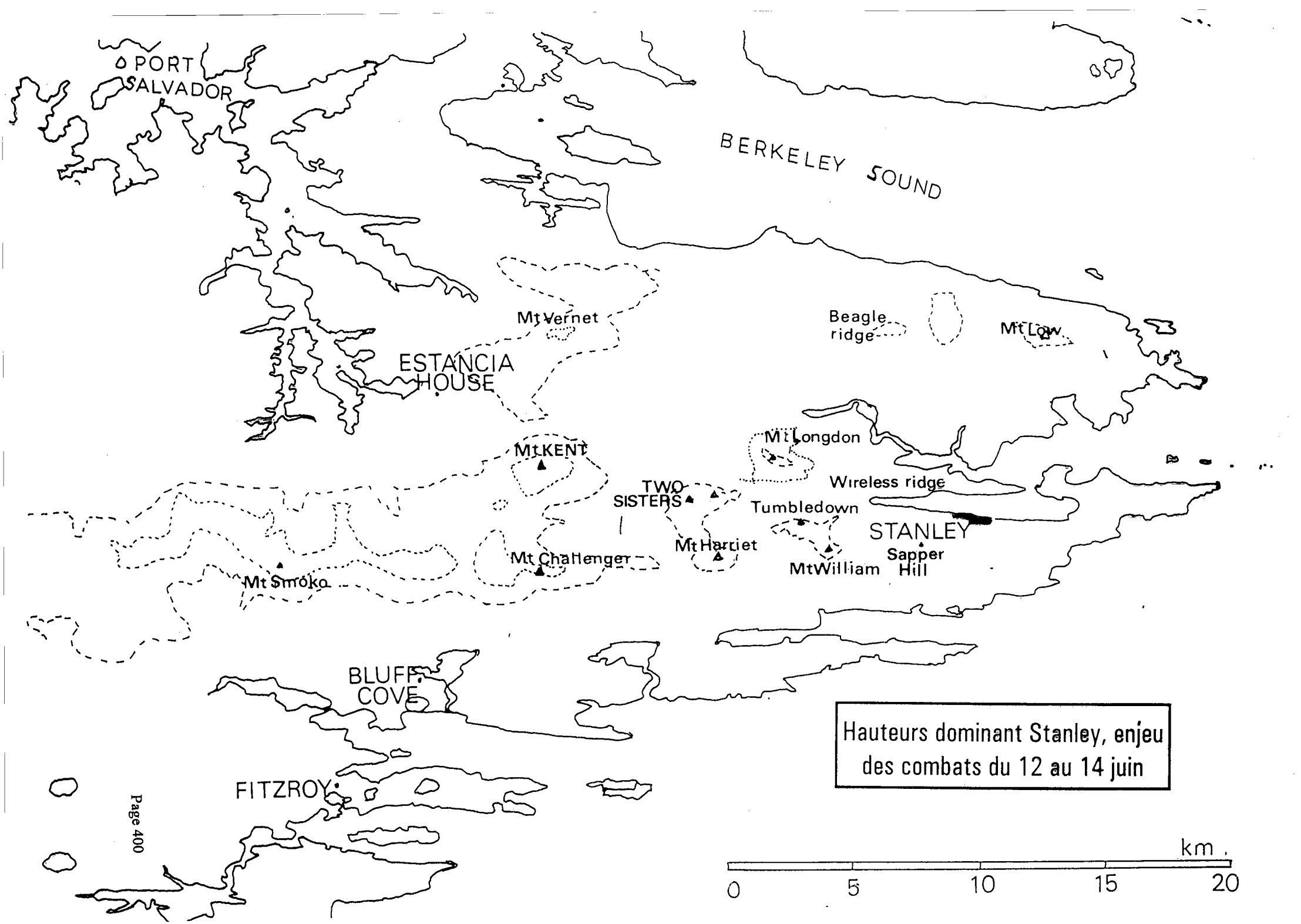
Source : Ruben O.Moro, la Guerra Inaudita.

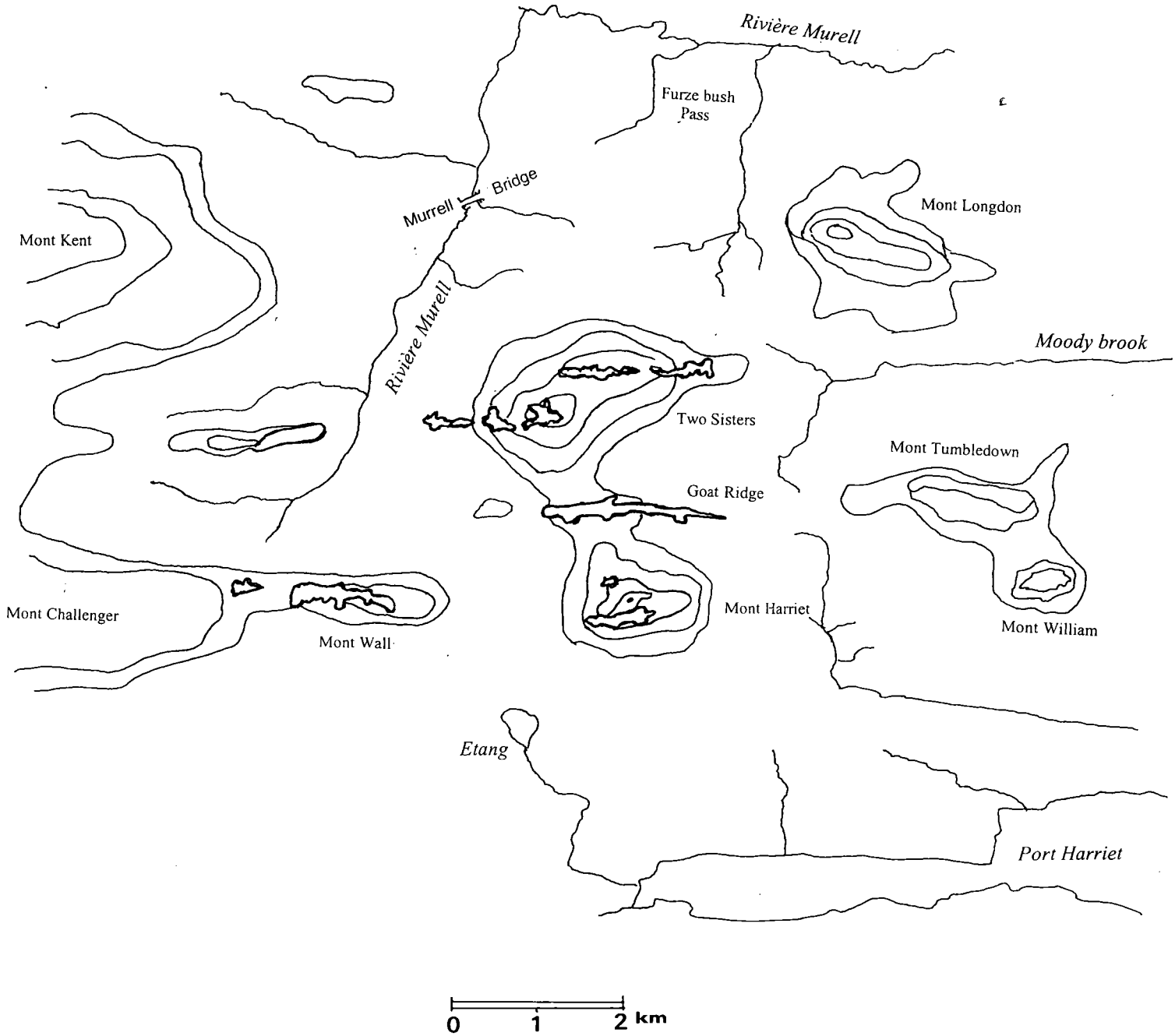
SIR GALAHAD L.S.T. GB 24-9-981



Un Sea King transportant des cargaisons survole le **SIR GALAHAD** qui, après évacuation des blessés, continue de brûler.

Source : Imperial War Museum.


PORT SALVADOR
BERKELEY SOUND
Mt Vernet
ESTANCIA HOUSE
Beagle ridge
Mt Low
Mt Longdon
Mt KENT
TWO SISTERS
Wireless ridge
Tumbledown
STANLEY
Mt Harriet
Sapper Hill
Mt William
Mt Challenger
Mt Smoko
BLUFF COVE
FITZROY
Hauteurs dominant Stanley, enjeu des combats du 12 au 14 juin
km
0
5
10
15
20



Hauteurs à l'est de Stanley, attaquées par les forces britanniques dans la nuit du 11 au 12 juin 1982

CHAPITRE XIV. LA BATAILLE DES MONTS

Les positions argentines aménagées sur le pourtour de Stanley vont être attaquées par les régiments britanniques qui entreprennent une conquête de la première ceinture de hauteurs avec l'appui de l'artillerie navale que ne peuvent empêcher ni les canons argentins, ni la mise en oeuvre de missiles Exocet.

1. Le dispositif argentin centré sur Stanley

Après avoir réalisé leur mouvement en pince, en approchant de Stanley par le nord-ouest et par le sud-ouest, les régiments britanniques sont désormais en position de livrer la bataille finale. Ils sont au contact d'un dispositif argentin étagé vers l'ouest à partir de l'aérodrome de Stanley et dont le centre est à Stanley même. Début juin, sur le réduit de Stanley qui mesure 25 kilomètres de long sur 10 km de large, les Argentins ont partiellement redéployé leurs différents régiments en vue de faire face à l'offensive britannique imminente qu'ils attendent du sud-ouest, voire du sud si elle s'accompagne d'un débarquement.

Leur répartition s'établit comme suit:

- au nord-ouest, le 7ème régiment d'infanterie mécanisée, renforcé par une compagnie du 5ème bataillon d'infanterie de marine et des éléments du 101ème régiment d'infanterie, tient les hauteurs du mont Longdon et de Wireless Ridge jusqu'à la péninsule de Murrel au nord de Stanley, dans laquelle sont détachées des patrouilles de la compagnie A du 4ème régiment d'infanterie.

- à l'ouest, le 4ème régiment d'infanterie a abandonné les monts Challenger et Wall les derniers jours de mai, dans la perspective d'une attaque imminente par le nord. Il occupe les monts Two Sisters (Dos Hamanas pour les Argentins) et Harriet, ainsi que l'éperon rocheux qui se situe entre eux, Goat Ridge. La compagnie B du 6ème régiment d'infanterie mécanisée le renforce sur Two Sisters.

- dans l'immédiat ouest de Stanley, le 5ème régiment d'infanterie de marine tient les monts William et Tumbledown et est réparti jusqu'à Sapper Hill. Il a l'appui d'une partie de la compagnie de mitrailleuses lourdes de 12,7 mm des fusiliers marins.

- le sud de Stanley est tenu par le 3ème régiment d'infanterie mécanisée et le sud-est par le 6ème régiment d'infanterie mécanisée, tandis que l'isthme de l'aérodrome est défendu, depuis son arrivée le 2 avril, par le 25ème régiment d'infanterie du colonel Seineldin, installé au milieu des nombreuses défenses antiaériennes (canons de 35 mm, 20 mm, lance-missiles Roland et Tigercat).

Six régiments d'infanterie sont donc prêts à affronter les sept régiments britanniques qui se sont rapprochés. A l'extérieur de tout ce dispositif, ont été posés des champs de mines anti-personnel, antichars ou mixtes. Les troupes sont réparties dans des fortins, des bunkers, des

positions individuelles creusées dans le flanc des hauteurs près du sommet ou aménagées dans les parties rocheuses. Ces abris, faits de protection de terre et de pierre sont soigneusement camouflés. Ils ont été placés pour que le tir de leurs armes se complètent. Leur armement est puissant, il comprend des mitrailleuses lourdes de 12,7 mm, des mortiers de 120 mm et 81 mm, des canons sans recul de 106 mm, les fusils à lunette des tireurs d'élite (*snipers*), et les autres armes d'infanterie (fusils FAL, mitrailleuses légères, bazookas); des missiles antiaériens portables SAM 7 apportés récemment ont été répartis dans les unités. Certains secteurs mettent en oeuvre des radars de surveillance du champ de bataille de type Rasit. Les retranchements sont dotés de systèmes de vision nocturne pouvant repérer l'adversaire dans l'obscurité à moyenne distance. Un réseau de postes radio assure la liaison avec l'arrière et les batteries d'artillerie situées autour de Stanley. Elles mettent en batterie 32 canons de 105 mm Oto Melara du 3ème régiment d'artillerie et du 4ème régiment d'artillerie aéromobile et six autres du même type de la batterie de campagne des fusiliers marins. A ces canons légers et très mobiles, s'ajoutent les quatre canons de 155 mm du 101ème régiment d'artillerie apportés par C 130 pour compenser la différence de portée entre canons de 105 mm argentins et britanniques. Ils ont été installés sur les contreforts de Sapper Hill et aux abords des maisons de Stanley.

Pour compléter ce dispositif et organiser des contre-offensives, des camions sont prêts à transporter par les rares pistes, les unités placées en réserve à Stanley. Ils peuvent être appuyés par 12 automitrailleuses légères AML Panhard armées de canons de 90 mm.

Tout ce dispositif met en ligne entre 8500 et 9000 hommes dont 5000 peuvent être considérés comme des combattants (2). Leur appui aérien ne peut venir que du continent, car il ne reste que quelques Pucara en état de vol sur l'aérodrome et neuf hélicoptères (3). Le dispositif médical est essentiellement concentré à Stanley.

Dans leur retranchement à flanc de collines, les soldats argentins ont stocké des munitions et des réserves en grande quantité, mais leur alimentation en plats chauds est défaillante. L'approvisionnement alimentaire est en effet conçu pour des troupes en mouvement, reliées à l'arrière et non pour des détachements isolés sur des îles coupées du flux logistique normal. Il va sensiblement s'améliorer en qualité, après les débarquements de vivres effectués les 1er et 8 juin par le navire hôpital ***Bahia Paraiso***, mais sa distribution est inadaptée et les postes avancés ne les reçoivent pas en raison de l'absence de moyens de transport appropriés au terrain. Les soldats sont souvent affamés. Le froid les gagne en dépit de vêtements d'hiver achetés en urgence en Israël qui leur ont été distribués; l'humidité est permanente. Quelques-uns tuent des moutons pour compléter leur alimentation. Leur isolement au milieu des vents glacés, leur confinement dans des espaces désertiques, leur manque d'information sur l'évolution de la situation, leur maintien sur des positions statiques alors qu'ils peuvent observer à distance les mouvements des hélicoptères britanniques et qu'ils subissent la nuit des tirs d'artillerie navale, sappent leur moral. Dans les unités qui n'ont pu rappeler les réservistes, beaucoup de soldats sont de jeunes conscrits de la classe 63, qui n'ont reçu qu'un minimum d'entraînement et n'ont jamais combattu (4). Dans certaines unités, le style rigide des relations entre officiers et hommes de troupes et le faible niveau de responsabilité des sous-officiers contribuent à entretenir un climat de doute. Ne pouvant s'éloigner de leurs positions, ils jettent des boîtes de conserve vides qui contribueront à les faire repérer. Ne disposant pas de latrines, ils doivent sortir la nuit pour éviter d'être repérés,

se dispersent autour de leur retranchement dont ils polluent les secteurs périphériques par lesquels leurs adversaires vont arriver.

Les actions offensives britanniques ont été marquées entre le 9 et le 11 juin par plusieurs attaques de Harrier. Endommagé le 8, l'aérodrome de campagne de Port San Carlos est à nouveau opérationnel le 9 juin. Quatre sorties de bombardement sont effectuées sur Sapper Hill et le mont Longdon. A partir du 10 juin, les Harrier mettent en oeuvre pour la première fois des bombes guidées par laser. Mais le dispositif de guidage au sol n'est pas encore en place et ce type d'attaque est reporté.

Le 11 juin, les Harrier attaquent à nouveau l'aéroport de Stanley. Ils effectuent également dix sorties sur les unités argentines de Port Stanley et du mont Longdon. Volant au ras des collines, ils échappent à la menace de missiles Blowpipe, dont sont aussi dotés les Argentins.

Les seuls avions argentins qui se manifestent après le 8 juin sont les derniers Pucara basés à Stanley; leurs quelques sorties sont sans effet direct sur l'organisation du dispositif d'attaque britannique. Les hélicoptères britanniques disponibles recommencent à s'accroître avec l'arrivée de plusieurs navires dont le navire de soutien pour hélicoptères ***Engadine***. Pour le flux logistique, 16 Sea King, 23 Wessex et le Chinook BN sont désormais utilisables. S'y ajoutent les Scout et les Gazelle pour les liaisons.

Pour déstabiliser le commandement argentin à Stanley, une attaque surprise sur le local supposé de la conférence quotidienne du général Menendez est effectuée le 11 juin. Un Wessex, armé de missiles air-sol filoguidés SS 12 s'aventure à cinq km au nord de Stanley; prenant de la hauteur, il tire ses deux missiles sur le bâtiment public concerné (la mairie - bureau postal). Un missile tombe à l'eau, l'autre manque sa cible et atteint le poste de police de l'autre côté de la rue. Le Wessex parvient à se dérober. En fait, l'information sur le lieu de réunion était erronée, mais le missile, qui a atteint une salle de coordination du renseignement, confirme aux Argentins l'acuité de la menace.

Après avoir encaissé le choc de l'attaque du ***Sir Galahad***, la force britannique est apte, dès le 11 juin dans l'après midi à reprendre l'offensive selon les dispositions arrêtées le 8 juin à bord du ***Fearless***. Le 9 juin, le général Moore le confirme au général Thomson lors d'une visite à l'état-major de la 3ème brigade. L'attaque est prévue en deux phases. Dans la nuit du 11 au 12 juin, trois régiments de la 3ème brigade doivent s'emparer de trois hauteurs tenues par les Argentins. Au nord, le 3ème para doit attaquer le mont Longdon, au centre le 45ème commando, le mont Two Sisters, et au sud le 42ème commando, le mont Harriet et Goat Ridge. Le 2ème para, qui a été reversé à la 3ème brigade est en réserve à l'arrière pour les deux premières offensives; les éléments disponibles du 1er bataillon de gardes gallois et deux compagnies du 40ème commando sont en réserve pour l'offensive du 42ème commando.

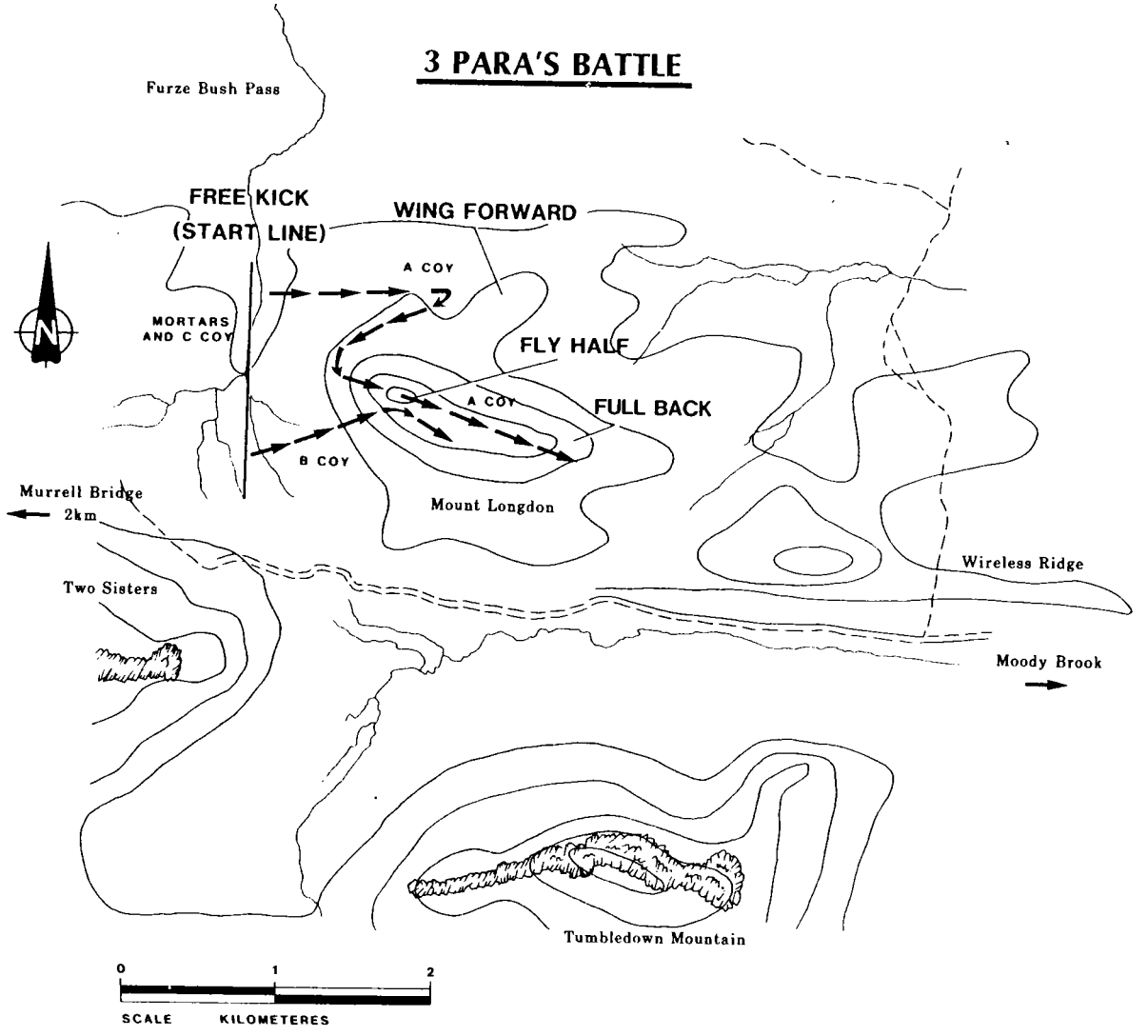
Dans le prolongement de leur action, les trois régiments s'efforceront de s'emparer aussi des monts Tumbledown, William et Wireless Ridge. La phase finale débutera alors par l'attaque de Sapper Hill et des abords sud de Stanley.

Pour soutenir ces attaques, trois navires de guerre, qui se seront approchés de la côte au sud de Stanley, vont effectuer un bombardement naval nocturne. L'***Avenger*** appuyera ainsi le 3ème para, en s'opposant à l'arrivée de renforts et en bombardant Wireless Ridge, le ***Glamorgan*** le 45ème commando et le ***Yarmouth*** le 42ème commando. Cinq batteries d'artillerie ont installé leurs canons de 105 mm pour compléter ces tirs depuis la terre. Les artilleurs ont demandé 1000 coups par pièce, mais les capacités de transport par hélicoptères ne permettent de leur accorder que 500 coups. Les 15 000 coups obtenus nécessitent, en effet, 312 rotations de Sea King (5). En fait, seront disponibles 11 095 obus de canons de 105 mm et 1400 coups de canons de 114 mm provenant des navires.

Cette offensive est décisive car moins encore que les Argentins, les Britanniques ne peuvent compter sur l'arrivée prochaine d'aucun renfort. Un échec est donc exclu: l'échéance ultime des combats est fixée à la mi-juin, car il sera impossible de maintenir plus longtemps en mer les navires exposés à l'hiver austral.

Des patrouilles combinées de reconnaissance se sont approchées pendant plusieurs jours des positions argentines pour repérer leurs implantations, évaluer leur capacité de résistance, mesurer la combativité des troupes adverses, situer leurs armes lourdes, tout en repérant les limites de champs de mines dans lesquels il va falloir s'engager. Certaines patrouilles repérées ont eu des pertes. Des unités spéciales des forces spéciales ont même opéré derrière ces lignes ennemies, notamment une équipe de l'unité de combat en montagne et zone arctique qui a passé une journée sur Goat Ridge. Lors de contacts, des méprises se sont produites entraînant des échanges de tir entre unités amies. Quatre Britanniques ont ainsi été tués par leurs propres troupes. Ces reconnaissances ont donné une image précise du dispositif argentin, disposant d'un armement puissant et abondant, bien installé et doté de dispositifs de vision nocturne. Dans chaque régiment, une maquette faite de terre et de divers matériaux disponibles a été fabriquée. Elle reproduit l'implantation des champs de mines, des nids de mitrailleuses, des bunkers, des pistes d'accès. Les officiers peuvent ainsi étudier les différentes positions vers lesquelles ils vont devoir conduire leurs unités dans l'obscurité.

L'offensive nocturne du 11 juin consiste en une attaque coordonnée des trois monts, elle débutera par une attaque du mont Longdon, les deux autres engagements s'opérant avec un décalage d'une demi-heure. L'attaque doit avoir lieu de nuit, car les Argentins surplombent les axes d'approche des Britanniques et sont en mesure de les repousser par des barrages d'artillerie ciblés. Il faut donc opérer une approche silencieuse sur plusieurs kilomètres avant l'ouverture du feu.



Attaque du Mont Longdon par le 3e Para
Nuit du 11 au 12 juin 1982

Source : Julian Thomson, no Picnic

2. Mont Longdon

Le mont Longdon n'offre pas d'alternative pour son attaque, car il est constitué d'une longue et étroite crête rocheuse de 1200 m de long sur 200 m de large, de laquelle descendent de longues pentes régulières. A un kilomètre à l'est, le dispositif défensif argentin sur Wireless Ridge est dense. Un champ de mines au sud et le dispositif argentin sur le mont Tumbledown empêchent toute attaque par ce secteur. Contraint à une attaque frontale et silencieuse par l'ouest, le colonel Hew Pike a prévu d'engager son régiment sur deux axes parallèles, partant de la ligne de départ située sur une petite rivière coulant du sud au nord, dont le nom de code est *Free Kick.* Sur cette ligne vont s'installer, en réserve et en appui la compagnie C et la section de mortiers. Au nord de cette ligne, la compagnie A (1er, 2ème et 3ème pelotons) du commandant Collett progressera jusqu'à un contrefort à 500 mètres au nord du mont Longdon baptisé *Wing Forward,* où elle installera ses armes pour soutenir l'attaque de la compagnie B du commandant Argue (4ème, 5ème et 6ème pelotons). Partie du sud de la ligne de départ, dans l'obscurité, celle-ci effectuera une attaque par l'est en se glissant dans l'axe de la crête en vue d'atteindre son sommet baptisé *Fly Half.* Le colonel Pike compte sur l'effet de surprise; les six canons de 105 mm et le 114 mm de l'***Avenger,*** prévus pour soutenir l'assaut, n'entreront en action qu'après le début de l'offensive (6).

Partis à 16 heures de leur position au pied du mont Vernet, les parachutistes marchent quatre heures avant de rejoindre leur position de départ, que les compagnies A et B franchissent à 20 h 15. La compagnie B a pris du retard en franchissant la rivière Murrell sur un pont fabriqué avec des échelles (7). Elles progressent une heure sans être repérées par les Argentins. Ceux-ci n'ont pas allumé le radar Rasit qui leur avait permis la nuit précédente de faire bombarder par artillerie une patrouille de reconnaissance. Ils craignent, en effet, qu'il soit repéré et détruit par un tir de contre-batterie. A gauche de l'axe de la progression, un parachutiste du 4ème peloton de la compagnie B saute sur une mine. Des Argentins aux avant-postes avaient pu entendre dans l'obscurité les parachutistes mettre tous ensemble leur baïonnettes au bout du fusil (8). Cette explosion confirme la présence des Britanniques. Les Argentins alertés ouvrent le feu et provoquent un tir d'artillerie de barrage. La bataille est engagée, elle va durer près de 10 heures.

La compagnie A, s'avançant un peu à gauche de l'axe prévu, approche du contrefort nord (*Wing Forward*) pour s'y installer. Elle se retrouve sous les tirs convergents de positions que la compagnie B attaque. De ces fortins, faits de remblais de terre et de roches, les Argentins tiennent les parachutistes en contrebas sous le feu de leurs mitrailleuses lourdes et leurs mortiers. Leurs tireurs d'élite, dotés de systèmes modernes de vision nocturne tirent notamment sur les porteurs de postes radio.

Après une heure et demie de progression, la compagnie A s'est donc immobilisée sous la protection relative de bancs de tourbe. Elle reçoit l'ordre de rebrousser chemin en longeant le flanc du mont Longdon pour retrouver à l'ouest l'axe de la compagnie B, bloquée également sur les pentes par les tirs intenses des Argentins.

Soutenus par des tirs d'artillerie précis et leurs mitrailleuses, les 1er et 2ème pelotons

parviennent en rampant, à atteindre la partie est de la crête dont ils réussissent l'assaut par des combats au corps à corps. Les retranchements argentins sont enlevés à la baïonnette, au fusil et à la grenade. Les parachutistes veillent à ne laisser derrière eux aucun poste de tir risquant de les atteindre dans le dos. Des Argentins commencent à se replier vers l'est. Le 3ème peloton est engagé pour couvrir les pentes qui mènent à Wireless Ridge.

La compagnie B a entrepris un peu plus tôt son attaque frontale du mont Longdon. Le 5ème peloton a pénétré dans le dispositif argentin, ouvrant le feu sur des tentes à l'intérieur desquelles dorment des Argentins (9). Sur sa droite, le 6ème peloton, chargé de s'emparer des pentes du sud, a atteint le sommet après une progression rapide, sans rencontrer de forte résistance. Il est alors pris sous le feu de positions argentines qu'il a dépassées alors qu'il s'avance vers *Fly Half* dans un environnement rocheux fait de couloirs et de mouvements de sol qui se terminent en entonnoir. Immobilisé sous le feu de mitrailleuses servies par les fusiliers marins argentins et de tireurs d'élite, il voit le nombre de ses pertes s'élever rapidement.

Le 4ème et le 5ème pelotons sont engagés dans les combats les plus durs. Ils doivent s'emparer des pentes nord et attaquer les principaux retranchements argentins dont la position est repérable par les traceuses qui en sortent. Ils les neutralisent avec des roquettes antichar de 66 mm et 84 mm et complètent ces destructions à la grenade. En progressant vers l'est, ils se heurtent au 3ème peloton argentin du lieutenant Nairotti armé de mitrailleuses lourdes et canon de 106 mm sans recul. Le chef du peloton est touché. Le sergent McKay prend le commandement et se lance, en tête d'un groupe de parachutistes, à l'attaque du nid de mitrailleuses. Franchissant les 35 mètres qui l'en séparent, il le détruit à la grenade, mais tombe mortellement blessé. La position est emportée. Cet acte courageux lui vaudra la *Victoria Cross* à titre posthume.

Le 5ème peloton et le PC mobile de la compagnie B reprennent l'attaque, rampant sur les terrains servant de latrines aux Argentins (10). A nouveau, ils sont immobilisés par les tirs de mitrailleuses lourdes. Les pertes sont élevées, dix morts et de nombreux blessés. L'officier d'artillerie obtient un pilonnage précis de ces positions, à très courte distance de la première ligne d'assaillants. La progression reprend sur le flanc gauche de l'objectif. A nouveau immobilisés, ils reçoivent l'ordre du colonel Pike, arrivé sur place, de marquer un répit dans l'offensive. Il faut revoit le plan initial, relever les blessés, préciser les nouveaux objectifs assignés à l'artillerie.

Pour enlever le sommet, les parachutistes sont réorganisés. Le colonel Pike engage la compagnie A pour relever la compagnie B. Après des combats ralentis par la nécessité de prendre les positions argentines une par une, effectués sous le contre feu bien dirigé des canons argentins, les Britanniques vont finir par l'emporter. Un début de contre-offensive menée par un peloton du génie argentin gardé en réserve échoue. Epuisés, les parachutistes atteignent l'extrémité est du mont Longdon qu'ils avaient baptisé *Full Back*. Dès que le terrain est libéré, la compagnie B met en batterie ses mitrailleuses face à Wireless Ridge. Le brouillard s'est levé avec le jour, rendant plus imprécis les tirs de l'artillerie argentine. Le régiment creuse rapidement des positions défensives. Avec la lumière du jour, il n'est plus question de poursuivre sur Wireless Ridge. Après dissipation des brouillards, l'artillerie argentine va

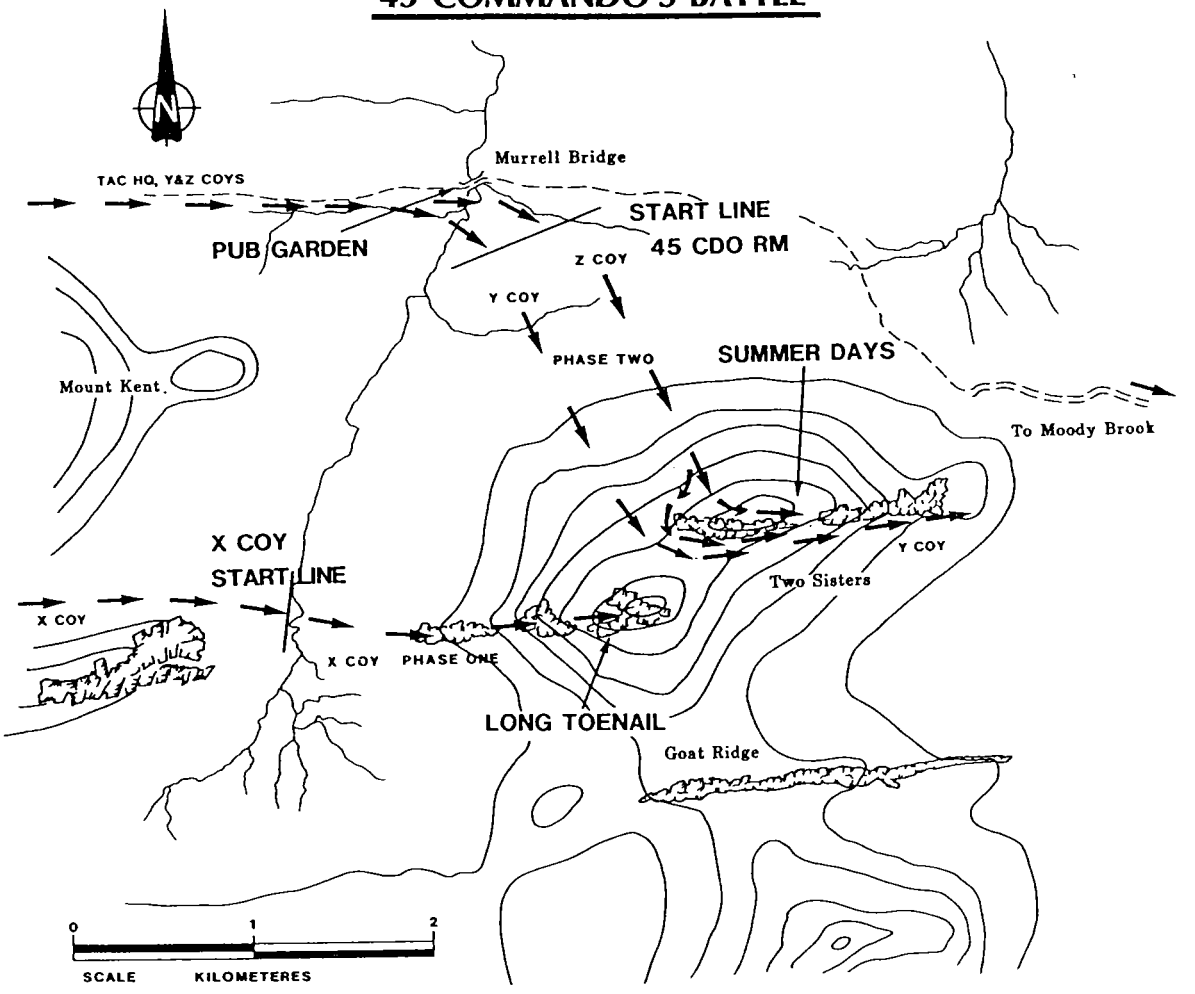
d'ailleurs reprendre son pilonnage intensif des parachutistes. Ces tirs précis et meurtriers sont dirigés par des observateurs depuis le secteur de Tumbledown. De nouvelles pertes sont enregistrées, trois morts et des blessés. Elles s'ajoutent aux 19 morts et 35 blessés des combats de la nuit. Le bilan de cette attaque s'élèvera donc à 23 morts et 47 blessés britanniques; 31 corps d'Argentins ont été dénombrés, 50 ont été blessés. La moitié des défenseurs a pu se replier à l'est.

Mont Longdon sera le combat le plus meurtier de cette nuit d'attaque et le combat terrestre le plus coûteux en vies humaines du conflit. Ce bilan s'explique notamment par le caractère frontal de l'attaque portée sur des positions tenues par des troupes plus organisées qu'ailleurs. Dans cette unité de la 10ème brigade que constitue le 7ème régiment, des réservistes ont pris la place des conscrits. L'adjonction de mitrailleuses lourdes tenues par des fusiliers marins et une bonne direction d'artillerie se sont conjuguées pour rendre particulièrement difficile l'attaque des parachutistes. Une fois encore, les Britanniques constatent que la résistance des soldats argentins, même mal encadrés, est sérieuse, contrairement à leur lâcheté supposée au départ (11).

Après l'intensité de cette bataille, l'inévitable confusion des combats de nuit, la tension enregistrée chez les parachutistes cloués au sol pendant de longues périodes sous les obus de mortiers ou de canons et qui voient certains d'entre eux touchés par les tirs des tireurs d'élite argentins, des exactions graves ont pu se produire à la fin des combats. Certains témoignages le laissent à penser. Près de dix ans après le combat, un parachutiste, Vincent Bramley, décrira dans un ouvrage paru en 1991 et consacré à cette attaque (12), les conditions dans lesquelles ils se sont battus, la prise des tranchées à la grenade et à la baïonnette, la fatigue, la dépression ressentie à la vue des camarades tués ou touchés par les éclats d'obus (*schrapnels*), l'impression tout au long de ces neuf heures de combat que cela ne s'arrêtera pas. Il évoquera également plusieurs exécutions sommaires de prisonniers désarmés auxquelles il a assisté à la fin des combats. Son témoignage sera corroboré par celui du capitaine de parachutistes Anthony Mason (13). Il sera recoupé par les déclarations du caporal argentin Oscar Carrizo (14), qui expliquera qu'à la fin des combats, après l'avoir désarmé, des parachutistes anglais lui ont tiré une balle dans la tête et l'ont laissé pour mort. Ces parachutistes le soupçonnaient d'être un mercenaire nord-américain se battant pour les Argentins. Bramley évoque également la découverte de trois mercenaires nord-américains qui auraient été abattus sur ordre d'un supérieur (15). L'exécution de Carrizo a été confirmée par un autre témoin, Santiago Mambrin. En 1993, une campagne de presse en Grande-Bretagne entraîna une enquête sur le terrain effectuée par Scotland Yard afin de rechercher des éléments de preuve, le caporal Bramley ayant prétendu également qu'il avait vu des cadavres aux oreilles coupées comme trophées après la bataille et que des parachutistes tués en avaient sur eux.

Du côté britannique, comme du côté argentin, une volonté de ne pas exacerber ces éléments a prévalu; des bavures limitées ont pu se produire dans l'intensité des batailles; c'est ainsi qu'avant la bataille du mont Longdon, les parachutistes avaient eu connaissance de l'incident du drapeau blanc de Goose Green, à la vue duquel des parachutistes s'étaient avancés pour négocier et avaient été abattus, ce qui, à ce moment précis, avait paru relever d'un acte de traîtrise.

45 COMMANDO'S BATTLE



Attaque des Two Sisters par le 45e Commando
Nuit du 11 au 12 juin 1982

Source : Julian Thomson, no Picnic

3. Two Sisters

A 3 km au sud-ouest du mont Longdon, le 45ème commando du colonel Whitehead a entrepris, une heure après le 3ème para, l'attaque du mont Two Sisters. Ce sommet est constiué en un ensemble de deux pics, le plus haut s'élevant à 316 m et de cinq éperons rocheux, trois au sud et deux au nord, distants d'un kilomètre. Les 250 mètres séparant la base des sommets constituent une pente difficile, couverte de rochers coupants et d'éboulis. Les Argentins qui défendent cet ensemble sont la compagnie B du 6ème régiment d'infanterie et la compagnie C renforcée du 4ème régiment d'infanterie.

Le plan du colonel Whitehead a prévu une attaque depuis deux axes différents. Par l'est à partir de 21 h, la compagnie X attaquera dans une première phase le sommet sud-est dont le nom de code est *Long Toenail.* Depuis cette position, il effectuera des feux d'appui aux compagnies Y et Z venant du nord-est, à partir du pont sur la rivière Murrell qu'elles auront franchi à 23 h. L'attaque par la compagnie Z du flanc ouest de la barre rocheuse de la montagne nord baptisée *Summer Days*, sera suivie par un assaut, sur le flanc ouest de ce même sommet, de la compagnie Y. L'approche se fera en silence, l'artillerie et les mortiers n'étant utilisés que si l'effet de surprise est déjoué.

La compagnie X du commandant Gardiner, dont les Milan ont été détruits dans une attaque d'Ajax Bay le 27 mai, est accompagnée par le peloton de Milan du 40ème commando. Sa progression vers la ligne de départ, entamée à 17 h, est retardée par le poids de 40 Milans et de leurs lanceurs et elle y arrive avec 2 h 15 de retard. A 23 h, la dernière progression est entamée. Les compagnies Y et Z et l'état-major tactique du régiment ont atteint leur ligne de départ à l'heure prévue. Sans attendre que la compagnie X puisse les appuyer, le colonel Whitehead reprend la progression.

La compagnie X s'est avancée sans être repérée. Le premier peloton a ouvert la voie. Il laisse passer le 3ème peloton qui se trouve à mi-route de l'objectif, rapidement exposé aux feux nourris des mitrailleuses et des soldats installés dans des trous individuels, sur sa droite et des défenses du sommet nord-est sur sa gauche. Le commandant Gardiner replie le 3ème peloton et demande un tir d'artillerie et de mortiers sur les positions argentines. Les mortiers ne peuvent tenir longtemps car ils s'enfoncent dans la terre et les canons ne sont pas disponibles. Des Milan sont tirés contre les fortins argentins (16).

Le 2ème peloton reprend l'attaque. Sous les feux de l'artillerie argentine, il tente de se frayer une voie à travers des éboulis de rochers. Il doit se replier une fois encore avant de s'emparer définitivement de cette position. A 0 h 30, les compagnies Y et Z, parties de leur ligne de départ *Pub Garden*, entament leur attaque par une progression parallèle, sans disposer sur le flanc du soutien de la compagnie X absorbée par sa progression difficile. Ayant échappé à un tir de barrage d'artillerie, elles s'avancent rapidement sans être repérées. Une fusée éclairante les découvre, suivie d'un tir d'artillerie. Quatre hommes sont tués. Le colonel Whitehead arrête la progression et fait mettre les hommes à couvert, en attendant les résultats des combats de la compagnie X. La compagnie Z du capitaine Cole, qui a repéré les défenses, s'apprête à les

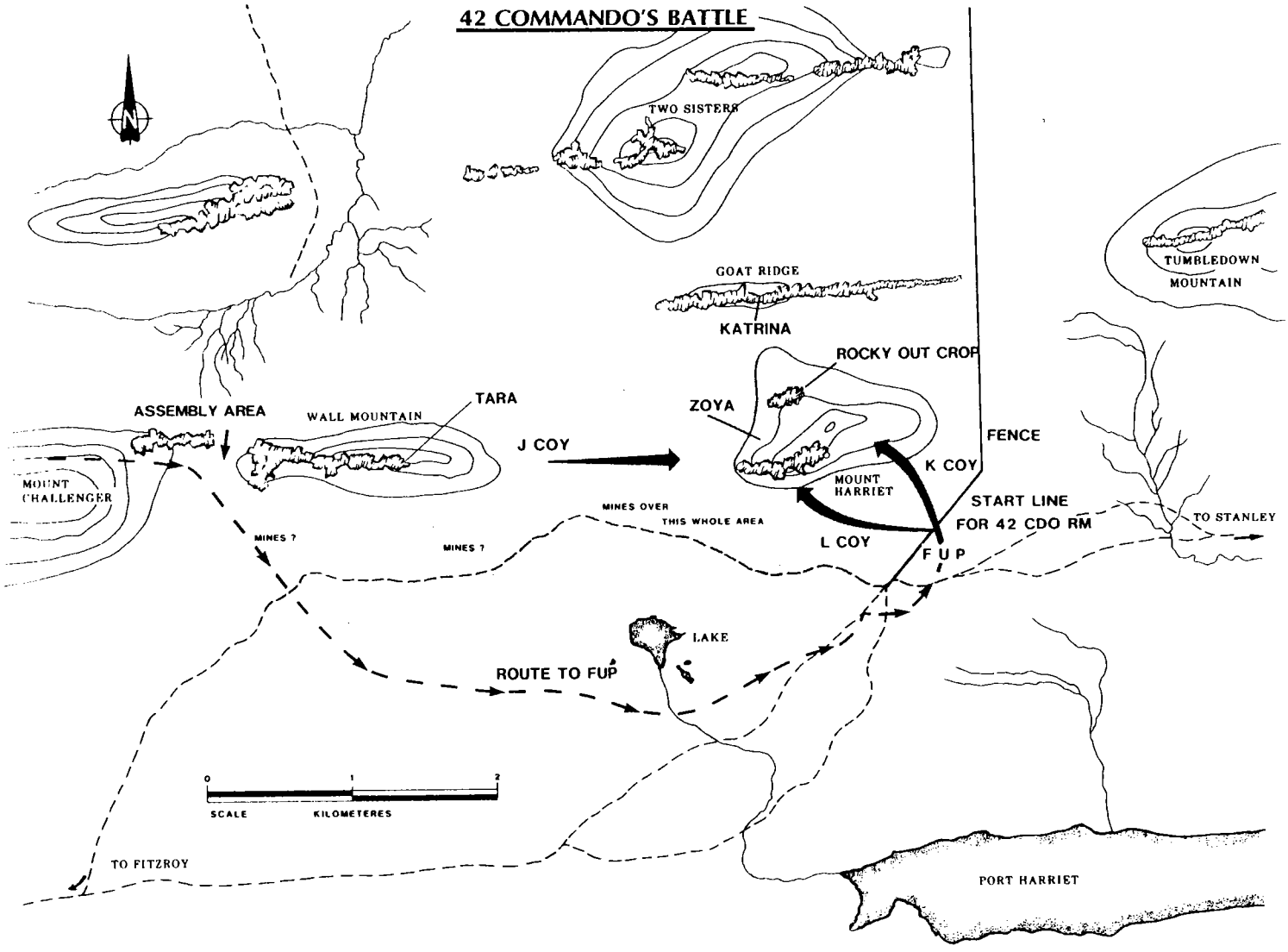
attaquer quand elle est prise aussi sous le tir des armes argentines. Les Britanniques obtiennent rapidement un tir d'artillerie en riposte. Le lieutenant Dytor, plutôt que de s'abriter des obus, entraîne son 8ème peloton dans un assaut au corps à corps des positions argentines. Les *Royal Marines* s'élancent, soutenus par leurs mitrailleuses et les lance-roquettes antichars, en poussant le cri de l'unité: "*Zulu, Zulu*". Le colonel Whitehead ramène la compagnie Y, dont la progression est bloquée le long de la compagnie Z par des tirs de mortiers; deux officiers sont blessés. Les *Royal Marines* du 8ème peloton, appuyés par le feu du 7ème peloton atteignent la crête. Ils continuent leur offensive pour s'emparer du versant sud. Rencontrant d'autres nids de mitrailleuses de 12,7 mm, ils les neutralisent. Le 9ème peloton progresse parallèlement sur le versant nord du sommet. A 2 h 45, la compagnie Z s'est emparée de son objectif. A sa droite, la compagnie Y s'engage dans le secteur situé dans la partie ouest de *Summer Days*. Le 9ème peloton resté en réserve a enregistré des pertes dues aux tirs d'artillerie. La compagnie Y s'engage dans le secteur situé entre les deux sommets.

Sur sa droite, la compagnie X s'est maintenant emparée de son objectif *Long Toenail* et contrôle le sud en direction de Goat Ridge. Alors qu'elle atteint la pente sud, la compagnie Y est prise sous les tirs d'armes lourdes. Elle n'a pas besoin du 8ème peloton de la compagnie Z qui se met en position pour atteindre, après neutralisation de points de résistance disséminés sur sa progression, l'extrémité est de son objectif baptisé *Summer Days*. Comme sur le mont Longdon, dès que les Argentins se sont repliés, des salves d'obus de 155 mm argentins tombent sur les positions nouvellement prises par les *Royal Marines*, confirmant la qualité de leurs observateurs d'artillerie avancés. A 4 h 30, le 12 juin, le colonel Whitehead confirme par radio qu'il tient son secteur. Le général Thomson le dissuade de poursuivre sur Tumbledown via Goat Ridge, à 5 km car le jour se lève, exposant toute progression à des tirs précis d'artillerie.

Cette conquête des Two Sisters s'est opérée avec peu de pertes, quatre tués et 11 blessés; 44 Argentins sont faits prisonniers. Elle témoigne d'un niveau élevé de professionnalisme et d'une bonne coopération avec l'artillerie qui, ici encore, joue un rôle important des deux côtés. La progression dans l'obscurité s'est révélée également difficile.

4. Mont Harriet

Le mont Harriet, auprès duquel passe la piste qui conduit de Stanley à Fitzroy et Goose Green, au sud des deux objectifs précédents, était considéré par l'état-major argentin comme l'axe d'attaque probable des Britanniques. Sur ses abords avaient donc été posés neuf champs de mines. Ses hauteurs étaient défendues par deux compagnies bien équipées, un peloton de reconnaissance et les mortiers du 4ème régiment d'infanterie qui, avec divers éléments, constituent l'équivalent d'un régiment. Au nord, dans le secteur de Goat Ridge, baptisé *Katrina*, la progression du 45ème commando empêchait tout engagement d'autres unités, car il fallait éviter une méprise lors des combats. Une attaque frontale par l'est ou le sud, ne pouvait qu'être coûteuse. Le plan du colonel Vaux, commandant le 42ème commando consistait donc en un long mouvement d'encerclement par le flanc droit du dispositif argentin, afin de le prendre par l'arrière.



Attaque du Mont Harriet par le 42e Commando
Nuit du 11 au 12 juin 1982

Source : Julian Thomson, no Picnic

Pour réussir, les compagnies chargées de ce mouvement devaient opérer une longue approche par le sud, qui contournait des zones minées, deux pistes et un lac, avant de revenir par le sud-est sur le flanc du mont Harriet. Elle devait donc s'effectuer dans le secteur séparant les régiments de la 3ème brigade de ceux de la 5ème brigade. Une bonne liaison avec cette dernière devait être opérée et faute de transmissions adaptées, le 42ème commando comptait sur une jonction rapide avec le peloton de reconnaissance des gardes gallois qui avait reconnu le secteur. Mais cette rencontre va échouer, entraînant le retard d'une heure dans le programme de l'offensive.

A l'est du mont Harriet, se situe la hauteur de Wall Mountain. Sur ce secteur baptisé *Tara*, le plan a prévu que la compagnie J s'installerait avec ses mortiers pour constituer une réserve et créer une diversion. Sur la piste qui mène à Stanley, une section de Milan serait installée, pour contrer l'arrivée éventuelle d'automitrailleuses Panhard.

La compagnie K quitte à 17 h 30 la ligne de rassemblement qu'elle a gagnée depuis le mont Challenger. Une heure plus tard va suivre la compagnie L. Chaque compagnie est dirigée par un guide de la section de reconnaissance et par des sapeurs du génie (17). Alors que les attaques sur les deux autres points hauts se sont opérées par une progression en silence, le colonel Vaux a obtenu l'accord du général Thomson pour un tir de barrage d'artillerie préalable à son attaque. Les Argentins seront alertés, mais leur attention sera portée vers l'ouest par les tirs offensifs de missiles Milan, par les obus éclairants de mortiers et les mitrailleuses de la compagnie J, et vers le nord par les combats en cours sur les monts Longdon et Two Sisters.

A 22 h , la compagnie K franchit la ligne de départ au sud-est du mont Harriet et progresse sans être repérée. Le 1er peloton ouvre le feu sur ses objectifs, tandis que le 2ème peloton continue de progresser vers le haut, trois quarts d'heure lui sont nécessaires pour enlever les points de résistance. Le 3ème peloton le dépasse vers le sommet. En compagnie du 1er peloton, il commence alors une progression vers l'ouest, détruisant les unes après les autres les positions défensives argentines. Les Argentins dirigent un tir d'artillerie sur la compagnie K.

La compagnie L, chargée de dégager le secteur ouest du mont Harriet, a pu progresser de 700 mètres depuis sa base de départ au sud-est, avant que l'engagement ne débute à 100 mètres des positions ennemies. Elle est alors soumise à un tir de mitrailleuses lourdes. Elle procède à la destruction des fortins abritant ces mitrailleuses, et des postes des tireurs d'élite par usage successif et intensif de missiles Milan. Les *Royal Marines* provoquent les Argentins pour les amener à tirer de longues bandes de balles traçantes afin que le tireur de Milan ait le temps d'acquérir sa cible et d'y guider le missile. Ces lanceurs ne sont, en effet, pas dotés de dispositifs de tirs de nuit. La compagnie L poursuit son attaque jusqu'à l'aube. La compagnie K lui laissant achever son offensive, progresse au nord jusqu'à Goat Ridge, dont elle s'empare. La compagnie J arrive également par l'ouest après avoir traversé un champ de mines, pour achever la prise du mont Harriet. Le combat s'achève avec un nombre limité de pertes: deux tués et 17 blessés. Une seule contre-attaque a été tentée par les Argentins qui ont laissé sur le terrain 300 prisonniers.

La nuit du 11 au 12 juin s'achève avec la capture de trois hauteurs qui contrôlent l'accès à Stanley. L'artillerie a joué un rôle important. Elle a immobilisé les attaquants anglais en leur

occasionnant de sévères pertes, notamment dans l'attaque frontale opérée sur le mont Longdon. La précision de l'artillerie britannique a permis aux unités de parachutistes et de *Royal Marines* de faire taire des fortins argentins, et de se reconstituer dans la confusion de la bataille, avant de reprendre l'offensive. L'artillerie navale a complété, avec les cinq canons de 114 mm engagés, l'action des canons de 105 Light Gun. Elle a provoqué un drame, car en cherchant à atteindre les canons de 155 mm qui tirent à proximité des habitations, des civils ont été touchés; un obus de 114 mm tombe sur un abri où s'étaient réfugiés dix habitants. Trois civils sont tués. Ce seront les seules victimes parmi les habitants des Malouines de toute la guerre. C'est à l'issue de ce tir de soutien que le ***Glamorgan*** va être touché.

5. Exocet contre le *Glamorgan*

Depuis le début des bombardements navals britanniques, la marine argentine cherchait le moyen de les contrer. L'intervention nocturne des navires britanniques empêchait les attaques aériennes des Argentins. Ceux-ci ne disposaient pas d'avions d'attaque capables de voler par tous les temps, si l'on excepte les Super Etendard réservés aux tirs de l'Exocet AM 39, et depuis le tir du 30 mai, trop précieux pour être risqué dans une attaque de navires dotés de missiles mer-air.

L'état-major de la marine argentine avait envisagé de démonter sur un navire une installation complète de missiles MM 38 et de la transférer sur les îles. Mais l'opération aurait duré plus d'un mois. Le capitaine de frégate Perez propose alors de tirer des Exocet depuis une installation improvisée. Un affût mobile pour deux Exocet fut fabriqué à partir d'une remorque de camion. Un tableau de contrôle manuel fut bricolé avec des pièces de rechange, tandis qu'un groupe électrogène mobile était adapté au dispositif. L'ensemble comprenant le lanceur, ses annexes et cinq missiles, était alors transporté par C 130 aux Malouines, pour y être mis en batterie. Pour les navires opérant de nuit, un radar de désignation d'objectifs était nécessaire. Parmi ceux disponibles dans l'infanterie, le Rasit, radar de surveillance du champ de bataille, avait une portée de détection de 30 km. Mais ses indications d'azimut étaient données en millièmes, ce qui obligeait à les convertir en degrés pour programmer le missile à partir des signaux électriques transmis par l'installation de tir improvisée.

Compte tenu de l'imprécision ainsi obtenue dans la désignation d'objectif, l'équipe du commandant Perez devait prévoir la mise en recherche de l'autodirecteur du missile dès son départ, ce qui ne manquerait pas d'alerter les systèmes de guerre électronique des navires de combat. L'installation de tir ne parut efficace qu'au sud de l'isthme de l'aérodrome de Stanley. Les navires, venant effectuer un bombardement naval au sud n'avaient, dans ce secteur, aucune terre, ni aucune île derrière eux. Acheminée près de la route de l'aérodrome pendant la nuit, elle allait être mise à l'abri le jour, pour éviter toute attaque aérienne. Sa remise en service chaque soir prenait trois heures à l'équipe du commandant Perez, car il fallait à chaque fois reconfigurer l'installation et vérifier les données du radar.

L'ouverture du secteur de tir n'étant que de 15 degrés, la possibilité d'atteindre un navire apparaissait mince. Le premier soir de sa mise en oeuvre, dans la nuit du 27 au 28 mai, une première mise à feu échoua, mais une seconde entraîna le départ du missile qui partit avec une correction affichée dans le mauvais sens, et se perdit dans une mauvaise direction, à moins qu'il

n'ait frôlé l'***Avenger*** sans que son autodirecteur ait eu le temps de se mettre en route (18). Depuis le ***Glamorgan*** qui effectue des bombardements navals les 25, 28 et 30 mai, y compris en lançant des missiles Sea Slug sur la piste de Stanley pour impressionner les Argentins, un départ d'Exocet avait été enregistré. Mais le missile tiré de trop loin était tombé à la mer (19).

Dans la nuit du 11 au 12 juin, le ***Glamorgan*** opére au sud de Stanley pour soutenir, par les deux canons de sa tourelle avant de 114 mm l'attaque du 45ème commando sur Two Sisters. La présence d'une batterie d'Exocet est connue des Britanniques. Elle a conduit à ne pas risquer dans ce secteur le ***Fearless*** et l'***Intrepid***, et indirectement à la perte du ***Sir Galahad***. Quand ils approchent pour leur bombardement naval, les navires britanniques évitent soigneusement de passer dans l'axe de tir de la batterie qui leur a été communiqué. Après avoir tiré 428 obus sur les positions argentines, le ***Yarmouth*** et le ***Glamorgan*** commencent leur retrait à 2 h 15, laissant l'***Avenger*** continuer de canonner en soutien du 3ème para le mont Longdon. A 2 h 37, alors qu'il est à 17 milles au sud-ouest de Stanley, et qu'il a pris un raccourci pour retourner à l'est, se plaçant ainsi dans la zone dangereuse, son radar détecte l'approche rapide d'un objet qui peut faire penser à un obus d'artillerie. Il a dépassé la portée des canons quand l'***Avenger*** le voit. Il se confirme que c'est un Exocet. Le ***Glamorgan*** tire un Sea Cat; alors qu'il est à un mille de distance, le Sea Cat explose mais n'arrête pas l'Exocet qui atteint le croiseur. Celui-ci a commencé de virer pour présenter son avant, sur lequel il dispose également de quatre MM 38 prêts à être tirés. Il se place ainsi face au missile assaillant, afin d'offrir la plus petite cible possible. Il n'a pas terminé sa manoeuvre quand, à 2 h 37, l'Exocet l'atteint sur l'arrière à la hauteur du hangar d'hélicoptère. La charge de l'Exocet explose soufflant un affût de Sea Cat et le hangar, y détruisant le Wessex 3. Le feu se déclenche dans le hangar et la cuisine et se propage dans le local de la turbine à gaz. Il est rapidement maîtrisé. Les autres incendies prendront plus de temps, ils le seront à 4 h 40. Le navire continue à évoluer à faible vitesse et rejoint le groupe des porte-avions. Il ne sera indisponible que 36 heures, après avoir été réparé par le ***Stena Seaspread***.

Neuf hommes ont été tués, quatre seront portés disparus et 14 sont blessés. Si le missile avait pénétré quelques mètres plus en arrière, il aurait atteint la soute des Sea Slug provoquant probablement la perte du navire. Les restes de l'hélicoptère durent être jetés par dessus bord. Un Wessex 5 du ***Tidepool*** lui sera détaché temporairement. A la fin des combats, les Britanniques chercheront à Stanley les techniciens étrangers, et plus probablement français, qui ont pu aider les Argentins à mettre en oeuvre l'Exocet MM 38 comme batterie terrestre. Le commandant Perez, prisonnier, ne sera pas inquiété jusqu'au jour où pour acheter des cigarettes, les Anglais refusant la monnaie argentine, il sortira des francs conservés après un déplacement en France. Il fera l'objet d'interrogatoires serrés de la part du Renseignement militaire britannique (20).

1. D'après Oscar Luis Jofre et Felix Roberto Aguiar, *Malvinas, la defensa de Puerto Argentino*, Buenos Aires, Sudamericana, p. 170.

2. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, Londres, Viking, 1989, p. 216.

3. Colonel F.R. Aguiar, *Operaciones terrestres en las Malvinas*, Buenos Aires, Circulo Militar, 1985, p.202.

4. Mora Kinze Stewart, *Mates and Muchachos*, London, Brassey, 1991, p.102.

5. Julian Thomson, *No picnic*, Londres, Leo Cooper, 1992, p.108.

6. Christian Jennings et Adrian Weals, *Green-eyed boys, 3 para and the battle for Mount Longdon*, London, HarperCollins, 1996, p. 122.

7. Chritian Jennings, op. cit. p. 126.

8. Vincent Bramley, *Two sides of hell*, Rochester, 22 Books, 1995, p. 139.

9. Christian Jennings, op. cit., p. 129.

10. Christian Jennings, op. cit., p. 134.

11. Christian Jennings, op. cit., p. 124.

12. Vincent Bramley, *Excursion to hell*, Londres, Pan, 1992.

13. Le Figaro, 26 mai 1993, Jacques Duplouich, *L'armée britannique accusée de crimes de guerre.*

14. The Independant, Londres 28 mars 1993, *Army shooting evidence worries Argentina*, et The Sunday Times, 4 avril 1993, *Falklands officer says he saw prisoners shot.*

15. The Independant, 27 mars 1993, *How the paras executed me.* Voir aussi Christian Jennings et Adrian Weals, *Green-eyed boys*, op. cit. p. 135. Selon ce dernier, il s'agirait plutôt d'Argentins ayant reçu une formation militaire aux Etats-Unis et ayant conservé un passeport américain.

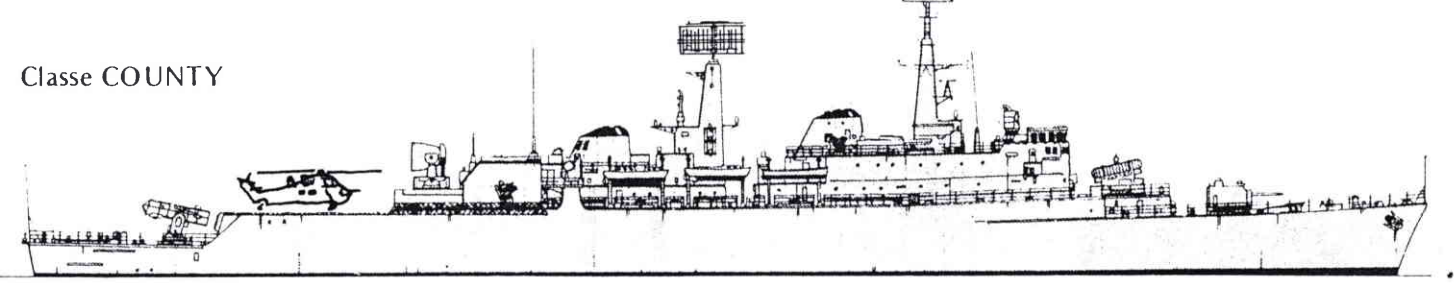
16. Gordon Smith, *Battles of the Falklands*, Shepperton, Ian Allan, 1989, p.103.

17. *Les commandos de la Navy aux Malouines*, Troupes d'élite n°47, juillet 1987, p.929.

18. B. Estival et G. Guillot, *L'extraordinaire aventure de l'Exocet*, Paris, édition de la Cité, 1988, p.77. Le survol de l'***Avenger*** par un Exocet est décrit par Hugh McManners dans *Scars of war*, London, Harper and Collins, 1993, p.145. B. Estival, *Les missiles navals*, Paris, Docavia - La rivière, 1990, p.228.

19. D'après David Tinker, *Message from the Falklands*, London, Penguin Books, 1982, p.207. Ce livre écrit par un officier tué par le tir de l'Exocet du 12 juin apporte d'intéressants témoignages formulés par un acteur à bord d'un des navires,notamment sur le climat et l'état de la mer.

20. Conversation avec le capitaine de vaisseau Perez alors attaché naval à Paris à l'ambassade d'Argentine en 1988.



Croiseurs lance Missiles de la classe County/*ANTRIM GLAMORGAN*.

On observe à l'arrière le lanceur Sea Slug, la plate-forme pour hélicoptères, et un des affuts Seacat, à la hauteur du hangar après le radar de guidage des Seaslug ; à l'avant les Missiles MM38 Exocet et la tourelle de 114mm.

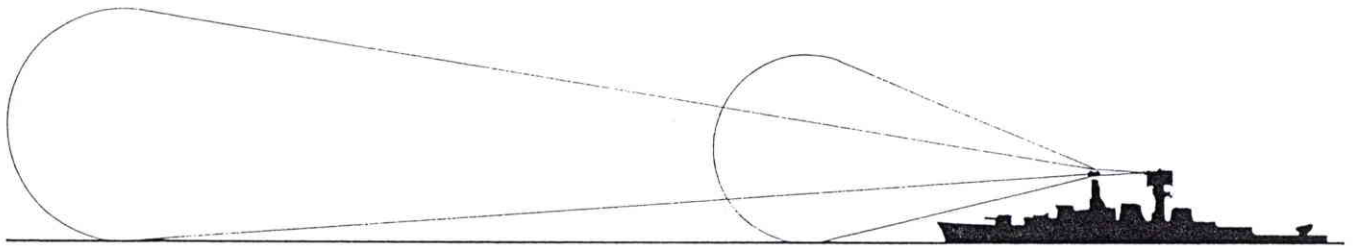
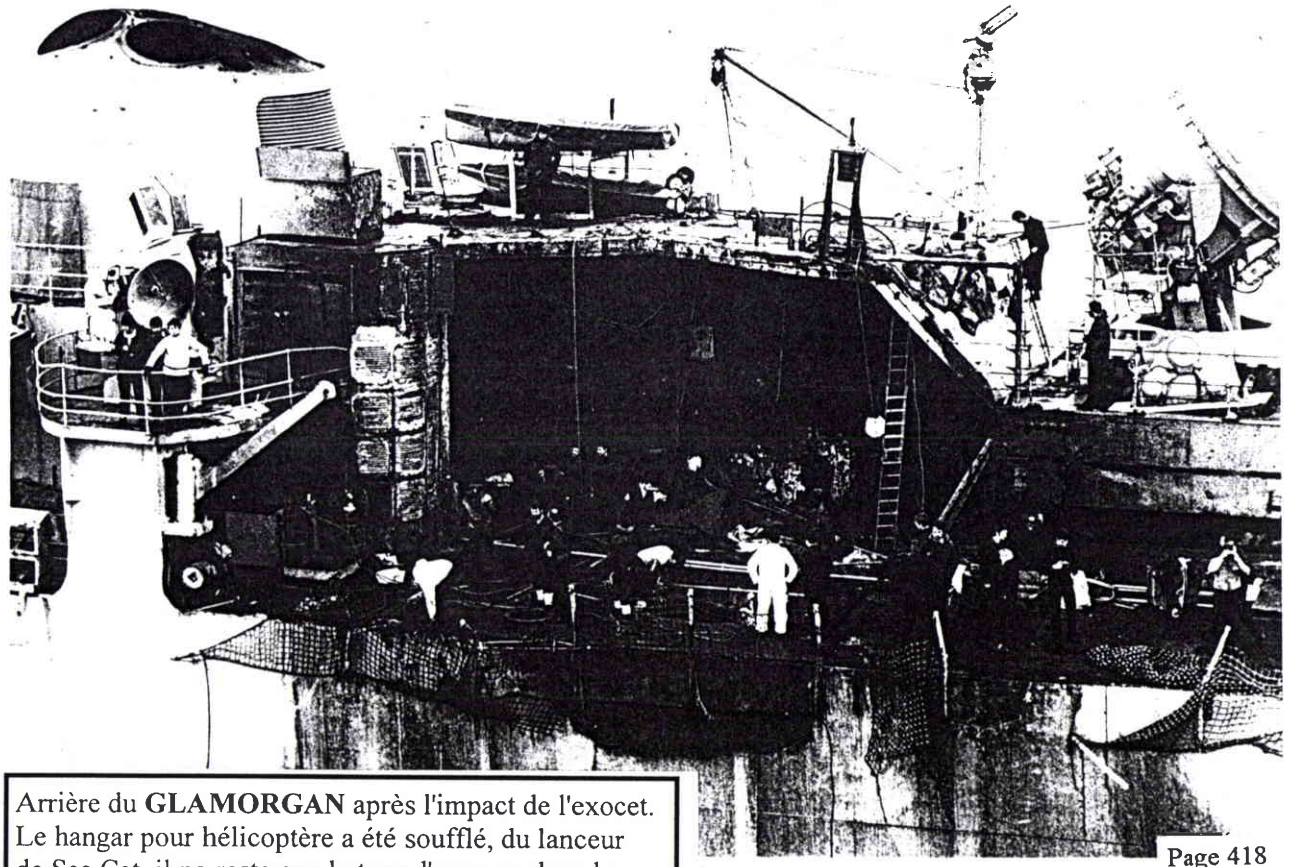


Schéma de la portée des radars des croiseurs de la classe County



Arrière du **GLAMORGAN** après l'impact de l'exocet. Le hangar pour hélicoptère a été soufflé, du lanceur de Sea Cat, il ne reste que le trou d'ancrage dans le pont. Les traces de l'incendie sont visibles.

Source : Imperial War Museum

CHAPITRE XV. LA DÉROUTE ARGENTINE

Dans le prolongement des trois monts conquis dans la nuit du 11 au 12 juin, l'état-major britannique avait prévu, pour la nuit du 12 au 13 juin, la percée de la dernière couronne des hauteurs protégeant Stanley: Tumbledown, Wireless Ridge et Sapper Hill. Cette attaque devait marquer l'engagement dans les combats d'unités de la 5ème brigade: les gardes écossais, les Gurkhas et ceux des gardes gallois encore en état de combattre. Le général Wilson sollicite alors un délai supplémentaire d'une journée, car ses régiments qu'il faut rapprocher depuis la côte sud n'ont pas encore terminé leurs préparatifs: les hélicoptères nécessaires n'ont pas été disponibles pour amener les régiments à pied d'oeuvre et leurs reconnaissances préalables sont insuffisantes. Ce délai lui est accordé, et pendant ces 24 heures, ce sont les batteries d'artillerie qui, de part et d'autre, vont bombarder intensément la ligne de front. Les Britanniques profitent de l'intermède pour rapprocher leurs batteries; les Argentins ont reçu par C 130 un nouveau canon de 155 mm. Il remplace une de leurs pièces atteintes par une bombe guidée au laser. Lancée par un Sea Harrier volant à distance de sécurité par rapport à la défense antiaérienne, cette bombe s'était guidée sur le faisceau de son relais de visée implanté au sol sur Two Sisters.

1. L'enfoncement de la dernière ligne des crêtes

Cette nouvelle phase d'attaque prévue doit également s'effectuer de nuit, car il est exclu d'attaquer des secteurs, dont les défenses ont été aménagées avec le même soin que les lignes de crête enlevées par les soldats de la 3ème brigade la nuit du 11 au 12 juin. Elle comprendra deux offensives simultanées; la première confiée aux deux régiments écossais concerne Tumbledown, hauteur qui prolonge à l'est celles des monts Two Sisters et William. Il est prévu qu'elle sera exploitée dès son aboutissement par l'enlèvement de la hauteur moindre qui prolonge Tumbledown au sud-est, le mont William. Cette exploitation sera confiée au 7ème régiment de Gurkhas, qui aura emprunté la voie ouverte par les gardes écossais. Au nord se déroulera simultanément la seconde offensive. Elle concerne Wireless Ridge, hauteur qui prolonge à l'est le mont Longdon, et son enlèvement est confié au 2ème régiment de parachutistes.

Alors que les préparatifs de ces offensives sont en cours, en fin d'après-midi du 13 juin, l'état-major de la 3ème brigade, au sein duquel se tient le général Thomson, installé sur les pentes du mont Kent et les positions du 2ème para sur le mont Longdon, sont attaqués par sept Skyhawk, qui larguent des bombes freinées par parachute sans atteindre d'objectif vital. Quelques hélicoptères sont endommagés, mais surtout, ils désorganisent les préparatifs de l'attaque prévue, notamment en perturbant la mise en place de la section de mortiers du 2ème para, destinée à l'assaut de Wireless Ridge. Les Skyhawk parviennent à se dérober sans être ni touchés par les missiles sol-air, ni interceptés. Ayant largué leurs réservoirs supplémentaires, ils rejoignent à temps un KC 130 et parviennent à rentrer à leur base. L'aviation argentine a lancé ainsi ses dernières attaques sur l'offensive terrestre britannique, puisque le soir même se produit le dernier raid de Canberra marqué par la destruction de l'un d'entre eux abattu par un Sea Dart du ***Cardiff***.

a. Tumbledown

Le mont Tumbledown est une arrête rocheuse longue de 2 km qui s'étire d'ouest en est. Son flanc nord est abrupt et s'oppose à toute attaque. Son flanc sud, en pente douce, est défendu par les éléments les mieux entraînés du dispositif argentin, le 5ème régiment d'infanterie de marine, commandé par le colonel Robacio. Ses fusiliers marins bien équipés, notamment en vêtements chauds, mettent en oeuvre, à partir d'une série de retranchements serrés, des mitrailleuses lourdes et des mortiers. Ils sont appuyés par leur propre unité d'artillerie des troupes de marine. Ils ont recueilli des éléments des 4ème, 6ème et 12ème régiments d'infanterie échappés de Two Sisters et du mont Harriet. Des champs de mines limitent l'approche de ce dispositif par le sud-ouest, axe attendu de l'offensive britannique. Le général Jofre est venu inspecter ce dispositif le jour même. Les Argentins s'attendent à une attaque de nuit et leur tactique vise à tenir jusqu'à l'aube, obligeant alors les Britanniques à se retirer sous des feux plus faciles à coordonner (1).

Le colonel Mike Scott, qui commande le 2ème régiment de gardes écossais, a planifié son attaque en quatre phases; dans la première, une diversion sera effectuée sur le sud de Tumbledown, tandis que lors des trois phases suivantes, ses trois compagnies de fantassins se succéderont dans un assaut effectué d'ouest en est, en se glissant parallèlement au bord sud de la côte rocheuse. Cet assaut doit comporter trois phases; dans chacune d'elles, une compagnie s'emparera d'un tiers du terrain tenu par les Argentins, avant de passer le relais à la suivante.

Le matin du 13 juin, les gardes écossais sont héliportés depuis Bluff Cove jusqu'à Goat Ridge, où ils se regroupent sur leur ligne de départ. Les trois compagnies du régiment de gardes écossais sont la compagnie G, la compagnie LF *(left flank*, soit flanc gauche) et la compagnie RF (*right flank*, ou flanc droit). L'appellation de ces deux dernières compagnies vient de leur position dans les prises d'armes, notamment pour les parades royales dont elles sont souvent chargées.

L'opération de diversion débute à 20 h 30. Elle consiste en un harcèlement du dispositif argentin par le sud-est, depuis la piste menant de Fitzroy à Stanley qui passe à deux kilomètres au sud de Tumbledown. Y sont engagés 30 gardes écossais de la compagnie de commandement conduite par le commandant Bethell, appuyés par quatre chars légers (deux Scorpion et deux Scimitar). C'est le premier engagement direct dans les combats de ces blindés, dont les canons de 76 mm et 30 mm, les mitrailleuses et les dispositifs récents de vision nocturne constituent un soutien appréciable pour des éléments d'infanterie. Lors de la progression finale, un Scorpion saute sur une mine, révélant aux Argentins la présence d'une force britannique. Le char est immobilisé, mais l'équipage est indemne. Un vif combat s'engage alors; après une série de combats rapprochés, effectués à la grenade et aux armes individuelles, les gardes écossais s'emparent des onze retranchements argentins de la première ligne. Le corps à corps dure plus de deux heures, sans cependant que les chars, immobilisés par le champ de mines, puissent appuyer les gardes aussi directement que prévu. Le détachement commence ensuite son repli sous les obus des mortiers et canons argentins. La traversée d'un nouveau champ de mines provoque de nouveaux blessés. Les gardes écossais parviennent à rejoindre les chars qui ramènent leurs blessés à l'arrière. Cette opération a coûté deux morts et quatre blessés aux Britanniques.

Dès 21 h, la seconde phase de l'opération a commencé et la compagnie G, du commandant Dalzell-Job, profitant de la diversion, s'est avancée sous la neige vers le flanc ouest de Tumbledown. Ses 7ème, 8ème et 9ème pelotons atteignent leurs objectifs sans résistance et les occupent à 22 h 30. La compagnie LF du commandant Kieszley traverse alors leurs rangs pour prolonger cette première offensive. Le 13ème peloton progresse ensuite sur la partie nord, tandis que parallèlement, le 15ème peloton s'avance un peu plus bas au sud. Le 14ème peloton est maintenu en réserve avec les éléments du poste de commandement avancé.

Les Argentins opposent alors une forte résistance. Sous les obus des canons et des mortiers et sous les tirs des mitrailleuses et des tireurs d'élite, les gardes gallois entreprennent avec difficulté de réduire au silence les positions argentines. Comme dans les combats nocturnes précédents, ils repèrent les nids de mitrailleuses par les balles traçantes qui en sortent ou par les obus éclairants qui illuminent régulièrement le secteur des combats. Les lance-roquettes anti-chars portables de 66 mm et 84 mm sont alors utilisés. Trois gardes sont tués. C'est par un usage intensif de grenades, notamment au phosphore que le 13ème peloton parvient à reprendre sa progression. Les armes mises en batterie par les parachutistes, sur la hauteur à proximité de la côte, facilitent la progression des autres sections; mais celle-ci reste ralentie par l'absence d'artillerie. Elle ne peut en effet entrer efficacement en action qu'à 02 h 30, alors que depuis trois heures, les combattants sont immobilisés devant des fortins argentins et dans un froid intense.

L'action des canons de 105 mm et des pièces de l'***Active*** et de l'***Avenger*** permet enfin d'entamer les positions argentines. La résistance reste forte et la section du sous-lieutenant Vasquez aura ainsi retardé de plusieurs heures l'avance des Britanniques. Le commandant Kieszley conduit le 15ème peloton dans un assaut décisif, mais seulement sept hommes valides atteignent la hauteur assaillie. Quatre sont d'ailleurs rapidement blessés par des tirs de mitrailleuses; les autres parviennent cependant à tenir jusqu'à l'arrivée de renforts. La compagnie LF a atteint son objectif après sept heures de combat, au prix de sept morts et 21 blessés.

A 6 heures du matin, la compagnie RF du commandant Price engage alors la quatrième phase. Son premier peloton se place en couverture des deux autres qui partent à l'assaut des positions argentines. Plusieurs heures de combat acharné seront encore nécessaires, et notamment d'attaques effectuées par le 3ème peloton du lieutenant Lawrence, qui progresse à la grenade et à la baïonnette, avant que la partie est du secteur ait été conquise. Les Argentins tentent alors une contre-attaque finale; elle est conduite par le commandant Jamet qui entraîne la compagnie B du 6ème régiment d'infanterie et un peloton du génie. Elle est bloquée par les gardes écossais qui l'accueillent avec mitrailleuses, lance-roquettes et mortiers. Enregistrant huit morts et 10 blessés, les Argentins s'arrêtent puis se replient.

A 08 h, Tumbledown est prise après 11 heures de combats. Au prix de huit morts et d'une quarantaine de blessés côté britannique, et d'au moins 20 pertes du côté argentin, une des positions argentines les mieux défendues du conflit est donc enlevée après des combats difficiles. Cette victoire des gardes écossais consacre leur entrée dans le conflit et lève les préventions de ceux qui avaient tendance à ne les considérer que comme un régiment de parade. Le retard pris dans la conquête de Tumbledown par rapport au schéma initial diffère l'envoi des

Gurkhas vers le mont William. Avec le lever du jour, il est exclu de les exposer aux tirs toujours précis et bien coordonnés de l'artillerie argentine.

b. Wireless Ridge

Le soin de s'emparer de Wireless Ridge a été confié au 2ème para. La manoeuvre a une certaine symétrie avec l'attaque de Tumbledown: elle consiste en une progression depuis le nord-ouest du dispositif argentin, pendant laquelle un raid de diversion sera effectué par les SAS sur les forces argentines qui sont à l'est de Wireless Ridge. Reversé à la 3ème brigade pour l'offensive finale, le 2ème para a été héliporté de Fitzroy sur les pentes du mont Kent le 11 juin, et placé en réserve la nuit de l'attaque des monts Longdon et Two Sisters. Les parachutistes ont rejoint le secteur de Furze Bush Pass sur le bord de la rivière Murrell, au nord du mont Kent. Comme à chaque arrêt, ils se sont immédiatement mis à creuser des abris pour se protéger des tirs d'artillerie, de mortiers ou des attaques aériennes, accessoirement du froid et du vent. Dans leurs trous individuels, ou dans le creux des rochers, ils attendent le prochain mouvement. Le 3ème para, dont l'assaut a été plus long que prévu, n'a pu s'avancer au-delà des sommets du mont Longdon. C'est donc le 2ème para qui reçoit le soir du 12 juin, l'ordre de procéder à l'assaut, la nuit venue, de Wireless Ridge. Cet ordre est rapidement annulé car les gardes écossais sont retardés de 24 heures, et s'ils n'occupent pas les hauteurs de Tumbledown, les parachutistes se trouveront sous les feux des Argentins qui l'occupent. Ce délai est également mis à profit pour augmenter la reconnaissance et la désignation des cibles. Le 2ème para s'apprête donc à engager son second combat majeur de la campagne après l'attaque de Goose Green. Il sera le seul régiment complet à avoir été engagé deux fois dans des opérations majeures.

La crête de Wireless (Wireless Ridge) est située au nord de la rivière Moody Brook qui débouche à l'est dans la baie de Stanley et au sud de la rivière Murrell qui débouche dans la baie de Berkeley. Elle est en fait constituée de deux alignements parallèles de crêtes orientées d'ouest en est, séparées d'un kilomètre. La plus élevée, celle du sud, ne dépasse pas les 100 mètres d'altitude. C'est donc une hauteur moindre que celles qui constituent la couronne extérieure autour de Stanley. Le terrain sur ses abords est plus plat et plus dégagé. Il n'offre pas aux défenseurs les mêmes couloirs rocheux freinant la progression des assaillants, ni les surplombs qui favorisent le tir des armes à longue portée. Au sud-est de ces hauteurs, à l'embouchure de la rivière du même nom, se trouve le casernement de Moody Brook, non loin du bourg de Stanley. A l'est se trouve une série de poteaux qui étaient les supports des antennes de la télégraphie sans fil installée au début du siècle, et qui ont donné leur nom à cette hauteur.

Sa défense est confiée au 7ème régiment d'infanterie commandé par le lieutenant-colonel Gimenez. C'est cette même unité qui, deux jours auparavant a enregistré de nombreuses pertes lors de la prise du mont Longdon. Eprouvés par les combats, les Argentins qui ont pu se replier, l'ont souvent fait sans emporter de munitions. Ils constituent donc un renfort faible. La crête nord est tenue par deux pelotons de la compagnie A et un de la compagnie C. La crête sud, considérée comme la position arrière dans le dispositif argentin, n'est défendue que par quelques armes lourdes et des unités disparates.

Wireless Ridge apparait donc comme un élément plus faible dans la couronne défensive

argentine, défendue par des unités moins agressives que celles de Tumbledown.

Enrichie par l'expérience douloureuse de Goose Green, l'attaque du 2ème para va s'appuyer cette fois sur une artillerie conséquente: deux batteries de 105 mm, soit 12 pièces avec les munitions suffisantes, le canon de 114 mm de l'***Ambuscade*** et les armes des quatre chars légers Scorpion et Scimitar arrivés de Fitzroy pour soutenir cette offensive. Aux mortiers du 2ème para, s'ajoutent également ceux de la section de mortiers du 3ème para, soit au total 16 tubes (2). La bataille de Goose Green avait mis en évidence le rôle important que pouvaient jouer des parachutistes maintenus en arrière de la ligne de combat, notamment en matière de logistique. Ce sont donc 35 parachutistes qui sont affectés au transport de munitions vers l'avant et de blessés vers l'arrière (3).

Les renseignements recueillis le 13 juin, montrent que le mamelon situé à l'est du mont Longdon, qui contrôle l'approche nord de Wireless Ridge, est encore entre les mains des Argentins. Ils occupent également un autre mamelon au bord de la Murrell, au nord-est de Wireless Ridge. Ils indiquent aussi que la crête nord de Wireless Ridge est tenue plus fortement qu'il n'avait été apprécié antérieurement. Le plan d'attaque du colonel Chaundler comprend en conséquence quatre phases, chacune faisant progresser une compagnie selon un axe différent afin de désorienter l'ennemi. Cette offensive ne sera pas opérée par une progression silencieuse, mais au contraire débutera par un tir d'artillerie destiné à affaiblir le dispositif argentin sans attendre que les parachutistes soient au contact de l'objectif.

Dans la première phase, la compagnie D du commandant Neame s'emparera du mamelon nord-ouest baptisé *Rough Diamond.* Dans la deuxième phase, les compagnies A (commandant Farrar Hockley) et B (commandant Crosland) arrivent par le nord pour attaquer la crête nord, codifiée *Apple Pie.* Dans la phase 3, la compagnie C de reconnaissance (commandant Jenner), qui aura exploré au préalable les axes de progression du régiment et dégagé les lignes de départ, s'emparera à l'est du contrefort nord-est baptisé cote 30 (*Ring Contour 100*). Les chars légers s'avanceront alors sur les positions conquises par les compagnies A et B pour offir un soutien de leurs armes lors de la phase 4. Celle-ci conclura l'assaut par une offensive de la crête sud, codifiée *Blueberry Pie*, menée d'ouest en est par la compagnie D, tandis que les positions argentines qu'elle attaque seront soumises au feu de flanc des chars et des compagnies A et B.

Après plus de quatre heures de marche de nuit sous la neige, le régiment a rejoint sa ligne de départ au nord du mont Longdon. Alors que la progression a commencé, le colonel Chaundler reçoit une carte saisie chez les Argentins qui montre la présence de champs de mines sur les axes de progression des compagnies A et B. L'opération est engagée et il est trop tard pour la retarder. Le champ de mines sera traversé par les deux compagnies et le P.C. tactique sans aucune perte.

Partie à 21 h 45, alors que l'artillerie bombarde depuis une demi-heure, la compagnie D atteint son objectif sans rencontrer de forte résistance. Quelques combats isolés lui permettent de s'emparer rapidement de *Rough Diamond.* Dès que la position est conquise, les parachutistes reçoivent des obus de 155 mm, ce qui confirme la précision et la bonne coordination de l'artillerie argentine.

Les compagnies A et B descendent alors de leur point de départ vers le sud; elles sont également soumises à des bombardements de l'artillerie argentine. Les Argentins commencent à se replier devant l'avance britannique. Leur résistance limitée à quelques tranchées, d'où partent des tirs sur les parachutistes, est rapidement réduite par le tir de roquettes antichars de 66 mm et 84 mm. Le feu coordonné des mitrailleuses des chars et de celles des parachutistes vient vite à bout du dispositif argentin. Un seul parachutiste est tué, quelques autres sont blessés et 37 Argentins sont faits prisonniers. Les chars se rapprochent de la crête pour tirer sur les positions argentines de la crête sud et faciliter la progression de la compagnie D. Des équipes de Milan se sont jointes à eux. L'artillerie argentine continue de bombarder les positions que les Britanniques viennent de prendre. A l'est, la compagnie C s'empare de la cote 30 évacuée depuis peu à la hâte par les Argentins qui y ont abandonné leurs équipements. Ici encore, l'artillerie argentine intervient, obligeant les assaillants à se mettre à couvert.

La crête sud de Wireless Ridge subit les obus de l'***Ambuscade*** depuis le début des combats. Elle reçoit désormais ceux des canons de 105 mm qu'une noria d'hélicoptères vient réapprovisionner. La compagnie D entreprend son attaque de la crête sud par l'est, alors même qu'un kilomètre plus au sud, la bataille continue de faire rage sur Tumbledown. Le risque d'une interférence des tirs entre les deux combats ne peut être écarté. Le barrage de l'artillerie britannique amène les Argentins à se replier et la première moitié de la crête sud est conquise sans opposition sérieuse.

Des obus argentins atteignent la compagnie D tuant un parachutiste. Les Argentins qui se sont réorganisés offrent alors une résistance accrue. Ils engagent un combat de retardement appuyé par des tirs venant de Tumbledown et du mont William. Rassemblant ses moyens, la compagnie D repart à l'assaut et s'empare de la dernière partie de la crête. Au cours de cet assaut, un second parachutiste est tué, le seul à l'être dans ce combat par des armes d'infanterie. Les paras s'arrêtent un peu avant l'extrémité de la crête pour éviter d'interférer avec le raid de diversion opéré plus à l'est par les SAS.

L'aube de 14 juin arrive et les Argentins engagent une contre-attaque. Sous le commandement du capitaine Soloaga, 70 soldats de troupes motorisées sans leurs véhicule tentent une première contre-offensive. Six hommes sont tués. Une seconde est menée par le commandant Berazay (4), avec la compagnie A du 3ème régiment d'infanterie installé sur le sud du vallon de Moody Brook. Bien que la compagnie D soit à court de munitions et qu'il ne reste que quelques obus aux canons de 105 mm, les Argentins sont rapidement repoussés par les tirs des chars et des mortiers.

Un raid de diversion a été confié aux SAS et SBS. Il est destiné à laisser penser aux Argentins qu'un nouveau front s'ouvre au nord et à détourner leur attention pendant l'attaque des parachutistes sur Wireless Ridge. Ce raid a pour objet de mener sur les arrières de l'ennemi, depuis la mer, une attaque de la longue bande de terre qui prolonge Wireless Ridge à l'est et ferme l'extrémité de la baie de Stanley. Sur la rive sud de cette hauteur appelée colline de Cortley (Cortley Hill Ridge) se trouve le dépôt de carburant des Malouines. Ce secteur est occupé par le 101ème régiment d'artillerie antiaérienne qui a mis en batterie huit canons de 30 mm antiaériens et quelques mitrailleuses de 12,7 mm; il complète le dispositif antiaérien

centré sur Stanley et soutient son aérodrome. Les Argentins ont récemment été renforcés par deux mortiers et un détachement de fusiliers marins.

Dans la nuit du 12 juin, quatre embarcations spéciales du type *rigid raiders,* arrivées par la mer à bord du ***Cordella*** viennent se dissimuler sur l'île de Kidney, au nord de Wireless Ridge où elles passent toute la journée du 13. Les *rigid raiders* sont des embarcations plates à la silhouette très basse, en fibre de verre, mesurant cinq mètres de long. Propulsées par des moteurs de 140 ch, elles peuvent atteindre plus de 35 noeuds. Elles peuvent emporter neuf combattants ou 900 kg de matériel (5). Relevant d'une unité spéciale des *Royal Marines*, l'escadron d'assaut 539, elles avaient surtout servi depuis le débarquement à des opérations de transport rapide dans le secteur de San Carlos et à des reconnaissances dans la baie de San Salvador. Très maniables, elles se prêtent à des coups de main sur des secteurs côtiers. Sortant de leur cache, les *rigid raiders* contournent Blanco Bay, et embarquent des commandos du 20ème escadron de SAS, et une équipe de SBS, déposés par hélicoptère qui ont rejoint à pied le lieu de rendez-vous. Une partie de ces commandos, soit une soixantaine d'hommes, est restée sur la rive nord de la crique pour soutenir à distance l'assaut amphibie par le tir de mitrailleuses, de missiles Milan et d'obus de mortiers. Pour rejoindre leur lieu de débarquement, les *rigid raiders* doivent passer à proximité du navire-hôpital argentin ***Bahia Paraiso***, ancré dans la baie de Berkeley en application des dispositions de la convention de Genève. Un membre de son équipage, qui a reçu une formation de commando, repère le passage des embarcations et au mépris de la convention de Genève, prévient par radio les Argentins de cette arrivée. Allumant leurs projecteurs, ils vont illuminer la progression des Britanniques. Le commandant Monge, responsable du secteur à l'est de Wireless Ridge, fait ouvrir le feu avec ses pièces antiaériennes sur le commando qui débarque. Une embarcation est touchée, trois commandos sont blessés. Le commandant Delves qui conduit l'opération ordonne le repli, qui sera effectué, avec beaucoup de chance, derrière le ***Bahia Paraiso*** utilisé comme bouclier. Les embarcations endommagées sont abandonnées sur la rive opposée, les commandos se dissimulent dans les collines; ils seront récupérés le lendemain par hélicoptère.

Le raid a donc échoué, les Argentins n'ont pas eu de blessé, sauf indirectement deux soldats tués par des obus tirés par les Anglais dans l'attaque de Wireless Ridge. Ils pensent cependant qu'il s'agit de l'ouverture d'un nouveau front marqué par un débarquement. Le général Jofre envoie donc la 602ème compagnie de commando du commandant Aldo Rico explorer l'isthme à la recherche de Britanniques.

2. La reddition

Depuis Wireless Ridge, les parachutistes peuvent alors observer la décomposition accélérée du dispositif argentin. Parties des hauteurs de Tumbledown et du mont William et du secteur de Moody Brook, des files de soldats descendent vers le bourg de Stanley. Isolés dans des postes séparés du dispositif défensif, souvent coupés de leurs officiers et sous-officiers, ignorant la conduite à tenir, les soldats ont préféré abandonner leurs positions plutôt que de se livrer à un combat dont l'issue parait inéluctable. Arrivant à Stanley, beaucoup d'entre eux découvrent avec surprise et un écoeurement qui s'ajoute à leur désespoir, la présence de stocks

de vivres et d'équipements qui leur font défaut depuis des semaines. Une partie de ce repli a été acceptée par l'état-major argentin. Le général Jofre, constatant l'échec de la contre-attaque a autorisé les officiers responsables du secteur de Moody Brook à se retirer. Les Gurkhas du colonel Morgan ont par ailleurs conquis sans combat le mont William, le matin du 14 juin. L'image d'égorgeurs que les médias avaient donnée de ces mercenaires redoutables, a pu contribuer à l'évacuation rapide du mont William.

Désormais, c'est tout le secteur de Stanley qui est sous le feu des cinq batteries de 105 mm britanniques (trois de la 3ème brigade et deux de la 5ème brigade). Tout lien est rompu avec le continent, car il n'est plus possible de poser le moindre avion sur l'aérodrome, comme ce fut encore le cas la nuit précédente avec un C 130, dont les parachutistes de Wireless Ridge entendaient les moteurs tournant au sol. Quelques canons argentins tentent encore de freiner l'élan des Britanniques. Quatre Scout armés de SS 11 volant au-dessus de Wireless Ridge neutralisent avec leurs missiles ces points de résistance. Devant l'afflux désordonné de troupes en retraite, aucune contre-attaque sérieuse ne peut être organisée, alors même que les forces argentines sur Stanley comprennent trois régiments qui n'ont pas encore combattu. Le 3ème régiment d'infanterie du colonel Comini, surchargé par cette arrivée de soldats, se trouve ainsi dans l'incapacité d'engager le combat de retardement auquel il s'était préparé.

La 5ème brigade tenait à être partie prenante de la prise de Stanley, qui ne peut plus être arrêtée que par les unités argentines de fusiliers marins installées sur Sapper Hill. Des membres du 40ème commando, rattachés aux gardes gallois pour y remplacer les pertes subies lors de l'attaque du ***Sir Galahad,*** sont héliportés par trois Sea King sur la piste qui passe au pied de Sapper Hill. Débarqués trop près, ils y reçoivent les tirs des Argentins, un hélicoptère est touché, un *Royal Marine* blessé. Les commandos britanniques demandent alors un tir d'artillerie pour se dégager. Ils s'entendent répondre par radio que des drapeaux blancs ont été mis sur Stanley et qu'il faut cesser les tirs. Cette information est en fait prématurée et une justification de ce refus peut résider dans le fait que les batteries, après les nombreux combats de nuit, sont à court de munitions; elles n'ont plus que quelques coups par pièce.

Au-delà de Moody Brook, les parachutistes du 2ème para ont continué leur avance sur Stanley, dont ils atteignent les premières maisons. Pour cette entrée victorieuse dans le bourg, ils ont remplacé leurs casques par leurs bérets rouges. Ils reçoivent alors l'ordre de s'immobiliser à la hauteur du champ de courses, dans l'attente des résultats de négociations en cours.

Face à la décomposition du dispositif argentin, et pour éviter un bain de sang lors des combats de rue dans Stanley où demeurent de nombreux civils, l'état-major de la force britannique cherche à engager la négociation avec l'état-major du général Menendez. Il utilise la liaison radio civile qui a été maintenue sur les Malouines par les Argentins pour des raisons médicales. Depuis le 5 juin, le capitaine des *Royal marines*, Rod Bell, seul membre hispanophone du corps expéditionnaire, parle quotidiennement sur cette fréquence pour maintenir un lien avec les Argentins et convaincre leurs responsables de mettre fin aux combats. Il sait qu'à Stanley, aux côtés du médecin britannique qui répond, des Argentins écoutent. C'est en effet le rôle du capitaine Hurrey, responsable administratif auprès du gouverneur argentin, qui tient celui-ci informé de ce qu'il apprend. Rod Bell a préparé avec le colonel Rose, qui

commande les SAS, une action psychologique destinée à favoriser la reddition. Ils sont convaincus que le gouverneur argentin n'acceptera pas de livrer une bataille finale sanglante. Sur instruction du général Moore, Rod Bell demande ainsi, le 14 juin à 9 heures, à entrer en contact avec le général Menendez. La réponse ne lui parvient pas immédiatement.

Pendant ce temps, compte tenu de l'évolution brutale de la situation, le général Menendez s'efforce d'obtenir du général Galtieri un changement d'attitude. Depuis la venue du général Galtieri sur les îles, le 22 avril, Menendez était en contact indirect avec lui. Des entretiens directs par radio-téléphone s'étaient par la suite tenus jusqu'au 10 juin. Du 10 au 13 juin, ils ont été interrompus, peut-être en raison de la visite du pape Jean-Paul II en Argentine qui, pas plus que celle effectuée en Grande-Bretagne du 28 mai au 2 juin, n'avait suffi à entamer la détermination de chacun des deux chefs d'état. Leur entretien du 13 juin a montré à Menendez que Galtieri ne réalise pas ou feint de ne pas comprendre l'enfoncement des défenses argentines. Lors de leurs deux entretiens du 14 juin, Menendez ne parvient pas à convaincre Galtieri de la déroute, le chef de la junte l'incitant à reprendre l'offensive. Il ne parvient pas non plus à lui faire accepter l'idée de limiter les dégâts, en adoptant la résolution 502 du conseil de sécurité de l'ONU. Il est vrai que pour cette dernière hypothèse, qui prévoit le retrait des troupes des deux belligérants, il est trop tard.

Menendez informe Buenos Aires de la proposition britannique de discussions. Il reçoit un accord de principe de Buenos Aires, confirmé par Galtieri lui-même qui y met comme condition que ce dialogue soit sans compromis politique pour le pays ni adoption de la résolution 502.

Compte tenu des tergiversations de Buenos Aires, ce n'est qu'en fin d'après-midi que les émissaires britanniques, Rod Bell et le colonel Rose, arrivés à Stanley dans une Gazelle arborant un drapeau blanc, rencontrent le général Menendez à l'hôtel de ville. Les Britanniques ont apporté un projet de texte de reddition comprenant la formule "reddition inconditionnelle", que le général Moore voulait supprimer, mais à laquelle Londres tient beaucoup. La discussion va durer trois heures. Les Britanniques ménagent les Argentins en insistant sur la défense courageuse de Stanley. Menendez consent à inclure dans la décision les troupes basées sur la Malouine Ouest, qui ne sont pas sous son commandement direct. Ses préoccupations portent désormais sur les modalités pratiques de la reddition, et sur le transfert de l'autorité administrative. Les Britanniques en jouent habilement.

La cérémonie de signature est arrêtée. Sur décision du général Moore, elle se fera hors présence de photographes. Il convient d'éviter une humiliation supplémentaire, alors que les Argentins ont en mémoire la photo du lieutenant de vaisseau Aztiz signant en Géorgie du Sud sa reddition, seul devant une équipe d'officiers de marine britannique. Le document sur lequel le général Menendez a biffé le mot inconditionnel est donc signé le 14 juin à 21 h 15 locales entre lui-même et le général Moore arrivé par hélicoptère.

A Londres, le cabinet de guerre qui a suivi ces derniers jours la progression des forces, est impatient d'en connaître la conclusion. L'état-major des forces armées a été tenu informé des négociations en temps réel, car un transmetteur accompagnait la délégation anglaise. Grâce à un poste portable, il en transmettait le déroulement par satellite, sur le réseau des SAS. En fin de soirée, pendant un débat au parlement, Madame Thatcher est informée que les négocations

finales sont en cours. Elle se contente de faire une brève déclaration aux Communes, indiquant que des drapeaux blancs agités par des soldats ont été vus sur Stanley et que des négocations sont en cours sur la reddition des forces argentines. L'unité nationale qui a prévalu au plan politique pendant tout le conflit se confirme au travers des félicitations que lui adresse le leader de l'opposition, Michael Foot. L'après-midi du 15 juin, elle sera à même de faire un rapport plus complet aux Communes sur la reddition argentine.

A Buenos Aires, l'annonce de la défaite provoque un choc. Le général Galtieri qui s'est informé dans les dernières heures des conséquences diplomatiques de la défaite, réunit les généraux de division de l'armée de terre, les 15 et 16 juin. Dès le 15 juin, des troubles se produisent au coeur de Buenos Aires. Galtieri annonce alors aux officiers généraux de la marine et de l'armée de l'air sa démission de chef d'état-major de l'armée de terre et de président de la nation. Le général Nicolaides lui succède immédiatement à la tête de l'armée de terre. Il faudra attendre le 17 juin pour que la junte lui trouve, après de laborieuses tractations, un successeur transitoire à la tête de l'état, en l'occurence, le général à la retraite Reynaldo Bignone.

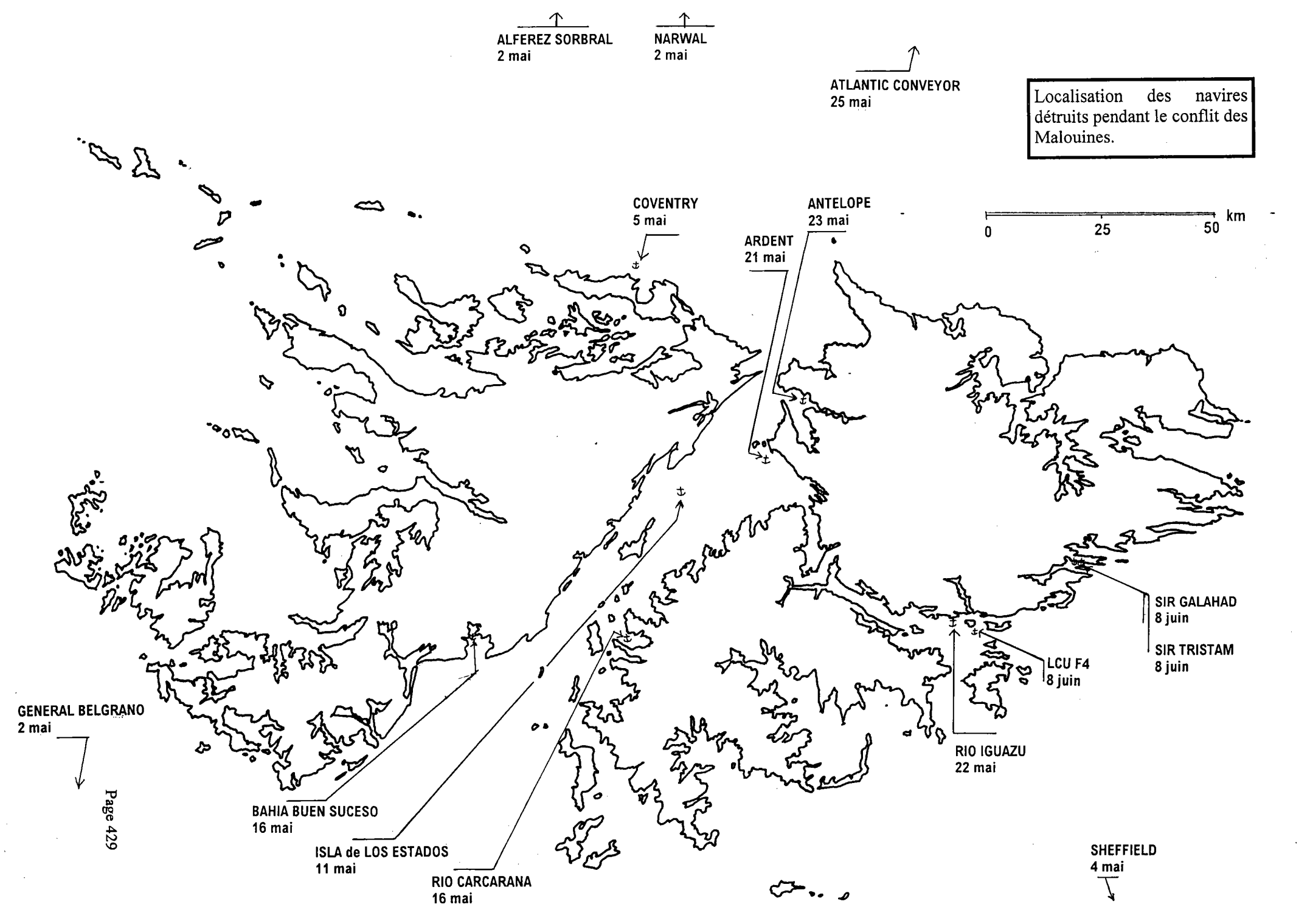
1. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, Londres, Viking, 1989, p. 254.

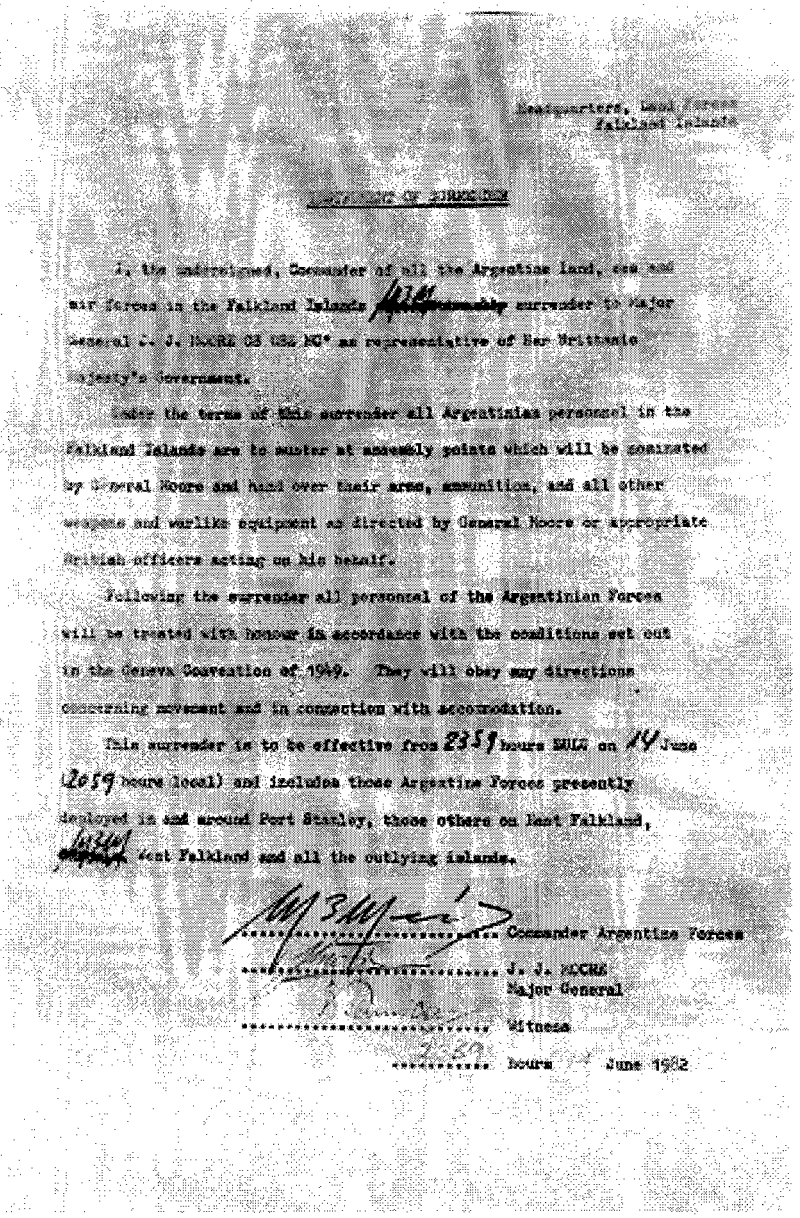
2. Major general John Frost, *Two Para Falklands*, London, Sphère, p. 254, 1983, p. 138.

3. G.G. Norton, *The red devils*, London, Leo Cooper, 1984, p. 243.

4. Martin Middlebrook, op. cit., p. 264.

5. Mike Robinson, *Fighting skills of the SAS*, London, Sidgwick and Jackson, 1991, p. 174.


ALFEREZ SORBRAL
2 mai
NARWAL
2 mai
ATLANTIC CONVEYOR
25 mai
Localisation des navires détruits pendant le conflit des Malouines.
COVENTRY
5 mai
ANTELOPE
23 mai
ARDENT
21 mai
0
25
50
km
SIR GALAHAD
8 juin
SIR TRISTAM
8 juin
LCU F4
8 juin
RIO IGUAZU
22 mai
GENERAL BELGRANO
2 mai
BAHIA BUEN SUCESO
16 mai
ISLA de LOS ESTADOS
11 mai
RIO CARCARANA
16 mai
SHEFFIELD
4 mai



Headquarters, Land Forces
Falkland Islands

INSTRUMENT OF SURRENDER

I, the undersigned, Commander of all the Argentine land, sea and air forces in the Falkland Islands hereby surrender to Major General J. J. MOORE CB OBE MC* as representative of Her Britannic Majesty's Government.

Under the terms of this surrender all Argentinian personnel in the Falkland Islands are to muster at assembly points which will be nominated by General Moore and hand over their arms, ammunition, and all other weapons and warlike equipment as directed by General Moore or appropriate British officers acting on his behalf.

Following the surrender all personnel of the Argentinian Forces will be treated with honour in accordance with the conditions set out in the Geneva Convention of 1949. They will obey any directions concerning movement and in connection with accommodation.

This surrender is to be effective from 2359 hours BMLN on 14 June (2059 hours local) and includes those Argentine Forces presently deployed in and around Port Stanley, those others on East Falkland, West Falkland and all the outlying islands.

..... Commander Argentine Forces

..... J. J. MOORE
Major General

..... Witness

..... hours June 1982

Fac similé de l'acte de reddition signé par le Général Menendez le 14 juin 1982

CHAPITRE XVI. BILANS ET SUITES DE LA GUERRE

1. Après la bataille

La reddition des forces argentines est suivie le 15 juin du désarmement des régiments regroupés à Stanley. Les soldats jettent leurs armes individuelles qui s'empilent en tas, et partent sous escorte vers l'isthme sur lequel est implanté l'aérodrome. Bordé de plages minées, il devient facilement un énorme camp de prisonniers à ciel ouvert. Les troupes britanniques s'installent à Stanley où les habitants les accueillent chaleureusement. Les plus fatigués apparaissent les hommes du 3ème para et du 45ème commando, régiments qui, depuis San Carlos, ont fait la route à pied avant de livrer chacun un combat décisif. Compte tenu du nombre limité de bâtiments dans cette cité de 1500 habitants, que quittent progressivement les 8000 prisonniers de guerre remplacés par des soldats fatigués, la décision est prise de ramener la 5ème brigade à l'arrière: les gardes écossais et gallois à Fitzroy et les Gurkhas à Goose Green. Les deux garnisons argentines de la Malouine-Ouest, à Port Howard (850 hommes) et à Fox Bay, se rendent également le 15 juin. Les prisonniers qui en sortent sont transférés à San Carlos. Une équipe de SAS est héliportée sur l'île de Pebble où elle reçoit la reddition des 144 Argentins présents.

L'hiver étant arrivé, les moyens d'héberger et d'entretenir plus de 15 000 personnes s'avéraient inadaptés; le rapatriement des prisonniers de guerre est donc une priorité pour l'état-major britannique, d'autant qu'un grand nombre, en pauvre condition physique, souffre de malnutrition. Par l'intermédiaire de la Croix Rouge, leur transfert est mis en oeuvre, sauf pour 500 officiers et techniciens, retenus pour interrogatoire et aussi pour se prémunir contre un sursaut désespéré des forces armées argentines du continent.

Le ***Canberra*** vient prendre 1121 prisonniers à San Carlos, puis fait escale à Stanley pour en embarquer plus de 3000. Il appareille le 18 juin pour la côte argentine avec 4167 prisonniers qui ont été fouillés, contrôlés et étiquetés. Le ***Norland*** rejoint les mêmes sites d'embarquement et transporte 2047 prisonniers. Lorsqu'il rejoint la côte argentine, le ***Canberra*** est escorté par le ***Santissima Trinidad*** et le ***Comodoro Py***. Il accoste le 19 juin à Puerto Madryn, port éloigné de Buenos Aires, où l'arrivée des prisonniers argentins pourra passer inaperçue. Le ***Norland*** y arrive le 21 juin. Le brise-glace ***Bahia Paraiso*** et le navire ravitailleur ***Almirante Irizar***, qui avaient participé au débarquement argentin aux Malouines début avril, remportent les prisonniers et les blessés. Les 300 gradés restant, dont le général Menendez, les rejoindront le 30 juin par une navette effectuée par le ***St Edmund,*** qui entre-temps leur a servi de prison. Les prisonniers argentins sont accueillis fraîchement à leur retour. Ils sont rapidement transférés par véhicules dans des casernes près de Buenos Aires où, gardés quelques jours, ils subissent des tests avant d'être démobilisés et rendus à leur famille. Leur existence difficile, les relations conflictuelles entre les officiers et le reste de la troupe, les vexations ou sanctions excessives, la logistique inadaptée et leur isolement tant matériel que psychologique vont être alors rapidement connus de l'opinion, entraînant un vif ressentiment contre la junte et la haute hiérarchie militaire. Le seul prisonnier de guerre britannique, le lieutenant Glover, blessé lorsque son avion a été abattu le 21 mai, ramené depuis à l'hôpital de Comodoro Rivadavia, est également libéré. Il rentre par un avion de la RAF en Grande-Bretagne le 8 juillet.

Dans le cadre d'une opération baptisée "*Keyhole*", dont l'amiral Woodward a reçu l'ordre le

15 juin, une force navale est détachée pour s'emparer de la base scientifique et météorologique que les Argentins ont installée depuis novembre 1976 sur les îles Sandwich du Sud, situées à 450 milles au sud-est de la Géorgie du Sud. Le ***Yarmouth*** et l'***Olmeda*** sont détachés de la force navale pour se joindre à l'***Endurance*** et au ***Salvageman*** qui quittent la Géorgie du Sud dès le 17 juin. Il convient de ne pas perdre de temps car le pack se forme avec l'hiver et risque de bloquer dans la glace la progression des navires. L'***Endurance*** a embarqué en plus de ses deux Wasp, un Wessex 5, détaché du ***Regent***. En raison de l'indisponibilité d'avions quadriréacteurs ravitailleurs en vol de la RAF, aucune reconnaissance du type de celles effectuées pour la reconquête de la Géorgie du Sud, ne peut être effectuée pour repérer les icebergs ou des navires argentins (1).

L'***Olmeda*** emmène un Sea King et le ***Yarmouth*** un Wasp. Ayant tiré les enseignements de l'opération Paraquat, cette petite force navale met donc en oeuvre cinq hélicoptères qui vont lui permettre d'emmener et de débarquer les 81 *Marines* de la compagnie M du 42ème commando commandée par le capitaine Nunn, qui est répartie entre l'***Endurance*** et l'***Olmeda***. Les Britanniques ont lancé par radio des ultimatums aux Argentins, qu'ils estiment nombreux sur la base de l'île de Thule, peut-être même 80. Sans réponse, ils déposent une équipe de reconnaissance le 19 juin. Le 20 juin, les quatre navires étant regroupés, le ***Yarmouth*** s'apprête à effectuer un bombardement d'intimidation. Un drapeau blanc est repéré. Les Argentins se rendent. La force héliportée ramène les dix Argentins de la base pour les évacuer. Avec la reconquête des îles Sandwich du Sud, les possessions britanniques de l'Atlantique Sud sont ainsi toutes repassées sous le pavillon britannique.

Au large des Malouines, la force navale est restée en alerte, car la junte argentine n'a pas formellement accepté la fin des hostilités. Quelques navires de guerre reprennent la route du nord. Après le ***Glasgow*** endommagé et les frégates ***Alacrity*** et ***Argonaut***, le ***Fort Austin*** et le SNA ***Splendid***, ce sont d'abord le ***Fearless*** et l'***Intrepid*** qui partent vers leur base. L'***Invincible*** s'éloigne quelques jours au nord, protégé par l'***Andromeda***, pour changer un élément important de ses machines. Dès qu'il revient, l'***Hermes*** qui assurait la veille repart le 4 juillet pour la Grande-Bretagne où il arrive le 21 juillet accueilli par des démonstrations populaires et une visite officielle du premier ministre Margaret Thatcher, accompagné de l'amiral de la flotte Terence Lewin. L'***Invincible*** ne sera relevé que le 27 août par son navire jumeau, l'***Illustrious***, à bord duquel ont embarqué les premiers hélicoptères, transformés en radar volant, et destinés à détecter à grande distance des avions ou missiles volant à basse altitude. Ce sont des Sea King qui ont reçu en urgence une version adaptée du radar Searchwater du Nimrod, montée dans un vaste radome relevable. Ce dispositif improvisé vise à combler l'absence d'avion de guet aérien qui a conduit notamment à la perte du ***Sheffield***. Lorsque l'***Invincible*** arrive le 17 septembre à Portsmouth, après 166 jours de mer, il reçoit la visite de la reine Elizabeth II.

Le rapatriement du corps expéditionnaire britannique est rapidement entrepris. La 5ème brigade est désignée pour constituer une garnison provisoire jusqu'à l'arrivée du régiment de Highlanders programmée pour la mi-juillet. Les unités de la 3ème brigade embarquent sur le ***Canberra*** et le ***Norland***. Le premier part le 25 juin avec à son bord les 40 et 42èmes commandos et la compagnie Z du 45ème dont le ***Stromness*** ramène les compagnies X et Y. Le 2ème et le 3ème para ont pris place à bord du ***Norland*** qui part également le 25 juin. Le ***Nordic Ferry***, avec la compagnie M du 42ème commando, quitte la Géorgie du Sud le 8 juillet. La chaîne de retour est

ainsi amorcée.

Sur le retour, une partie des unités est débarquée à Ascension, d'où elle rejoint la Grande-Bretagne par avion. A leur arrivée au port, les navires, dont les ponts sont couverts de combattants, sont accueillis par une flottille de bateaux et survolés par des avions de la RAF. Leur accostage est marqué par des manifestations de liesse et des démonstrations patriotiques et populaires retransmises en direct à la télévision. Lorsque le ***Canberra*** arrive à Portsmouth, grande baleine blanche rongée par la rouille, le prince Charles et des chefs d'état-major se rendent à son bord par hélicoptère. Ces scènes d'accueil enthousiaste vont se répéter lors du retour des navires de guerre, des navires de la RFA et des navires civils mobilisés pour l'opération.

Les unités logistiques entreprennent rapidement de rétablir des éléments de vie normale à Stanley. Ils remettent en service le réseau de distribution d'eau et d'électricité, retapent des logements, fournissent vivres et équipements. Mais pour les habitants, qu'ils soient natifs de l'île ou aient choisi de venir y vivre, il appparaît vite que la vie ne sera jamais plus comme avant. La présence d'une garnison importante apparaît inévitable, la quiétude des îles est désormais perturbée par les mouvements constants d'avions ou d'hélicoptères, la présence de navires de guerre, les manoeuvres terrestres d'une vaste force militaire permanente. Le retour du gouverneur Hunt avec le titre de délégué civil (*civil commissioner*), marquera rapidement le rétablissement du pouvoir civil. Cette nouvelle fonction qui lui retire le commandement en chef témoigne du rôle nouveau des armées. Le général d'armée Thorne relève le général Moore dont la mission est achevée. L'amiral Woodward est relevé par le vice-amiral Derek Reffell le 1er juillet. Trois semaines après, la zone d'exclusion totale est supprimée et remplacée par une zone de protection des îles Falklands réduite à 150 milles de rayon.

Rapidement, les forces britanniques à Stanley ont entrepris de nettoyer les lieux de combat. Le matériel terrestre argentin récupéré est considérable: 7900 armes individuelles, des mitrailleuses, mortiers, 50 camions Mercedes, 10 Volkswagen, 45 camions légers, 12 automitrailleuses, 10 canons de 105 mm, quatre canons de 155 mm, 15 canons de 120 mm. En matière de défense antiaérienne, il comprend cinq affûts de bitubes de 35 mm, trois de 20 mm, quatre lance-missiles Tigercat et un stock de SAM 7, avec des missiles. Le lanceur de Roland a été saboté, mais il n'a pas été détruit. De l'affût d'Exocet, il reste quatre missiles. Les radars antiaériens terrestres sont un Fledermaus et trois Skyguard d'origine suisse. Deux radars de champ de bataille Elta et Rasit sont récupérés avec deux Shelters. Les aéronefs abandonnés comprennent sept Pucara, deux Agusta 109, cinq UH1H, un Puma et deux Chinnok.

Divers matériels de communication et de vision nocturne sont également retrouvés (2). Un grand nombre d'armes légères est jugé irrécupérable et détruit. Les armes plus sophistiquées sont rapportées en Grande-Bretagne. D'importantes quantités de munitions ont été abandonnées dont trois millions de cartouches, des milliers d'obus de 105 mm et 155 mm (3).

Un problème de grande ampleur apparaît désormais; il réside dans la présence des champs de mine et des munitions tirées qui n'ont pas explosé. Une équipe complète de démineurs arrive aux Malouines le 15 juin. Elle va d'abord se consacrer à nettoyer Stanley des

armes et munitions qui y traînent. Le 13 juin, le commandant du 42ème escadron de déminage du génie arrive. Sa première tâche est de mettre en place un centre d'opération interarmées. Un plan de nettoyage partant des habitations, traîtant ensuite leurs abords puis les lieux nécessaires au fonctionnement de l'administration est mis en oeuvre. Il est rendu difficile par la présence de la neige qui tombe abondamment. Le 12 juillet, le secteur de l'aérodrome est pris en compte, en vue de l'extension de celui-ci, tâche d'autant plus difficile qu'il a été abondamment bombardé, y compris par des armes comprenant des sous-munitions. Simultanément, il faut désamorcer les pièges que les Argentins ont placés dans les stocks de munitions, les pistes ou les tranchées qu'ils ont abandonnées.

Le 1er septembre, Stanley est finalement considéré comme nettoyé. Le problème qui reste alors est celui des champs de mines dans le secteur de Stanley (4). Ils sont difficiles à traiter car les mines, au moins 12 000 dans le secteur de Stanley, ont fait l'objet de relevés cartographiques peu nombreux ou imprécis par les Argentins. Elles ont aussi des provenances variées, comme Israël, Espagne, Italie, Amérique du Nord, ou Argentine. Dans certains cas, des zones ont été minées deux fois de suite par des unités différentes. Certaines sont dépourvues de masse métallique et échappent donc aux détecteurs, qui ont par ailleurs des difficultés à fonctionner dans les secteurs rocheux. A partir des animaux tués, des relevés par hélicoptères permettent de relever la présence de ces mines. Une équipe de prisonniers de guerre allait y contribuer les premières semaines. La tâche était énorme, et certains secteurs doivent être isolés une fois délimités par des clôtures. C'est notamment le cas des plages, car les mouvements du sable y enfouissent les mines, les rendant quasi indétectables. Beaucoup d'habitants habitués à se chauffer à la tourbe se sentent contraints de recourir au fioul car leurs zones de prélèvement de la tourbe ne sont pas sûres.

Pour assurer la défense aérienne sur le secteur des Malouines et permettre l'arrivée des avions de transport, l'aérodrome de Stanley est rapidement remis en état. Un radar de veille aérienne est mis en service le 21 juin. La piste, peu endommagée, est réparée, les cratères sont comblés par des graviers fabriqués par les soldats du génie avec une usine de broyage de rochers qu'il a fallu mettre en place (5). Un premier Hercules se pose le 24 juin, et dès le 25 juin, un autre dépose Rex Hunt qui rejoint son poste. Un pont aérien de Hercules se met en place pour apporter depuis Ascension, les matériels nécessaires à la garnison. Des Harrier GR3, volant en permanence avec leur perche de ravitaillement en vol et armés de Sidewinder, sont en alerte sur le terrain afin de contrer toute intrusion de l'aviation argentine. Leurs limites imposent leur relève par des intercepteurs à plus long rayon d'action. La piste de Stanley va donc être allongée sans délai. Des plaques métalliques AM 2 (Aluminium Matting) fournies par les Etats-Unis sont montées par le génie à ses extrémités; sa longueur est ainsi portée à 1800 m. Elle reste courte pour un atterrissage par temps humide. Un dispositif d'arrêt par câbles reliés à des freins hydrauliques du même type que sur les porte-avions est installé en bout de piste (6). Des Phamton FGR 2 de la Royal Air Force, dotés de crosses d'arrêt vont ainsi pouvoir être basés sur le terrain à partir du 17 octobre (7). Pour décoller en toute sécurité, ils n'emportent qu'une quantité limitée de carburant, mais ils peuvent, comme les GR 3, être ravitaillés en vol par des C 130 K affectés à cette tâche, ainsi qu'à celle de reconnaissance maritime autour des îles. Pendant cet hiver, les installations de l'aérodrome de Stanley restent très précaires. Des aires de dispersion sont improvisées au bord de la piste avec des plaques métalliques et des hangars

démontables. Les équipages et personnels au sol sont logés dans des tentes et des conteneurs. Autour de Stanley, pour héberger la garnison, ces installations limitées en climat hivernal pré-arctique vont être remplacées rapidement par de grands pontons-hôtels, pouvant loger des centaines de personnes, acquis auprès de l'industrie pétrolière offshore, et qui vont être ancrés le long des rivages de la baie de Stanley.

1. Roger Perkins, *Operation Paraquat*, Chippenham, Picton, 1986, p.198.

2. Edward Fursdon, *Falklands aftermath*, London, Leo Cooper, 1988, p.170.

3. Patrick Bishop et John Witherow, *The winter war*, London, Quarter, 1982, p.140.

4. Major Arthur Hogben, *Designed to kill*, Wellingborough, Patrick Stephens, 1987, p.232.

5. Alan Hall, *Entre Malvinas et Falkands*, Air Fan, décembre 1983, p.33.

6. Richard Gardner, *R.A.F. Stanley*, Air Pictorial, April 1983, p.131.

7. Avions de guerre n°8, 1986, *Phantom: la vieille garde de la R.A.F.*, Atlas, p. 153.

2. Bilan

La cessation des combats et le retour progressif des combattants dans leurs patries, permettent alors de prendre du recul par rapport à ce conflit imprévu et intense qui a duré 74 jours.

C'est le temps des bilans, militaires d'abord compte tenu de l'importance de l'engagement, humains en raison des pertes élevées, financiers enfin surtout pour la Grande-Bretagne qui a marqué sa volonté de reconquérir et garder ces îles. Après ces bilans, les conséquences militaires et politiques doivent être établies chez les deux belligérants. Elles sont d'abord militaires pour les Britanniques, désireux d'empêcher le renouvellement d'une opération argentine sur les îles, et pour les Argentins de compenser les pertes liées à la défaite; elles sont ensuite politiques, tant chez les vaincus que chez les vainqueurs, avec un retour de l'Argentine à la démocratie et des perspectives d'action durable pour le gouvernement de Madame Thatcher.

a. Bilan en matériels.

Indépendamment des armements collectés par les Britanniques, les pertes en matériel enregistrées pendant la période des combats sont sévères de part et d'autre. Pour les Argentins, les pertes les plus sensibles concernent leur aviation. Sa reconstitution dépend de fournitures étrangères; elle ne peut qu'être longue et reste soumise aux embargos. Les forces aériennes ont perdu une bonne partie de leur potentiel d'attaque, soit

22 A4 Skyhawk,

11 Dagger,

2 Canberra,

1 Learjet,

5 MB 339,

25 Pucara,

4 T34 Mentor.

Si elle n'a perdu que deux Mirage III EA en combat aérien, elle a aussi affaibli la crédibilité de sa défense, compte tenu du faible nombre de combats aériens effectués par ces appareils face aux Sea Harrier manoeuvrants et dotés d' AIM 9L Sidewinder. Pour sa part, l'aéronavale a perdu ses moyens de patrouille maritime, réduits aux seuls S 2A Tracker; elle n'a plus suffisamment de Skyhawk A4 Q à embarquer sur son porte-avions alors que les Super Etendard ne sont pas encore qualifiés pour cet embarquement. Les hélicoptères perdus sont surtout

9 UHIH Iroquois

7 Puma,

2 Chinook,

2 Bell 212,

3 A 309,

1 Alouette III

1 Lynx.

En matière de transport, un C 130 et deux Skyvan ont été perdus.

Sur ce plan, les Britanniques peuvent être satisfaits de l'emploi des Sea Harrier et Harrier GR 3, puisqu'ils n'en ont perdu respectivement que six et quatre. Aucun avion de bombardement, de ravitaillement en vol, de patrouille maritime ou de transport n'a été atteint. Leurs pertes concernent surtout des hélicoptères, elles s'expliquent plus par leur emploi intensif dans des conditions difficiles (2 Wessex sur le glacier Fortuna) que par des destructions en vol, sauf pour les hélicoptères légers Scout et Gazelle (4 perdus), ou la perte de leurs navires porteurs:

3 Chinook,

6 Wessex et

1 Lynx sur l'***Atlantic Conveyor***.

1 Wessex sur le ***Glamorgan***, et

2 Lynx sur l'***Ardent*** et le ***Coventry***.

Les cinq autres pertes concernent des Sea King pendant des opérations difficiles.

En matière navale, l'Argentine a perdu une grosse unité obsolète, le ***General Belgran***o, et un sous-marin ancien, le ***Santa Fe***. De petits navires ou des auxiliaires de faible valeur militaire ont été détruits, ***Narwal***, ***Rio Carcarana***, ***Bahia San Sucesso***, ***Isla de los Estados*** et un

patrouilleur, l'***Alferez Sobral.*** Elle n'a perdu aucune de ses unités importantes, ni son porte-avions ou ses croiseurs T 42, ni ses escorteurs ou sous-marins côtiers. Elle reste donc disponible pour une action opérationnelle rapide et peut attendre de l'Allemagne la livraison des frégates et sous-marins en construction et de la France celle des Super Etendard et des AM 39 Exocet.

Les forces navales britanniques ont encaissé des coups plus sévères. Deux croiseurs T 42 coulés, deux frégates (***Ardent*** et ***Antelope***) coulées, deux navires de débarquement inutilisables. S'y ajoutent la perte de l'***Atlantic Conveyor***,et surtout de nombreuses remises en condition nécessaires sur les navires atteints par les attaques aériennes. (***Glasgow, Antrim, Glamorgan, Brilliant, Broadsword, Argonaut***) Certains systèmes d'armes sont apparus obsolètes (Sea Slug) ou inadaptés au contexte côtier (Sea Wolf, Sea Dart). Mais sa force sous-marine et ses porte-avions sont intacts, ils ont fait la démonstration de leur importance primordiale dans des crises internationales de grande ampleur pouvant déboucher sur une guerre même limitée.

b. Bilan humain

Si les conséquences matérielles du conflit peuvent être appréciées dans le temps, les conséquences humaines sont mesurables dès la fin des combats, par le nombre de pertes.

Les Britanniques ont perdu **255** personnes dont trois civils habitants des îles. Le nombre de leurs blessés s'est élevé à 777 (1). Parmi ceux-ci, 195 ont reçu des blessures notamment par éclats d'obus, 120 ont eu des brûlures et 109 des pieds de tranchée ou autres lésions dues au froid. Pour leur part, les Argentins ont eu **655** morts identifiés, parmi lesquels 288 conscrits (224 de la classe 62 et 54 de la classe 63). Parmi les morts britanniques, les plus nombreux sont les combattants à terre, (148), ce qui reflète l'intensité des combats successifs de reconquête. A bord des navires, 129 pertes ont été enregistrées. La Royal Air Force n'a perdu qu'un pilote. Les Argentins, pour leur part ont perdu 359 marins, 241 combattants terrestres et 55 personnels de l'armée de l'air dont 14 de soutien au sol pendant des bombardements. Cette répartition s'explique par les pertes élevées lors du torpillage de ***General Belgrano*** (323) et de la perte d'autres navires ou sous-marins (32) (2). Un cimetière de 230 tombes va être installé par les Britanniques non loin de Darwin pour recueillir la plupart des morts identifiables et les restes des autres. Il résulte du refus des autorités argentines de rapatrier les morts argentins, car elles considérent qu'ils sont morts en terre argentine. On notera parmi les pilotes d'avions tués, le rapport entre les pertes britanniques: quatre (1 de la RAF et 3 de l'aéronavale) et les pertes argentines: 45 (41 de la force aérienne et 4 de l'aéronavale) (3). Le nombre des blessés argentins qui dépasse **1500** (4) n'a pas été précisemment établi, probablement du fait du rapatriement rapide des prisonniers et d'un système de santé défaillant. L'ampleur du traumatisme causé chez les jeunes conscrits, embarqués malgré eux dans cette aventure va rapidement se manifester. Les syndromes de stress post-traumatique vont avoir chez beaucoup, des conséquences psychiatriques, provoquant des formes aiguës d'anxiété, voire de dépression. Mal perçus dans l'opinion, puisqu'ayant participé à un échec militaire désastreux, ces gamins de la guerre (*chicos de la guerra*) auront beaucoup de mal à se réintégrer dans la société ou simplement à trouver du travail.

c. Bilan financier.

Au-delà du bilan humain, les conséquences financières des opérations *Azul* et *Corporate*

vont peser sur les belligérents. Les Argentins vont ainsi avoir à supporter à la fois le coût de la poursuite d'une politique d'acquisition d'armements engagée depuis 1977 et celle d'une défaite cuisante nécessitant le remplacement d'importants matériels perdus dans un contexte économique désastreux marqué par une inflation non maîtrisée et une situation internationale défavorable.

Le coût de l'opération Corporate est plus facile à appréhender, au moins grâce aux documents officiels britanniques. L'opération Corporate proprement dite a coûté entre **700** et **800 millions de livres**. Le coût de remplacement des matériels perdus (avions, navires, hélicoptères, armements divers) est estimé entre **900 millions et 1,1 milliard de livres**. Les instruments nécessaires pour conserver et défendre les îles contre une nouvelle tentative argentine sont évalués à **2 milliards de livres** sur 4 ans. Si l'on ajoute d'autres éléments indirects, notamment une aide à l'économie des Malouines de 51 millions de livres, c'est un total de plus de **5 milliards de livres** qui ont été dépensés de 1982 à 1992 pour la reconquête des îles, le remplacement des matériels perdus et les investissements nécessaires au maintien des îles dans la souveraineté britannique.

3. Un dispositif britannique durable

Avant même la fin des hostilités, le gouvernement britannique a décidé de mettre en oeuvre tous les moyens pour éviter le renouvellement d'une attaque surprise argentine. Il est vite apparu qu'au-delà d'une présence navale significative, c'est l'absence d'un aérodrome capable de recevoir des avions de combat ou de transport intercontinental et d'une garnison significative qui ont conduit les Argentins à y débarquer. Compte tenu des limites du site de l'aérodrome existant, un autre site est rapidement recherché pour aménager une base appropriée. L'emplacement retenu est choisi près de Mount Pleasant, à 40 km à l'ouest-sud-ouest de Stanley. Dans ces terrains tourbeux et rocailleux, la construction d'un grand aéroport va nécessiter des travaux considérables de terrassement. Pour les réaliser, une base d'appui a été constituée dans la baie d'East Cove. Un cargo de 13 000 t, le ***Merchant Providence*** y est échoué, en octobre 1983, pour servir de quai de déchargement. Il est relié à la terre par un pont Bailey. Une route de 7 km ouverte au bulldozer assure la liaison avec le site du futur aéroport. Six kilomètres au-delà, une carrière est ouverte dans les flancs du Mont Pleasant, pour fournir les matériaux et agrégats nécessaires à l'édification des fondations de l'aérodrome, soit 1,2 million de tonnes de tillite et 1,5 million de tonnes de quartzite (5).

Les travaux entrepris conduisent à édifier un aérodrome avec deux pistes pour avions de transports intercontinentaux (une de 2550 m et une de 1500 m). Des hangars durcis, protégés par des merlons, sont montés pour abriter une unité d'avions de combat; un grand hangar capable de recevoir un Tristar est édifié. La base de Mount Pleasant est inaugurée par le prince Andrew, arrivé à bord d'un Tristar de la RAF, le 12 mai 1985.

Pour compléter ce dispositif, deux stations radar sont installées sur les deux sommets les plus élevés de l'archipel, une sur chaque île. Dans des conditions difficiles, compte tenu de la violence des vents et du climat, des Chinook viennent déposer les matériels nécessaires à ces

stations de détection pour lesquelles deux radars Plessey AR 3D de 270 nautiques de portée sont acquis (6). Un détachement de Phantom FGR2 est envoyé sur l'aérodrome de Mount Pleasant, il commence alors sa mission d'interception immédiate (*Quick reaction Alert*) avec le concours de C130 K qui remplissent les missions de ravitaillement en vol, de patrouille maritime et de guerre électronique.

Les Argentins testeront peu ce dispositif en tentant quelques intrusions dans le périmètre de 150 milles (FIPZ: *Falklands Islands Protection Zone*) édicté par les Britanniques; le 5 août 1983, un Electra de l'aéronavale argentine est reconduit en dehors des limites du dispositif par les Phantom basés à Stanley. Autour de l'aérodrome de Mount Pleasant, des batteries anti-aériennes de missiles Rapier couvrent ses approches immédiates. Elles sont déplacées régulièrement pour éviter une éventuelle attaque surprise. La base est ainsi en mesure de servir à la fois la défense immédiate des îles et l'arrivée en 18 heures de renforts massifs en cas de tension dans le secteur.

Plus qu'une simple base aérienne militaire, Mount Pleasant est un vaste complexe intégré interarmées. Des casernements pour les unités terrestres composant la garnison permanente, complètent ceux des personnels de la RAF et des hélicoptères. Compte tenu du climat, ils ont été conçus pour permettre une circulation intérieure entre tous les bâtiments, notamment par des couloirs fermés qui assurent une liaison couverte dans tout le dispositif.

Les liaisons aériennes avec la Grande-Bretagne ne suffiraient pas à transporter le flux des matériels nécessaires à une telle garnison. Un port artificiel démontable est donc spécialement conçu et fabriqué pour être installé dans la baie de Stanley. Il va s'ajouter aux facilités portuaires d'accueil installées à Mare Harbour, au sud de Mount Pleasant Airbase, qui comprennent un quai de 150 mètres en eau profonde. Le complexe portuaire de Stanley, FIPASS *(Falklands intermediate port and storage system*) est constitué de six barges, articulées et arrimées le long de la côte. Elles constituent ainsi un quai flottant de 235 m qui suit le mouvement des marées et qu'une septième barge relie à la terre par une passerelle de 158 m. Sur une seconde rangée de barges en arrière de la première, des entrepôts peuvent abriter les cargaisons déchargées (7). Ce dispositif entre en service le 14 mars 1984, avec le déchargement de conteneurs arrivés par le ***Sir Geraint.***

La garnison des Malouines est ainsi installée dans une des bases les plus modernes du monde. Elle est la traduction d'une volonté de maintenir une présence militaire forte et permanente. Elle rappelle ainsi le cas de Gibraltar revendiqué par l'Espagne, car occupé initialement dans des conditions semblables à celles des Malouines. Mais d'autres îles stratégiques non revendiquées par un état voisin, et qui étaient occupées par les Britanniques constituent un enjeu dans la géostratégie maritime. Particulièrement concernées à l'ouest de Suez, les îles Chagos au centre de l'Océan Indien ont été transférées en 1966 aux Etats-Unis qui y ont implanté une vaste base navale et aérienne, après que sa population autochtone, soit 1200 personnes eut été préalablement évacuée sur l'île Maurice. Les habitants des Malouines auraient peut-être connu le même sort s'ils avaient été d'origine indigène, mais les Britanniques n'auraient pu alors invoquer de la même manière le principe d'autodétermination. On remarque ainsi la répartition des rôles entre la Grande-Bretagne, qui n'a plus les moyens navals d'être la première puissance maritime de la planète et les Etats-Unis qui prennent le relais. On ne peut manquer de

s'interroger sur l'avenir des Malouines dans cette perspective, après l'installation d'une telle base.

4. Les suites politiques

a. En Argentine.

La défaite militaire accélère un processus de dégradation politique, marqué notamment par l'échec de la politique de libéralisme économique de la junte du général Galtieri. L'objectif du général Galtieri était de mettre en place une coalition de militaires et de civils, et de se présenter à des élections présidentielles en 1984, une fois un climat de confiance approprié retrouvé. Il voulait éviter à tout prix une répétition de la défaite électorale que les militaires argentins avaient enregistrée en 1973 (8). Mais le soutien populaire apparent qu'avait suscité l'opération *Rosario*, et qui s'était exprimé notamment le 6 avril par le rassemblement de 250 000 personnes devant le palais présidentiel, la *Casa Rosada*, s'effondait avec la défaite et imposait son départ. Les revendications de l'opposition pour le rétablissement des libertés et de la vie politique différées par la guerre, surgissaient amplifiées par l'échec de la politique économique. Son successeur, le général Bignone, est donc contraint d'organiser des élections présidentielles; elles se déroulent le 10 décembre 1983. Le radical Raul Alfonsin est élu avec 52% des suffrages, il renforcera son pouvoir par les élections législatives de décembre 1985, qui marqueront la victoire de son parti. S'ouvre alors une période de retour à la démocratie, au pouvoir des civils et au respect des libertés politiques. Elle est marquée par une politique économique nouvelle et une réforme des forces armées dont le budget va diminuer de moitié en cinq ans. Le président Alfonsin abroge rapidement les mesures d'auto amnistie, que les militaires s'étaient octroyées avant de quitter le pouvoir, pour toutes les exactions commises pendant la "sale guerre", cette période de guerre civile de 1976 à 1983, marquée par 20 000 morts ou disparus.

Dès 1983, des poursuites sont engagées contre les responsables militaires de tous rangs pour la "sale guerre" et pour l'échec des Malouines. Portées initialement devant les tribunaux militaires, elles s'y enlisent et sont donc transférées aux juridictions civiles. En décembre 1985, sont condamnés à la prison à perpétuité les généraux Viola, Videla et Massera. En mai 1986, les trois chefs de l'autre junte sont condamnés pour l'opération aventureuse des Malouines à 12 ans pour Galtieri, 8 ans pour Lami Dozo et 14 ans pour Anaya. Le général Menendez et le lieutenant de vaisseau Aztiz, accusés de s'être rendus sans combattre aux Malouines et en Géorgie du Sud, sont acquittés. La sentence concernant le lieutenant Aztiz, accusé par ailleurs d'actions indirectes et de participation active à la répression sanglante de la "sale guerre", suscite une vive réprobation internationale et dans les familles des disparus. Renvoyé en Argentine en application de la convention de Genève après sa capture par les Britanniques, promu capitaine de corvette par le président Alfonsin qui demande simultanément sa mise à la retraite, il sera cependant condamné en France par contumace en mars 1990, pour l'assassinat de deux religieuses françaises en 1977.

Les relations entre le pouvoir civil et les forces armées vont se ressentir de ces quatre procès qui portent à la fois sur la répression interne et sur l'expédition aventureuse aux Malouines. Au plan extérieur, le président Alfonsin va régler le différend avec le Chili à propos du canal de Beagle et faire consacrer l'accord obtenu par référendum, le 25 novembre 1984. Il va devoir ménager l'armée, dont il peut avoir besoin en raison de l'aggravation de la situation

sociale et de l'échec de sa politique économique qui débouchent sur des troubles. Or, au sein des armées, se développent chez les déçus des Malouines, des éléments extrémistes qui exigent un relèvement du budget de la défense et une amnistie totale. Raul Alfonsin y répond par la loi d'amnistie du 23 décembre 1986, dite du point final (*punto final*), qui met fin aux poursuites contre des militaires. Certains autres officiers poursuivis pour des actes de répression commis entre 1973 et 1982, comme le commandant Barreiro, se réfugient dans les casernes et sont protégés par leurs pairs, comme le lieutenant-colonel Aldo Rico, considéré comme un héros des Malouines, pour y avoir mené des opérations derrière les lignes ennemies pendant la bataille de Goose Green. Son mouvement de sédition à Pâques 1987 oblige le président Alfonsin, déjà affaibli par les élections législatives de septembre 1987, à l'occasion desquelles son parti a perdu la majorité, à venir discuter avec les mutins pour obtenir leur reddition. Il fait voter une autre loi d'amnistie dite du "devoir d'obéissance", et absout ainsi 300 militaires de la hiérarchie intermédiaire. Elle ne suffit pas, car en janvier 1988, Aldo Rico provoque un autre soulèvement de ces militaires que la presse appelle *carapintadas* (peints) car ils se couvrent le visage de produit noir de camouflage pour combat de nuit. Les mutins obtiennent le départ du chef d'état-major de l'armée de Terre, le général Erenu remplacé par le général Caridi. En décembre 1988, c'est un autre héros argentin des Malouines, le colonel Seineldin qui suscite un autre soulèvement militaire, mais là encore le gros des forces armées, s'il refuse de réduire le mouvement par les armes, ne le suit pas et le désapprouve. L'armée de l'air et la marine y sont opposées. L'armée de terre est divisée. Le départ du général Caridi est obtenu au profit du général Gassino.

Le pouvoir ménage d'autant plus les forces armées, affaiblies par les coupes budgétaires, que des mouvements subversifs d'extrême gauche sont réapparus. Le 21 juin 1989, un groupe gauchiste attaque la caserne de la Tablada. Son action est réduite par l'armée au prix de 40 morts. Cette attaque soulève à nouveau le problème de la légitimité de la lutte conduite par des militaires contre la subversion alors même que des poursuites sont engagées pour les exactions de la "sale guerre".

Le recul du pouvoir civil et l'échec des réformes économiques ont débouché sur une aggravation des troubles. Des émeutes de la faim se produisent en juin 1989. Provoquées par des pénuries, elles débouchent sur des pillages et 15 morts sont relevés lors du rétablissement de l'ordre. C'est dans ce climat qu'est organisée l'élection présidentielle du 14 juin 1989. Le candidat justicialiste (péroniste) Carlos Menem est élu avec 47% des voix aux dépens du radical Angeloz qui ne rassemble que 37% des suffrages. Pour la première fois depuis 60 ans, un président civil va passer le pouvoir à un autre civil. La situation se dégrade si vite que cette passation, prévue en décembre est avancée au 8 juillet. Dès qu'il prend ses fonctions, le président Menem entreprend une politique audacieuse et libérale, qui va aller souvent à contre-courant de ce que les Argentins pouvaient attendre d'un péroniste. Pour réduire les déficits publics, il supprime les subventions aux entreprises, dénationalise et privatise de grandes entreprises du téléphone (Entel), du pétrole (Ypf), du transport aérien (Aerolinas Argentinas), de l'électricité (Segba), tout en conduisant une politique monétaire basée sur la parité avec le dollar. La cure d'austérité qu'il impose conduit à un redressement spectaculaire.

Face à la vive réaction syndicale, le président Menem doit pouvoir compter sur l'armée, d'autant que les extrémistes n'ont pas renoncé puisque certains éléments de la mouvance du

colonel Seineldin ont envisagé une action en fin août 1990. Le 8 octobre 1990, le président Menem promulgue la loi d'amnistie dite du grand pardon (*Indulto*), en faveur des militaires concernés à la fois par la "sale guerre", les Malouines et les soulèvements de *carpintadas*. Les colonels Aldo Rico et Seineldin sont mis à la retraite. En décembre 1990, une dernière mutinerie de *carpintadas* se produit en plein Buenos Aires. Les rebelles au nombre de plusieurs centaines se rendent cependant devant la fermeté du président Menem et le loyalisme du reste de l'armée. C'est le dernier sursaut des militaires désabusés par les échecs successifs et la mise en cause des armées. Ce dernier "coup de caserne" (*cuartelazo*) est suivi d'une seconde grâce présidentielle accordée aux généraux, qui sont encore dans des lieux de détention aménagés en fonction de leur rang et à un chef *montonero*.

Le président Menem est réélu avec plus de 45% des voix le 14 mai 1995. Parmi ses concurrents d'extrême droite, figure Aldo Rico qui ne recueille que 1,7% des suffrages. Les relations entre des armées très affaiblies au plan matériel, aux états-majors déstabilisés par la série des échecs militaires et politiques, et un pouvoir civil qui s'est affirmé, restent difficiles.

La question de la revendication de la souveraineté sur les Malouines n'a pas été perdue de vue, mais elle n'est pas réglée pour autant, car seule une cessation de l'état de guerre a été constatée par les belligérants. La revendication territoriale argentine continue d'être affirmée au plan international, même si les présidents successifs déclarent qu'elle doit être satisfaite par des voies pacifiques. Des frictions continuent de se produire. C'est le cas notamment lorsque les Britanniques, qui ont mis fin aux zones d'exclusion du conflit des Malouines, rétablissent à compter du 1er février 1987, une zone de pêche de 150 milles autour des Falklands, zone à l'intérieur de laquelle ils se réservent le droit de délivrer des licences. Cette annonce réveille d'autant plus les revendications irrédentistes qu'elle concerne une opération économiquement rentable. Riches en merlus, crevettes et calmars, ces pêches donnent lieu à des droits perçus au profit du gouvernement local des Malouines. Les Argentins portent la question devant l'OEA où ils rencontrent un succès de principe par une déclaration qui ne conduit pas à traiter directement le diférend. Les Argentins, comme les Anglais, évitent donc de l'évoquer directement. Après un premier échec à Berne en 1984, provoqué par l'évocation du principe de la souveraineté, ils parviennent en août 1989 à se mettre d'accord sur le principe d'une rencontre. Elle a lieu à Madrid en octobre 1989; les discussions, qui se situent à un niveau officiel mais non ministériel portent sur les mesures à prendre pour éviter les actes de belligérence et sur les relations commerciales et consulaires.

b. En Grande-Bretagne.

Le gouvernement avait également engagé le pays dans une politique de libéralisme, dont les effets n'avaient pas rencontré le succès escompté. La reconquête des Malouines qui, à part une démission était la seule décision possible du premier ministre, va engendrer une dynamique nouvelle dans le pays, appelée l'esprit des Falklands (*Falklands spirit)*. Ce pays, habitué à une longue période de repli sur soi même, tant au plan économique que diplomatique, va reprendre confiance en lui. Sur le plan international, la démonstration militaire des Malouines n'a pas été effectuée parce que les intérêts vitaux du pays étaient en jeu, son sanctuaire national n'étant pas directement menacé par l'invasion argentine. Mais si cette opération n'avait pas été conduite, les pays de la sphère soviétique auraient renforcé leur conviction que le Royaume-Uni poursuivait

une phase de renoncement à des responsabilités internationales autres que purement européennes, engagée depuis le repli à l'est de Suez à la fin des années soixante. La détermination, l'intransigeance, la patience et le sang-froid dont a fait preuve Madame Thatcher a ainsi constitué un message clair pour le bloc de l'Est. Il s'inscrit dans cette volonté affichée par les Etats-Unis et le président Reagan de répondre à la menace croissante de l'Est par une politique d'armement visant à réduire le déséquilibre nucléaire, officialisée par la mise en place des euromissiles et en 1983, par l'initiative de défense stratégique. Cette inflexibilité de la "dame de fer" a montré à ses adversaires immédiats ou potentiels en quoi "l'agression ne doit pas payer".

Les responsabilités initiales du gouvernement de Madame Thatcher dans le conflit des Malouines n'ont pas été oubliées, notamment de l'opposition. Elles sont analysées en janvier 1983, lors de la publication du rapport de la commission des conseillers privés, présidée par Lord Francks (9). Il confirme que les Britanniques se sont laissés surprendre par la décision argentine de reconquête accélérée des îles, invasion qui n'était pas prévisible, mais explicable par des années de laxisme. Il conclut que ce gouvernement ne peut être blâmé, car il n'est pas établi qu'il aurait pu éviter cette invasion. Dresser les responsabilités initiales pour un conflit qui s'est transformé en victoire éclatante était pour cette commission, une tâche délicate.

Au plan interne, ayant ainsi redonné confiance en eux-mêmes à ses concitoyens trop longtemps entretenus dans l'idée d'un déclin britannique inéluctable, Madame Thatcher va en tirer tout le bénéfice. Sa politique va être axée sur le thème "Nous avons cessé d'être une nation en retraite... au contraire, nous avons retrouvé confiance en nous-mêmes, cette confiance est née dans les batailles que nous avons menées ici même et elle a subi l'épreuve du feu à 15 000 km d'ici." (10) La victoire militaire des Falklands est ainsi consacrée par un office religieux, le 26 juillet, marquée par des distinctions et anoblissements nombreux et par un défilé des vainqueurs dans les rues de Londres, le 12 octobre. L'année suivante, les conservateurs, conduits par Madame Thatcher, emportent largement les élections législatives en rassemblant 43% des suffrages, face à une opposition divisée, y compris à l'intérieur du parti travailliste entre pragmatistes modernes et idéalistes de gauche. Incontestablement, le facteur Falklands (11) joue un rôle politique, en créant une dynamique qui transcende pour un temps les divisions de la société britannique, ses blocages et provoque une sorte d'électrochoc que le premier ministre va exploiter pour imposer ses réformes, notamment en matière syndicale.

Au plan militaire, les coupes sombres dans les armements classiques décidées fin 1981, sont interrompues. La décision est prise de maintenir le nombre de bâtiments de la flotte de surface à un niveau élevé. John Nott qui avait préconisé la politique contraire, axée sur la fabrication de sous-marins lanceurs d'engins ***Trident*** C5 quitte donc ses fonctions. La vente de l'***Invincible*** à l'Australie est annulée et les deux autres porte-avions seront terminés pour qu'au moins deux soient en service en permanence.

Aux Falklands, le gouvernement a décidé de se donner les moyens d'éviter une nouvelle agression argentine par le concept de *Fortress Falklands*. Une présence militaire forte y sera maintenue, avec des forces terrestres conséquentes, défendues par des avions de combat basés à Mount Pleasant, tandis que les espaces maritimes périphériques seront patrouillés et contrôlés. Les avions Tristar acquis dans ce contexte seront susceptibles d'acheminer rapidement des

renforts en hommes et avions de combat en cas de tension.

1. Edward Fursdon, *Falklands aftermath*, Chippenham, Leo Copper, 1986, p.26.

2. Martin Middlebrook, *Operation Corporate*, London, Viking, 1983, p.383.

3. Martin Middlebrook, *The fight for the Malvinas*, London, Viking, 1989, p. 283.

4. Henri Linon, *Regards et réflexions sur le soutien "santé" du conflit des Malouines*, Médecine et armées, 1984, 12-7, p.651.

5. David Cobb, *The making of a war artist*, London, Conway, 1986, p.81.

6. Flight international, 9.7.1983.

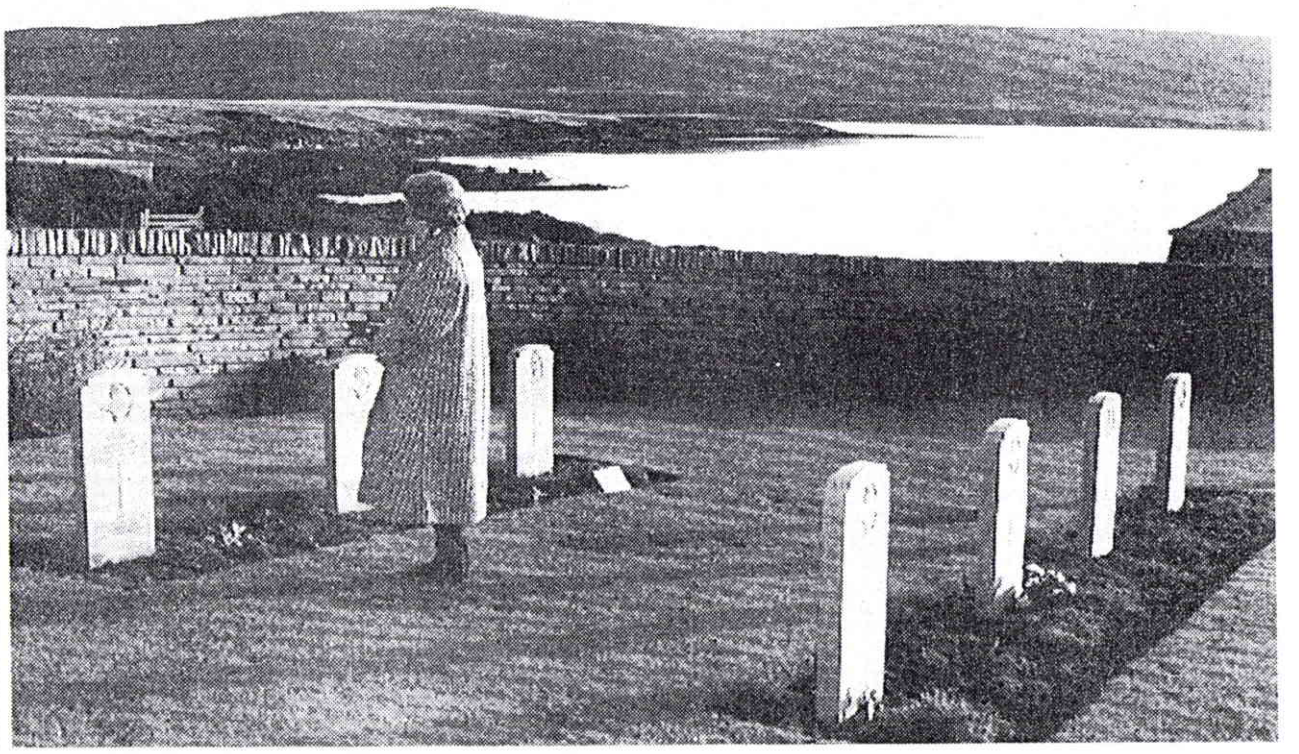
7. Mac Gregor, *Marine News*, n°102, april 1984, p.20.

8. David Pion Berlin, *The fall of military rule in Argentina: 1976-1983, Journal of interamerican studies and world affairs*, vol. 27, n°2, Summer 1985, p.68.

9. Lord Francks, *Falklands islands review, Report of a comittee of private counsellors*, London, HMSO, 1983.

10. Hugo Young, *Margaret Thatcher*, Paris, La Manufacture, 1989, p.316.

11. Peter Jenkins, *Ms. Thatcher's revolution*, London, Pan Books, 1987, p.164 .



Aux Malouines, dix ans après **Dix ans après la guerre des Malouines, l'ancien premier ministre Margaret Thatcher se recueille devant une tombe du cimetière militaire de San Carlos, lieu du débarquement des forces britanniques engagées dans la reconquête de ces terres australes et désolées. L'Argentine vient de réaffirmer ses droits de souveraineté sur l'archipel.** (Photo AP.)

Les suites de la victoire britannique.

- Madame Thatcher au cimetière de San Carlos en janvier 1983
- Madame Thatcher au cimetière de San Carlos en juin 1992.

CHAPITRE XVII. ENSEIGNEMENTS ET RETOMBÉES

Le conflit des Malouines a surpris l'opinion publique internationale, au printemps de 1982 par sa survenue, sa durée et son aboutissement. Abondamment commentée à chaud dans les différents médias par des spécialistes civils et militaires, cette expérience imprévue et exceptionnelle, quoique limitée du fait de son confinement dans un volume de bataille à l'écart des grands enjeux territoriaux, n'en a pas moins donné lieu à des enseignements nombreux, tant en matière de gestion des crises que d'emploi des armements. Conflit absurde et anachronique par certains aspects, il a aussi constitué la concrétisation d'un cas extrême d'école de guerre. Il a en effet concerné deux pays, étroitement liés par l'économie et par l'histoire, qui se sont affrontés avec les mêmes armes et quelquefois celles qu'ils s'étaient mutuellement livrées. C'est ainsi notamment que de part et d'autre, les unités d'infanterie, dont les soldats ont été employés comme fantassins, utilisaient le même fusil; les bombardiers utilisaient les mêmes bombes classiques; les croiseurs lance-missiles antiaériens étaient de la même classe.

Tout aussi exceptionnel a été le champ d'application de ce conflit qui s'est déroulé sur un terrain quasi inhabité, dans un volume de bataille n'impliquant directement aucun pays tiers, dans un espace maritime traversé par aucun trafic commercial majeur. En cela, il est loin des scenarii habituels des écoles de guerre des pays de l'Atlantique Nord, marqués par l'affrontement de divisions mécanisées et blindées, dans des espaces très urbanisés, sous la menace d'armes nucléaires de théâtre et impliquant souvent l'acheminement transocéanique de renforts importants sur des routes aériennes et maritimes très fréquentées.

La spécificité et l'étrangeté de ce conflit ne peuvent pas cependant faire oublier qu'il s'est effectué à partir de doctrines d'emploi et au moyen d'armements mis au point pour le théâtre nord-atlantique. Le retour d'expérience n'en présente alors que plus d'intérêt. Il a en effet permis à des forces armées, qui n'avaient pas livré de combat réel de cette ampleur et de cette durée depuis plusieurs décennies, de se confronter à la réalité de la guerre. Les forces armées argentines, pour leur part, n'en connaissaient pas de précédent historique national. Formées à un type d'engagement répondant à des contentieux frontaliers sur le continent, ou liés à la lutte antisubversive, elles n'étaient pas préparées à une intervention outre-mer. Compte tenu de l'aspect urbain des opérations en Irlande du Nord, de la brièveté de l'opération de Suez dans sa phase offensive, les références des armées britanniques remontaient à la guerre de Corée voire à la seconde guerre mondiale. Aucun autre engagement interarmées, impliquant simultanément la majeure partie de la force offensive de la Royal Navy, une forte proportion des quadriréacteurs ou quadriturbopropulseurs de la Royal Air Force et un nombre élevé de régiments d'infanterie opérant ensemble plusieurs semaines d'affilée, ne s'était en effet produit depuis la seconde guerre mondiale.

Ce conflit a ainsi constitué une base de référence intéressante, non seulement pour le Royaume-Uni mais aussi, compte tenu de l'enjeu territorial, pour tous les pays ayant des responsabilités ou des ambitions extérieures, comme la France, les Etats-Unis ou l'Union Soviétique. Il a ensuite permis d'éprouver au combat réel, les moyens militaires des trois armées dans une action les impliquant conjointement et pour une part simultanément. Les enseignements tirés tout autant que les retombées sur les marchés d'armements, concernent donc les matériels navals, aériens, ou terrestres, et les modalités de leur mise en oeuvre par les

hommes, qu'ils soient responsables politiques, militaires, ou journalistes. Ils ont donné lieu à de nombreuses publications et méritent d'être évoqués.

1. Gestion de crise et conduite de la guerre

En matière de gestion de crise, les modalités de prise de décision des politiques et les liaisons entre les systèmes de décision politique et les moyens militaires, industriels et diplomatiques ont donné lieu à d'utiles observations pour les décideurs de conflit; celui-ci constituant ici aussi , un précédent spécifique par sa nature, son ampleur et sa durée.

a. Rapports officiels

Du côté britannique, au-delà d'enseignements directs ponctuels, tirés par exemple de l'emploi novateur des liaisons par satellite permettant au premier ministre de converser directement avec le général commandant les forces terrestres débarquées, des rapports officiels présentés au parlement ont rapidement tiré des enseignements d'ensemble sur ses différents aspects. C'est notamment le cas de celui présenté par le secrétaire d'état à la Défense en décembre 1982, portant sur les leçons de la campagne des îles Falklands (1). Bien que confirmant la primauté de la menace soviétique, il annonce un rehaussement des niveaux de souplesse, de mobilité et de préparation des trois armées pour des opérations à effectuer tant en appui des forces de l'OTAN qu'à l'extérieur de sa zone de compétence de l'hémisphère nord. Les responsabilités politiques dans le déclenchement initial du conflit sont analysées dans le rapport du comité d'experts présidé par lord Francks, présenté au parlement en janvier 1983 (2). Ces rapports ont été suivis d'une abondante littérature en langue anglaise, dont les ouvrages couvrent l'ensemble des aspects du conflit. Rédigés d'abord par des journalistes ayant participé au conflit, ensuite par des universitaires et des hommes politiques, ils ont été complétés au moment du dixième anniversaire du conflit par des livres écrits par certains des responsables militaires de l'opération. Des organes internationaux de défense sont aussi venus éclairer les leçons du conflit. L'UEO (Union de l'Europe occidentale) a ainsi publié un rapport sur la "crise des Malouines" dès novembre 1982 (3).

Du côté argentin, après la défaite, de rares monographies écrites par quelques-uns des responsables militaires du conflit ont été publiées; d'autres sont restées de diffusion restreinte, comme la synthèse établie par l'amiral Anaya. La recherche des responsabilités dans le déclenchement et la défaite, va mobiliser les esprits et atteindre la hiérarchie militaire aux dépens de réflexions et de débats sur la réorganisation et l'adaptation des armées. Le rapport officiel rendu en septembre 1983 par la commission Rattenbach, constituée dès décembre 1982, va mettre en cause les chefs militaires argentins et fixer l'attention sur leurs procès.

b. Publications spécialisées

La plupart des ouvrages disponibles restent donc britanniques ou américains. Ils ont été complétés par de nombreuses publications émanant des industriels fabricants d'armements ou des revues techniques spécialisées dans le maritime, l'aérospatial ou les combats terrestres. Ces monographies présentent les systèmes d'armes, leur emploi, les résultats et conclusions plus ou moins orientés sur leurs capacités en s'appuyant sur le fait qu'ils ont été éprouvés au combat (*Combat proven*). Un conflit de cette dimension est en effet la rencontre des systèmes industriels

qui conçoivent, fabriquent et exportent des systèmes d'armes; ceci concerne notamment les Britanniques qui ont une longue tradition de vente de matériels neufs ou d'occasion. Ces rapports officiels examinent dans cette perspective la mise en oeuvre des armements et le comportement des forces armées dans leurs différentes composantes. Leurs enseignements concordent sur des points essentiels avec certaines analyses ou critiques formulées pendant ou après le conflit. Leur évocation complète donc les observations faites sur le conflit lui-même.

c. L'information et la place des médias.

Lorsque s'achève le conflit, les réactions acerbes des médias britanniques, relatives aux conditions de travail difficiles dans lesquelles ils ont dû opérer, conduisent à un débat approfondi. Les restrictions de transmission et de diffusion de l'information, imposées et contrôlées par les responsables britanniques ont permis aux militaires de conduire l'opération avec une réelle liberté de mouvements et sont un des éléments du succès de l'opération *Corporate* (4). Mais un tel contexte d'isolement des médias dans un environnement maritime, puis sur des îles désolées et quasi inhabitées ayant peu de chance de se reproduire, il convenait d'éviter de s'aliéner les médias dans un conflit futur et donc d'établir des règles de coopération plus normales. Ce sera l'objet du rapport demandé par la Chambre des communes fin 1982, sur la conduite de l'information de la guerre et du public pendant le conflit des Malouines (*Holding of press and public information during the Falklands conflict*) (5). Ce sera aussi le rôle du comité d'enquête sur la politique d'information, groupe d'étude sur la censure, présidé par le général sir Hugh Beach, dont le rapport sort en décembre 1983 (6).

Concluant à la nécessité d'une censure lors de conflits majeurs, il recommande dans les conflits limités, un service de conseil renforcé pour les journalistes et un meilleur contrôle des officiers du cadre de réserve. En ce qui concerne les informations diffusées à l'étranger, il préconise l'acceptation difficilement évitable de leur diffusion par les médias nationaux. Ces conclusions ne résolvent pas les difficultés qu'elles ont mises en évidence.

L'improvisation dans la désignation de journalistes accrédités au sein de la force navale a ainsi mis en évidence la nécessité pour les grands médias de disposer à défaut de correspondants de guerre permanents, de spécialistes des questions militaires et ainsi de travailler dans un climat de confiance avec les forces armées. Au sein même de celles-ci, l'insuffisance de préparation des officiers affectés à l'accompagnement des journalistes va déboucher sur une formation spécifique élaborée à leur intention afin de leur faire mieux connaître les contraintes et les attentes des médias. Le débat ancien sur le rôle du journaliste pendant une guerre et son influence, en tant que propagandiste de son propre pays ou rapporteur objectif des faits mais avec une certaine dose de critique est ainsi relancé. Il donne lieu à quelques aménagements pratiques, qui prépareront notamment les dispositifs mis en oeuvre lors de la guerre du Golfe de 1990.

2. En matière navale

a. La menace sous-marine confirmée.

L'engagement initial massif des forces navales anglaises et argentines a confirmé certaines analyses techniques qui n'avaient pu être validées par des combats réels; il a aussi rappelé

d'autres aspects qui avaient tendance à être oubliés.

L'importance de la menace sous-marine s'est ainsi fortement rappelée à la réalité. C'était son premier engagement massif et effectif depuis la seconde guerre mondiale à l'exception du torpillage isolé d'un escorteur indien par un sous-marin pakistanais de la classe ***Daphné*** en 1971 (7). Une menace constante a ainsi pesé sur les forces britanniques, à cause de seulement deux sous-marins argentins en état de prendre la mer. Le plus petit des deux a constitué la menace la plus directe et est parvenu à se dérober grâce à sa petite taille et sa faible signature sonore (8). Leur présence a obligé les Britanniques à engager en continu une chasse anti-sous-marine intense qui va durer plusieurs semaines, particulièrement coûteuse en armes anti-sous-marines (torpilles, grenades). De nombreux cétacés ont d'ailleurs fait les frais de ces opérations de lutte anti-sous-marine (9). Le déploiement simultané par les Britanniques de plusieurs sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) a permis par ailleurs de quadriller les eaux de l'Atlantique Sud et de préciser les capacités de ce type de navires. L'engagement du ***Conqueror*** contre le ***General Belgrano***, le retrait immédiat des forces de surface argentines qui l'a suivi, l'emploi de ces mêmes SNA à des actions de patrouille le long des côtes argentines allant jusqu'à la surveillance des départs d'avions de combat argentins depuis le continent, ont confirmé la prééminence, la rapidité, la souplesse et la prépondérance nouvelles de ce système d'armes récent pour le contrôle de vastes espaces océaniques et des trafics de surface, confirmant ainsi indirectement la justesse du choix de la marine soviétique, qui s'est engagée dans la construction massive d'une nombreuse flotte de SNA (10).

Mais si les sous-marins nucléaires d'attaque ont pu sembler devenir le "*capital ship*" de la seconde moitié du XXème siècle, d'autres systèmes navals de surface ont gardé leur importance; le conflit des Malouines ayant simultanément éprouvé leur évolution récente ou confirmé certaines de leurs faiblesses.

b. Le missile air-mer emporté par avion validé au combat.

Il en est ainsi d'un appareil embarqué sur porte-avions, le Super Etendard, en raison notamment de son armement avec le missile air-mer antinavire AM 39 Exocet. Il peut en efffet le tirer hors du champ de tir des missiles antiaériens du type Sea Dart, selon une procédure d'autoguidage, dite " tire et oublie" (*fire and forget*). Les Malouines constituaient le premier engagement de cette génération récente de systèmes d'armes, issue de la version mer-mer de missiles antinavires, révélés par la destruction de l'***Eilath*** en 1967, et développés sous forme de missiles à vol rasant (Exocet, Harpoon). Son emploi lors de la destruction du ***Sheffield*** a retenu l'attention, révélant la redoutable capacité de frappe à distance ainsi offerte aux avions de l'aéronavale embarqués sur porte-avions ou basés à terre. La perte du ***Sheffield*** a été d'autant plus mal ressentie par les Britanniques, qu'ils étaient associés à la production de la version mer-mer de l'Exocet, qu'ils avaient été entraînés à détecter les attaques du tandem Super Etendard-Exocet, que le ***Sheffield*** avait précisément été conçu pour assurer la défense antiaérienne de la force navale et qu'il a été détruit par un seul missile, dont la charge n'avait en outre pas explosé.

Dans les mois qui suivent la fin du conflit, une campagne de dénigrement de l'Exocet va ainsi se développer en Grande-Bretagne (11). Elle s'explique pour des raisons commerciales et par souci de minimiser les vulnérabilités des équipements britanniques. Sont simultanément

valorisées les productions de British Aerospace qui produit les missiles antiaériens Sea Dart et Sea Wolf, ainsi que les missiles air-mer antinavires à moyenne portée Sea Eagle ou à courte portée Sea Skua. Des exemplaires de pré-série de ce dernier ont d'ailleurs été tirés avec succès par des Lynx sur des patrouilleurs pendant le conflit. Cette campagne contre l'Exocet tendit alors à démontrer sa faible efficacité, en s'appuyant sur le nombre des coups au but par rapport au nombre de missiles tirés (deux sur cinq pour l'AM 39), et sur sa destruction après le conflit par un Sea Wolf dans un champ de tir où le contexte était favorable au système défensif (12). La société aérospatiale qui fabrique l'Exocet entreprend alors une action de mise au point dans les médias, qui met fin à ces attaques (13). La mise au point ou l'amélioration des dispositifs de déception ou de leurrage de ce type de missiles, s'appuyant sur l'emploi des systèmes de lancement de leurres en service ou de l'adaptation en urgence d'hélicoptères affectés à cette mission, va mobiliser fortement les industries d'armement, dès la fin du conflit des Malouines. Une recherche active de parade plus appropriée conduit aussi à un durcissement des autodirecteurs de ces missiles pour les rendre moins sensibles à ce leurrage.

c. Les porte-aéronefs et le concept de *Sea Control Ship*

Avec l'emploi du Super Etendard et de l'AM 39, c'est à partir de bases terrestres que l'aéronautique navale embarquée sur porte-avions a ainsi fait la preuve de ses capacités nouvelles. L'emploi de trois porte-aéronefs aux Malouines n'en éclaire pas moins les débats sur les capacités des porte-avions en matière de supériorité aérienne et d'attaque. La destruction du ***Sheffield*** offre aux partisans des grands porte-avions, notamment aux Etats-Unis, une opportunité pour développer leur conviction que ces porte-avions sont les seuls à offrir une couverture aérienne embarquée, protégeant un navire de ce type contre une attaque (14). Pour les autres puissances maritimes, reste posé l'intérêt de réaliser des porte-aéronefs plus petits. Une controverse était née à ce sujet en Grande-Bretagne lors du désarmement annoncé de l'***Ark Royal*** prévu pour 1978 (15), relayée par la décision de construire des porte-aéronefs pour avions à décollage et atterrissage verticaux (16). Le concept développé aux Etats-Unis de porte-avions à capacité limitée, *sea control ship* (17), avait fait aussi l'objet d'un débat avec les tenants des seuls grands porte-avions. En France, la construction de porte-avions à propulsion nucléaire, pour remplacer le ***Foch*** et le ***Clemenceau*** est alors en discussion. L'emploi des porte-aéronefs aux Malouines apporte donc une expérience qui nourrit les débats sur leur utilisation.

Faute d'avoir pu qualifier à son bord les Super Etendard, le porte-avions argentin s'est trouvé limité à la mise en oeuvre d'avions d'attaque ou de surveillance maritime de plus de vingt ans d'âge (Skyhawk et Tracker), limitant ainsi ses capacités d'attaque. Les avions spécialisés de repérage à longue distance des forces navales adverses lui ont également fait défaut. Dépourvu d'un écran suffisant de moyens de lutte anti-sous-marine (frégates, hélicoptères, avions de patrouille maritime), il a été ramené dans les eaux côtières de l'Argentine, dès que la menace des sous-marins nucléaires d'attaque s'est concrétisée. Les deux porte-aéronefs britanniques ***Hermes*** et ***Invincible***, opérant de conserve, ont dans le même temps pu aligner un parc aérien numériquement équivalent à celui d'un porte-avions moyen. La courte autonomie de leurs Sea Harrier a cependant contraint l'amiral Woodward à faire évoluer le jour ses deux porte-aéronefs dans un mouvement pendulaire effectué sur un arc nord-est sud-est, les maintenant ainsi à distance constante des Malouines et hors de portée de l'aviation argentine. Plusieurs écrans de navires, renforcés par des dispositifs aéroportés et improvisés de leurrage, ont permis dans la

seconde moitié de mai, de faire face à la menace du tandem Super Etendard-Exocet, et d'éviter la neutralisation d'un porte-aéronef. Comme chez les Argentins, l'absence d'avion de guet aérien embarqué assurant une détection lointaine a réduit la souplesse d'emploi de ce groupe de porte-aéronefs, obligé en permanence de se prémunir contre une menace qu'il ne pouvait voir se concrétiser que tardivement (18).

Avant la fin des combats, pour combler cette faiblesse majeure (19), des hélicoptères Sea King seront équipés côté britannique, dans le cadre d'un programme d'urgence, de radars d'une portée suffisante, mais ils ne pourront être mis en service que sur l'***Illustrious,*** qui va relever l'***Invincible***. Ils ne constituent en outre qu'un palliatif, compte tenu de leur autonomie et de leur altitude de vol limitées.

Faute d'intercepteurs rapides à long rayon d'action ou ravitaillables en vol, la supériorité aérienne, considérée comme préalable à un débarquement, n'a pu être assurée au-dessus des îles, tandis que simultanément, la capacité offensive des Harrier et Sea Harrier, en nombre limité a du être consacrée à des attaques ponctuelles. Il ressort ainsi que l'***Hermes*** et l'***Invincible*** ont confirmé les limites de porte-aéronefs ne mettant pas en oeuvre des avions catapultés et illustré involontairement, par leur emploi dans ce conflit, les possibilités et les limites du concept récent de "*Sea Control Ship*", développé par les Etats-Unis pour un porte-aéronefs moyen, sans catapultes ni brins d'arrêt, ne pouvant mettre en oeuvre que des appareils à décollage et atterrissage court ou vertical (V-STOL) et destiné à la protection d'une force navale. Ce concept va se concrétiser rapidement après le conflit des Malouines, avec la mise en service du ***Giuseppe Garibaldi*** italien, en 1986, et surtout du ***Principe de Asturias*** espagnol (20), en 1987, tous deux mettant en oeuvre des versions du Sea Harrier. La campagne développée sur les capacités des porte-avions débouche en France sur la commande d'un porte-avions à propulsion nucléaire dans la loi de programmation 1984/1988 (21).

d. Une défense rapprochée insuffisante

Les différents navires d'escorte modernes engagés dans les opérations ont rappelé, par la faiblesse de certains systèmes d'armes (22), les limites d'une politique navale qui, à plusieurs reprises, et pour des raisons d'économie budgétaire, a réduit la taille de ces frégates ou croiseurs légers et par là même, la diversité de leurs armements. Les croiseurs légers britanniques T42 de la classe ***Sheffield,*** conçus comme une version réduite du croiseur ***Bristol***, lui-même destiné initialement à l'escorte du porte-avions ***Furious,*** dont la construction a été annulée en 1966, étaient armés de missiles Sea Dart, prévus pour intercepter des appareils soviétiques attaquant en petit nombre. Ils n'ont donc pu faire face aux vagues successives d'avions argentins. Ils étaient en outre dépourvus d'armements modernes nécessaires à la défense approchée pour contrer ces attaques. Les frégates de la classe ***Broadsword***, dotées du missile récent à courte portée Sea Wolf, pouvaient certes compléter les ***Sheffield*** en opérant conjointement avec eux, ainsi que l'a montré le conflit. Ces systèmes d'armes n'ont pas toujours pu être efficacement mis en oeuvre à cause des reliefs étroits des espaces côtiers des Malouines. Les frégates de la classe du type 21 ***Amazon***, conçues surtout pour des missions de présence outre- mer et pour l'exportation, sont apparues trop faiblement armées; notamment sur leur arrière couvert par un seul affût de Sea Cat, missile à faible portée, mis en service vingt ans auparavant. Leurs structures ont souffert d'un emploi intensif et leur coque a dû être renforcée par la suite, par le doublement des tôles au

milieu du navire, ce qui a entraîné un surcroît de poids de 100 tonnes (23).

Dans ces trois cas, la défense antiaérienne rapprochée des navires d'escorte appelait un renforcement urgent (24). L'expérience de vagues d'assaut d'avions, notamment celle des kamikases japonais lors de la seconde guerre mondiale, qui avait alors conduit à doter les navires de combat de nombreux canons de petit et moyen calibres; elle semble avoir été perdue de vue. Le ou les canons moyens de 114 mm dont certains des escorteurs étaient armés, et dont l'installation avait elle même été remise en cause sur les bâtiments récents comme ceux du type 22 ***Broadsword***, ont confirmé leur utilité, tant pour le bombardement naval d'objectifs côtiers que pour la défense antiaérienne, mais ils sont apparus insuffisants. Ils vont cependant être rétablis sur les frégates, que les conceptions en vigueur avaient tendance à n'armer que de missiles. C'est le cas du troisième lot de frégates ***Broadsword*** et des frégates nouvelles de la classe ***Duke*** de type 23. Les autres Marines, gagnées par la même tendance en "tout missiles", vont ainsi rééquiper en canons leurs navires de combat.

Simultanément, un besoin urgent d'armes pouvant engager intensément et à courte portée des avions assaillants ou des missiles type Exocet dans la phase rapprochée lors de leur approche (25), va conduire les Britanniques à procéder à des acquisitions d'armements étrangers. C'est ainsi que des systèmes modulaires américains de canons à tir rapide de 20 mm Vulcan Phalanx (26) vont être acquis pour doter en urgence certains escorteurs T42 et les porte-aéronefs de la classe ***Invincible***. Sur d'autres T42, des canons bitubes de 30 mm et des canons modernes de 20 mm vont être installés en rattrapage. Lors de la commande effectuée juste après le conflit de quatre frégates de type ***Broadsword*** amélioré, l'installation sur chacune d'un module néerlandais de canons multiples à tir rapide de 30 mm Goalkeeper a été prévue, tandis que l'ajout à l'avant d'un affût simple de 114 mm était opéré. Ces mêmes affûts Goalkeeper vont par la suite remplacer les Vulcan Phalanx sur les porte-aéronefs, car leur calibre plus élevé assure une portée accrue et donc une efficacité supérieure.

Le conflit des Malouines marque donc un retour en force du canon petit ou moyen aux dépens du "tout missiles" préconisé antérieurement. Les Argentins, pour leur part, avaient un élément de réponse à ce type de menace dans l'armement des frégates commandées en République fédérale d'Allemagne, composé de canons moyens de 127 mm, de bitubes de 40 mm à tir rapide et de missiles antiaériens Aspide de 10 km de portée (27).

e. Une révision nécessaire dans la conception des navires de guerre.

La destruction par propagation rapide du feu de certains bâtiments (***Sheffield***, ***Ardent***) a mis en évidence des faiblesses de conception des navires récents et notamment la vulnérabilité créée par l'emploi intensif de matières synthétiques. Cela s'est concrétisé, notamment dans les vêtements des équipages, dont la combustion a occasionné de graves brûlures, dans les revêtements de câblages, facteur de propagation du feu et de dégagement de fumées âcres et dangereuses, et dans les effets des explosions dans les locaux de vie. Très vite, la Royal Navy va réintroduire les vêtements en coton pour les équipages et s'efforcer de limiter à l'intérieur des navires de guerre l'emploi de matières plastiques. Les difficultés rencontrées dans la lutte contre le feu, notamment à bord du ***Sheffield*** ont également conduit à réexaminer les techniques de lutte contre l'incendie notamment le compartimentage, l'évacuation forcée de fumées, le

confinement et le renforcement du nombre d'appareils respiratoires individuels. La conception des navires de combat a été aussi repensée pour éviter qu'un seul coup encaissé ne neutralise tous les moyens de production d'énergie ou de conduite des opérations de secours. L'utilisation d'aluminium dans les superstructures, facteur d'allègement du navire, mais qui fond à une moindre température que l'acier, avait déjà été contestée antérieurement au conflit car il était apparu comme un facteur de la vulnérabilité pour les navires de guerre gagnés par un incendie (28). Il a également été remis en cause, encore qu'il ne soit pas apparu comme facteur déterminant, dans la mise hors service de certains navires (29). Son utilisation n'a cependant pas été totalement interrompue (30).

f. Des navires spécialisés pour les forces amphibies

Pour les opérations amphibies, le rôle fondamental des transport de chalands de débarquement-porte-hélicoptères-navires de commandement de la classe ***Fearless*** (LPD) s'est confirmé fondamental. Le remplacement du ***Fearless*** et de l'***Intrepid*** est apparu souhaitable, mais il sera retardé pour des raisons budgétaires. D'autres pays soucieux d'actions amphibies lointaines s'en doteront par acquisition de navires américains déclassés ou par la construction de LPD modernes (Espagne, Italie, Pays-Bas) (31). Pour le transport des matériels, les navires de débarquement LSL de la classe ***Sir Galahad*** les complètent et peuvent eux-mêmes être relayés par des navires rouliers civils militarisés. Le transport rapide de troupes peut également être effectué par des navires marchands (paquebots, transbordeurs) transformés rapidement. Compte tenu des limites quantitatives de transport par hélicoptères et des temps d'embarquement dans les embarcations, les Malouines ont fait apparaître la nécessité de prévoir la mise à disposition, en complément de ces navires civils mobilisés, d'un nombre suffisant de chalands de débarquement et de pontons automoteurs. Ceci résulte notamment de la lenteur du débarquement à San Carlos et confirme le rôle des LPD.

g. Les mines marines, une menace permanente

La menace qu'ont fait peser les mines marines, système d'armes simple, peu coûteux, à la portée de nombreux pays, et qui de surcroît peuvent être mouillées par des navires marchands, a rappelé son importance et les difficultés pour y répondre. Elle conduit à réexaminer les moyens de dragage autres que côtiers et militaires. Mais si cette menace a pu être contrée dans les chenaux des Malouines par des chalutiers transformés en dragueurs pour des mines de technologie simple, l'emploi de chasseurs de mines en complément y est apparu nécessaire. Compte tenu de son déroulement accéléré, le conflit des Malouines n'a pas été marqué par l'emploi de mines plus modernes qui supposent, pour les neutraliser ces chasseurs de mines spécialisés pouvant opérer sur le plateau continental ou sur de plus grands fonds. La mise en service de tels navires ne relève que de quelques pays et d'une technologie évoluée dans laquelle l'Argentine ne s'est pas engagée. La nécessité de flottilles de navires spécialisés dans la guerre des mines reste un problème permanent, compte tenu des délais de leur mise au point et de leur coût.

h. La mobilisation des navires civils et le rôle de cette "quatrième armée".

Les chalutiers hauturiers utilisés en dragueurs auxiliaires, robustes, marins, pouvant opérer par des mers difficiles, sont aussi apparus fort utiles comme navires de transbordement ou de

dépose d'unités spéciales. Ils rappellent la nécessité, dans une opération en grande partie improvisée, de pouvoir mobiliser comme auxilliaires des navires civils de toutes sortes: du paquebot jusqu'au remorqueur en passant par les rouliers, les transbordeurs, les pétroliers et transporteurs de fluides, les câbliers, les cargos, les mouilleurs d'ancres et toutes sortes d'auxiliaires, marins et endurants, prélevés notamment dans l'industrie pétrolière off shore. Par là même, ce constat rappelle qu'en l'absence d'une marine civile importante et diversifiée, une nation à vocation maritime ne peut exercer, à grande distance, ses responsabilités. La diminution rapide de la flotte marchande britannique après 1982 rendrait désormais difficile le renouvellement de l'opération *Corporate* (32).

La guerre des Malouines a également contribué à renforcer les liens entre marine de guerre et marine de commerce, entre les armateurs et les états-majors; elle a contribué à réduire les préventions entre les marins du commerce et ceux des navires de guerre. Elle a aussi mis en évidence la nécessité de disposer d'arsenaux, ayant le savoir-faire et les capacités suffisantes pour l'adaptation immédiate des navires marchands à leur nouvelle mission et pour l'envoi sur des navires-ateliers d'équipes de réparation, ainsi que l'accompagnement du travail des chantiers civils dans la militarisation des navires du commerce (33).

Si l'improvisation a dominé dans le conflit des Malouines, l'élaboration et la tenue à jour de plans d'adaptation des navires marchands à un conflit ont été effectuées par la suite, dans les différents pays concernés (34). Des projets d'armement conteneurisés pour ces navires civils ont été également développés (35).

Dans la mise en oeuvre de ces moyens navals, le savoir-faire acquis par les équipages en ambiance de guerre réelle et pendant une longue durée a constitué un acquis important. Il a aussi permis d'éprouver les limites des systèmes de détection anti-sous-marins et surtout antiaériens, notamment dans les zones proches des îles, où la gêne créée par le relief a été directement ressentie. La résistance des équipages pendant deux mois et demi d'opérations sur mer sans escale a pu être appréciée et mesurée. Différentes tactiques de manoeuvre et de combat ont pu être éprouvées, comme l'interruption des émissions des systèmes de détection pour éviter le repérage dans les grands espaces maritimes où elles sont particulièrement indiscrètes; la veille n'étant alors assurée que par une écoute passive et les attaques contrées par la mise en oeuvre de contre-mesures électroniques ou de leurrage.

3. En matière aérienne

Le conflit des Malouines a impliqué la mise en oeuvre d'un nombre limité d'avions. L'emploi de ceux-ci a pu rapidement faire l'objet d'analyses détaillées, par escadrille, par appareil, retraçant leurs engagements successifs et constituant ainsi une approche historique originale par la rapidité de son élaboration (36).

Ce conflit a permis à la Grande-Bretagne et indirectement aux pays du traité de l'Atlantique Nord, de compléter sur une échelle restreinte leurs expériences aériennes récentes, issues principalement du conflit du Vietnam et la guerre du Kippour de 1973. Il s'en différencie

fortement par le fait que les opérations aériennes se sont déroulées dans un environnement électronique limité et qu'elles ont concerné un nombre restreint d'appareils, comparé aux batailles aériennes de ces guerres. A l'exception des Sea Harrier et Super Etendard, beaucoup d'avions de combat ou de bombardement engagés dataient d'une vingtaine d'années ou plus. Leur équipement en contre-mesures était inexistant ou partiellement improvisé. Les forces aériennes des deux belligérants, de composition très différente, ont tiré des enseignements limités et distincts, portant sur la mise en oeuvre d'avions de combat et d'avions de transport en petit nombre sur un théâtre extérieur.

a. Une reconstitution rapide des forces aériennes argentines .

L'aviation argentine, qui a eu à supporter le gros de l'effort contre la force navale d'intervention et le corps expéditionnaire britannique, est sortie du conflit très affaiblie, en raison de la perte de nombreux appareils et de pilotes. Sa première réaction a été de chercher à compenser ses pertes matérielles par des acquisitions rapides d'appareils étrangers du même type que ceux perdus. Israël a ainsi été en mesure de lui livrer 24 Mirage III CJ et Dagger de seconde main, le Pérou a confirmé la livraison de dix Mirage V, entreprise pendant le conflit. En revanche, 36 A4 E/F Skyhawk, destinés à l'armée de l'Air et à la Marine, achetés également en Israël (37) ont été bloqués par un embargo imposé par les Etats-Unis.

Quoique ayant déjà beaucoup volé, ces appareils A4, dotés d'un équipement électronique de navigation et d'attaque complet, étaient plus évolués que ceux que les Argentins avaient mis en oeuvre pendant le conflit et pouvaient donc constituer une menace plus sérieuse. Ils ne seront finalement pas livrés et seront remplacés par des 4A prélevés sur des stocks américains.

Le renouvellement de l'armée de l'Air et de l'aéronavale argentine, en raison d'un veto américain, a donc été freiné, sauf pour les neuf Super Etendard, placés sous embargo et finalement livrés par la France en juin 1982. Pour remplacer ses P2 H Neptune, l'aéronavale argentine acquiert rapidement quatre Lockheed Eletra civils, qu'elle militarise en avion de patrouille maritime ou de guerre électronique avec des équipements fournis par Israël-Aircraft-Industries (IAI). Un Hercules civil vient remplacer celui abattu pendant le conflit. Ce programme de remplacement, comprenant également l'achat d'hélicoptères dont 24 Super-Puma, va être limité par les restrictions financières imposées par le gouvernement Alfonsin.

Au plan de l'organisation des forces aériennes, les insuffisances enregistrées dans la coordination des opérations, notamment l'absence de commandement intégré interarmées, et celle d'un commandement aérien unique, supervisant dès le début des opérations aériennes, l'engagement des moyens de l'armée de l'air et l'aéronavale, ont été soulignées. Mais l'effondrement du pouvoir militaire et surtout des coupes sombres dans le budget de la défense vont atteindre les forces aériennes argentines et réduire leur capacité opérationnelle. Le courage, la détermination et l'esprit de sacrifice des pilotes, que les observateurs étrangers ont soulignés, n'ont pas suffi à compenser ces insuffisances. L'industrie aéronautique argentine va essayer de pallier certaines faiblesses.

L'absence de dispositif de ravitaillement en vol sur les intercepteurs Mirage III EA avait privé de couverture aérienne les forces argentines sur les îles; les pilotes devant voler en gardant

un oeil sur la jauge de carburant. Des tentatives de montage de ces dispositifs sur les Mirage, après le conflit, ont été abandonnées compte tenu de la conception ancienne de ces avions. Les Pucara conçus pour la lutte antiguérilla dans les grands espaces argentins, n'ont pas pu concrétiser la menace qu'ils semblaient devoir faire peser sur les forces britanniques. Leur fabrication sera rapidement interrompue.

b. La promotion commerciale du matériel britannique

Les Britanniques proposent sur le marché international les systèmes d'armes qu'ils ont engagés aux Malouines. Ils vont rapidement mettre en valeur la manière dont ils ont été employés. Dans les revues spécialisées, est ainsi rapidement apparue, dans la publicité pour ces matériels, notamment aériens, la formule "éprouvé au combat" (*combat proven*), tandis que des militaires ayant participé au conflit, au cours duquel ils ont mis en oeuvre certains systèmes d'armes, et qui quittaient l'armée, recrutés par les industriels, devenaient des promoteurs actifs de ces armements ou équipements militaires auprès des clients potentiels. Le Sea Harrier, déjà vendu aux Etats-Unis, a connu avec le conflit des Malouines le premier engagement effectif d'un appareil à décollage et atterrissage vertical. Dès la fin du conflit, il fait l'objet de campagnes de promotion qui minimise ses faiblesses en autonomie et en emport et souligne notamment ses succès au combat aérien. Le fait qu'ils ont été obtenus par l'adaptation récente des missiles Sidewinder les plus récents (AIM 9L), en faisant ainsi des plates-formes de tir efficaces à même de constituer un écran contre des avions d'attaque argentins limités à un aller et retour entre leurs bases et les îles n'a pas été exagérement évoqué.

Ces campagnes vont porter leurs fruits puisque l'Inde deviendra acquéreur du Sea Harrier pour en équiper, non seulement son porte-avions ***Vikrant***, mais aussi l'***Hermes*** qu'elle va racheter en 1986. L'Espagne se procurera la version américaine du Sea Harrier tandis que l'Italie finira, après un long débat parlementaire sur l'utilité d'une aviation embarquée, par mettre en oeuvre des Sea Harrier sur son porte-aéronefs. Une version améliorée du Sea Harrier et du GR 3 sera développée avec les Etats-Unis (GR7 - Harrier II). L'usage opérationnel d'un appareil à décollage vertical embarqué sur porte-aéronefs ne pouvait également manquer de retenir l'attention des Soviétiques engagés dans la mise au point d'un avion de type YAK 36 Forger, destiné aux porte-aéronefs de la classe ***Kiev***.

c. Pilotes en guerre et avion à long rayon d'action

Indépendamment des capacités d'attaque au sol des Harrier et Sea Harrier, le conflit a montré le rôle éminent joué au sol par les officiers de guidage des raids aériens (FOO: *forward observation officer*), qui, très entraînés dans le cadre des opérations de l'OTAN, ont assuré efficacité et précision aux attaques au sol, à Goose Green et dans la conquête des monts notamment. La précision dans les frappes aériennes était d'autant plus nécessaire que les avions et les pilotes étaient peu nombreux.

Publicité argentine postérieure au conflit soulignant les qualités du Pucara éprouvé au combat.

Mission impossible -without V/STOL.

On land or at sea, there are often situations and circumstances where conventional fixed-wing combat aircraft just cannot be deployed.

And, without integral fighter cover and tactical air support, operational success is a gamble which can too easily develop into a disaster.

The present generation of Harriers and Sea Harriers have proved dramatically and successfully how V/STOL maintains the advantage to the Command.

Whether employing their supreme agility and digital weapons systems to dominate supersonic adversaries or whether using their laser-inertial avionics to deliver offensive support strikes with devastating accuracy, Harriers can turn a mission impossible into a mission accomplished.

The next generation, Harrier II, with increased payload-radius, is already under way.

There will always be military occasions where conventional tactics and weapons and systems cannot be employed.

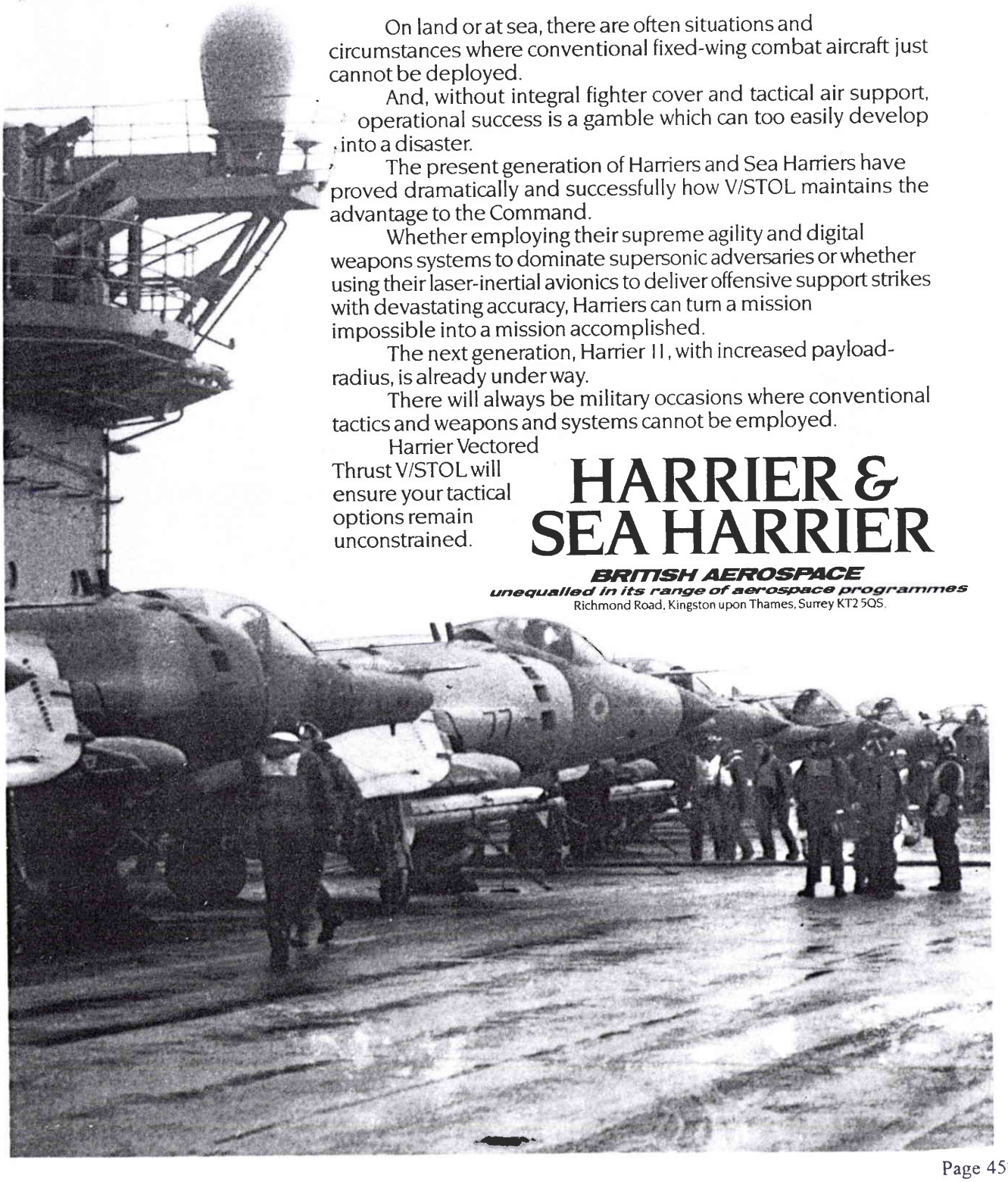
Harrier Vectored Thrust V/STOL will ensure your tactical options remain unconstrained.

HARRIER & SEA HARRIER

BRITISH AEROSPACE

unequalled in its range of aerospace programmes

Richmond Road, Kingston upon Thames, Surrey KT2 5QS.



Publicité britannique postérieure au conflit soulignant les qualités du Sea Harrier éprouvé au combat.

Pour maintenir aux pilotes une disponibilité opérationnelle élevée, pendant le conflit, leur temps de repos a été médicalement contrôlé. Devant effectuer de longues périodes d'attente dans leurs avions ou des missions répétées, ils devaient pouvoir bénéficier d'une récupération appropriée (38). Des médecins anglais embarqués sur les porte-aéronefs se sont efforcés d'appliquer aux pilotes de chasse la méthode du sommeil fractionné, en adaptant leur temps de repos au rythme des opérations à l'aide de benzodiazépines à effet rapide (39). Les pilotes des autres avions, et notamment des Hercules, ont également fait l'objet d'un suivi rigoureux pour gérer leur temps d'action et de repos. Des somnifères ont ainsi été utilisés et notamment du temazepam pour les équipages effectuant des vols de très longue durée (40), entre lesquels une phase de repos maîtrisé s'imposait. En ce domaine aussi, des enseignements opérationnels notables ont pu être obtenus.

A l'exception des Nimrod, les quadriréacteurs engagés dans les opérations offensives étaient des appareils anciens. L'emploi des avions Vulcan, en cours de retrait définitif, apparaît d'une efficacité plus psychologique que matérielle. Si les opérations *Back Buck* ont permis de réaliser les plus longs vols de bombardement de l'histoire de l'aviation, elles ont surtout permis à la Royal Air Force de participer à la reconquête, autrement qu'en engageant ses avions de transport. Si elle a constitué dans le même temps un exploit technique, chacune de ces opérations, nécessitant 18 transferts de carburant, elle a aussi souligné l'emport limité des ravitailleurs Victor K2. Pour y remédier, la conversion entreprise sur des VC 10 a été accélérée et surtout, l'acquisition de neuf triréacteurs de transport de passagers Lookheed Tristar a été effectuée. Transformés en avions ravitailleurs ravitaillables et aussi en transport de troupes ou de matériel, ils ont permis à la Grande-Bretagne de se doter d'une force accrue et nouvelle de projection à distance de ses forces. L'intérêt de disposer d'avions quadriréacteurs capables d'opérations de reconnaissance à très grande distance a aussi été mis en valeur.

L'emploi intensif des avions à turbopropulseurs C 130 Hercules et surtout Belfast a également confirmé la nécessité de disposer d'un certain nombre d'avions à soute de grande capacité, à rampe arrière et à long rayon d'action, pouvant emporter des charges volumineuses (notamment des hélicoptères). La réactivation militaire des Belfast a constitué un enseignement important pour tous les pays voulant effectuer des interventions à grande distance.

4. Dans le domaine des opérations terrestres.

Les deux concepts antagonistes de la guerre de mouvement et de la guerre de position ont été illustrés par le conflit des Malouines, notamment par les armées de terre, obligées à arbitrer entre la mobilité et la défense statique. Le premier a été éclairé par la volonté de chacun des deux belligérants de réaliser les opérations sur les îles en utilisant la capacité d'aéromobilité de leurs forces, du fait de l'absence de routes ou chemins carrossables.

a. Des transports par véhicules limités

Compte tenu de la nature du terrain, les moyens de transport des unités d'infanterie mécanisée n'ont en effet pu être engagées ni par les Argentins ni par les Britanniques dans ce conflit qui contraste ainsi fortement avec les expériences des affrontements israélo-arabes de 1967 et 1973. Seuls quelques transports de troupes amphibies LVTP 7 (*Landing vehicle tracked*

personnel) Amtracs (41) ont été utilisés lors du débarquement initial puis rapportés en Argentine. L'emploi de chars lourds n'a pas davantage été envisagé. Quelques chars de terrassement du génie, CET (*Combat Engineer Tractor*) de 18 tonnes (42) vont être utilisés par les Britanniques à proximité des plages. La plupart des véhicules lourds britanniques (camions notamment), qui avaient pris place dans les navires de transport ont été débarqués à Ascension (en même temps que les canons sans recul Wombat, apparus également inadaptés à la nature du terrain). Les camions argentins n'ont opéré qu'à proximité immédiate de Stanley et avec difficulté. Les véhicules tous terrains Land Rover de commandement ou de transmission débarqués par les Britanniques aux Malouines, vont rester à proximité des têtes de pont; leur progression en terrain tourbeux et détrempé s'avérait trop lente. Seuls quelques blindés légers chenillés ont pu être utilisés en appui feu pour l'infanterie, comme les chars Scorpion et Scimitar et leur version de dépannage Samson (43); tous trois ayant un poids en ordre de marche de l'ordre de huit tonnes et une pression au sol inférieure à celle d'un fantassin. Ils n'auront pas à affronter les blindés légers sur roue AML 90 Panhard argentins qui vont rester aux abords de Stanley (44). D'autres engins chenillés très engagés furent les chenillettes articulées polyvalentes Volvo BV 202 de 4,2 t (45) utilisées pour le transport logistique, pour les moyens de commandement et à des missions variées, notamment de transport sanitaire. Elles vont, par leur souplesse d'emploi, s'avérer très adaptées à des missions limitées en terrain difficile.

b. L'artillerie et le rôle logistique des hélicoptères.

Les éléments limitatifs aux mouvements des troupes au sol et la dispersion des sites difficilement reliables par mer ont ainsi conduit à rechercher une mobilité par aérotransport de forces conséquentes. Cette option a été remise en cause par le nombre insuffisant des hélicoptères, dû à la perte de l'***Atlantic Conveyor*** pour les Britanniques et aux destructions, par l'aviation britannique de ceux déjà en nombre insuffisant chez les Argentins. Paradoxalement, parachutistes et *Royal Marines* britanniques sont devenus des fantassins obligés à traverser la Malouine-Est à pied, alors qu'une partie de la 5ème brigade, composée de régiments d'infanterie, a progressé rapidement après son arrivée, par une audacieuse opération héliportée qui l'a cependant gravement exposée. Faute d'un parc d'hélicoptères suffisant, les Argentins n'ont pu que renforcer les garnisons éloignées et ne sont donc pas parvenus à monter de véritable contre-offensive.

L'hélicoptère s'est confirmé comme un élément pivot des combats terrestres, mais ceux-ci n'auraient pas connu de dénouement rapide, sans le rôle majeur joué également par l'artillerie. L'avantage qu'ont pris les canons de 105 mm britanniques Light Gun sur les canons argentins de même calibre, grâce à leur portée accrue et au déplacement rapide de leurs batteries par hélicoptères, n'a pu être contré par l'arrivée de pièces de 155 mm, efficaces mais en trop petit nombre (46); les Argentins subissant par ailleurs le bombardement naval nocturne et quotidien des canons de 114 mm. L'efficacité de l'artillerie britannique a été assurée par le transport des canons de 105 mm à l'élingue par hélicoptères. Les munitions rapidement acheminées par la même voie ont donné à l'artillerie une mobilité que l'état-major a jugée prioritaire sur le transport des troupes. La précision des tirs s'est avérée remarquable de part et d'autre dans la phase finale des combats en raison de la présence en première ligne d'officiers de guidage d'artillerie expérimentés et utilisant de bonnes communications avec l'arrière. Lors de l'attaque des retranchements argentins, les mortiers apparurent d'un effet de destruction limité en raison

de l'absorption par la tourbe gorgée d'eau. L'emploi de roquettes antichars portables de 66 mm, 84 mm et de missiles Milan a suppléé efficacement l'insuffisance d'artillerie, mettant en évidence la forte capacité offensive de ces armes portatives. Après le conflit, une promotion commerciale active du Milan va être effectuée notamment aux Etats-Unis, Euromissile engageant à cette fin d'anciens *Royal Marines* qui les avaient utilisés aux Malouines.

c. La guerre électronique et les missiles sol-air.

Depuis la guerre du Kippour de 1973, tout conflit paraissait devoir faire prévaloir la primauté des moyens électroniques, tant pour le guidage des armes, que pour la détection ou la déception de l'adversaire. Le conflit des Malouines est d'abord original, parce qu'il ne correspond pas à cette attente. Livré dans un environnement différent du surarmement des théâtres d'opérations de l'hémisphère nord, il offre un exemple de conflit effectué dans un environnement désertique, et donc différent des champs de bataille caractérisés par une densité élevée, voire une saturation en mesures et contre-mesures électromagnétiques. Il n'en est pas moins intéressant pour les systèmes d'armes mis en oeuvre (47).

Ceci concerne aussi les missiles sol-air récents, utilisés de part et d'autre. Les belligérants utilisaient les mêmes types de missiles. Tous deux avaient en dotation, dans leurs unités, le missile à très courte portée Blowpipe, mis en oeuvre par un seul fantassin. D'après le livre blanc britannique sur les leçons des Malouines, neuf avions argentins ont été abattus par le Blowpipe, mais ce dernier appelle des améliorations. Il sera d'ailleurs rapidement remplacé par un modèle dérivé, le Javelin. Les SAM 7 Strela d'origine soviétique arrivés tardivement aux Malouines n'ont pu faire la preuve de leur efficacité.

Destinées à défendre des positions clés, les batteries de missiles sol-air à courte portée britanniques Rapier et franco-allemandes Roland vont aussi jouer un rôle important. En vive concurrence sur le marché international, ces deux systèmes d'armes vont donner lieu à une autre controverse entre industriels dans des publications spécialisées des derniers mois de 1982. Les Britanniques y font observer que, sur huit missiles tirés, la batterie de Roland n'a abattu qu'un Harrier; ils omettent de signaler qu'une seule batterie était mise en oeuvre et qu'elle n'en a pas moins fortement gêné les Britanniques dans leurs attaques du terrain de Stanley. A titre comparatif, les nombreuses batteries de Rapier ont connu des problèmes de remise en service après leur long transport dans les navires. La séparation entre lanceur et système de guidage a montré ses limites et accéléré le développement rapide de batteries plus intégrées, notamment sur châssis chevillé. Commandé avant le conflit par les Etats-Unis pour la protection de leurs bases en Europe, le Rapier était en effet un enjeu commercial, tout autant que le Roland, conçu initialement comme le Milan par la société franco-allemande Euromissile, avait enregistré des succès à l'exportation.

En matière de détection des mouvements au sol, les radars terrestres mis en oeuvre ne vont pas apporter d'enseignements autres que leurs limites d'emploi connues. Les radars de surveillance de champ de bataille mis en oeuvre par les Argentins ont été utilisés intensément, avec le risque pour leurs positions de faire l'objet de tirs d'artillerie, tandis que les radars britanniques Cymberline de détection des tirs d'artillerie ont rencontré des difficultés de mise en oeuvre dues, en particulier, au caractère rapproché des combats qui a créé des interférences. Des

systèmes de vision nocturne étaient mis en oeuvre de part et d'autre par les fantassins. Les Argentins en étaient plus largement dotés que les Britanniques, notamment en dispositif de vision par intensification de lumière. Leur mise en oeuvre a rencontré certaines limites dans les combats au cours desquels étaient tirés des éclairants qui neutralisaient les systèmes d'observation passive.

d. Cohésion, soins et commandement

Dans ces combats de contact, le professionnalisme des unités britanniques formées de volontaires a montré sa supériorité sur l'inexpérimentation des jeunes soldats argentins; d'autant que beaucoup d'attaques ont été conduites de nuit, par des unités d'élite britannique très soudées, contre des détachements réguliers argentins au sein desquels, non seulement il n'existait pas la même symbiose entre officiers et conscrits, mais où on pouvait même noter de fortes tensions dues aux différences de conditions de vie, voire une franche hostilité.

La très forte cohésion qui existe à l'intérieur des régiments britanniques, fruit d'une selection rigoureuse et d'un entraînement intensif, a mis en difficulté des compagnies argentines constituées de conscrits des classes 62 et 63, sous-entraînés car récemment libérés pour les premiers et depuis peu incorporés pour les seconds. Les officiers argentins formés dans un système d'inspiration prussienne commandaient des unités privées de leurs équipements lourds et dispersés dans des positions statiques précaires, exposées au rigueur croissante du climat et aux privations. Le renfort de quelques unités professionnelles que leur a accordé l'état-major de Stanley a simultanément privé celui-ci d'un force appropriée à une contre-attaque (48). Dans ce contexte, la résistance des Argentins n'en a pas moins été remarquable, d'autant que leur armée n'avait pas combattu depuis 120 ans. Elle ne bénéficiait que de l'expérience indirecte d'armées étrangères, au sein desquelles avaient été formés leurs officiers (Etats-Unis, Grande-Bretagne, France notamment). Parmi les soldats britanniques aussi, peu avaient combattu réellement, même si une partie de leurs officiers avaient participé à des interventions extérieures, les plus récentes datant cependant des années soixante. L'état-major britannique, imprégné de plusieurs siècles d'interventions outre-mer a cependant été à même d'improviser et d'adapter ses moyens logistiques européens à une opération transatlantique. Certains équipements n'étaient cependant pas adaptés compte tenu de l'ugence. C'est le cas particulièrement des chaussures des soldats qui étaient inadéquates, avec des conséquences douloureuses, dès lors que ceux-ci redevenaient de simples fantassins.

Les soins prodigués pendant et après les combats ont pu illustrer la différence d'expérience et d'organisation entre les armées. Les combattants n'avaient en effet pas le même dispositif de santé pour traiter les blessés. Le système de santé britannique accompagnait les unités en première ligne après avoir entraîné, à bord des navires de transport, tous les soldats à prodiguer les premiers soins. Chaque combattant anglais en première ligne était doté d'une dose de morphine à injecter en cas de besoin. Les moyens de santé argentins trop concentrés sur Stanley, étaient dépourvus d'infrastructures de transport et d'évacuation adéquats alors que les Britanniques utilisaient efficacement leurs hélicoptères légers pour apporter les munitions à l'aller et ramener les blessés au retour; ce qui leur a permis de sauver de nombreuses vies. Cette organisation britannique comprenant un soutien sanitaire de proximité, une chaîne d'évacuation et de traitement efficaces, un hôpital de campagne, des navires-ambulances, un navire-hôpital,

puis un dispositif d'évacuation par avion, ainsi que la pratique de certaines techniques opératoires de champ de bataille ont ainsi constitué un apport important pour toute armée en opération lointaine.

Après les combats, les conséquences de la guerre sur les combattants ont fait l'objet d'études de suivi tout particulièrement chez les Britanniques, conduisant à mesurer leur endurance mais aussi les conséquences psychiatriques de combats intenses et notamment les désordres psychiques ultérieurs (*post traumatic stress disorder*) (49).

Finalement, l'engagement des forces terrestres sur les Malouines a aussi confirmé leur rôle irremplaçable dans les opérations de sécurité internationale. Après avoir isolé les îles par leur blocus, les Britanniques ne pouvaient en reprendre la souveraineté et la garder, que par une occupation militaire faite d'unités terrestres. La constance du rôle de l'infanterie a pu être à nouveau établie comme l'avaient montré les conflits de Corée et du Kippour. Sa victoire contre toute prévision initiale montre les limites des analyses chiffrées des états-majors, comme le conflit du Vietnam avait montré les limites d'une guerre conduite selon des modèles mathématiques (50).

5. Un parc homogène d'hélicoptères polyvalents

Le rôle fondamental joué par les hélicoptères britanniques est une confirmation et par certains aspects un enseignement majeur de ce conflit. La guerre d'Algérie, la guerre du Vietnam, la guerre d'Afghanistan et les opérations plus localisées avaient conduit à l'emploi d'hélicoptères dans de grandes opérations d'assaut héliporté. Aux Malouines, ce sont des opérations limitées qui ont été montées faute d'un nombre suffisant d'appareils. Par contre, elles ont confirmé leur emploi en matière navale, logistique et d'opérations spéciales, notamment les hélicoptères moyens Wessex et Sea King dont la polyvalence a suppléé le faible nombre. Une souplesse d'utilisation a été obtenue de ces deux types d'hélicoptères, notamment navale. Débarrassés de leurs équipements de lutte anti-sous-marine, ils ont été utilisés en transports de troupes ou de matériels. L'homogénéité du parc de ces appareils va faciliter leur maintenance dans des conditions difficiles, loin des bases logistiques habituelles, mais facilitée par le grand nombre de plates-formes pour hélicoptères disponibles sur les navires tant militaires que civils. Il va permettre aussi de mieux répartir les approvisionnements logistiques et d'accélérer les transferts de troupes. Dans le même temps, l'hétérogénéité du parc d'hélicoptères moyens argentins (Sea King, Puma, Iroquois) va diminuer sa souplesse d'emploi. Rapidement réduit à quelques unités, il sera vite inefficace. De part et d'autre, l'enjeu que constituent ces hélicoptères a été rapidement perçu. Ils ont été dissimulés en dehors des périodes de vol dans des vallons, pour éviter les frappes aériennes. Les hélicoptères argentins, éloignés de Stanley pendant la nuit à cause des bombardements navals, trop groupés, vont être touchés par ces attaques aériennes. Les hélicoptères britanniques davantage dispersés et protégés par de petits détachements armés constitués par les personnels de maintenance en ont été épargnés.

Seul hélicoptère lourd employé de part et d'autre, le Chinook ne pourra pas être utilisé efficacement par les Argentins, alors que les Britanniques vont pousser dans ses limites d'emploi

le seul appareil dont ils disposaient jusqu'à l'arrivée des Chinook de remplacement après la fin du conflit.

Les hélicoptères légers, en nombre suffisant, vont constituer un atout et donner au commandement britannique un élément de souplesse apprécié. Rapidement retirés de la première ligne en raison de leur vulnérabilité au tir d'armes individuelles, les Gazelle qui avaient reçu des lance-roquettes pour appuyer les attaques d'infanterie, ne vont être utilisées intensément que pour les liaisons, le transport de munitions et les évacuations sanitaires; rôle que vont également remplir les Scout. Permettant des déplacements rapides d'officiers, ils vont favoriser un exercice du commandement que les Argentins ne pourront effectuer faute de moyens équivalents, devant se contenter pour leur part de transmissions qui peuvent faire l'objet d'interceptions.

L'utilisation d'un même type d'hélicoptère éprouvé par les différentes armées, est ainsi apparue un facteur important d'efficacité opérationnelle; deux générations d'hélicoptères britanniques ont participé simultanément au conflit, celle des Wessex et celle des Sea King. Elles sont des adaptations d'hélicoptères américains, remotorisés avec des turbines Rolls Royce britanniques, ce qui a favorisé leur taux élevé de disponibilité.

6. Vers la constitution de forces de réaction rapide

Des enseignements utiles ont pu ainsi être tirés du conflit des Malouines à partir de la mise en oeuvre d'armements connus et éprouvés, utilisés dans des conditions climatiques difficiles et surtout à très grande distance de bases logistiques dont ils étaient coupés par de longs délais d'acheminement. Les enseignements de cette opération d'ampleur vont nourrir les réflexions en cours sur le déploiement extérieur de forces de réaction rapide, par les pays de l'hémisphère nord, tant de l'OTAN que du pacte de Varsovie. Ils vont ainsi contribuer à une importante transformation des forces armées, devant à la fois couvrir un front continental et être aptes à des opérations importantes en dehors de leur territoire national. La force de déploiement rapide (*Rapid Deployment Force*) des Etats-Unis, en cours de constitution, va bénéficier des conclusions opérationnelles des Britanniques, même si elle n'aura pas complètement le temps de les mettre en oeuvre avant l'opération d'invasion de la Grenade en octobre 1983, qui connaîtra d'ailleurs des difficultés d'exécution.

En France le concept va s'introduire dans les forces armées avec la constitution, en 1983, de la force d'action rapide (FAR). La plupart des pays du pacte de l'Atlantique Nord vont ainsi regrouper, réorganiser et renforcer leur dispositif aéromobile, pour faire face à des situations urgentes, tant sur le théâtre nord-européen, que pour des interventions outre-mer.

La guerre des Malouines, par son ampleur et son caractère périphérique a accéléré l'adaptation des forces armées diversifiées des grands pays occidentaux développés (51).

L'expérience réussie de la projection à distance des forces britanniques renforcée par celle de la progression difficile des forces israéliennes au Liban au même printemps 1982, et les

difficultés des forces soviétiques en Afghanistan, ont contribué à la mise en place de grandes unités offensives aéromobiles. Dotées d'un armement diversifié, de moyens logistiques propres, de leur propre artillerie et d'hélicoptères armés, ces unités vont donner une dimension nouvelle à des opérations qui, antérieurement relevaient d'opérations aéroportées ponctuelles et improvisées, comme à Kolwesi et Entebbé.

***

Par l'éclairage qu'elle donne aux problèmes soulevés par la projection à distance de forces aéroportées et amphibies de la taille d'une division, avec engagement d'une vaste force navale et d'une aviation stratégique, la guerre des Malouines préfigure la guerre du Golfe de 1990, et notamment la constitution des forces britanniques et françaises. Par l'engagement effectif des différents systèmes d'armes navals, elle a contribué à en montrer les limites. En matière aérienne elle a confirmé les difficultés d'obtenir la suprématie aérienne à distance des bases sans porte-avions et la nécessité d'un avion cargo de grande capacité; en matière terrestre elle a mis en valeur le rôle du fantassin et l'importance des armes portatives, tant antiaériennes qu'antichars. En mobilisant des matériels très variés et pour certains les plus récents, rapidement destockés tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, elle a montré aussi l'importance des réserves nécessaires pour faire face à des situations imprévues, illustrant un effet de panoplie qui rappelle la nécessité pour des forces armées de disposer de stocks de matériels appropriés à des engagements variés dans des situations pour partie imprévues.

1. *La campagne des îles Falklands: ses leçons*, Ministère de la Défense nationale, Londres, HMSO, 1982.

2. Falklands islands Review, *Report of a comittee of private counsellors*, Chaiman, The lord Francks, London, HMSO, january 1983.

3. Cavalière, *La crise des Malouines*, rapport présenté à l'assemblée de l'union européenne de l'Europe occidentale, document 928, 28ème session ordinaire, deuxième partie, 8 novembre 1982.

4. Sir Patrick Wall, *The Falklands information management*, London, Navy International, november 1982.

5. Trevor Royle, *War report*, London, Grafton, 1989, p.280.

6. Valerie Adams, *The media and the Falklands campaign*, London, MacMillan, 1978, p.178.

7. Contre-amiral J.R. Hill, *Anti submarine warfare*, Combat roles 1, London, Ian Allan, 1984, p. 36.

8. Contre-amiral J.R. Hill, op. cit. p. 90.

9. Ceci a inspiré le roman de Pierre Boule, *La baleine de Malouines*, Paris, Julliard, 1983. Dans un échange épistolaire, l'auteur m'a indiqué s'être inspiré d'une citation du prince Philip d'Edimburg, devant le conseil pour la conservation de l'environnement, en mai 1982: "Malheureusement, les baleines renvoient un écho sur les écrans radar exactement comme celui d'un sous-marin. Je peux seulement affirmer, qu'en conséquence, un grand nombre d'entre elles ont été tuées, ce qui est une des conséquences inévitables de toute forme de conflit".

10. Dr Milan Vego, *The Falklands, a soviet view*, London, Navy international, September 1983. Et Vojtech Mastny, *The soviet union and the Falklands war*, Naval war college review (US), June 1983. Et Richard N. Papworth, Lt Cder US Navy, *Soviet navy reactions to the Falklands islands conflict*, Naval war college review, mars-avril 1985.

11. Hervé Coutau-Bégarie, *A propos de l'Exocet, bataille navale et guerre de commentaires*, Revue de la défense nationale, juillet 1983, p. 131.

12. Anonyme, *The controversy surrounding Exocet*, Navals forces, N°V, 1984, Special supplement, p. 38 et 39.

13. R. Bussière, *Une lettre de l'Aérospatiale*, Défense et Armement, N° 13, décembre 1982.

14. Captain Brent Baker, *U.S Navy, Lessons of the Falklands crisis*, Proceedings, august 1982.

15. Anonyme, *The carrier controversy in Britain*, Revue internationale de Défense, février 1970.

16. Derek Wood, *The Through deck cruiser concept*, International defense review, 6/1973.

17.Ernesto Viti, *Air capable ship/ Sea control ship, the escort carrier returns*, Aviation et marine internationales, n°19, mars 1979.

18. Neville Catley, *Airborne early warning, a primary requirement*, Navy international, January 1983.

19. Paul Beaver, *The air lessons post-Falklands*, Navy international, April 1983, p. 216.

20. Jean Labayle-Couhat et A.D. Baker III, *Combat fleet of the world 1982-1983*, Annapolis, United states naval institute, 1983, p.505.

21. Jean Labayle-Couhat, Flottes de combat, 1984, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1983, p XXVI.

22. Martin Douglas, *Des idées nouvelles pour la construction des navires de guerre*, Défense et armement N° 19, mai 1982, p.56.

23. A.D. Baker III, *Combat fleet of the world 1995*, Annapolis, Naval institute, 1995, p. 481.

24. Simon Milligan, *Close range air defense in the royal navy, lessons of the Falklands war*, Armed forces.

25. Paul Denarié, *Le retour en force des canons de petit calibre*, Défense et armement, Heracles international N°70, février 1988, p.39.

26. Leo Marriot, *Naval weapons system - Phalanx*, Warship world, Autumn 1987, p.6.

27. Jean Labayle-Couhat et A.D. Baker III, op. cit. , p.324.

28. Une expérience antérieure s'était produite en 1978. Lors d'un déplacement, en Extrême-Orient de l'***Amazon***, navire jumeau de l'***Antelope***, le feu avait pris à bord et des échelles d'aluminium avaient fondu; le contrôle du feu avait été difficile. Desmond Wettern, *The decline of british sea power*, London, Jane's, 1982. La fragilité au feu de l'aluminium employé dans les superstructures avait déjà été soulignée lors de l'incendie du croiseur américain ***Belknap***, après une collision avec le porte-avions ***John F. Kennedy***, le 22 novembre 1975. Cet incendie avait aussi déjà marqué la nécessité d'une bonne organisation de lutte contre l'incendie. Cf. contre-amiral CR Julien S. Lake, *La résistance des navires de guerre aux avaries de combat*, Revue internationale de défense N°6, 1981, Genève, Interaria, p.722.

29. Interview de l'amiral sir John Fieldhouse, Défense et Armement N°25, décembre 1982, p.58.

30. A. R. Woodward, *Aluminium in naval constructions*, Jane's naval review 1982-1983, London, Jane's, p.72.

31 A.D. Baker III, op. cit. , p. 319, 442, 689.

32. Anonyme, *The fourth arm, Britain's skeleton marchant fleet*, London, Navy international, vol. 92, n°3, March 1987.

33. Anonyme, *Merchant ships for the military environement*, London, Maritime defense, Vol. 8, n° 3, March 1983.

34. Chambre des Communes, session 1984, 1985, *Defense conmittee, the use of merchant shipping for defense purposes*, London, The house of commons, 21 mai 1985.

35. Andrew J. Ambrose, *Arming merchant ships*, London, Navals forces n° VI, vol III, 1982, et du même auteur, *The defense of merchant shipping* , London, Jane's merchant shipping review, 1984.

36. L'ouvrage de Burden et alii, *Falklands, the air war*, British aviation research group, 1986, est à ce titre tout à fait remarquable en ce qu'il a pu offrir en trois ans un document de référence sur la partie aérienne du conflit, analysant de part et d'autre les stratégies, les tactiques, l'engagement des troupes, les appareils (avions et hélicoptères) par type, par escadrille, tout en situant l'emploi de chaque appareil pendant le conflit. L'annexe sur les navires, construite sur le même principe constitue également une contribution importante.

37. Flight, 30 avril 1983, p. 238 et 239.

38. Anne d'Huart - Gouletquer, *Essai sur la vigilance, Meumonie*, Université de Paris VII, Faculté de médecine, laboratoire Saint Louis, juin 1994, p.27.

39. Nathalie Kondracki, *Les limites de l'endurance humaine*, Sciences et Vie, Numéro spécial, Défense et armement, décembre 1986, p.88.

40. J. A. Barid et A.W. Nicholson, *Agard conference proceedings*, N° 338, 1983, p. 281 à 284, *Humans factor of air operations in the south atlantic campaign.*

41. D'après Steven Zaloga, *Amtracs amphibious assault vehicles*, London, Osprey, 1987. L'Argentine ayant reçu 19 engins récents de cette famille: 17 LVTP 7, un LVTC 7, un LVTR 7(dépannage).

42. Cf. Encyclopédie des armes, N° 98, *L'équipement des troupes du génie*, Paris, Atlas, décembre 1985, p. 1960.

43. Cf. Encyclopédie des armes N° 19, *Blindés légers et véhicules de reconnaissance modernes*, Paris, Atlas, mai 1984 et en particulier p. 367 et 371: *Les Scorpion à l'assaut de Stanley.*

44. Cf. Encyclopédie des armes N° 19, op. cit., p. 374.

45. Cf. Encyclopédie des armes N° 13, op. cit. , p. 1549.

46. Les canons de 155 mm argentins sont une adaptation du canon automoteur de 155 mm français MK F3, porté par un chassis AMX 13. L'Argentine a adapté sur un nouvel affût et mis en service en 1977 cette pièce d'une portée de 22 000 mètres sous l'appelation de CITEFA L33 modelo 77.

47. Patrick Kleinknecht, *La guerre électronique: les enseignements des conflits passés, la guerre des Malouines et de la Bekaa*, Paris, revue L'armement n°12, avril 1988.

48. Nora Kinzer Stewart, *Mates and Muchachos, Unit cohesion in the Falklands / Malvinas war*, Mc Lean Virginia, Brasseys (US), 1991, p. 65.

49. Voir en particulier Richard A. Gabriel, *La fin des héros, folie et psychiatrie dans la guerre moderne*, Paris, Albin Michel, 1990 et Hugh McManners, *The scars of war*, London, HarperCollins, 1993.

50. Bource W. Waston et Peter N. Nunn, *Military lessons of the Falklands war: view from the United States*, Chap. 6, Harry G. Summers Jr, *Ground warface lessons*, London, Arms and armour press, 1984.

51. Jacques Isnard, *Les forces à déploiement rapide*, Paris, Défense et armement, N° 27, février 1984.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au cours d'une période de soixante-huit ans, qui s'ouvre après le début de la première guerre mondiale, trois affrontements navals ont attiré l'attention du monde sur les eaux de l'Atlantique Sud, et plus spécialement les îles Malouines. Dans les trois cas (1914, 1939, 1982), des combats navals y ont opposé des croiseurs opérant au sein d'une force navale de combat, et avec le soutien de ravitailleurs de plus en plus spécialisés (charbonniers, pétroliers puis ravitailleurs polyvalents). La dimension aérienne s'y est développée. Inexistante initialement, elle a été marquée par l'emploi d'hydravions de reconnaissance ou d'observation dans le second, puis d'avions de reconnaissance stratégique ou de patrouille maritime, d'appareils embarqués sur porte-avions et d'hélicoptères lors du dernier conflit, lors duquel les satellites de communication ont joué un rôle important.

Ainsi les îles Malouines ont été, à trois reprises le point central d'opérations de forces navales qui se sont affrontées au prix, à chaque fois, de la destruction de croiseurs.

Iles désolées, conquises par la force en 1833 pour confirmer les visions géostratégiques de l'amiral Anson, elles sont depuis lors devenues un enjeu entre deux nations qui les revendiquent pour des raisons historiques. Le relatif oubli dans lequel elles étaient progressivement tombées chez les Britanniques a été troublé par une accélération d'événements au printemps 1982, entraînant la junte argentine au pouvoir à avancer son opération de reconquête, l'engageant dans une invasion hâtive qui méconnaissait la détermination du premier ministre britannique et la réaction d'une Royal Navy promise alors à un déclin rapide.

Longtemps rade-abri et point d'ancrage pour des flottes de passage, les îles Malouines sont devenues l'objet d'une guerre ouverte de deux mois et demi, conduite sur les plans diplomatiques, économiques, industriels et militaires impliquant pour chacun des protagonistes l'engagement d'une majeure partie des flottes et des aviations et de 10 000 combattants terrestres, entraînant la perte de plus de 1000 combattants et laissant de nombreux blessés.

Cette guerre a comporté une série d'affrontements qui auraient pu constituer chacun les éléments d'une crise internationale. Aucun n'ayant été décisif, leur enchaînement pendant 74 jours, sous forme de guerre navale, d'une bataille aéronavale, d'opérations amphibies et de combats terrestres, a constitué une véritable guerre, soutenue par le parlement et l'opinion britanniques. Elle a été rendue possible par une mobilisation logistique, dans laquelle les Britanniques ont bénéficié d'un effet de panoplie, car leurs forces armées n'étaient engagées sur aucun autre théâtre et bénéficiaient des moyens nord-américains. Ce fut cependant une guerre limitée, puisque les deux protagonistes ont été seuls à s'affronter ouvertement à l'intérieur du volume de bataille qu'ils s'étaient définis dans les eaux de l'Atlantique Sud, autour des îles et jusqu'aux côtes argentines. Elle ne s'est pas transformée en guerre régionale, car aucun des voisins de l'Argentine n'a pris part directement à l'affrontement.

Si elle a présenté des caractéristiques de guerre post-coloniale, notamment par ses origines et certains aspects de reconquête militaire, elle n'était pas une guerre Nord-Sud, car les adversaires étaient deux pays développés. Ses caractéristiques en font une guerre périphérique

de l'affrontement Est-Ouest, à un moment où les grandes puissances se sont engagées dans une phase de surenchère par une course au surarmement, période dans laquelle aucun pays ne devait faire preuve de faiblesse, comme a voulu le montrer le premier ministre britannique. Cette guerre a constitué aussi un champ d'expérimentation, à grande échelle et en réel, pour les armements conventionnels des puissances qui se sont dotées de moyens d'intervention outre-mer.

L'inflexibilité des dirigeants de part et d'autre ne pouvait conduire qu'à la défaite de l'un des belligérants, en l'occurence les Argentins, avec ses prolongements politiques: une victoire électorale écrasante de Madame Thatcher en 1983 et le retour de la démocratie dans une Argentine agitée pour plusieurs années par les soubresauts de la guerre. Au centre d'une zone de protection qui définit ses intérêts en matière halieutique et lui donne un préavis contre toute agression, la Grande-Bretagne a implanté aux Malouines une grande base aéroterrestre, avec des installations de détection qui permettent la mise en oeuvre d'avions de patrouille maritime et de défense aérienne, et sur laquelle peuvent arriver rapidement, par avions gros porteurs, d'importants renforts en hommes de troupes et des avions de combat. Une présence constante de navires patrouilleurs contribue également à dissuader les Argentins de se lancer à nouveau dans l'aventure d'une reconquête à laquelle ils n'ont pas renoncé, réitérant leurs revendications irrédentistes, mais sans les assortir de menaces militaires. Affaiblies par des cures d'austérité prolongée, les forces navales et aériennes argentines ne sont d'ailleurs plus à même de se lancer dans une attaque des îles avec des chances raisonnables de succès. Affaiblis par la diminution de leur marine marchande, les Britanniques ne seraient pas davantage à même de soutenir une autre opération Corporate.

Refuge pour des navires opérant dans l'Atlantique Sud, ancrées sur un plateau continental qui recèle des ressources pétrolières, les Malouines ont ainsi rappelé qu'elles sont aussi un point de contrôle du passage entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique et une approche de l'Antarctique extérieure à sa zone démilitarisée. Le conflit de 1982 a montré que le contrôle des espaces maritimes océaniques pouvait s'affranchir de ports et que les moyens navals modernes permettent d'opérer de longues semaines loin des bases navales. Il en est ainsi avec l'engagement des sous-marins nucléaires d'attaque et de l'emploi de navires de soutien polyvalents ou prélevés sur l'industrie pétrolière offshore. Il a montré aussi que ce contrôle passe par les moyens d'observation aérienne de dimension intercontinentale. Ce sont d'abord les satellites, si leur observation n'est pas perturbée par une météorologie très changeante, ce sont aussi les avions à très long rayon d'action, qu'ils aient été conçus pour la patrouille maritime ou adaptés à partir d'avions à très grande autonomie.

Enjeu économique à priori limité à des espaces herbagés permettant l'élevage de quelques centaines de milliers de moutons, ces îles sont redevenues récemment le lieu d'une activité de pêche importante qui leur a permis de recevoir ainsi des ressources substantielles. Mais le coût élevé de la présence militaire britannique conduit à se demander combien de temps il pourra être supporté par ce seul pays. L'enjeu stratégique de ces îles concerne en effet d'abord les Etats-Unis, sans le concours déterminant desquels les Britanniques n'auraient pu réussir l'opération Corporate; en effet, le contrôle des passages entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique leur importe pour les liaisons entre leurs deux côtes en cas de fermeture du canal de Panama. Sans prendre nécessairement le relais des Britanniques, comme ils l'ont fait à Diego Garcia dans l'Océan Indien, ils devaient cependant être associés à toute solution durable. Si celle-ci implique

leur présence, ils seront alors gênés par les liens et les accords interaméricains.

Enfin, le plateau continental des Malouines recèle des réserves d'hydrogène et de gaz susceptibles d'intéresser de grands groupes pétroliers, dans l'éventualité de l'épuisement de certains sites offshore.

Les îles Malouines ne sont donc plus destinées à tomber dans l'oubli. Elles constituent bien cet enjeu confirmé par la guerre qu'elles ont provoquée et qui les a fait connaître au monde. Elles restent un facteur de tension, voire d'affrontement à une époque où la mondialisation des échanges redonne aux îlots dispersés leur importance.

ANNEXES

Entre la bataille des Falklands de 1914 et la guerre des Malouines de 1982, les forces armées ont reçu des matériels de combat navals, aériens et terrestres dont les caractéristiques appellent quelques présentations pour éclairer leur évolution et les transformations dans les méthodes de combats.

Si les îles Malouines restent un point central auprès desquelles trois événements navals majeurs se sont produits, il nous est apparu nécessaire de montrer quelles transformations rapides les matériels de combat utilisés dans ces opérations ont subi en soixante-huit ans. Ceci est vrai d'abord des moyens aériens de reconnaissance de la flotte, inexistants en 1914, importants en 1940 lors du combat du Rio de la Plata, décisifs en 1982. Ceci est vrai ensuite des navires eux-mêmes. Il en est ainsi des porte-avions, apparus comme *capital-ships* à l'occasion du second conflit mondial. Parmi les porte-avions légers engagés en 1982, l'***Hermes*** et l'***Invincible*** marquent des différences considérables liées au fait que le premier a été mis sur cale pendant la seconde guerre mondiale, tandis que le second témoigne d'une approche différente. Les sous-marins, qui ont acquis une dimension nouvelle avec la propulsion nucléaire, constituent une menace permanente et la hantise des flottes de surface. Les sous-marins utilisés en 1982 se sont révélés être un outil de gestion de crise.

Les hélicoptères embarqués sur les navires ou mis en oeuvre à partir des terrains d'aviation méritent, en raison de leur diversité et de leurs différences de conception et d'emploi, un éclairage complémentaire que nous avons fait figurer ici. Les techniques d'emploi récentes comme le ravitaillement en vol doivent être explicitées compte tenu de leur rôle décisif dans ce conflit.

Le transport aérien lourd à longue distance est une donnée nouvelle dont il est important de montrer l'évolution, en regard de liaisons à maintenir avec des territoires lointains. Enfin quelques matériels de l'armée de terre devaient être signalés, soit parce que leur importance dans ce conflit s'est révélée inversement proportionnelle au nombre engagé, soit parce que leurs caractéristiques proches comportaient de petites variations, qui ont fait la différence dans les combats.

annexe I. Les hydravions embarqués

Lors de la bataille des Falklands en 1914, le repérage des navires n'était possible que visuellement et depuis les superstructures des navires. Dans l'Atlantique Sud, l'emploi de dirigeables, que l'on vit opérer au-dessus des flottes sur le théâtre européen, n'était pas envisageable. Le combat naval dépendait donc des données fournies par les vigies.

En 1939, le radar introduit une donnée nouvelle. S'il n'en est qu'à ses débuts, il ne permet pas moins de réaliser des repérages dans une visibilité limitée. Mais sa mise au point n'est pas suffisante pour corriger le tir des canons. Le problème du repérage à distance dépend donc d'avions embarqués.

Depuis la première guerre mondiale, les navires de guerre affectés à des stations lointaines et les croiseurs ont à cet effet commencé à recevoir des moyens aériens propres, sous la forme d'hydravions monomoteurs. Cette donnée nouvelle va apparaître pleinement lors du raid du ***Graf Spee*** dans l'Atlantique Sud, fin 1939. Elle a d'abord permis à ce raider de se dérober lorsque son hydravion lui a signalé l'arrivée d'un croiseur britannique, alors qu'il avait rejoint l'***Altmark*** pour un ravitaillement en haute mer. Mais lors du combat du Rio de la Plata, seul un Seafox de l'***Ajax*** va pouvoir jouer un rôle.

L'Arado 196 du ***Graf Spee*** exposé dans les superstructures était en effet hors service pour des problèmes de moteur. Atteint par des projectiles, il sera alors détruit. Sa carcasse consumée sera encore visible lors de l'entrée dans le port de Montevideo. Les deux Walrus de l'***Exeter*** avaient également été détruits au début du combat par des éclats d'obus de 280 mm du ***Graf Spee***. L'***Achilles*** n'emportait pas les Walrus, dont il avait été doté lors de sa mise en service dans la marine néo-zélandaise. Du côté britannique, il ne restait donc que les deux Seafox de l'***Ajax***. L'utilisation d'un Seafox de l'***Ajax*** va apporter une information importante pour les Anglais dont les croiseurs ont une artillerie de calibre inférieure à l'artillerie principale du ***Graf Spee***. En dépit de problèmes de transmission par radio, ce Seafox va aider les croiseurs anglais à corriger leurs tirs et à éviter les torpilles lancées par le ***Graf Spee***. L'aviation embarquée sur croiseurs connait à cette occasion une première vérification opérationnelle de son importance nouvelle.

Les trois types d'hydravions utilisés au moment de la bataille du Rio de la Plata se différencient sensiblement: deux sont à doubles flotteurs, l'Arado 196 et le Fairey Seafox, alors que le troisième, le Supermarine Walrus, a une coque à redan. Le premier est monoplan, les deux autres biplan, car de conception plus ancienne. Les missions du Walrus, qui a une plus vaste cabine, comprennent le repérage, les liaisons, mais aussi le sauvetage de pilotes tombés en mer. On notera que l'Arado 196 avait une capacité de combat plus élevée avec ses deux canons de 20 mm et ses mitrailleuses et qu'il pouvait aussi emporter, comme le Seafox, de petites bombes sous les ailes.

Ces appareils quittaient leur navires en étant lancés par une catapulte installée derrière le mât principal et la cheminée. Après avoir amméri, chaque avion était récupéré par le navire qui devait stopper pour qu'une grue le soulève et le replace sur sa catapulte. Sur le ***Cumberland,*** retenu aux Malouines par des problèmes de machines, deux hangars avaient été aménagés

derrière les catapultes, protégeant les deux hydravions Walrus affectés à ce croiseur. Par leur forme, ces hangars préfigurent ceux qui, dans les années soixante, équiperont les navires ravitailleurs de la *Royal Fleet Auxiliary* pour y abriter les hélicoptères.

1. Arado 196

Succédant au Heinkel HE 60, biplan mis en service au début des années trente et qui équipait les cuirassés de poche ***Admiral Scheer*** et ***Graf Spee***, ainsi que les croiseurs ***Königsberg***, ***Leipzig*** et ***Nürnberg***, l'Arado 196, hydravion à deux flotteurs et ailes repliables pour faciliter son rangement à bord des navires, fut commandé en 1936. Ses essais intensifs se déroulaient en 1939. Le programme, un moment menacé, fut poursuivi pour répondre à la nécessité reconnue de doter les grands navires de guerre d'hydravions embarqués catapultables.

Dès l'été 1939, un Arado 196-1 avait été embarqué sur le ***Graf Spee*** avant son départ pour l'Atlantique Sud; un autre équipait le ***Deutschland***.

Ayant repéré lors d'un vol de reconnaissance l'arrivée du croiseur ***Cumberland***, alors que le ***Graf Spee*** se ravitaillait à l'***Altmark***, il permit aux navires allemands de s'éloigner de la route du croiseur britannique. Pendant la chasse aux navires de commerce anglais, il allait contribuer à faire stopper, avec ses canons de 20 mm, plusieurs cargos. Cependant le 9 novembre, un atterrissage brutal endommageait le moteur, obligeant à le remplacer. Le 11 décembre, il est à nouveau immobilisé par une avarie mécanique. Sans pièce de rechange, son moteur inutile est jeté à la mer. Placé sur la catapulte dans les superstructures du navire, il était en tout état de cause exposé directement au tir de l'ennemi, et le reste de l'avion fut détruit par une des premières salves de l'affrontement du Rio de la Plata. Le ***Graf Spee*** se trouvait ainsi privé d'un observateur aérien d'artillerie, ce qui n'était pas le cas de ses adversaires.

Il est à noter que le cuirassé ***Bismark*** devait embarquer six Arado 196 et qu'un hangar avait été prévu, derrière la cheminée, pour les abriter.

Caractéristiques

Equipage:	deux hommes
Dimensions:	envergure: 2,44 m
	longueur : 10,96 m
	hauteur : 4,45 m
Propulsion:	1 moteur BMW de 960 ch
Vitesse maximale:	320 km/h
Vitesse de croisière:	268 km/h
Autonomie:	800 km
Poids maximum:	3,3 t
Armement:	deux canons MG/FF de 20 mm dans les ailes

	une mitrailleuse MG 17 de 7,91mm
	1 mitrailleuse de 7,92 mm de défense aérienne
	deux bombes de 50 kg.

2. Supermarine Walrus

Hydravion biplan amphibie, mis en service en 1935 en Grande-Bretagne et pris en compte par la Fleet Air Arm (aéronavale britannique) en 1936. Construit à 746 exemplaires, le Walrus se caractérisait par une coque métallique, un train d'atterrissage escamotable, des ailes repliables et une structure renforcée pour le catapultage à partir de croiseurs. Destiné au réglage de tirs, à la protection des convois et à la lutte anti-sous-marine, il fut également utilisé par la R.A.F. pour la récupération en mer des pilotes abattus.

Caractéristiques

Equipage:	3 hommes
Dimensions:	envergure : 13,97 m
	longueur : 11,45 m
	hauteur : 4,65 m
Propulsion:	un moteur Bristol Pegasus de 775 ch
Vitesse maximale:	215 km/h
Distance franchissable:	950 km
Armement:	deux mitrailleuses de 7,7 mm
	charge offensive de 350 kg
Poids à vide:	2,2 t
Poids maximum:	3,2 t

3. Fairey Seafox

Répondant à une spécification de 1932 d'hydravion léger destiné aux croiseurs, le Seafox vola en 1936. Equipé de deux flotteurs, il s'agit d'un hydravion destiné au réglage de tir et à la reconnaissance.

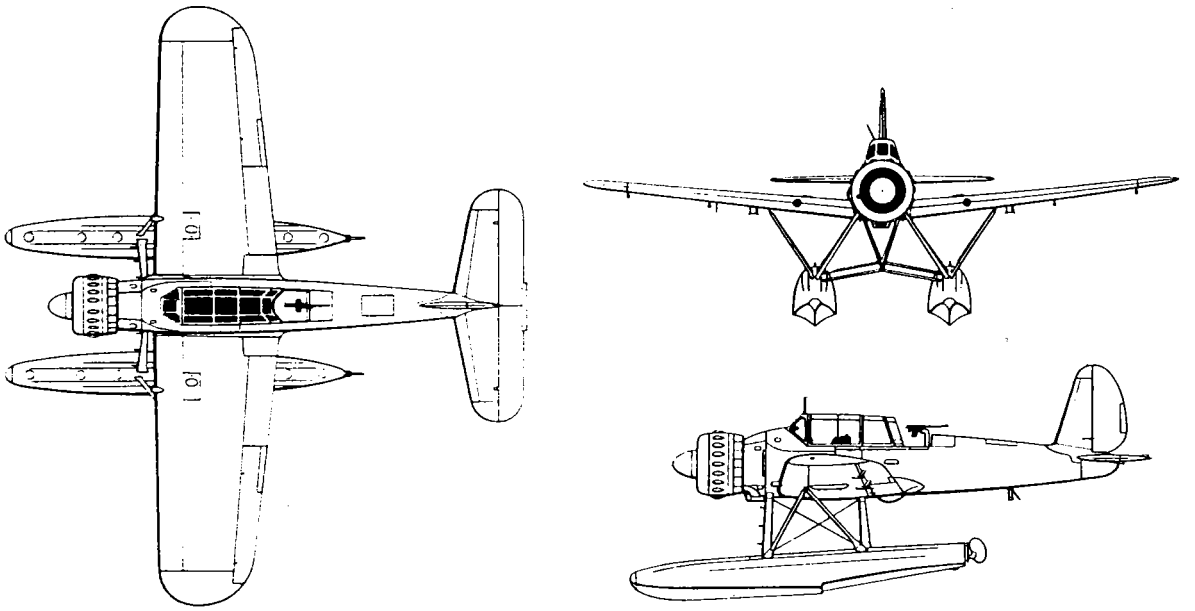
Caractéristiques

Equipage:	deux hommes
Dimension	envergure : 12,19 m
	longueur : 10,81 m
	hauteur : 3,68 m
Propulsion:	un moteur Napier Rapier de 395 ch
Vitesse maximale:	200 km/h
Distance franchissable:	710 km
Armement:	possibilité d'emporter un mitrailleuse de 7,7 mm dans l 'habitacle arrière.
Poids à vide:	1,7 t
Poids maximal:	2,4 t

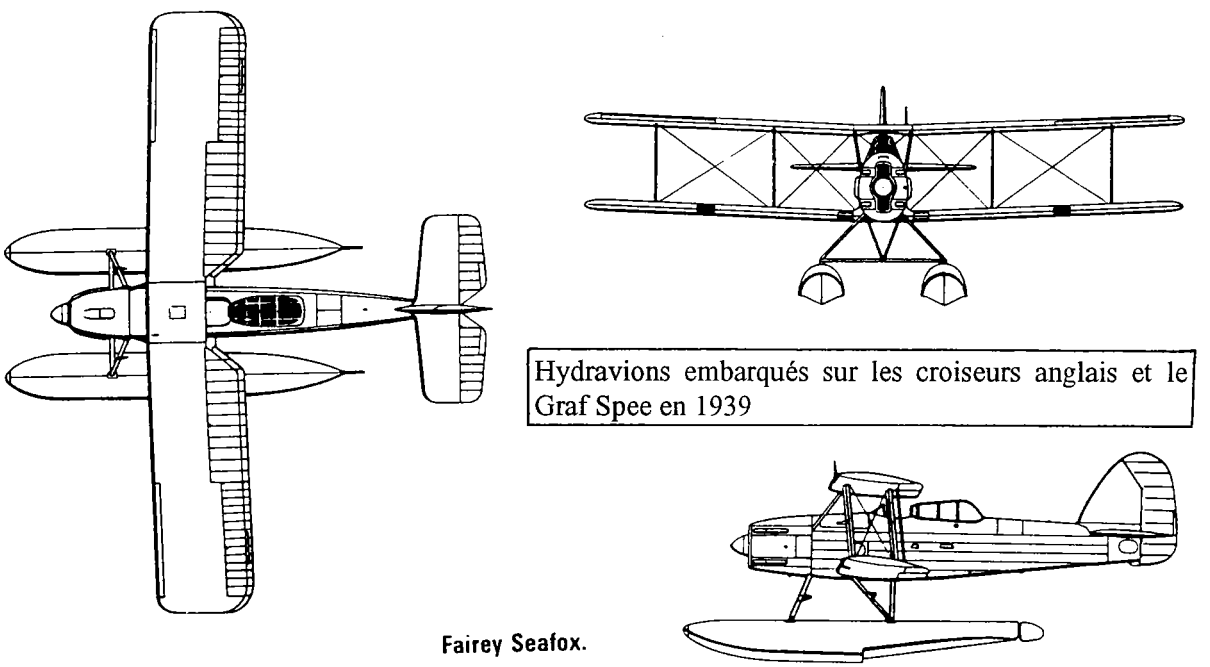
***

Avant la seconde guerre mondiale, à l'exception des hydravions embarqués sur les croiseurs britanniques, les eaux de l'Atlantique Sud ont été rarement survolées; seuls quelques aéronefs des compagnies baleinières furent un moment utilisés pour détecter la présence de baleines. C'est ainsi que la compagnie Cosmos, en 1929, utilisa peu de temps un avion Gipsy Moth qu'elle perdit. En 1946, la compagnie américaine United Whalers utilise difficilement deux hydravions Walus. En 1954-1955, des hélicoptères font leur apparition. Ce sont des Westland Sikorsky S 55 avec réservoirs supplémentaires sur de grands navires baleiniers anglais et un Bell 47 D sur un baleinier japonais (1).

1. D'après Paul Budker, *Baleines et baleinières*, Horizons de France, 1957, p.124 et suivantes.

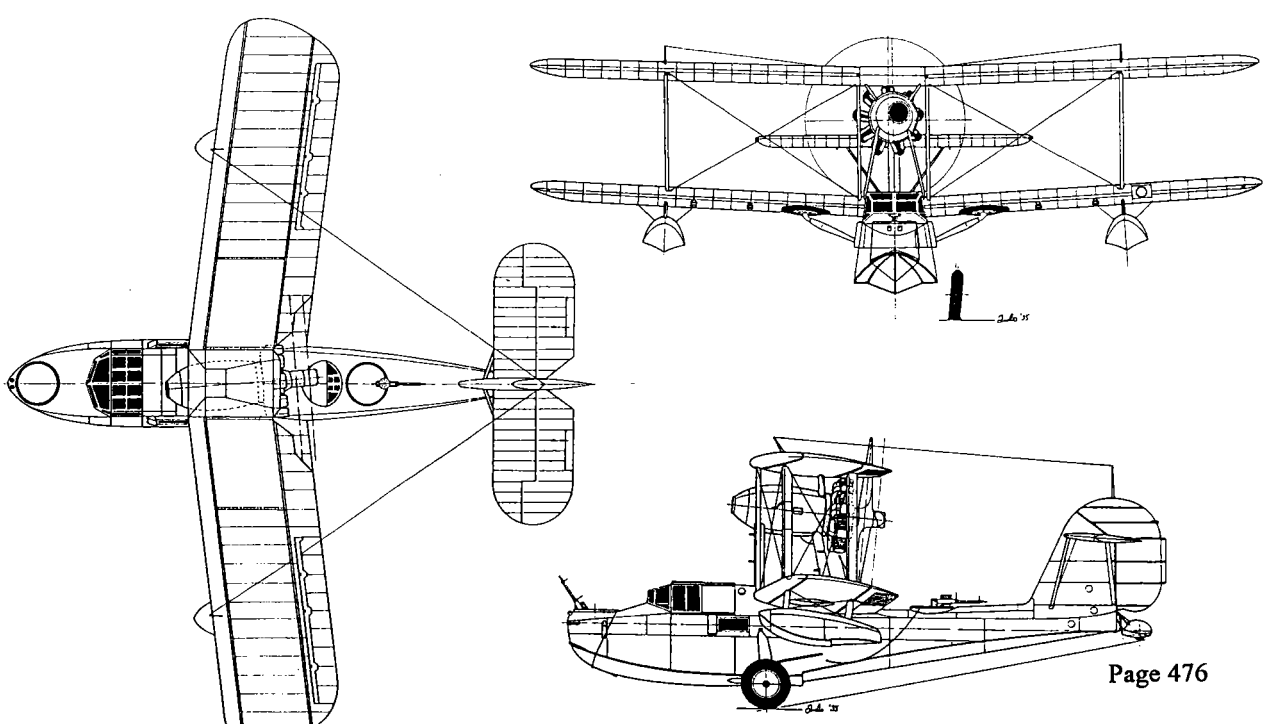


Arado Ar 196A-3.



Hydravions embarqués sur les croiseurs anglais et le Graf Spee en 1939

Fairey Seafox.



SUPERMARINE WALRUS

annexe II. Les principaux navires de combat en 1982

1. *General Belgrano*

Le croiseur américain ***Phoenix*** construit aux chantiers de New York SB Co, a été mis sur cale le 15 avril 1935, lancé le 12 mars 1938 et mis en service le 03 octobre 1938. Il est acheté par l'Argentine en 1951. Déplaçant 10 800 tonnes, (13 500 tonnes en pleine charge), son équipage est de 980 hommes et ses dimensions sont:

-185,32 m de longueur

-18,77 m de largeur

-7,62 m de tirant d'eau

Sa propulsion est assurée par quatre turbines à engrenages Parsons alimentées par quatre chaudières Babcock et Wilcox Express, soit une puissance de 100 000 ch, entraînant quatre hélices et permettant une vitesse maximale de 25 noeuds (plus de 30 noeuds à l'origine). Son autonomie est de 7600 milles nautiques à 15 noeuds. Son armement initial, soit cinq tourelles triples de 152 mm, huit affûts simples de 127 mm antiaériens, deux affûts quadruples et six affûts doubles de 40 mm antiaériens et dix affûts doubles de 20 mm antiaériens a été complété par deux rampes quadruples lance-missiles Seacat de 4000 m de portée, se situant de chaque côté de la passerelle et dirigées par deux conduites de tir italiennes Selenia RNT 10.

Ce type de croiseur emportait initialement deux hydravions d'observation, lancés par deux catapultes situées de chaque côté de la plage arrière, et qui étaient récupérées par une vaste grue demeurée en place. Les hydravions ont été remplacés par un ou deux hélicoptères qui prennent place dans le hangar situé sous le pont à l'arrière. Une Alouette III était embarquée lors du torpillage en mai 1982. Le navire fut l'objet à la construction d'un blindage variant de 76 mm à 127 mm, porté à 203 mm pour le blockhaus de direction de tir, et avait reçu des Bulges pour protéger la coque contre les torpilles.

L'équipement électronique a été modernisé au début des années 70, par l'adjonction de radars néerlandais du même type que ceux équipant le ***Veinticinco de Mayo*** lors de son acquisition aux Pays-Bas. Ce sont des radars de détection aérienne à longue portée LW01, LW02, donnant au ***General Belgrano*** la capacité de conduire des opérations aériennes. Il ne dispose pas de sonar pour la détection des sous-marins.

2. Les porte-aéronefs aux Malouines.

Trois navires conçus comme porte-aéronefs vont être engagés dans le conflit des Malouines. Deux proviennent des porte-avions moyens britanniques de la seconde guerre mondiale, l'***Hermes*** mis sur cale en 1944, et le ***Venerable*** (devenu en 1968 ***Veinticinco de Mayo***) mis en cale en 1942. Le troisième, l'***Invincible,*** fait partie d'une génération récente puisqu'il venait d'être mis en service en 1982, son sister ship, l'***Illustrious*** accélérant pendant le conflit sa mise en service pour venir le relayer dans l'Atlantique Sud.L'***Hermes*** et l'***Invincible***, qui ont été employés conjointement dans l'Atlantique Sud, ont des caractéristiques fort

différentes.

a. L'*Hermes*

L'***Hermes*** a été conçu comme un porte-avions moyen de 23 000 t et 229 m de long. La fin du second conflit mondial interrompt sa construction et ce n'est qu'en 1959 qu'il entre en service, ayant reçu entre-temps les trois derniers perfectionnements, tous trois inventés par les Britanniques: la piste oblique pour recueillir les avions tout en en conservant certains sans protection particulière sur l'avant ou sur le côté du pont; les catapultes à vapeur, beaucoup plus puissantes que les catapultes hydrauliques; et le miroir d'appontage qui facilite la descente des avions dans la phase d'appontage. En outre, un volumineux radar tridimensionnel ressemblant à un projecteur tournant, complétait sa silhouette. Sa dotation en avions d'armes comprenait des appareils à voilure classique et aux extrémités d'ailes repliables. Il embarque ainsi des Scimitar, Sea Vixen, Buccaneer, tous biréacteurs et des avions de lutte anti-sous-marine, devenus par la suite avions d'alerte avancée Sea Gannet. Ses hélicoptères étaient des Whirlwind puis des Wessex.

Tirant les enseignements de la crise de Suez et contrainte à des économies budgétaires, la Grande-Bretagne ne conserve que deux gros porte-avions dans les années soixante, tandis qu'elle transforme en 1959 et 1961 plusieurs de ses porte-avions moyens en porte-commandos- porte-hélicoptères (***Albion***, ***Bulwark***). Pour remplacer l'***Albion***, l'***Hermes*** est ainsi transformé de 1971 à 1973, par suppression de ses catapultes, des brins d'arrêt et de son radar tridimensionnel. Il reçoit des hélicoptères, essentiellement des Wessex MK5 de transport de troupes, embarque deux commandos de *Royal Marines* de 750 hommes avec leurs véhicules et une batterie d'artillerie aérotransportable. Sous les encorbellements du pont d'envol sont accrochées quatre longues péniches de débarquement du type LCVP (*landing craft vehicles and personnels*). En 1976, il est à nouveau refondu comme porte-hélicoptères anti-sous-marin.

Lorsqu'en 1978 est désarmé le dernier porte-avions lourd classique anglais, l'***Ark Royal,*** le gouvernement britannique a pris la décision de construire des porte-aéronefs moyens de 16 000 tonnes, embarquant un avion dérivé du Harrier GR3, appareil à décollage vertical de la *Royal Air Force*, le Sea Harrier. Trois de ces navires initialement appelés "croiseurs à pont continu" ont été programmés: l'***Invincible*** lancé en mai 1977, l'***Illustrious*** lancé en décembre 1978 et l'***Ark Royal*** lancé en juin 1981.

Pour mettre au point le Sea Harrier, le ministère de la Défense décide d'utiliser l'***Hermes***. Les premiers essais à son bord sont effectués en 1978. Il se confirme que le Sea Harrier consomme beaucoup de carburant au décollage, ce qui limite son rayon d'action. Pour économiser ce carburant, un ingénieur britannique a élaboré un concept nouveau, celui du tremplin (*ski jump*) qui, aménagé en bout de piste, donne une sustentation accrue à l'avion après sa phase de roulage. Après des essais effectués au sol à Bedford, l'***Hermes*** est doté d'un volumineux tremplin de 12 degrés en 1980. Il est ainsi, au moment du conflit des Malouines, à la fois le porte-avions d'entraînement des Sea Harrier et un porte-hélicoptères d'assaut. Parmi ses autres caractéristiques, on peut noter également, qu'ayant été conçu pendant la seconde guerre mondiale, il dispose d'une coque et d'un pont d'envol blindés. Son armement défensif initial comprenant dix canons antiaériens de 40 mm a été remplacé par deux affûts lance-missiles Sea-

Cat à courte portée. Doté des antennes OE 82 de liaisons avec les satellites militaires américains de télécommunication, en plus des antennes de liaison par satellite du réseau militaire britannique Skynet, il est par là même le navire de commandement le plus adapté au commandement d'une opération navale de l'ampleur de celle de 1982. On s'explique ainsi pourquoi l'amiral Woodward y mit sa marque à partir de l'intermède d'Ascension sur la route du sud.

b. L'*Invincible*

Le porte-aéronefs ***Invincible***, de 19 500 tonnes et 206 m de long, est un navire de conception plus récente. Il s'inspire du concept américain de *sea control ship*: porte-aéronefs assurant la défense d'une force navale, mais n'ayant pas la capacité de projection de puissance d'un véritable porte-avions (1). Le porte-avions classique est en effet capable de catapulter des avions lourdements chargés, son parc aérien lui permet de mettre en oeuvre à la fois des avions de supériorité aérienne pour sa propre défense, des avions d'attaque d'objectifs lointains, tout en assurant son autodéfense contre les sous-marins ou autres navires par des avions ou des hélicoptères spécialisés. Pouvant emporter des avions de 20 tonnes, il embarque des appareils d'alerte avancée qui, volant à distance élevée, lui transmettent les données de radar sur une étendue à l'intérieur de laquelle il peut se mouvoir en sécurité.

Les porte-aéronefs de la classe ***Invincible*** n'ont pas une telle capacité de projection de puissance; appelés à l'origine croiseurs à pont continu (*through deck cruisers*) (2), ils étaient destinés à des fonctions de commandement et pouvaient assurer une défense aérienne de zone avec les missiles antiaériens Sea Dart, pour lesquels une rampe de lancement double avait été installée sur l'avant, à droite de l'axe de la piste. Son pont devait surtout recevoir des hélicoptères. De ce fait, les ascenseurs avaient été aménagés dans l'axe du pont, ce qui n'est plus le cas des porte-avions où toute défaillance dans les mouvements d'ascenseur dans l'axe de la piste d'appontage interromprait le ramassage des avions.

Lorsqu'il est décidé d'embarquer quelques Sea Harrier sur les navires de la classe ***Invincible***, ceux-ci sont rebaptisés, sur une recommandation du prince de Galles, porte-avions. L'***Invincible*** ne reçoit, lors de sa mise en service, qu'un tremplin d'un angle de 7 degrés. La vocation initiale de ces bâtiments est donc de conduire une force navale anti-sous-marine tout en assurant sa défense par les Sea Harrier et par les Sea Dart.

Si les vitesses d'évolution de l'***Hermes*** et de l'***Invincible*** sont proches de 28 noeuds, leurs systèmes de propulsion sont différents. Celui de l'***Hermes*** est de conception ancienne avec des turbines à vapeur fonctionnant au mazout. L'***Invincible*** n'est équipé que de turbines à gaz consommant du carburéacteur. Ce système offre une grande rapidité de montée en puissance, permettant des accélérations quasi instantanées. Il apparaîtra cependant fragile tout au long de la bataille des Malouines et même au-delà, puisque l'***Invincible*** connaîtra des problèmes importants de propulsion pendant le voyage de présentation qu'il effectuera en 1983 dans le sud-est asiatique. Ceci dissuadera probablement aussi les Australiens de l'acheter, alors qu'au printemps 1982, dans le cadre d'un programme d'économies budgétaires, cette vente était officiellement envisagée.Comme l'***Hermes***, l'***Invincible*** emporte principalement des hélicoptères de lutte anti-sous- marine Sea King HAS 5.

c. Le Veinticinco de Mayo

Tout autant mouvementée que la vie de l'***Hermes*** qui a connu plusieurs utilisations successives, a été celle du porte-avions argentin ***Veinticinco de Mayo***. Ce porte-avions est le second de la marine argentine qui avait d'abord acheté, en 1958, le ***Warrior*** britannique faisant partie du programme de dix porte-avions moyens de la classe ***Colossus*** de 18 300 tonnes. Il avait été d'ailleurs antérieurement mis en service dans la marine canadienne, de 1946 à 1958. Ayant pris le nom d'***Independencia***, et embarquant des avions à hélices, il est le navire principal de la marine argentine jusqu'à l'arrivée du ***Veinticinco de Mayo***. Ce dernier faisait également partie de la classe ***Colossus***, et avait été constuit en 1942 sous le nom de ***Venerable***. De 1948 à 1968, il est le navire-amiral de la flotte des Pays-Bas sous le nom de ***Karel Doorman***. Lors d'une première refonte de 1956 à 1958, ses équipements aéronautiques sont adaptés par l'installation simultanée d'une piste oblique, d'un miroir d'appontage, d'une catapulte à vapeur et du renforcement des ascenseurs pour l'emploi d'avions à réaction. Son déplacement passe alors à 19 600 t. Une haute cheminée et ses superstructures sont modifiées également par l'installation d'un mât en croisillons métalliques supportant de volumineux radars néerlandais de détection aérienne. Il connait plusieurs problèmes de propulsion. La marine des Pays-Bas cesse de l'employer après un incendie dans le compartiment des machines. En 1967, il reçoit les chaudières du porte-avions anglais ***Leviathan,*** qui resta inachevé. En 1968, il est vendu à la marine argentine qui en prend possession en septembre 1969, après une nouvelle refonte effectuée à Rotterdam. Sa vitesse maximale est de 24,5 noeuds. Sa dotation en avions est de douze A4Q Skyhawk, cinq S2 A Tracker et de trois hélicoptères SH 3D Sea King. En 1979, les Argentins décident d'acquérir des Super Etendard pour remplacer les Skyhawk. L'arrivée de ces nouveaux avions nécessite une adaptation de la piste oblique du porte-avions qui est réalisée à partir de janvier 1980. Les Super Etendard n'auront pas eu le temps d'être qualifiés pour ce porte-avions lorsqu'éclate le conflit des Malouines. Ils n'effectueront à son bord leurs premiers appontages et catapultages qu'en avril 1983.

Parmi les éléments paradoxaux de la vie de ce porte-avions, on peut noter une démonstration du Harrier effectuée en 1969, lors de son voyage vers l'Argentine. Une présentation de cet avion fut en effet effectuée par les Britanniques dans la Manche, à partir du pont du ***Veinticinco de Mayo***. Ils voulaient ainsi convaincre les Argentins des qualités du Harrier embarqué sur porte-aéronefs, ou même sur des croiseurs. Ils firent d'ailleurs paraître dans les revues spécialisées des publicités montrant le ***General Belgrano*** comme plate-forme à partir de laquelle pouvait opérer le Harrier.

Après le conflit des Malouines, le ***Veinticinco de Mayo*** effectua des sorties à la mer jusqu'en 1986. Des problèmes persistants de machines (3) l'ont immobilisé depuis. La marine argentine a cherché à remplacer les chaudières et les goupes turbopropulseurs par des turbines à gaz *General Electric Fiat* LM 2500. Mais cette opération, pas plus que celle du remplacement du système anglais C.A.A.I.S. de traitement des données installé en 1968 par un équipement SEWACO néerlandais, n'aencore pu aboutir pour des raisons financières.

1. Le seul navire répondant à ce concept finalement réalisé est le ***Principe de Asturias***, porte-aéronefs espagnol construit sur plans américains, qui embarque des AV8A Matador (version américanisée du Harrier), puis des AV8B (version américanisée

du Sea Harrier), ainsi que des hélicoptères Sea King ou Sea Hawk.

2. Sur ce concept, on se reportera utilement à l'article de Derek Wood dans la revue internationale de défense de juin 1973: *The through deck cruiser concept.*

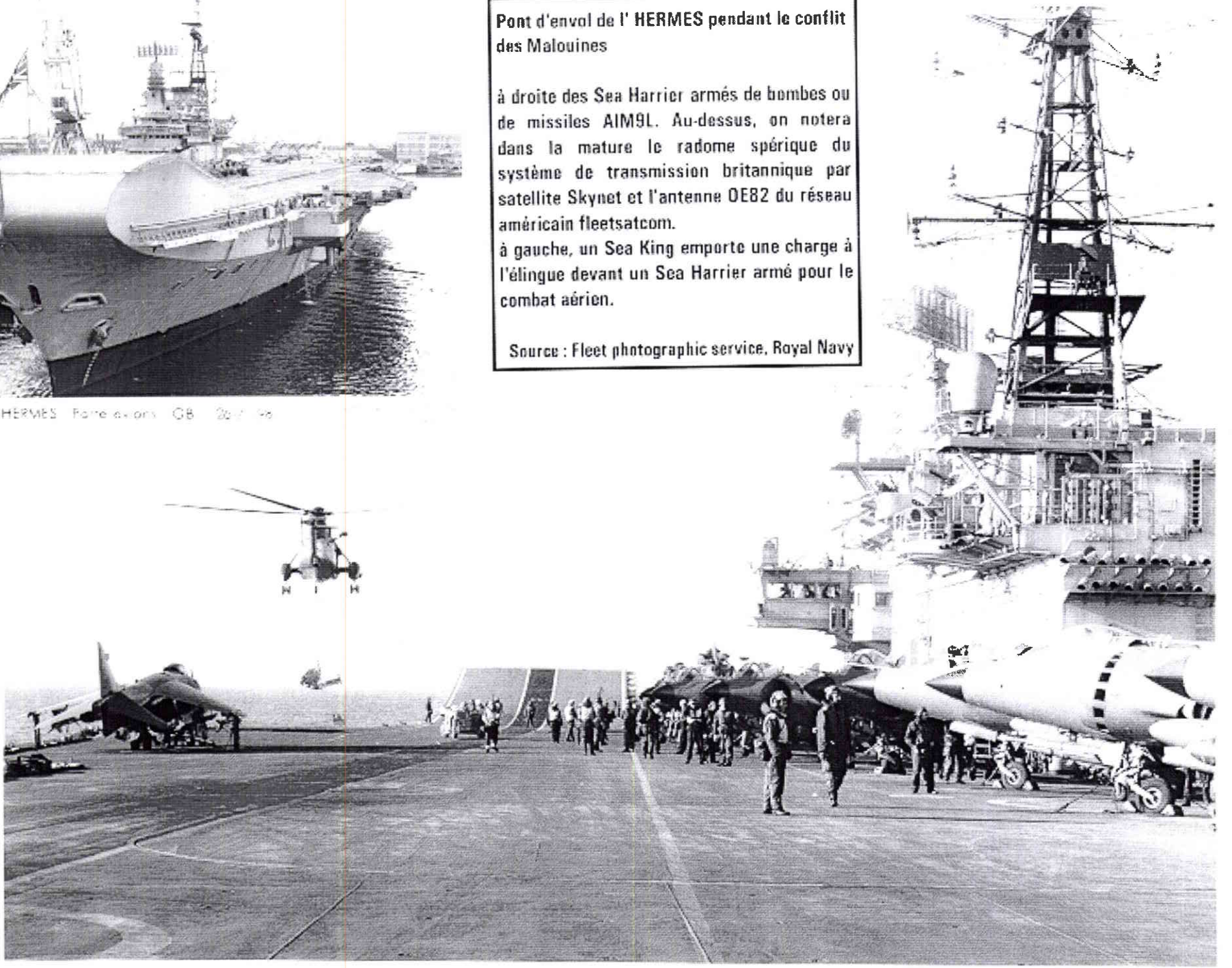
3. A.D. Baker III, *Aircraft carriers in the Falklands*, Proceedings, U.S. Naval Institute, Annapolis, february 1984, p.102

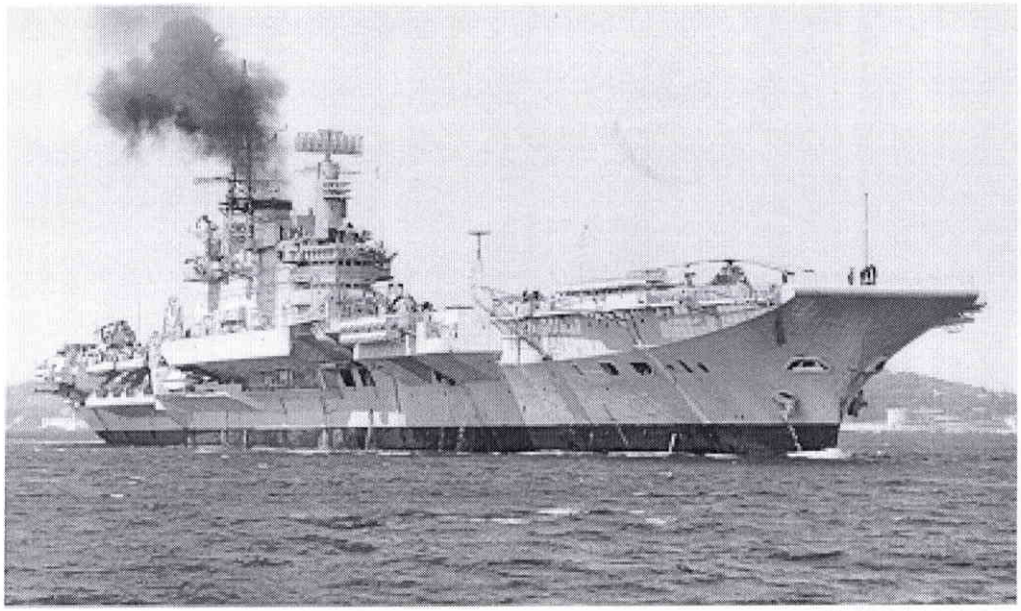
HERMES Porte-avions GB [illegible]

Pont d'envol de l' HERMES pendant le conflit des Malouines

à droite des Sea Harrier armés de bombes ou de missiles AIM9L. Au-dessus, on notera dans la mature le radome spérique du système de transmission britannique par satellite Skynet et l'antenne OE82 du réseau américain fleetsatcom.
à gauche, un Sea King emporte une charge à l'élingue devant un Sea Harrier armé pour le combat aérien.

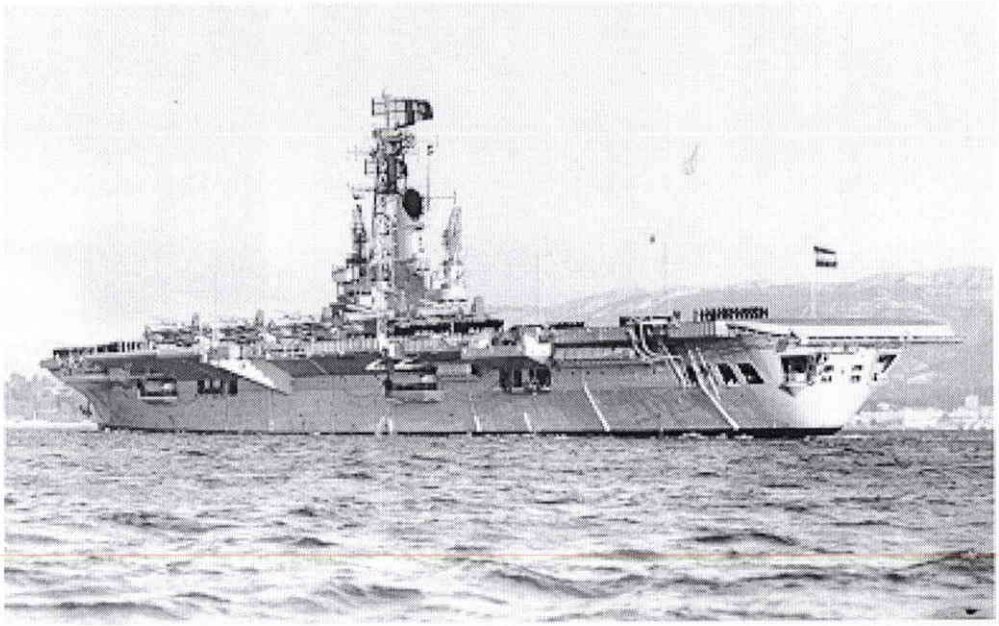
Source : Fleet photographic service, Royal Navy





HERMES Porte-hélicoptères GB 3-1977

PHOTO MARIUS BAR TOULON
TOUS DROITS RESERVES



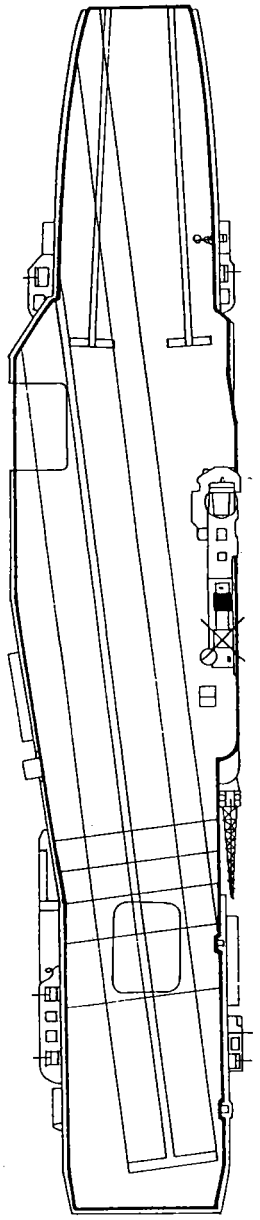
KAREL DOORMAN Porte avions Hollande 3-11-1967

PHOTO MARIUS BAR TOULON
TOUS DROITS RESERVES

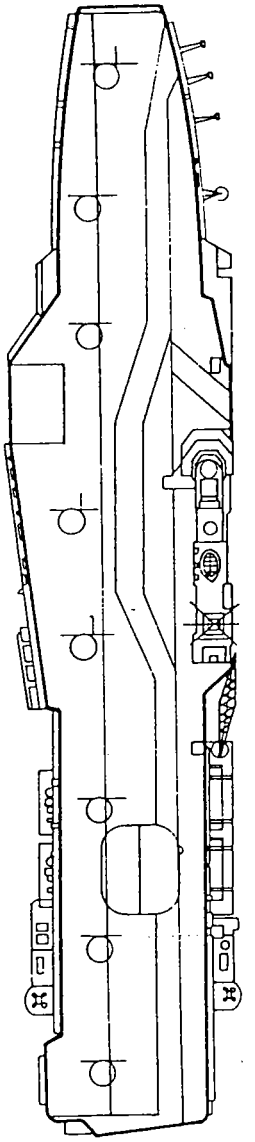
Portes aéronefs ***HERMES*** et ***KAREL DOORMAN*** (futur *25 de MAYO*)

- l'HERMES en 1977 a été transformé en porte hélicoptères-transport de commandos ; on notera à l'arrière, sous le Sea King, deux des quatre chalands de débarquement qui lui ont été ajoutés. En 1981, il vient de recevoir un tremplin à l'avant en vue de l'adaptation des Sea Harrier. C'est dans cette configuration qu'il participera à la guerre des Malouines.

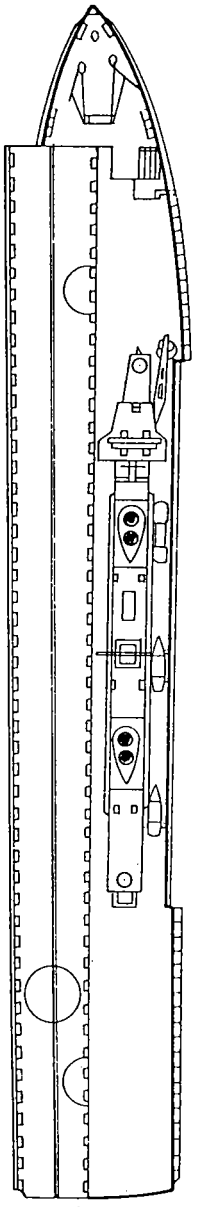
- le KAREL DOORMAN de 1967 est dans la configuration qu'il aura comme porte-avions argentin. Sur le pont, on notera des S2E Tracker.



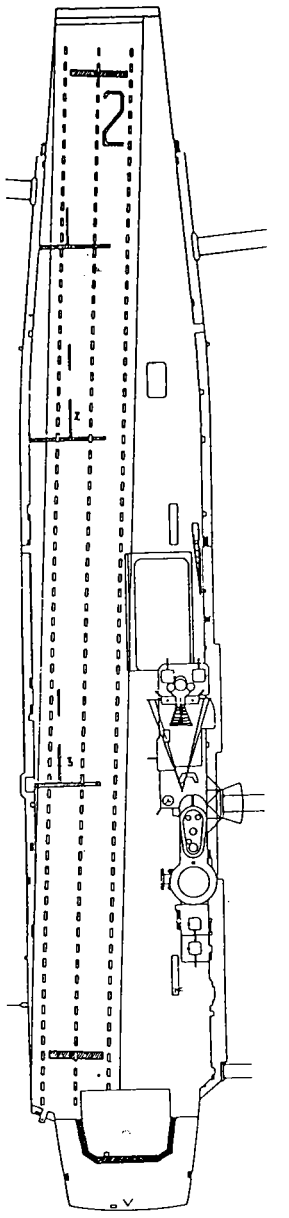
HERMES 1959



HERMES 1973



INVICIBLE 1980



PRINCIPE de ASTURIAS 1988

(Les schémas ne sont pas à la même échelle)

Schémas des ponts d'envol de porte-aéronefs montrant leur évolution.
De gauche à droite :

. Pont de l'***HERMES***, porte-avions de 1959 avec piste oblique, brins d'arrêt et deux catapultes.
. Pont de l'***HERMES*** reconfiguré en porte hélicoptères-transport d'assaut. Ne subsistent que les deux ascenceurs. L'armement ne comprend plus que deux lanceurs quadruples de Seacat à l'arrière.
. Pont de l'***INVICIBLE*** (sans les ascenceurs et le lanceur de Sea dart).
. Pont du ***PRINCIPE des ASTURIAS*** (sea control ship).

annexe III. Les avions de combat employés en 1982

1. Douglas A4 Skyhawk

Le Douglas A4 Skyhawk a été conçu par l'ingénieur Heinemann, en 1951, autour d'un réacteur, le J 65, dérivé du réacteur anglais Armstrong Siddeley Saphire. Cet avion destiné à être embarqué sur porte-avions était, dès l'origine, très original grâce à sa petite taille, son faible poids, sa courte envergure lui évitant d'avoir des ailes repliables, et sa robustesse. Prévu pour emporter éventuellement une charge nucléaire, cet appareil allait surtout être utilisé comme chasseur-bombardier, et plus particulièrement comme avion d'appui de troupes au sol. Il fut intensément employé au Vietnam par l'USAF, l'*US Navy* et les *US Marines*, et au Proche-Orient, où Israël en reçut 117 exemplaires qui remplacèrent les Mirage 5 de fabrication française, mis sous embargo après la guerre des Six jours de 1967.

Il équipa les porte-avions d'Australie et d'Argentine, et les armées de l'air de Singapour, de Malaisie, de Nouvelle-Zélande et du Koweit. Les Skyhawk des *US Marines* ont été remplacés par des AV 8B, dérivé américanisé du Harrier britannique.

En 1965, les Argentins acquièrent 50 A4B prélevés sur les surplus de l' *US Navy*, reconditionnés à Tulsa (Oklahoma) et rebaptisés A4P. En 1971, l'Aéronavale argentine reçoit 16 A4B (rebaptisés A4Q) , équipés d'un réacteur plus puissant (A4P: J65 W16 A de 7 700 livres de poussée - A4Q : J65 W 20 de 8 400 livres de poussée)

En 1976, 24 A4C sont livrés à l'armée de l'air argentine en complément du premier lot sous l'appellation A4 P.

2. Les A4 aux Malouines

En 1982, 50 A4 P ou Q étaient opérationnels. Ils effectuèrent 289 missions, soit plus de la moitié du total des missions effectuées contre les Britanniques. 22 appareils ne rentrèrent pas. Cet avion fut donc celui qui supporta l'effort le plus intense. Conçu pour être embarqué sur porte-avions, l'A4 était destiné principalement à l'attaque au sol. Aux Malouines, les A4 argentins furent utilisés pour des attaques de navires, essentiellement par des pilotes de l'armée de l'air. Cet emploi ne correspondait pas à celui auquel ils avaient été préparés. En plus des difficultés de vol, (très basse altitude, système de navigation insuffisant, météo très défavorable, embruns déposant du sel sur les pare-brise) les pilotes et mécaniciens argentins furent handicapés par les effets de l'embargo américain sur les pièces de rechange. Du fait du manque de pièces de moteur, de réservoirs supplémentaires, de recharges pour siège éjectable, 30 à 40% des A4 furent immobilisés au sol.

Caractéristiques

A4 B ex A4 D2: première version en série du Skyhawk dotée d'une perche de ravitaillement en vol, au fuselage arrière renforcé et à la gouverne de direction assistée.

A4 C ex A4 D-2N: capacité tous temps partielle, avionique plus complète.

Dimension:	envergure: 8,38 m
	longueur : 12,22 m
	hauteur : 4,57 m
Poids à vide:	4,45 t
Poids en charge:	7,37 t
Poids maximum:	10,2 t
Vitesse maximale:	1056 km/h à 2745 m
Plafond:	14 510 m
Autonomie:	1325 km avec 1633 kg de charge externe
Propulsion:	un réacteur J65 W 16 A de 3495 kgp

3. Grumman S2 E Tracker

Appareil bimoteur de lutte anti-sous-marine, construit à 750 exemplaires dont le prototype vola en 1951. La dernière version S2 F3 apparut en 1959. Equipant les porte-avions de l'US Navy, les Tracker furent également cédés à ses alliés:

Italie (45 exemplaires)

Pays-Bas (43 ex.)

Japon (58 ex.)

Australie (14 ex.)

Brésil (13 ex.)

Taiwan (9 ex.)

Thaïlande (6 ex.)

Urugay (3 ex.) .

Le Canada le produisit sous licence pour son aéronavale qui les utilise encore. Après avoir reçu sept exemplaires du S2A, entre 1962 et 1967, l'Argentine réceptionna six S2E en 1977 pour équiper son porte-avions.

D'autres versions de cet avion, destinées à la détection aérienne de longue portée, WF2 Tracer (88 ex.) et aux liaisons entre les porte-avions et les bases terrestres, TF1 Trader (87 ex.) furent réalisés pour les besoins propres de l'US Navy.

Les Tracker furent remplacés sur les porte-avions américains par des hélicoptères Sea King et des biréacteurs Lockheed S-3A Viking, pour la lutte anti-sous-marine; les Tracer étant remplacés par les Grumman E-2C Hawkeye, et les Trader par des Grumman Greyhound

dérivés du précédent.

Caractéristiques

Equipage:	4 hommes
Dimension:	:envergure: 21,24 m
	longueur : 12,88 m
	hauteur : 4,96 m
Propulsion:	2 Wright R 1820-B2 de 1525 ch
Vitesse maximale:	450 km/h
Vitesse de patrouille:	267 km/h
Plafond:	5400 m
Autonomie:	9 h à 267 km/h
Poids à vide:	9,7 t
Poids maximum:	11,7 t
Armement:	2 torpilles ou 2 charges de profondeur en soute,
	6 attaches sous les ailes pour armements (roquettes)

Les pays dont les porte-avions ont été désarmés continuent d'utiliser leurs Tracker comme avions de patrouille maritime basés à terre (Canada, Taiwan). Compte tenu de l'exceptionnelle robustesse de leur cellule, un programme de modernisation des Tracker a été proposé par diverses firmes américaines ou étrangères. C'est ainsi que les sept Tracker argentins font l'objet en 1991, par la société israélienne *IAI Industries,* d'un remplacement de leurs moteurs par des turbopropulseurs, et que leur équipement électronique est modernisé, à la fois pour la lutte anti-sous-marine et pour la patrouille maritime. Leur autonomie est alors de sept heures à 360 km/h. (cf. Air International juin 1991 et novembre 1991).

4. Le Super Etendard et l'Exocet

En 1978, est mis en service dans les escadrilles de l'aéronavale française le Dassault Super Etendard. Il succède à l'Etendard IV, construit à 89 exemplaires dans des versions de combat et d'attaque (M) et de reconnaissance photographique (P) et qui, après un premier vol le 21 mai 1958, avait été mis en service en 1962. D'une silhouette assez proche de son prédécesseur, le Super Etendard en diffère d'abord par son réacteur, un Snecma Atar 8K50 qui remplace l'Atar 8C avec une poussée accrue de 500 kg, mais surtout par son équipement électronique: un radar Agave, une centrale à inertie et un dispositif de visualisation tête haute.

Au moment où s'est posé le problème du remplacement des Etendard IV, au début des années soixante-dix, plusieurs appareils étaient en compétition. Une version navalisée du biréacteur franco-britannique Jaguar, dotée d'un train d'atterrissage et de renforcement structuraux appropriés, avait été mise au point. Son prototype fut testé sur porte-avions, où certaines insuffisances apparurent, notamment quant à la puissance de ses réacteurs. Il fut abandonné ainsi que le projet de navaliser le Dassault Mirage F1 pour remplacer le F8 FN Crusader d'interception embarqué sur les porte-avions français.

Le dérivé du Crusader, le LTV Vought A7 Corsair, candidat au remplacement de l'Etendard est également écarté et le choix final va devoir s'opérer entre deux appareils: le Super Etendard de Dassault qui reste à développer et le A4 Skyhawk de Douglas dont des versions modernisées et dotées d'équipements électroniques sont alors encore en production sur les chaînes américaines. Le gouvernement choisit finalement de développer le Super Etendard en dépit de l'intérêt marqué de l'état-major de la marine pour le Skyhawk. Le coût inférieur de ce dernier, dû à l'effet de série, aurait en effet permis d'acquérir un plus grand nombre d'exemplaires (1).

Le développement du Super Etendard passe d'abord par la mise au point du moteur dérivé de celui du Mirage F1, auquel on a retiré la postcombustion et adapté sa tuyère pour qu'elle résiste à la corrosion due à l'ambiance saline de l'air marin. Les ailes de l'Etendard sont également adaptées pour recevoir un nouveau dispositif hypersustentateur. La nouvelle voilure, dotée de volets à double fente et de becs d'attaque inclinés, est testée sur la cellule d'un Etendard IV. Pour compenser également l'augmentation de poids de 1,1 tonne, un nouveau train d'atterrissage est développé par Messier-Hispano. La modification la plus importante du système d'armes réside cependant dans l'installation,dans un nez élargi de l'avion, du radar de Thomson-CSF-ESD Agave, optimisé pour les opérations aéronavales, capable ainsi de détecter un navire à 110 km ou un avion à 30 km. Le système de navigation et d'attaque qui le complète comporte une plate-forme inertielle, ce qui constitue une première pour les avions de combat français. Son système de navigation et de conduite de tir est très précis, la centrale à inertie de l'avion faisant l'objet d'un calage sur les centrales à inertie du porte-avions avant le décollage.

Trois Etendard IV furent transformés pour la mise au point du Super Etendard en 1974 et 1975. Le 24 novembre 1977, le premier Super Etendard, sorti de la chaîne de Bordeaux, effectuait son premier vol. A la fin de l'année 1978, les premiers appareils opéraient sur porte-avions. L'augmentation du coût du programme ayant réduit de 100 à 71 le nombre d'exemplaires commandés, des Etendard IV P seront maintenus en service, tandis que les Crusader seront prolongés.

Intéressée par les performances du Super Etendard et les capacités offensives de son armement marquées notamment par l'apparition d'un nouveau système antinavires avec l'AM 39, la marine argentine, alors en pleine phase de réarmement moderne, passe commande de 14 Super Etendard pour en équiper son porte-avions ***Veinticinco de Mayo*** et y remplacer ses A4 Skyhawk de première génération vieillissants. Les cinq premiers seront livrés par cargo, en novembre 1981, l'embargo différant ensuite la livraison des neuf autres.

Basés à terre en 1982 lors du conflit des Malouines (2), car leur qualification sur porte-

avions n'était pas achevée, ils vont effectuer les opérations d'attaque audacieuses décrites par ailleurs.

Au cours de leurs déploiements opérationnels sur porte-avions, les Super Etendard français vont être engagés au Liban dans des opérations d'attaque au sol, bombardant le 22 septembre 1983 des positions d'artillerie qui tiraient sur l'ambassade de France, puis effectuant une opération de représailles après la destruction par attentat de l'immeuble Drakkar de Beyrouth, siège du contingent français de la force d'interposition.

Prévu dès sa conception pour l'emport d'une arme nucléaire AN 52, et pouvant ainsi participer à la politique française de dissuasion, le Super Etendard va aussi être adapté, à partir de 1984, pour emporter le missile ASMP (air-sol moyenne portée), doté d'une tête nucléaire. C'est cependant pour des missions d'attaque de navires ou d'objectifs à terre que le Super Etendard a d'abord été conçu. À ses capacités offensives qui reprennent celles de l'Etendard (canons de 30 mm, bombes classiques ou roquettes), s'est ajouté l'emport de missiles air-air Matra 550 Magic, et surtout l'emport de la version aéroportée du missile Exocet de l'Aérospatiale, l'AM 39, qui va le rendre célèbre en lui conférant une puissance de feu exceptionnelle.

Avant le conflit des Malouines, l'AM 39 Exocet n'avait été tiré d'avion que sur des cibles de qualification et pas sur des adversaires réels, à fortiori des croiseurs lance-missiles antiaériens. Les tirs argentins, et notamment la neutralisation confirmée du ***Sheffield*** et de l'***Atlantic Conveyor***, vont apporter une confirmation éclatante de la validité du système d'armes Super Etendard - AM 39 Exocet.

Après le conflit, la commercialisation de la version AM 39 va s'accélérer et son adaptation va être élargie à un nombre accru d'aéronefs: après le Super Etendard et l'Atlantic, ce sont le Mirage 50 et les hélicoptères Super Frelon, Super Puma et Sea King qui sont rendus aptes à l'emporter et à tirer, selon les cas, un ou deux de ces missiles. Par la suite, son adaptation au Mirage 2000 et au Mirage F1 sera opérée. D'autres avions de fabrication étrangère seront présentés comme capables d'en être armés. Ces adaptations nécessitent cependant une mise au point délicate.

Au-delà de l'interface électronique entre les équipements de détection de l'avion porteur et ceux des missiles qui en traitent les informations, l'intégration de ce missile avec un aéronef pose en effet un problème de nature aérodynamique. Il faut éviter un comportement erratique du missile au moment du largage qui pourrait être susceptible de mettre en danger l'appareil porteur lui-même (3).

Les succès argentins dans l'Atlantique Sud en 1982 vont susciter une demande de l'Irak désireuse de l'employer dans son conflit avec l'Iran, et notamment contre les pétroliers qui venaient s'approvisionner en pétrole brut dans le golfe Persique, sur les terminaux des ports iraniens ou de l'île de Kharg. Dans l'attente d'une adaptation de l'AM 39 à ses Mirage F1, et pour disposer d'un appareil d'attaque ayant une vitesse et un rayon d'action plus élevés que ses Super Frelon armés d'AM 39 qu'elle a utilisés dès le début du conflit, l'Irak va louer à la France cinq Super Etendard prélevés sur le parc de l'aéronavale. Ils vont être acheminés en octobre 1983 en

utilisant le porte-avions ***Foch***, alors au large du Liban, comme base relais. La première de leurs missions d'attaque interviendra le 27 mars sur un pétrolier grec. 1984 verra ainsi s'opérer 51 missions d'attaque de pétroliers par Super Etendard volant le plus au sud possible des côtes iraniennes. Sur les cinq appareils loués, trois Super Etendard restants regagnent la France en 1985, un a été détruit et un autre endommagé par un missile air-air Sidewinder (4).

A la suite du conflit des Malouines, s'est développée en Grande Bretagne une campagne publicitaire de dénigrement de l'Exocet; elle s'appuyait sur le faible taux de réussite des tirs (deux navires officiellement coulés par cinq tirs) et pouvait avoir un lien avec la promotion de missiles sol-air britanniques comme le British Aerospace Sea Eagle. Pour mettre fin à ces attaques, l'Aérospatiale se contenta de publier dans la revue *The Economist* un compte rendu des objectifs atteints dans le golfe arabo-persique.

Un autre événement devait faire connaître l'efficacité de l'AM 39 Exocet. Parmi les nombreux missiles AM 39 tirés par les Irakiens, figurent en effet les deux AM 39 tirés par un de leurs Mirage F1, le 17 mai 1987. Ils ont atteint le destroyer américain ***Stark*** opérant au sud du golfe, tuant 37 marins et mettant le navire hors service. Ce navire, pourtant doté d'un canon antimissiles multitubes à tir rapide Vulcan Phalanx, ne l'utilise pas. Il avait cependant été prévenu de l'arrivée du Mirage F1, alors qu'il était encore à 200 milles. Comme dans le cas du ***Sheffield***, cette attaque illustre une fois de plus le fait qu'un navire de guerre, dont les armes peuvent contrer des missiles antinavires à vol rasant, peut être pris en défaut par l'arrivée de ces missiles qui ne sont repérables en approche finale qu'à une distance limitée.

1. Jakson Paul, *France's superior standard*, Air international, February 1986, p.60.

2. Anonyme, *Super Etendard aux Malouines*, Avions de guerre n° 86, Atlas, mai 1988.

3. Jacques Marmain, *Un couple diabolique: Super Etendard et Exocet*, Defense et Armement n°25, Atlas, décembre 1983.

4. Anonyme, *Super Etendard, le corsaire de l'aéronavale*, Magazine de l'Aéronautique, Atlas, 11 septembre et 15 novembre 1986.

5. Les missiles Exocet: MM38, AM39, MM40

Pendant la seconde guerre mondiale, la menace aérienne, en particulier celle constituée par les avions embarqués sur porte-avions, met fin à la suprématie navale du cuirassé. Pour contrer cette menace, des armes de plus en plus puissantes sont alors développées. Ce sont d'abord les canons antiaériens à cadence de tir accrue qui donnent naissance à des navires spécialisés et notamment des croiseurs antiaériens. L'aviation adapte alors sa technique de bombardement pour rester hors d'atteinte des différentes pièces antiaériennes et notamment des canons de moyen ou petit calibre (40 mm, 37 mm, 20 mm) qui se sont multipliés (affûts simples, bitubes, quadruples, sextuples).

C'est ainsi qu'en 1943, les Allemands mettent en service des bombes téléguidées planantes HS 293 et non planantes FX 1400 avec des résultats spectaculaires. Les Américains

mettent au point également des bombes de ce type et des bombes propulsées. Ce type d'engin débouche sur le missile "véhicule aérien sans pilote, capable d'effectuer une trajectoire programmée ou guidée, pour accomplir une mission militaire" (1). Pour faire face aux bombes téléguidées et aux kamikazes, et intercepter les avions à une distance supérieure à la portée des canons, les Américains s'engagent à la fin du conflit dans un vaste programme d'engins air-sol appelé *Bumblebee,* qui donnera lieu au Talos à longue portée, suivi par le Terrier à moyenne portée. Adaptant par ailleurs le missile allemand V1 à un usage naval, ils obtiennent le Regulus. Dans le même temps, le radar adapté aux navires permet de prévenir les attaques tant massives qu'isolées.

Les années soixante voient apparaître des missiles à moyenne portée, le Tartar américain, le SA 3 GOA soviétique, le Sea Slug britannique, et le Masurca en France. Les Britanniques développent alors un système de défense antiaérienne par missiles comprenant d'abord des Sea Slug, volumineux engin d'une tonne lancé par quatre accélérateurs à poudre de 45 km de portée et de 15 000 m de plafond. Il est complété par le Sea Cat, missile de 63 kg à courte portée de l'ordre de 3 km, entré en service en 1962. Mis en oeuvre à partir d'affûts quadruples sur les navires, le Sea Cat est également adapté à un usage terrestre sous forme d'un affût triple, le Tigercar, dont les Argentins font l'acquisition et qu'ils déploient aux Malouines. Les Anglais ayant montré l'exemple en missiles à courte portée, les Américains les suivent en adoptant, en mars 1972, le missile air-air Sparrow sous la forme sol-air Sea Sparrow, et les Soviétiques en 1970 avec le SAM 4. En 1977, les Britanniques mettent au point le Sea Wolf tiré par affût sextuple qui porte à 5 km. En 1980, ce sont les Français avec le Crotale naval, qui y ajoutent en 1988 le Sadral, missile navalisé à très courte portée équivalent du Stinger américain ou du SA 7 soviétique. Ces deux derniers tirés à l'épaule étant quelquefois mis en oeuvre à partir de navires.

En 1982, la défense aérienne à la mer à base de missile est donc très développée, les Britanniques commencent alors à retirer du service les Sea Slug remplacés sur les nouvelles frégates lance-missiles par le Sea Dart plus compact. Toute attaque aérienne directe à la mer est donc susceptible d'être contrée par une série de missiles spécialisés. Le développement des missiles air-mer à moyenne et longue portée en est la réponse.

a. Vers les missiles mer-mer à vol rasant.

Pour armer des navires de faibles dimensions, les Soviétiques ont développé dans les années soixante un missile rustique à moyenne portée, conçu comme une bombe planante propulsée et décollant avec un accélérateur à poudre: le SSN 2A Styx. Il arme ainsi des vedettes rapides de type OSA et cette menace se concrétise brutalement le 21 octobre 1967 quand le vieux destroyer israélien ***Eilath*** est coulé devant Port Saïd par trois missiles tirés depuis l'entrée du port. Le Styx est un engin téléguidé ayant une charge de 500 kg, volant entre 100 et 300 mètres avant d'être dirigé sur sa cible par un autodirecteur. Tirant les enseignements de la guerre des Six jours de 1967, les Israéliens vont savoir contrer cette menace lors de la guerre du Kippour de 1973. Aucun des 20 Styx lancés contre eux n'atteignit sa cible.

La puissance de feu de petits navires ayant été cependant établie, les marines ayant des

eaux côtières à défendre cherchent un missile adapté. C'est d'abord le cas de la Suède pour laquelle la France met au point un engin volumineux, le M 20 dérivé d'un engin cible, le CT 20. C'est surtout le cas de la Grèce qui, lorsqu'elle se porte acquéreur en France de vedettes rapides du type ***La Combattante II***, n'a pas de missiles appropriés pour les armer. Le représentant de la Société Française Nord Aviation convainc les Grecs qu'un missile alors en état de projet en France est bien celui dont ils ont besoin dans un délai très court. Les échanges franco-grecs issus de ces contacts débouchent sur une commande grecque de 24 missiles et quatre postes de tir. Ce missile qui n'existait pas encore va être le MM 38 Exocet.

Ce missile nouveau a été conçu pour être tiré à portée limite de détection des radars de surface, soit environ 20 nautiques, pour porter une charge offensive capable de neutraliser un navire de 3000 à 4000 tonnes; il doit être utilisable par tous les temps et être autonome grâce à un autodirecteur. Il offre en outre la caractéristique de voler au ras de l'eau. En 1969, le ministre français de la Défense retient le projet MM 38. L'intérêt qu'il présente est tel qu'il est commandé dès 1970 par le Pérou et la Malaisie. En février 1971, il est tiré pour la première fois depuis un bâtiment léger qui confirme notamment sa capacité à voler très bas sur l'eau. En janvier 1972, la marine grecque effectue avec succès le lancement d'un Exocet contre une cible remorquée. Entre temps, deux clients de référence se sont ajoutés à la liste des acquéreurs: la Grande-Bretagne et la République Fédérale d'Allemagne. La Grande-Bretagne a demandé une version qui puisse être tirée en salves. Elle installe quatre rampes sur ses croiseurs légers de la classe ***County*** où elles remplacent la seconde tourelle double de 114 mm. Dès juin 1971, elle a commandé 300 missiles et 27 installations de tir; en contrepartie, elle va être associée à la fabrication du MM 38 Exocet. Parmi les nombreux clients de l'Exocet, va figurer, en 1976, l'Argentine qui en achète un lot pour armer ses destroyers anciens d'origine américaine. Parallèlement, les Etats-Unis développent le missile Harpoon, tandis qu'un projet italien débouche sur le missile Otomat (Oto Melara Matra), ces deux derniers missiles ayant une portée supérieure à 80 km. Pour répondre à cette évolution, l'Aérospatiale développe le MM 40, version plus compacte et à portée accrue du MM 38.

b. AM 39 Exocet

Le succès du MM 38 intéresse rapidement les responsables de l'aéronavale qui y voient une arme anti-navires à grande distance, susceptible d'être tirée en dehors de la portée des missiles mer-air. Version air-mer de l'aérospatiale MM 38 Exocet, l'AM 39 est également un missile tous temps, autonome (*fire and forget*), à trajectoire rasante (*sea skimmer*) et à combustion solide. Initialement, l'Aérospatiale réalisait une version aéroportée du MM 38 Exocet, l'AM 38, qu'elle expérimente sur un Super Frelon en 1972. Ce missile apparaît vite trop lourd et trop encombrant. Un missile allégé de 80 kg et raccourci de 50 cm est réalisé, l'AM 39. Choisi dès 1974 par la Marine française, il fait l'objet d'essais en 1976 et d'essais en vol sur Super Frelon en 1978. Son adaptation est réalisée en 1979 sur Sea King et Mirage V, et le sera sur Atlantique et Mirage F1 en 1984. Entre-temps, son adaptation sur Super Etendard a été achevée en 1981 (2).

1. Bernard Estival, *Les missiles navals*, Paris, Larivière, 1990, p.19.

2. B. Estival et J. Guillot, *L'extraordinaire aventure de l'Exocet*, Paris, Presses de la cité, 1988, p.141.

6. BAE Nimrod

Au début des années soixante, le remplacement des avions de patrouille maritime à vocation anti-sous-marine se pose en Grande-Bretagne. Les 60 Avro Shakleton, dérivés de bombardiers de la seconde guerre mondiale, sont en fin de vie, et leur technologie est dépassée. Pour ce remplacement, plusieurs appareils, parmi lesquels le Breguet Atlantic construit sur des spécifications de l'OTAN et le Lockheed P3 Orion, sont examinés. Finalement le gouvernement britannique annonce, en 1965, sa décision de réaliser une version maritime de l'avion de transport quadriréacteur Comet 4C, dont la Royal Air Force mettait en oeuvre la version Comet 2, comme avion de transport de passagers à longue distance. Le De Havilland Comet avait été le premier avion de ligne quadriréacteur en service civil. Il avait rapidement connu des défaillances structurelles lors de sa mise en exploitation commerciale en 1953 et 1954, mais les modifications apportées ensuite avaient permis d'en fabriquer 113 exemplaires.

Le choix du Comet comme structure de base du nouvel avion de patrouille maritime s'expliquait d'abord par sa vitesse élevée de transit, permettant de rejoindre rapidement la zone de patrouille, ensuite par sa possibilité de pouvoir patrouiller sur deux réacteurs, ce qui devait conférer une grande autonomie à l'avion. Diverses adaptations structurelles sont opérées. L'adaptation de réacteurs Rolls Royce Spey à la place des Avro des avions de ligne conduit à agrandir les entrées d'air. Pour loger un puissant radar de surveillance maritime et des armements offensifs sous le fuselage pressurisé, les ingénieurs ont redessiné la silhouette de l'avion, en lui adjoignant un bulbe caréné sur tout l'avant du fuselage. Un agrandissement de la dérive et l'allongement de la queue pour y adjoindre la perche d'un détecteur d'anomalies magnétiques sont également opérés. Sous chaque aile, un pylône d'armement est prévu, tandis que dans le cône du réservoir extérieur de l'aile droite, est installé un puissant projecteur orientable.

Une première série de 38 Nimrod de patrouille maritime est commandée. Le premier appareil entre en service en 1969, le dernier en 1972. Huit exemplaires supplémentaires sont ensuite commandés, dont cinq en version de patrouille maritime. Deux des trois restants sont d'abord conservés pour servir de prototype à un avion d'alerte avancée, le Nimrod AEW MK 3, dont le programme est lancé en 1977. Il était destiné à remplacer les 12 Shackleton MK 2 transformés en avions de couverture radar de la flotte, par adjonction de radars prélevés sur les Fairey Gannet opérant à partir des porte-avions britanniques et définitivement débarqués avec la réforme de l'***Ark Royal*** en 1978.

Après de coûteux essais, le Nimrod MK 3 fut abandonné, faute de pouvoir mettre au point le puissant système radar embarqué, caractérisé par la présence de deux antennes placées dans des bulbes carénés à chaque extrémité du fuselage, et pouvant ainsi couvrir 360° par un balayage. A sa place, les Britanniques acquièrent six Boeing E3A Sentry (Awacs). Les trois derniers Nimrod de la commande de 1972, furent finalement modifiés pour remplacer des Comet 2 de la Royal Air Force utilisés spécialement pour la guerre électronique.

Les Nimrod de patrouille maritime (MR: maritime reconnaissance) étaient d'abord du type MK1. Dès l'installation des équipements intérieurs très élaborés prévus au programme initial, et notamment le radar Searchwater, ils sont progressivement adaptés aux normes de Nimrod

MK2. Les efforts du fabricant pour exporter cet avion ne furent pas couronnés de succès, en raison notamment du grand nombre de P3 Orion disponibles dans différentes versions et dont beaucoup de pays se dotèrent, soit neufs, soit de seconde main. La Royal Air Force, responsable en Grande-Bretagne de la mise en oeuvre des avions de patrouille maritime basés à terre, sera donc le seul utilisateur de cet appareil aux lignes élégantes et aux performances élevées.

7. Les Nimrod aux Malouines

Fin mars 1982, pour répondre à la question du député Winston Churchill, portant sur l'adaptation aux Nimrod d'une perche de ravitaillement en vol, le secrétaire d'état à la Défense déclare que le besoin n'en est pas évident et que cette adaptation ne sera envisagée qu'ultérieurement, car elle coûterait 500 000 livres par avion et ralentirait l'adaptation des avions aux normes du MK2 (1). Cette adaptation allait en fait très vite aboutir et constituer un des programmes d'urgence très remarquables réalisés pendant le conflit des Malouines.

Pour permettre au Nimrod d'opérer au sud d'Ascension, et assurer ainsi la couverture de la force navale d'intervention, l'installation d'un dispositif de ravitaillement en vol est ordonnée par une instruction officielle du 14 avril. Le 18, les plans sont complétés; sa fabrication et son montage sont réalisés rapidement. Le 27 avril, un premier vol comprenant la prise de contact avec le panier d'un Victor K2 est effectué. Le premier transfert de carburant par un Victor K2 est effectif le 30 avril.

Le 1er mai, le premier Nimrod doté d'une perche de ravitaillement en vol est mis en service. Dès le lendemain, il est qualifié pour le ravitaillement de jour, et le 3 mai, il l'est également pour le ravitaillement de nuit. L'adaptation de cette perche de ravitaillement fixée à l'avant du fuselage, au-dessus du poste de pilotage, a nécessité la neutralisation de l'écoutille de secours et la pose d'une canalisation au travers du couloir du poste de pilotage, afin de la relier aux réservoirs. Pour maintenir la stabilité de l'avion, une petite dérive est ajoutée à l'arrière du fuselage sous la dérive principale. Pendant le conflit, 16 appareils vont ainsi être transformés. Le temps moyen de cette adaptation va être de deux jours et demi par avion. La réutilisation d'anciennes perches de Vulcan réformées va faciliter ce montage. Cette adaptation permet à l'avion de tenir l'air au moins 12 heures, durée qui sur le plan du carburant pouvait être portée à 24 heures ou à 12 000 milles (2). Cette durée n'est limitée que par la consommation de lubrifiants des moteurs et la fatigue de l'équipage. Elle permet l'emploi des Nimrod très au sud d'Ascension, ce qui signifie qu'au-delà des vols de patrouilles destinés à couvrir la progression des différentes composantes de la force navale britannique, les Nimrod vont pouvoir effectuer des missions de reconnaissance près des Malouines et des côtes argentines. Leurs systèmes de navigation très précis vont également conduire à les charger, à partir du 21 mai, de la coordination des vols de Vulcan et de Victor participant aux opérations de reconnaissance sur la Géorgie du Sud, puis de l'attaque du terrain d'aviation de Stanley (opération *Black Buck*), tout en étant prêts à parachuter à leurs équipages, si nécessaire, des canots de sauvetage pour attendre le secours en mer. Ils vont également convoyer les Harrier qui rejoindront en vol direct, depuis Ascension, le groupe des porte-avions opérant au large des Malouines. Ils seront enfin à même de parachuter à proximité des navires ou sous-marins anglais de petits matériels spécialisés

urgents, du courrier ou des instructions écrites ne devant pas transiter par radio. Certains vols de surveillance réalisés à partir d'Ascension dureront 17 à 19 heures, leur laissant 4 heures de patrouille sur zone proche des Malouines. Ils nécessitaient l'emploi de 12 ravitailleurs Victor K2 pour les ravitailler à l'aller et au retour (3).

Le 12 mai, un Nimrod décolle d'Ascension pour un vol opérationnel de couverture de la force navale en transit vers le sud; il est accompagné de six Victor K2 pour le ravitailler. Ils rencontrent d'abord deux Bear D soviétiques venus d'Angola pour surveiller la progression de la force britannique. Ils rencontrent, plus tard, un Boeing 707 de l'armée de l'air argentine (FAA) en patrouille de reconnaissance maritime. Celui-ci, plus rapide, se dérobe, alors que le Nimrod n'avait pas encore d'armement offensif. Pour faire face à ce type de situation, on installera en urgence, fin mai, des missiles AIM 9 Sidewinder de combat aérien sur les pylônes des ailes destinés primitivement à des missiles air-mer Martel . Chaque aile peut ainsi recevoir deux missiles AIM9G ou AIM9L. Fin juin, huit Nimrod auront été armés (4). Pour faire face à une éventuelle menace en surface, des missiles américains air-mer Harpoon vont également être adaptés et testés rapidement.Deux d'entre eux peuvent ainsi être également emportés en soute.

Décidée le 13 avril, la mise en place de cet armement, installé pour un premier vol le 9 juin, et donnant lieu à un premier tir effectif le 11 juin, ne sera cependant opérationnelle que fin juin, après la fin des combats. Pendant le conflit, l'emploi de Nimrod pour des missions de bombardement avec des armes moins sophistiquées que des missiles ou des torpilles, c'est-à-dire des bombes lisses de 454 kg a été envisagé par l'état-major britannique. Un viseur approprié est ainsi demandé au centre d'essais de Boscombe Down.

Improvisé sur un support en plexiglas sur lequel sont inscrits des repères, il est monté dans le cockpit et testé; il ne donnera pas lieu à utilisation opérationnelle (5). Ce dernier exemple témoigne, comme les précédents, de la coopération étroite, permanente et offensive des ingénieurs et des pilotes en vue de réaliser sans délai les équipements demandés; il illustre aussi la forte mobilisation qui a caractérisé les industries aéronautiques pendant le conflit des Malouines.

Lors de l'approche finale de la flotte de débarquement, des Nimrod s'assurent que la flotte de surface argentine n'a pas pris la mer. C'est ainsi que le 15 mai, un Nimrod ravitaillé trois fois, effectue un vol de 19 heures et 5 minutes dans le secteur des Malouines, parcourant 8300 miles. Le 20 mai, lors d'un autre vol très audacieux, un Nimrod remonte la côte argentine en la longeant depuis le sud à une distance de 60 milles, volant entre 2000 et 3600 mètres d'altitude, à portée des bases d'avions argentins de défense aérienne (6). Pour maintenir en condition opérationnelle pendant tout le conflit quatre Nimrod, le détachement de navigants et personnels de soutien envoyé à Ascension, va s'élever jusqu'à 150 personnes installées de manière spartiate dans quatre locaux baptisés "*concertina city*".

Caractéristiques du BAE MK 1 Nimrod

Dimension:	envergure : 35 m longueur : 38.63 m hauteur : 9.01 m
Propulsion:	quatre réacteurs Rolls Royce RB 163.60 Spey de 5.515 kg avec inverseurs de poussée pour l'atterrissage sur les réacteurs extérieurs
Vitesse maximale opérationnelle	926 km/h
Vitesse de croisière:	880 km/h
Vitesse de transit:	787 km/h
Décollage:	1463 m
Atterrissage:	1615 m
Autonomie en convoyage:	9265 km
Endurance:	12 heures
Plafond:	12 000 m

1. John Chartres, *Bae Nimrod*, London, Ian Allan, 1986, p.29.

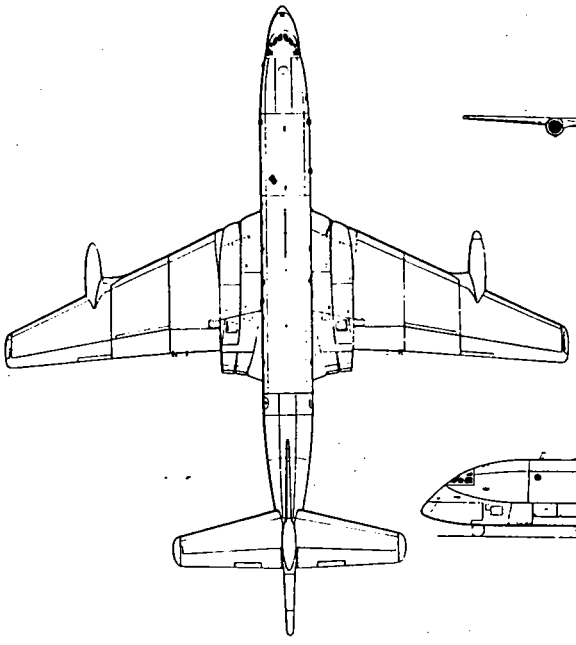
2. John Chartres, op.cit., p.64.

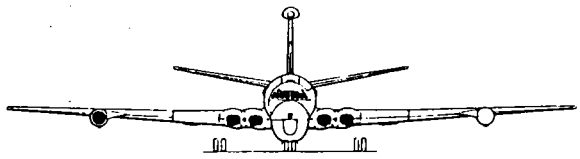
3. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, London, Brassey, 1991, p.260.

4. John Chartres, op.cit., p.68.

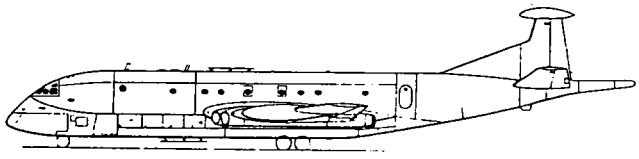
5. John Chartres, op.cit., p.51.

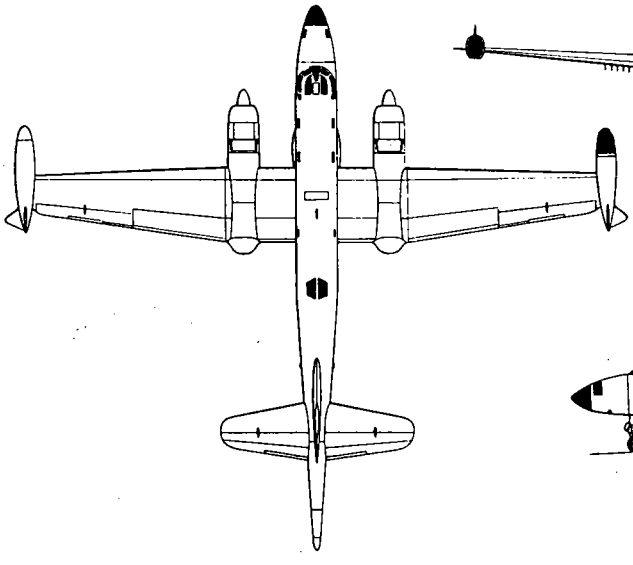
6. Jeffrey Ethell et Alfred Price, *Air war south atlantic*, London, Siddwick and Jakson, 1983, p.93.

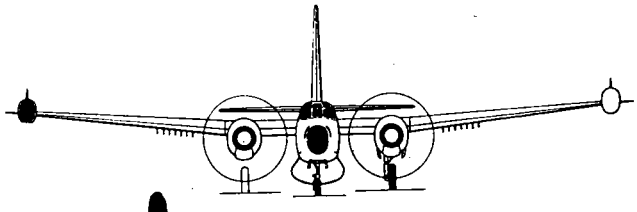




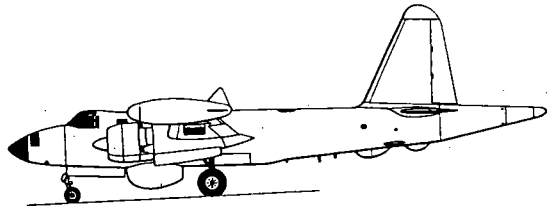
Nimrod

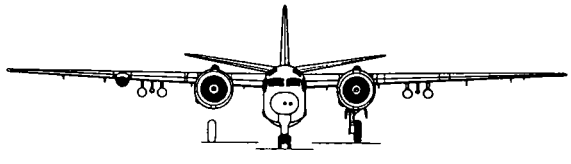




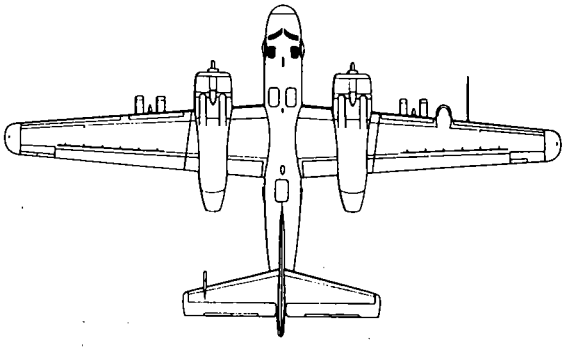


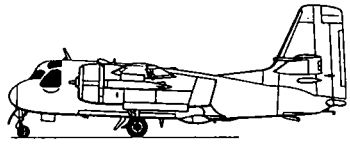
P2 Neptune





S2 E tracker





Avions de lutte anti sous-marine et de reconnaissance maritime

8. Les bombardiers V: Valiant, Vulcan et Victor

Pour la mise en oeuvre de leur arme nucléaire, les Britanniques lancent au début des années cinquante, un programme de grands bombardiers stratégiques à réaction. Les appareils doivent voler à haute altitude et à grande vitesse, avoir un rayon d'action étendu et emporter une charge offensive de 4,5 tonnes.

En 1947, six firmes répondent au programme de l'état-major de la R.A.F. et quatre se voient confier chacune la réalisation de deux prototypes. Tous ces bombardiers allaient être des quadriréacteurs, ce qui constitue une avancée technologique importante. Compte-tenu du caractère audacieux de certains projets et de l'urgence de disposer d'un bombardier à capacité nucléaire, le moins complexe de ces modèles, le Vickers Amstrong Valiant est le premier à entrer en service en 1955, 108 exemplaires étant fabriqués. Deux autres modèles particulièrement innovants étaient en concurrence: la firme Avro proposait les plans d'un appareil à aile delta dépourvu d'empennage horizontal, qui allait être réalisé sous le nom de Vulcan, tandis que la firme Handley-Page présentait un avion aux ailes en forme de croissant et à empennage en T, qui allait devenir le Victor. En 1952, l'état-major ne parvenait pas à fixer son choix sur un de ces deux derniers modèles et en conséquence commandait une première série de vingt-cinq exemplaires de chaque modèle. Ce sont donc trois modèles différents de bombardiers quadriréacteurs qui vont entrer en service dans la R.A.F. dans la deuxième moitié des années cinquante; le nombre le plus élevé de bombardiers simultanément en service atteindra 144.

Dans le cadre de la dissuasion nucléaire, leur déploiement est organisé sur 25 bases de dispersion aménagées sur tout le territoire britannique pour une alerte vingt-quatre heures sur vingt-quatre. En 1957, sept Squadrons étaient équipés de Valiant, tandis que des chaînes sortaient les Vulcan et Victor, qui allaient être fabriqués respectivement à 133 et 94 exemplaires. En 1960, l'interception par un missile antiaérien d'un avion de reconnaissance américain U2 volant en altitude au-dessus du territoire soviétique, conduisit les états-majors à réviser leurs doctrines d'attaque. Désormais, les bombardiers allaient opérer à basse altitude pour échapper le plus longtemps possible à la détection des radars ennemis. Les bombardiers Valiant sont donc réaffectés à cette tâche, mais ce type de vol à basse altitude va avoir rapidement des effets structurels sur ces avions dont les cellules sont prématurément usées par les turbulences.

Début 1964, des criques nombreuses sont relevées sur les Valiant qui doivent tous être envoyés à la ferraille en décembre 1964. La relève va être opérée par les Vulcan et les Victor. Les Vulcan, qui ont une plus forte garde au sol que les Victor, vont recevoir le missile britannique Blue Steel qui peut être tiré à 160 km de l'objectif et éviter ainsi son survol. Ce missile sera retiré du service en 1969 quand les premiers missiles Polaris sont embarqués sur les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins anglais.

Cette étape marque la fin du bombardement stratégique britannique. Désormais les grands bombardiers V vont être transformés en avions-citernes de ravitaillement en vol pour soutenir les avions d'attaque ou les intercepteurs qui opèrent dans l'Atlantique Nord, sur les axes de pénétration des bombardiers soviétiques. Les Vulcan sont affectés à des tâches de bombardement tactique jusqu'à leur relève par le Panavia Tornado en 1982. Un engagement opérationnel de ces bombardiers a cependant été réalisé en 1956 lors de l'opération *Musketeer*,

tentative de reconquête franco-britannique du canal de Suez. Décollant de Malte, les Valiant avaient alors bombardé des aérodromes égyptiens avec des bombes classiques. Le scénario allait se répéter en 1982, lorsque opérant depuis Ascension, des Vulcan et des Victor allaient bombarder l'aérodrome de Stanley, aux Malouines.

a. Handley Page Victor

Dernier des prototypes de bombardiers V, le Victor fit son premier vol en décembre 1952. Très original par sa voilure en forme de croissant, son avant en forme de goutte d'eau, son empennage horizontal à dièdre élevé au sommet de l'empennage vertical, et plus tard ses protubérances en goutte d'eau à l'arrière des ailes appelées carottes de Küchermann, destinées à réduire la traînée transsonique, cet avion avait des formes aérodynamiques d'une belle qualité esthétique. Initialement propulsé dans sa version MK1 par quatre réacteurs Amstrong Siddeley Sapphire de 5010 kg de poussée utilitaire, il allait recevoir dans sa version MK2, quatre réacteurs Rolls Royce Conway de 7825 kg de poussée, tandis que son envergure était allongée de 3,08 m. Cette différence importante de la puissance des moteurs allait conduire à 2 générations de Victor. Le premier exemplaire de la série de la version MK1 vole en février 1956 (et franchit le mur du son en piqué en juin 1957). Trois squadrons opérationnels sont mis en service entre septembre 1958 et septembre 1960. A partir de 1959, ces appareils sont mis aux standards MK1A par l'adjonction de bords d'attaque de voilure cambrés, de perches de ravitaillement en vol et de détecteurs d'alerte radar. Après les 50 MK1, entrent en service entre 1960 et 1963 34 Victor MK2, caractérisés par leurs réacteurs Conway, les saumons de voilure rallongés portant l'envergure à 36,57 m, des entrées d'air sur le dos et dans l'emplanture de la dérive. Un radar General Dynamics leur permet le vol de nuit, tous temps et à basse altitude. Le retrait prématuré des Valiant, y compris de ceux transformés en ravitailleurs en vol, conduit à transformer rapidement en avril 1965 des Victor MK1 en d'autres ravitailleurs en vol, dotés sous les ailes de deux nacelles, délivrant chacune 680 litres à la minute. Ils entrent en service dès mai 1965.

En 1963, un troisième dispositif ventral de ravitaillement en vol, installé en arrière de la soute à bombes reconvertie en réservoir et débitant 1815 litres à la minute, donne au Victor la possibilité de ravitailler trois avions différents en déroulant ses trois tuyaux flexibles avec panier jusqu'aux perches de ravitaillement des avions. Dans la pratique, ce sont plutôt deux avions qui seront ravitaillés simultanément.

Bien qu'ayant une capacité d'emport en bombes supérieure à celle du Vulcan, (35 bombes de 454 kg au lieu de 21), le Victor MK2 connut un sort semblable aux Valiant. Il n'avait pu être adapté pour l'emport de missiles air-sol Douglas AGM 87A Skybold, les Etats-Unis ayant abandonné la fabrication de ce missile. En raison de problèmes structuraux, 24 Victor MK2 seront transformés, entre 1970 et 1976, en avions ravitailleurs avec diminution de leur envergure, ramenée à 34,44 mètres, démontage des équipements électroniques de bombardement, installation de 19 nouveaux réservoirs.

Les Victor deviennent donc tous des ravitailleurs en vol, sauf neuf Victor MK2 (SR) de

reconnaissance stratégique qui seront utilisés au sein de l'escadron 543, de 1966 à 1974, avec un rayon d'action accru de 40% et un plafond relevé de 15%. Dans la soute à bombes, outre des réservoirs supplémentaires, un jeu de caméras très puissantes et utilisables de nuit est monté dans un conteneur amovible. En un vol, un Victor SR pouvait photographier une surface équivalente à la Méditerrannée, et en deux heures couvrir la Grande-Bretagne.

Désormais, les Victor ravitailleurs vont soutenir les appareils tactiques britanniques dans leurs interceptions des intrus soviétiques au nord de l'Atlantique Nord, dans l'accompagnement d'appareils opérant en détachements extérieurs réguliers de la RAF à Belize, à Chypre, en Extrême-Orient ou en Amérique du Nord. Les Britanniques vont ainsi acquérir en la matière une expérience exceptionnelle; ils s'appuyent, il est vrai, sur un réseau de bases aériennes traditionnelles réparties sur leur ancien empire, qu'ils utilisent dans le cadre d'accords bilatéraux.

La fiabilité de ces avions est par ailleurs renforcée par l'utilisation de plusieurs points de ravitaillement sur un même ravitailleur. Le Victor qui vole à une vitesse particulièrement élevée (925 km/h) pour ce type d'avion, a cependant un handicap: sa capacité en carburant est inférieure à celle des avions conçus spécialement pour cette tâche, les Boeing KC 135 américains (55,8 tonnes sur Victor, 86 tonnes sur KC 135).

Après le conflit des Malouines de 1982, les Victor seront à nouveau engagés lors de la guerre du Golfe en 1990 et 1991. Les derniers Victor ont été retirés du service en octobre 1993, avec la cessation du 55ème squadron qui a mis en oeuvre le même type d'appareils pendant 33 années consécutives.

b. Avro Vulcan

Second bombardier de la classe V, à entrer en service dans le *Bomber Command* de la RAF en 1956, quatre ans après le vol de son prototype, le Vulcan MK1 est caractérisé par une voilure en double delta. Les appareils en service sont mis au standard MK1A en 1960 par l'installation d'un système de contre-mesures électroniques dans le cône de queue. En 1963, trois escadrons de Vulcan emportent le missile Blue Steel. En 1964, 44 exemplaires de la version MK2, caractérisés par des réacteurs Bristol Siddeley 301 Olympus plus puissants que les Olympus 200 du premier lot, une envergure accrue et de nouveaux dispositifs de contre-mesures qui augmentent les capacités de pénétration à basse altitude, sont mis en service. 133 Vulcan auront ainsi été mis en ligne (45 MK1 et 88 MK2). Certains Vulcan MK2 avaient été fabriqués dans la perspective de recevoir sous leurs ailes les missiles américains Douglas Skybolt à tête nucléaire. L'abandon par les Etats-Unis de ce programme en 1963 prive l'avion d'une capacité de tir à longue distance, mais les pylônes d'emport de ces missiles, encore disponibles, permettent en 1982 d'y fixer des missiles antiradars américains AGM 45 A Shrike.

Avec l'entrée en service des missiles Polaris, les Vulcan quittent à leur tour leur fonction d'attaque stratégique en 1968, pour être affectés à des missions de pénétration et d'attaque lointaine à basse altitude. Entre 1973 et 1978, quelques Vulcan sont transformés en avions de reconnaissance maritime SR MK2. Pendant le conflit des Malouines, six Vulcan sont transformés en avions ravitailleurs en vol. Un seul dispositif de ravitaillement est installé en urgence sur chaque avion, en arrière et à l'extérieur de la soute à bombes. L'arrivée progressive

des VC 10 ravitailleurs permit en 1984 de dissoudre la dernière unité de Vulcan.

9. Harrier et Sea Harrier

Depuis la naissance de l'aviation, les concepteurs d'aéronefs cherchent le moyen de s'élever dans le ciel en s'affranchissant des longues pistes nécessaires à un avion pour prendre son envol. Il en est ainsi notamment des avions de combat, qui du fait des armements emportés, ont besoin de pistes de décollage longues, à moins de recourir à des systèmes spéciaux (fusées d'appoint ou catapultes). Si l'hélicoptère a permis l'envol vertical, sa vitesse et son autonomie restent limitées et sont insuffisantes pour des opérations de combat et surtout d'attaque au sol, qui nécessitent effet de surprise et rapidité. Cette problématique s'est poursuivie avec l'avènement des avions à réaction, et des ingénieurs ont cherché quels dispositifs permettraient de s'élever sur de très courtes distances. C'est ainsi qu'est né le concept de décollage et atterrissage court ou vertical (V/ STOL *Vertical Short Take-Off and Landing*) sur lequel vont travailler de nombreux bureaux d'étude, cherchant à utiliser des ailes mobiles (dites à géométrie variable), concept qui n'aboutira que dans les années soixante, et des réacteurs d'appoint implantés verticalement dans le fuselage ou en bout d'aile, fournissant une poussée verticale complémentaire de la poussée du ou des moteurs principaux.

En 1956, un ingénieur français, Michel Wibault, propose, dans le cadre d'un programme de développement mutuel d'armements parrainé par les Etats-Unis, à la société anglaise Bristol Aero Engines, un appareil à décollage et atterrissage court basé sur un réacteur Bristol Orion dont la poussée est d'abord orientée vers le bas pour le décollage puis vers l'arrière pour le vol proprement dit; il utilise quatre tuyères pouvant pivoter selon un arc de 90°.

Bristol Aero Engines allait conserver ce concept de poussée vectorielle et développer un propulseur, le BE 53, combinant un compresseur Orpheus et trois étages de compresseurs d'un Olympus, dont la poussée principale tournée vers l'arrière était complétée par deux tuyères latérales implantées à l'entrée du réacteur.

Le concept retint l'attention du bureau d'études du fabricant d'avions Hawker, qui prit l'attache de Bristol Aero Engines. De la rencontre de ces deux entreprises naquit en 1957 un projet de réacteur à quatre tuyères coudées pivotantes, concept qui allait déboucher sur le moteur Pegasus autour duquel est alors conçu un projet d'avion. Autofinancée d'abord par l'entreprise, la mise au point de ce moteur fait l'objet, dès 1958 d'un financement des Etats-Unis dans le cadre du programme d'aide mutuelle. Le projet P 1127 est ainsi lancé et son prototype est achevé en 1960.

Le 21 octobre 1960, l'avion s'élève verticalement pour la première fois. Après des essais de décollage ascensionnel et un premier vol conventionnel en avril 1961, le prototype débute, à partir de septembre 1961, une série de vols avec transition entre le décollage vertical et le vol horizontal. Faisant suite aux six prototypes du P 1127, une version améliorée par un moteur plus puissant est réalisée, le Kestrel (cercevelle).

Simultanément, est étudié un projet d'avions V/STOL supersonique, le P 1150, qui devient le projet P 1154 conçu pour répondre aux besoins de la Royal Air Force et de l'Aéronavale britannique, mais qui disparaît en 1965, faute d'accord sur les spécifications. Dans le même temps, à la suite d'un accord tripartite entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la République Fédérale d'Allemagne, neuf Kestrel sont fabriqués et sont mis en service dans un escadron commun aux trois pays, au sein duquel est évalué ce premier avion à réaction à décollage et atterrissage court ou vertical. L'évaluation est effectuée tout au long de l'année 1965, au cours de 600 heures de vol, 960 sorties, dont 350 sur des terrains en herbe.

En 1965, le gouvernement officialise le lancement d'une version améliorée du Kestrel comme avion tactique d'attaque au sol et de soutien rapproché (G.R.S. Ground Reconnaissance and Strike) en remplacement des Hawker Hunter. Cet avion baptisé GR 1 Harrier en 1967, entre en service en 1969, au sein de la première escadrille de la RAF. Pour démontrer ses possibiltés nouvelles et fêter l'anniversaire du vol de Blériot, le Harrier bat dans l'été 1969 le record de traversée de l'Atlantique en 6 heures 11 minutes 57 secondes. Il est présenté alors comme le seul appareil capable de décoller du centre de Londres et de se poser au centre de New York.

En 1970, un détachement de Harrier est envoyé en essai à Chypre. En 1972, aux quatre escadrilles de Harrier en service, s'ajoute une unité de transformation sur Harrier, dotée du Harrier biplace arrivé en 1970. Si la configuration d'ensemble de l'avion semble avoir peu évolué depuis le P 1127, l'amélioration de l'avion est sensible, notamment dans la puissance du réacteur Pegasus: 11 000 livres de poussée sur le P 1127, 15 500 livres sur le Kestrel , 19 000 puis 20 000 livres, enfin 21 500 livres sur les Harrier de la RAF, désormais désignés sous le signe GR3.

L'équipement des Harrier GR3 comprend un système de navigation à inertie avec carte défilante, un illuminateur de bombardement à laser (de Marconi), un collimateur tête haute et des détecteurs de radar. Ils peuvent recevoir une perche de ravitaillement en vol. Pesant 5,5 tonnes à vide et 11,3 tonnes en charge, ils peuvent décoller de petits terrains de 400 mètres de piste, après un roulage court leur permettant l'emport de charges offensives très supérieures à celles que permet le décollage vertical.

Lors de l'évaluation tripartite de 1965, les Etats-Unis avaient envoyé des pilotes de l'armée de terre, de l'armée de l'air, de l'aéronavale et des *Marines*. C'est ce dernier corps qui se montre rapidement le plus intéressé par l'appareil. Les opérations amphibies de la seconde guerre mondiale, puis de la Corée, et le Vietnam le confirmera, ont montré le besoin d'un appui aérien rapproché à très court délai d'intervention *(Close Air Support)*, pour soutenir la force d'assaut qu'est le corps des *Marines* et augmenter sa souplesse d'emploi. Après avoir expérimenté le Harrier en 1968, le corps des *Marines* commande à Mac Donnell 102 avions AV 8A, version américanisée du Harrier par installation de pylônes pour missiles AIM9 Sidewinder. Le premier vole en décembre 1970, la première escadrille étant constituée en 1971. Dès lors, l'avion qui est employé intensément depuis les porte-hélicoptères d'assaut (sept LPHS de la classe ***Iwo Jima***, 1961, et cinq LHAS de la classe ***Tarawa,*** 1976) fait l'objet d'améliorations constantes.

L'amélioration des AV 8A américains en service, dans le cadre d'une coopération avec British Aerospace, conduit Mac Donnell à commander, en 1979, après des essais sur le ***Saïpan***,

quatre exemplaires d'une version améliorée, l'AV 8B, doté d'un réacteur plus puissant, d'un poste de pilotage surélevé, d'une voilure super critique et ayant un emport accru en combustible. Il s'agit alors de remplacer les A4M Skyhawk vieillissants des *Marines*, qui assuraient une part importante de leur appui feu rapproché. Le prototype AV 8B vole fin 1981, les premiers des 257 exemplaires commandés entrant en service en 1985. Ces améliorations conduisent parallèlement les Anglais à commander pour la RAF 60 exemplaires de la version anglaise GR5.

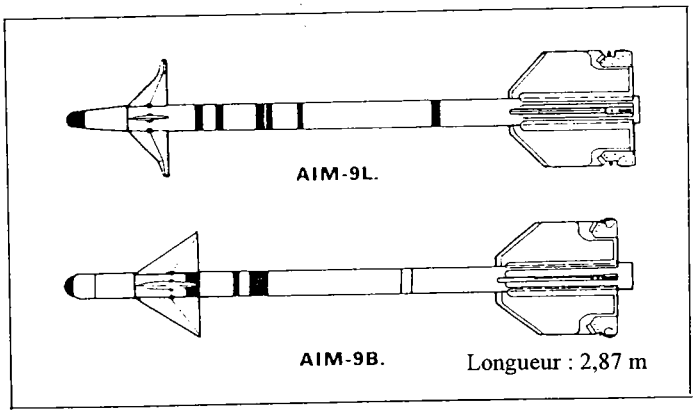
Après avoir évalué en 1972 le Harrier sur son vieux porte-avions ***Delado***, la marine espagnole reçoit en 1976 six exemplaires de la version AV 8A baptisés Matador et deux T AV 8A pour son nouveau porte- aéronefs ***Principe de Asturias*** lancé en 1982.

La compatibilité de ce type d'avion V/STOL avec les porte-aéronefs avait été testée d'abord en fevrier 1963 par une série d'essais du prototype sur l'***Ark Royal***, puis par le Harrier en août 1969 sur le croiseur porte-hélicoptères ***Blake***. En septembre 1969, le Harrier est proposé aux Argentins pour équiper le porte-avions qu'ils viennent d'acquérir, le ***Veinticinco de Mayo*** (ex-hollandais ***Karel Doorman***, ex-anglais ***Venerable***). Une démonstration est effectuée lors de son passage le long des côtes anglaises, quand il quitte les Pays-Bas pour l'Argentine. En mai 1971, une série d'essais opérationnels est faite sur l'***Ark Royal*** au large de l'Ecosse. Elle confirme qu'il est capable d'opérer quand les appareils classiques embarqués sur porte-avions (Phantom, Buccaneer), ne peuvent être utilisés, du fait de l'état de la mer et surtout d'une visibilité très réduite. En outre, le Harrier présente l'intérêt d'être un avion pouvant opérer à partir de plates-formes navales qui ne sont pas équipées de dispositif d'assistance mécanique (catapultes, brins d'arrêt).

Suite à la décision de 1966 de ne pas construire le nouveau porte-avions ***CVA 01 Furious***, et au désarmement de son dernier porte-avions lourd, l'**Ark Royal**, la flotte britannique allait se trouver dépourvue de couverture aérienne. Un substitut va être recherché par la mise en service, sur chacun des trois croiseurs à pont continu de la classe ***Invincible***, de cinq exemplaires de la version navalisée du Harrier destinée à assurer une supériorité aérienne locale au-dessus des forces navales de surface et à opérer des missions d'attaques rapprochées. Reprenant le projet ancien de "maritime Harrier" P1184, les recherches sur cet appareil sont reprises en 1973 et le prototype vole en août 1978. Le Sea Harrier FRS1 se différencie du Harrier GR3 par une surélévation de 28 cm de l'habitacle pour permettre l'approche visuelle des porte-aéronefs, un réacteur Pegasus MK 104 ayant une meilleure protection anticorosion, un générateur électrique plus puissant, la disparition des pièces en magnésium, et un radar multimode Ferranti Blue Fox. Le radar, un dérivé du Sea Spray conçu pour le Lynx, va connaître quelques retards dans l'élaboration du calculateur de navigation, et les livraisons ne vont débuter qu'en novembre 1980. Pour valider le système d'armes, après des essais d'Harrier effectués sur l'***Hermes*** en 1977, le Sea Harrier y est essayé vers fin 1978. Celui-ci entreprend alors une refonte pour l'adapter à un nouveau concept d'aide au décollage: le tremplin. En 1973, un lieutenant-commander de la Royal Navy, D.R. Taylor, propose un système de rampe à pente variable au bout du pont d'envol qui, en sortie de rampe, provoque sur l'avion lancé un effet de sustentation supplémentaire. En août 1977, est essayée à terre au centre d'essais RAE de Bedford, une rampe à 6° d'inclinaison, le *Ski Jump* qui confirme le concept, et montre que ce dispositif permet l'emport d'une charge militaire accrue de 900 kg avec diminution de la distance de roulement. Progressivement, la pente va être portée de 9° à 12°.

L'***Hermès*** est refondu de mai 1980 à mai 1981 pour recevoir un tremplin de 12° et servir de porte-aéronefs de qualification au Sea Harrier. Il reçoit des dispositifs électroniques d'approche, indicateurs de pente pour les Sea Harrier. La Royal Navy commande 34 Sea Harrier et quatre Harrier biplaces. Leur livraison, l'été 1981, permet de mettre en oeuvre deux escadrilles, les 800 et 801. L'année 1981 est consacrée à leur mise en oeuvre opérationnelle consistant en défense aérienne et en attaque au sol ou en mer avec tir au canon, de roquettes ou lancement de bombes de 454 kg. Le Sea Harrier est initialement équipé, pour l'interception d'avions de combat, de l'AIM9 G Sidewinder, l'homologation de son équipement avec la version la plus récente du Sidewinder, l'AIM 9L, est prévue début 1982. Simultanément, les Britanniques ont mis au point un nouveau missile antinavires de 100 km de portée, le Sea Eagle, destiné au Sea Harrier et qui fait l'objet de tir à partir de Buccaneer en fin 1981. L'année 1982 commence donc avec deux escadrilles récemment opérationnelles sur l'***Hermes*** et l'***Invincible***.

Missiles air air Sidewinder :
Version AIM 9B en service dans la force aérienne argentine et la Royal Navy, et version AIM 9L installée en urgence sur les Sea Harrier, les Harrier et les Nimrod, cette dernière a conféré un avantage aux Britanniques en combat aérien.



Lors de la livraison du ***KAREL DOORMAN*** à l'argentine en 1969, une campagne de promotion du Harrier est organisée par les Britanniques. Un Harrier effectue des essais sur le pont du ***VEINTICINCO de MAYO***. L'Argentine ne manifestera pas alors d'intérêt pour cet avion.

Source : British aerospace.

Now you'll know an aircraft carrier when you see one.

LA SALLE - USA - 8040 TONS

ANDREA DORIA - ITALY - 5000 TONS

GENERAL BELGRANO - ARGENTINA - 10800 TONS

VIKRANT - INDIA - 16000 TONS

ALPINO - ITALY - 2700 TONS

POOLSTER - NETHERLANDS 16800 TONS

PROVIDER - CANADA - 7300 TONS

BLAKE - UK - 9500 TONS

SKEENA - CANADA - 2260 TONS

STALWART - AUSTRALIA - 10000 TONS

HARUNA - JAPAN - 4700 TONS

GREEN ROVER - UK - 3185 TONS

JEANNE D'ARC - FRANCE - 10000 TONS

Huge, expensive, often vulnerable, the modern jet aircraft carrier is today giving way to the Harrier Carrier – any ship, large or small, with deck-space enough to operate one or more V/STOL Sea Harrier strike aircraft.

The implications are enormous.

For the Harrier alone can instantly transform a whole range of mobile, pad-equipped ships into the naval equivalent of dispersed strike-jet air-fields – giving unparalleled flexibility to naval air operations.

And, most important of all, even small navies, with vessels of only a few thousand tons, can now reap the operational advantages of their own organic seaborne jet strike force, large or small.

The Sea Harrier has changed everything.

Fast, powerfully armed and equipped with dual-mode radar, it can take off either vertically from heli-pad type decks on small vessels, or – with greater range and armament loads – make short take offs from through-deck cruisers or from small or older carriers.

Now that the Sea Harrier is here, naval tactics will never be the same again.

The unique Sea Harrier by British Aerospace, ordered for the Royal Navy.

BRITISH AEROSPACE
unequalled in its range of aerospace programmes
Richmond Road, Kingston upon Thames, Surrey KT2 5QS.

Publicité de British aerospace pour le Sea Harrier dans Air international de Mars 1979.

On notera que parmi les utilisateurs potentiels de cet appareil de combat, les britanniques ont fait figurer le *GENERAL BELGRANO*.

annexe IV. Le ravitaillement en vol des avions

L'idée de transférer du carburant d'un avion à un autre en plein vol est contemporaine des débuts du développement de l'aviation militaire. Après des tentatives relevant de l'expérimentation technique en 1912 et 1917, un ravitaillement en vol réalisé entre avions de l'*U.S Army Air Service,* en 1923, permit à l'un d'eux de tenir l'air pendant plus de 37 heures. Plusieurs vols de longue durée relevant de la performance sportive furent ainsi effectués aux Etats-Unis en 1929, 1930 et 1935.

La recherche de l'application opérationnelle du ravitaillement en vol prit un réel essor avec la création, en 1934, en Grande-Bretagne, de la société Flight Refuelling Ltd qui se proposait d'exploiter le brevet de l'un de ses fondateurs. Peu avant le second conflit mondial, l'utilisation régulière de cette technique par hydravions traversant l'Atlantique, entre la Grande-Bretagne et les Bermudes avait marqué une amorce de développement à petite échelle. En 1944 cependant, les Britanniques faute d'avoir un bombardier, dont le rayon d'action fût comparable à celui du B29 américain, relancèrent les recherches.

Le dispositif qui avait été développé par Flight Refuelling Ltd, consistait en la saisie en vol par l'avion à ravitailler, au moyen d'un grappin, d'un tuyau flexible qu'il ramenait jusqu'à lui par l'arrière de l'avion, pour le brancher sur ses réservoirs. L'avion ravitailleur volait alors légèrement au-dessus du ravitaillé et le transfert s'opérait par gravité grâce au tuyau coudé qui reliait les deux avions. C'est une telle pratique qui permit en 1949 à un bombardier B50 américain d'effectuer le premier tour du monde sans escale en 94 heures, avec quatre ravitaillements en vol. Par la suite, les ingénieurs britanniques de Flight Refuelling Ltd mirent au point en août 1945, un dispositif qui allait révolutionner la technique du ravitaillement en vol. Il s'agissait du dispositif dit "*Probe and Drogue*", c'est-à-dire perche et panier-réceptacle. Le ravitailleur traîne un tuyau souple à l'extrémité duquel est fixé un cône en forme de panier ouvert vers l'avion à ravitailler. Ce dernier est équipé sur le devant d'une perche qu'il introduit dans l'entonnoir, mettant en contact les extrémités de la perche et du tuyau souple. Dès le verrouillage effectué par un système approprié, le transfert de carburant s'opère. Ce dispositif allait donner lieu en 1948 à un système complémentaire: la "*Hose Drum Unit*" (HDU). Le tuyau souple de l'avion ravitailleur est enroulé normalement sur un tambour pour les vols de transit et déroulé au moment du transfert de carburant.

Les Etats-Unis, intéressés par le dispositif anglais, avaient adopté la technique antérieure en transformant 92 bombardiers B29 en ravitailleurs KB 29M, tandis que 74 B29 étaient équipés pour se connecter sur le dispositif de ravitaillement par tuyau recourbé. Souhaitant augmenter le débit en carburant, les techniciens de Boeing mettent au point un dispositif de ravitaillement dit "*Flying Boom*". A l'arrière de l'avion ravitailleur, une longue perche articulée et contrôlée par un empennage papillon, est abaissée. A l'intérieur de celle-ci coulisse une autre perche qui descend pour se placer dans un réceptacle aménagé à l'avant du fuselage de l'avion ravitaillé. Le carburant est transféré dans l'avion se situant en dessous du ravitailleur, alors que dans le système "*Probe and Drogue*", la réception s'effectuait en arrière et légèrement en retrait. Ce dispositif dit "*Flying Boom*" allait connaître un développement considérable mais limité à l'*U.S. Air Force*. Plus de 800 avions quadrimoteurs de transport du type C 97 furent transformés en

KC 97; le dernier étant livré en 1956.

En 1957, un nouvel appareil apparaît : le KC 135 de Boeing, (version militaire du Boeing 707) dont plus de sept cents exemplaires furent construits et sont pour la plupart encore en service. On observera l'adjonction de la lettre K au numéro du type de l'appareil concerné, qui signifie que l'avion est transformé en ravitailleur de kérosène.

Le KC 135 met en oeuvre une version améliorée du dispositif antérieur, dit "*Fligh Speed Boom*", qui peut délivrer à l'avion ravitaillé jusqu'à 3787 litres par minute. Le dispositif britannique "*Probe and drogue*" avait été adopté par l'*U.S. Navy* en 1954, puis par l'aviation de l'*U.S. Marines Corps*, car il permettait d'équiper des avions de transport, de bombardement, voire des avions de combat, de nacelles de ravitaillement amovibles, et donc de ne pas les utiliser en permanence dans la fonction de ravitailleur. Cette souplesse d'emploi était particulièrement utile pour les porte-avions. Le nombre des avions y est limité par la capacité des hangars et des aires de stockage sur le pont.

1. Ravitailleurs britanniques

Bien qu'ayant conçu le système de ravitaillement en vol par perche, les Britanniques équipèrent mais n'utilisèrent pas initialement leurs bombardiers lourds quadriréacteurs du type V: les Valliant, Victor et Vulcan du programme de bombardiers stratégiques d'après guerre. De tels dispositifs apparurent néanmoins utiles et les appareils en furent dotés lors des modernisations.

La pratique aux Etats-Unis, après la deuxième guerre mondiale, de transformer les bombardiers lourds déclassés en ravitailleurs en vol, se retrouve dans la série de bombardiers V anglais. Les bombardiers Victor prenant le relais des Valliant, ces derniers deviennent ravitailleurs jusqu'à ce qu'une usure prématurée provoque leur retrait en 1964. Les Victor leur succèdent.

Lors du retrait des 24 Victor MK1 mis en service en 1965-1966, devenus ravitailleurs, les 24 Victor MK2 de la seconde série marquèrent une nouvelle étape dans la technique du ravitaillement en vol. Le ravitaillement peut être effectué en trois points différents de l'avion: le premier, sous le fuselage dans l'axe de l'avion ravitailleur permet le plus fort débit de carburant, les deux autres, à l'extrémité de chaque aile. Une nacelle amovible contient un tuyau prolongé par un panier réceptacle. Dans la pratique, l'utilisation simultanée des trois points est assez rare. Le ravitaillement s'opère soit par le centre, soit par les deux ailes. Le fait de disposer de trois points différents est un facteur de sécurité appréciable. En effet, en cas de défaillance du système central, elle offre des possibilités alternatives. Le fait de pouvoir en outre ravitailler deux avions en même temps diminue la durée de transfert. Il est en effet nécessaire de perdre le moins de temps possible quand le ravitailleur alimente des avions de combat; si ceux-ci sont en départ de mission, ils sont lourdement chargés, obligeant chaque pilote à jouer de la puissance de son (ou de ses) réacteur(s) pour venir se placer dans l'axe du panier. Mais surtout, il oblige les autres avions à attendre qu'il ait recomplété ses réservoirs avec le risque qu'une défaillance du système de ravitaillement (en cas de tube unique), ne conduise à une annulation de la mission. En retour de mission, les pilotes, fatigués par le combat, peuvent se ravitailler avec la sécurité

qu'offrent les points multiples, car ils sont souvent à court de carburant, ce qui exclut la file d'attente derrière le ravitailleur.

Obtenant des Etats-Unis, en 1963, que 12 ravitailleurs KC 135 soient prélevés sur la chaîne de Boeing à son profit, la France demandait simultanément une modification du système de délivrance de carburant.

Un compromis entre le *Flying Boom* et le *Probe and Drogue* fut réalisé à cet effet. Le *Flying Boom* restait installé sous l'arrière de l'avion et s'abaissait vers l'appareil à ravitailler, mais à l'extrémité de la perche télescopique avait été installé un tuyau souple ayant à son extrémité un panier réceptacle ouvert pour recevoir la perche de l'avion à ravitailler. Cette modification avait l'avantage de mettre l'avion ravitaillé en dessous de l'avion ravitailleur, dans une situation relative de moindre turbulence, tout en bénéficiant de la souplesse de la technique du *Probe and Drogue.* Elle permettait surtout de ravitailler des avions équipés d'une perche, dispositif plus facile à adapter à des avions de combat ou de bombardement que le réceptacle des avions de l'U.S.A.F.

Les KC135 français, comme les KC135 américains, n'avaient cependant qu'un point de ravitaillement en vol. Or la mission initiale des quadriréacteurs ravitailleurs en vol avait beaucoup évolué depuis leur mise en service au début des années soixante.

Conçue initialement pour ravitailler des bombardiers stratégiques (B52 pour les Etats-Unis, Mirage IV pour la France), cette composante de la dissuasion avait perdu sa prééminence avec le développement des missiles intercontinentaux, notamment ceux embarqués sur les S.N.L.E. (Sous-Marins Nucléaires Lanceurs d'Engins)

2. Interventions outre-mer

Ce sont surtout les interventions de ces armées de l'air outre-mer qui impliquaient le convoyage d'avions de combat sur des distances nécessitant le ravitaillement en vol, faute d'escale ou en raison de l'urgence. La guerre du Vietnam allait confirmer ce nouveau besoin. Les Américains durent organiser le ravitaillement en vol des B52 partant des bases du Pacifique ou de Thaïlande. A titre indicatif, les ravitaillements en vol durant cette période portèrent sur 3 630 000 tonnes de carburant transférées pendant 160 000 missions. Le ravitaillement de leurs avions tactiques entraîna également la mise en oeuvre de ravitaillement en vol par des ravitailleurs partis des porte-avions. La technique de la nacelle amovible permettait en effet d'équiper de nombreux avions de l'aéronavale. Les nacelles amovibles comprennent le système H.D.U. qui est télécommandé par le pilote, l'énergie étant fournie par une centrale électrique actionnée par une petite hélice fixée en tête de la nacelle. On mesure la souplesse qu'offre un tel dispositif qui néanmoins nécessite une pratique fine, car cette technique d'emploi est coûteuse et reste délicate. C'est essentiellement sur porte-avions que cette technique, qui offre des volumes de ravitaillement plus limités, est utilisée. On peut citer, à titre d'exemple, le cas des Super Etendard français ravitaillables par d'autres Super Etendard également embarqués qui peuvent recevoir la nacelle de ravitaillement en vol.

Les pilotes abattus au-dessus du Vietnam étaient récupérés par des hélicoptères lourds

spécialisés opérant au-dessus de territoire ennemi, qu'il fallait également ravitailler en vol. Les Américains utilisaient alors une version de ravitailleur en vol: l'avion de transport Lookheed C 130 Hercules, le KC 130 qui dispose de deux nacelles de ravitaillement en vol, une à l'extrémité de chaque aile. A l'époque, l'urgence de disposer de ravitailleurs équipés de plusieurs points de ravitaillement était déjà apparue aux Britanniques. Les avions ravitailleurs Victor MK2 avaient reçu les trois dispositifs, dès la fin des années soixante, car leur mission n'était plus prioritairement de ravitailler des bombardiers lourds, mais de permettre aux intercepteurs de la Royal Air Force (Phantom-Lightning) d'opérer au-dessus de l'Atlantique, notamment sur le vaste couloir qui longe la Norvège et par lequel arriveraient les bombardiers soviétiques. La mise en service des Victor K2 permettait aussi, en dépit de la politique britannique de repli à l'est de Suez, de déployer régulièrement leurs avions de combat sur des théâtres lointains ou sur des bases intermédiaires (Gibraltar, Chypre).

La France, après la vague de décolonisation du début des années soixante, ne pouvait se contenter de détachements d'avions de deuxième ligne et dut déployer des avions de combat modernes, notamment dans le cadre des accords passés avec les pays indépendants d'Afrique.

Les interventions effectuées depuis le début des années soixante-dix, en Mauritanie, au Tchad, les détachements réguliers d'unité à Djibouti, aux Etats-Unis, aux Caraïbes ou à La Réunion n'auraient pas été possibles si rapidement sans la contribution apportée par les KC 135.

Pour répondre à un même besoin accru de moyens de ravitaillement en vol, la France et les Etats-Unis, après avoir remotorisé leurs KC 135 avec un réacteur, le CFM 56, construit en commun par la SNECMA et General Electric, ont conclu un nouvel accord pour doter ces avions de deux nacelles de ravitaillement en vol, une sous chaque aile. Mais moderniser pour accroître la capacité à ravitailler, l'autonomie et le potentiel de vol, ne suffit pas, il faut aussi diversifier les ravitailleurs.

Les Etats-Unis, enrichis par l'expérience des ponts logistiques nécessaires à la guerre du Vietnam, au renforcement du corps expéditionnaire en Europe ou à la fourniture d'appareils de combat et de rechange à Israël, pendant la guerre du Kippour de 1973, pour compléter leur déploiement stratégique, ont été amenés à mettre en service une nouvelle génération de ravitailleurs, au milieu des années soixante-dix: le KC10 Extender (version ravitailleur de l'avion de ligne Douglas DC10). Comme sur le KC 135, les réservoirs sont placés sous le plancher, remplaçant dans les versions civiles des mêmes avions, les soutes à bagages. Le KC10 Extender dispose également d'un plancher renforcé lui permettant l'emport de chargement en palettes; il est donc en mesure, non seulement de ravitailler les avions de transport lourds C 141B Starlifter ou C5B Galaxy, mais aussi d'effectuer avec eux des transports de matériels ou simplement d'acheminer une équipe de maintenance (hommes et matériel) pour le groupe d'avions de combat dont il assure le convoyage. Non seulement il est lui même ravitaillable en vol (par *Flying Boom*), mais il est doté, aux côtés d'un *Flying Boom* à grand débit (*Advanced aerial flying boom*), de système HDU lui permettant également de ravitailler des avions dotés de perches. On mesure ainsi le chemin parcouru par les ravitailleurs dans la capacité et la polyvalence, depuis le système de tuyau coudé d'après guerre.

3. Ravitailleurs soviétiques

Les pays capables de réaliser des avions ravitailleurs en vol sont en petit nombre. A part les Etats-Unis et la Grande-Bretagne qui ont conçu les dispositifs existants, et la France qui a adopté un système intermédiaire, il faut noter l'Union Soviétique qui a mis au point une version de ravitaillement du Tupolev 16, utilisant la technique du tuyau coudé. Récemment, une version ravitailleur tirée de l'Iliouchine 76 Candid, équipée d'une nacelle sous chaque aile, a été mise en service. Les autres pays qui utilisent des ravitailleurs, les ont acquis auprès des Anglais ou des Américains, ou ont équipé des avions de ligne réaffectés à l'emploi de ravitailleur. C'est notamment le cas d'Israël à partir de Boeing 707 civils reconvertis.

L'évolution dans la pratique du ravitaillement en vol nous a montré son développement par transformation de bombardier lors de l'apparition d'une nouvelle génération de ces appareils (B29, B50, Valliant, Victor, Vulcan) ou par la création, en adaptant un avion de transport civil, d'une version ravitailleur en vol (C 135, DC10).

Le troisième type d'avion utilisé est l'avion de transport tactique. Dans cette catégorie, le plus célèbre est le Lookheed C 130 Hercules évoqué plus haut, qui a donné lieu à plusieurs versions du KC 130, toutes caractérisées par les nacelles de ravitaillement installées sous les extrémités des ailes.

La France a adapté le Transall franco-allemand en ajoutant sur chacun des appareils de la seconde série de 25 avions construite au début des années quatre-vingt, une perche de ravitaillement. Plusieurs d'entre eux ont reçu un dispositif de ravitaillement intégré dans le fuselage du train d'atterrissage, permettant ainsi de ravitailler des avions de même type ou des avions de combat. Cette transformation a eu un équivalent pour le C130, sous la forme de Hercules de la Royal Air Force doté de perche pour être ravitaillable.

Pendant le conflit des Malouines, certains C 130 ravitaillables ont été transformés en même temps en ravitailleurs pour permettre d'abord aux opérations logistiques de se dérouler à très grande distance, puis de maintenir une liaison aérienne régulière avec les Malouines en utilisant le petit terrain de Port Stanley.

annexe V. L'évolution du transport aérien militaire lourd

L'un des problèmes les plus cruciaux qui se sont posés en avril 1982 aux responsables britanniques, est celui de l'utilisation d'avions de transport militaires à grande capacité. Les Britanniques doivent renoncer rapidement à un parachutage de renforts sur les îles Malouines, dès que l'imminence du débarquement argentin est confirmée. La Royal Air Force ne dispose, à ce moment, ni d'avions de transport de troupes aéroportées à très long rayon d'action, ni de bases aériennes suffisamment proches pour projeter une force significative de nature à dissuader l'agression argentine. La décision prise immédiatement par le gouvernement d'envoyer, sans délai, une force navale suivie d'une force amphibie soulève le problème des modalités d'acheminement de matériels volumineux. La plupart doivent transiter par l'île d'Ascension, plaque tournante et pierre angulaire de l'opération.

Ce besoin d'avions de transport à grande capacité est une constante des opérations d'intervention outre-mer. Il doit donc être resitué dans une perspective historique, en examinant comment ont été confrontées les différentes armées de l'air, en s'appuyant sur les précédents les plus significatifs en matière d'opérations urgentes et de grande ampleur, et en mettant parallèlement en évidence les réponses apportées par les différents pays concernés et leurs relations avec les moyens aériens civils. Nous verrons ainsi qu'après des avions de transport à ouverture latérale permettant le parachutage et le remorquage de planeurs, vont apparaître des appareils spécialisés à ouverture axiale, puis la génération des Hercules qui précède les quadriréacteurs et triréacteurs, cette évolution s'opérant avec une charge emportée sans cesse croissante.

1. Parachutage et planeurs.

La nécessité de transporter par air des combattants avec des matériels lourds, apparue ponctuellement pendant la première guerre mondiale, n'a pris de l'ampleur qu'avec la seconde guerre et l'emploi massif de parachutistes. Les Allemands y sont rapidement confrontés lorsqu'ils engagent les campagnes de Pologne et de Belgique en 1939-1940. Arrivés très rapidement sur les côtes de France en mai 1940, ils veulent poursuivre leur offensive en Grande-Bretagne. Pour compléter leurs avions de transport de parachutistes Junkers JU 52, dont la capacité est limitée à 18 hommes et dont les portes latérales ne sont pas adaptées pour le largage de charges, ils prévoient l'emploi de planeurs; mais ce moyen va vite être insuffisant car il n'offre pas de souplesse et les besoins en transport rapide de matériels vont prendre une ampleur imprévue. Ils renoncent à envahir la Grande-Bretagne, mais la poursuite de la guerre leur montre la nécessité d'acheminer du matériel lourd avec les parachutistes.

L'état-major allemand est conduit à lancer en 1940 le programme *Warschaw* (Varsovie) de réalisation d'un appareil lourd susceptible de débarquer sur le front un canon de 88 mm ou un char de 20 tonnes. Répondant à cette spécification, les grands planeurs Messerschmitt 321 Gigant (géant) apparaissent en 1941. Ils comportent une vaste soute ouverte à l'avant par deux portes en deux demi-coquilles. Ils permettent ainsi d'emporter du matériel lourd mais pour un voyage qui risque d'être unique. En outre, chaque planeur nécessite trois avions Messerschmitt BF 110 pour le tracter. Ces moyens sont confrontés aux difficultés nouvelles apparues dans les

opérations aéroportées, notamment celle de Crète, en mai 1941, où 600 JU 52 ont parachuté 10 000 hommes, rejoints par 5000 transportés par avions et 750 par planeurs, mais au prix de 4000 hommes tués et 170 JU 52 détruits. Face à une défense organisée, les troupes parachutées ont donc besoin de disposer, sans délai, de moyens d'appui lourds.

Les besoins croissants des armées du front en matériels, conduisent alors l'état-major allemand à envisager une motorisation des planeurs Gigant. Elle est d'abord réalisée par quatre moteurs Gnome et Rhône 14 N de 1140 ch prélevés sur les chaînes de fabrication d'avions français Bloch MB 175 ou Leo 451. Cet avion de transport s'avère d'une puissance insuffisante au décollage et nécessite encore un avion pour le tracter. Une version à six moteurs, le ME 323D est donc réalisée en 1942, qui sera fabriquée à 198 exemplaires. Bien que très vulnérable en vol, il va être employé massivement pendant la campagne de Tunisie pour transporter des matériels entre la Sicile et l'Afrique du Nord. D'un poids à vide de 29 tonnes, il atteignait 45 tonnes en charge. Sa soute mesurait 11 m de long, 3,15 m de large et 3,30 m de haut. Il constitue ainsi le premier appareil de transport logistique lourd spécialisé mis en service, dont la cargaison peut être déchargée par roulage autonome, en utilisant une rampe avant escamotable. Cet appareil innovant comportait un train d'atterrissage original, fait de la succession de deux puis de trois roues de chaque côté, alignées dans un même plan et montées sur un système de suspension qui faisait varier l'assiette au sol de l'avion, quel que soit son chargement.

Pour reconquérir l'Europe, les Anglo-Américains ont prévu des opérations aéroportées de grande ampleur. Ce même besoin de transport de matériels pour les troupes parachutées (véhicules légers armés, canons légers, munitions) a débouché dans un premier temps sur l'emploi massif de planeurs remorqués. Les C47/DC3 Dakota de transport n'emportaient en effet que 2,7 tonnes de cargaison ou 18 parachutistes. Lors de l'opération *Overlord*, indépendamment du fait que beaucoup de planeurs ne servent qu'une fois, les pertes dues à la configuration de la Normandie ont montré que les planeurs de plusieurs types employés n'apportaient pas une réponse satisfaisante à la nécessité de recevoir immédiatement des matériels. Le temps d'arrivée des renforts avec les moyens lourds (chars, canons) peut en outre mettre en difficulté les troupes aéroportées envoyées en avant. Les Britanniques vont en faire la cruelle expérience en 1944 en voulant s'emparer des ponts du Rhin à Arnhem aux Pays-Bas.

Les alliés ayant la maîtrise de l'espace aérien, leurs 1000 C47 et 120 planeurs ont déposé les deux divisions américaines aéroportées, (la 82ème et la 101ème) sur leur zone de déploiement près de Nijmegen et Eindhoven, avec des pertes en avions limitées (37 C47 et 16 planeurs). Les Anglais ont pour leur part transporté à Arnhem leur première division aéroportée par 279 C47, 240 bombardiers transformés et 120 planeurs, sans en perdre aucun du fait de l'action de l'ennemi. Ce succès relatif ne doit pas faire oublier que les divisions blindées n'ont pu rejoindre cette tête de pont , exposant les parachutistes à des pertes élevées.

Parmi les enseignements de ces opérations de la seconde guerre mondiale, le rôle des moyens automobiles d'accompagnement, qui ont soulagé les combattants d'équipements qu'antérieurement ils portaient à dos d'hommes, a été mis en évidence. A ce progrès s'est ajouté le ravitaillement par air, qui affranchit les moyens de transport ou de soutien des voies d'accès (routières ou ferrovières) qu'il faut protéger et qui mobilise des ressources en combattants qui peuvent faire défaut sur les positions avancées. Le besoin d'avions spécialisés dans

l'acheminement de matériels sur le front est ainsi concrétisé.

En 1948, le blocus de Berlin par les Soviétiques crée des problèmes de franchissement aérien d'une ampleur et d'une durée supérieures à celles connues pendant le second conflit mondial, notamment entre l'Inde et la Chine en 1943. 20 000 tonnes par mois y avaient alors été transportées par 600 avions au-dessus de l'Himmalaya. Le pont aérien mis en oeuvre par les alliés entre juin 1948 et septembre 1949, va s'appuyer d'abord sur 168 DC3 américains et anglais, relayés ensuite par des quadrimoteurs C54 Skytrain (version militaire du DC4). Cette *combined airlift task force* doit fournir selon les besoins initiaux, 2000 t de ravitaillement par jour à Berlin, arrivant sur deux aéroports, renforcés par un troisième début 1949.

En juin 1948, le chiffre de 2225 tonnes par jour est atteint. Il va croître jusqu'à un maximum de 12 500 tonnes, le 11 mars 1949, qui ont donné lieu à 1398 atterrissages. Le besoin d'avions à capacité accrue est ainsi brutalement confirmé. Entre juin 1948 et mai 1949, ce pont aérien de Berlin a permis d'acheminer dans l'enclave de Berlin 2 251 408 tonnes de ravitaillement en 150 000 sorties, mais il a fallu décharger à la main tous ces avions.

Parallèlement à ces besoins nouveaux créés par la guerre froide, les opérations militaires menées par les Français et les Britanniques dans leurs anciennes possessions coloniales vont confirmer la croissance des besoins en matériels d'accompagnement de troupes aéroportées engagées dans des opérations avancées. Ceci apparaît notamment en Indochine.

Les 20, 21 et 22 novembre 1953, 70 DC3 participent à l'opération "Castor" de mise en place du camp retranché de Diên Biên Phu. 4500 parachutistes et 200 tonnes de matériels sont largués en 750 heures de vol répartis sur 3 jours. Le 22 novembre, un C 119 parachute un premier bulldozer. Le 25 au soir, sur un aérodrome hâtivement aménagé se pose le premier Dakota. Le ravitaillement aérien va s'opérer à raison de 175 t par jour, mais à partir de mars 1954, la piste est inutilisable et le ravitaillement reprend par parachutage. En mai 1954, les cent DC3 et 29 C119 plus modernes ne suffisent pas à briser l'encerclement de Diên Biên Phu.

2. Les appareils à ouverture axiale

L'expérience des grandes opérations aéroportées et des pertes dues à l'absence de matériel arrivant avec la première vague de soldats, conduit ainsi les bureaux d'études des grandes sociétés aéronautiques à étudier un type d'avion spécifique répondant à ce besoin logistique. L'objectif est de mettre rapidement en service un avion comprenant une vaste soute s'ouvrant directement sur une porte dégagée à l'avant ou à l'arrière et pouvant charger et décharger par une rampe, des véhicules, armements ou matériels sur roues.

a. C 74, C 124 et C 133

Aux Etats-Unis, la firme Douglas, répondant à un programme de 1942, réalise ainsi le C 74, dont le prototype vole en 1945, et 14 exemplaires de cet avion à quatre moteurs Pratt et Whithney de 3000 ch, susceptibles d'emporter 125 soldats ou 115 brancards ou 21,84 t de fret sont construits. Etant apparus insuffisants, ils sont suivis rapidement en 1947, par une version améliorée, le C 124 Globemaster II, comportant un fuselage plus profond et un train

d'atterrissage renforcé. Les 204 exemplaires du C 124A sont fabriqués à partir de 1950, suivis de 243 exemplaires du C 124C. La puissance de leurs moteurs est respectivement portée à 3500 et 3800 ch. Ils vont rester en service dans l'US Air Force jusqu'en 1970. Ces deux modèles de C 124 avaient une vaste porte de chargement dans le nez, ouvrant sur une soute de 23,47 m de long, accessible par une rampe intégrée. Un treuil électrique et deux grues verticales y facilitent le chargement. Sur les deux ponts superposés, pouvaient embarquer 200 hommes ou 123 brancards, 45 blessés assis et 15 infirmiers. Volant à 436 km/h, ils pouvaient franchir 6486 km avec 11,9 tonnes de fret. Pesant à vide 45,8 tonnes, ils décollaient à un poids maximum de 88,2 tonnes.

Les ponts aériens liés à la guerre froide (Berlin) et à l'engagement international en Corée confirmaient l'intérêt de disposer en permanence d'un tel type d'avion. La firme Douglas spécialisée dans les avions de transport lourd, va concevoir un nouvel appareil d'une capacité supérieure au Globemaster, le C 133 Cargomaster dont le prototype vole en 1956. Conçu notamment pour transporter un missile balistique intercontinental Atlas ou 45 t de fret ou 200 passagers, le C 133 se distingue du modèle précédent par une soute portée à 27,43 m de long, une double porte arrière avec rampe d'accès, un train d'atterrissage s'escamotant dans des nacelles profilées le long du fuselage, et surtout l'emploi de turbopropulseurs qui remplaçaient les moteurs à pistons. Les quatre Pratt et Whitney T 34 P9 développaient 9500 ch portant la vitesse de croisière à 520 km/h et la distance franchissable à 6500 km avec 23,5 t de fret. D'un poids à vide de 54,5 t, cet appareil à aile haute atteignait 129,7 t en charge et 50 exemplaires allaient être mis en service pour le rester jusqu'en 1979.

b. Beverley et Berguet "deux ponts"

En Grande-Bretagne, le constructeur d'avions Blackburn fabrique à la fin des années quarante le Beverley, un avion de transport lourd quadrimoteurs, dessiné par les ingénieurs de la firme General Aircraft qui avait été le constructeur des grands planeurs Hamilcar emportant 7 tonnes et s'ouvrant par l'avant. Les 20 Hamilcar équipés de deux moteurs avaient été produits mais jamais employés en opérations. Propulsé par quatre moteurs Bristol Centaurus de 2850 ch, le Blackburn B 101 Beverley comporte une soute de 10,97 m de long sur 4,72 de large s'ouvrant à l'avant par deux portes. Il peut emmener une charge maximale de 22 tonnes. En transport de troupes, il achemine 94 soldats équipés ou 70 parachutistes (dont 30 étaient logés dans la partie arrière, plus effilée du fuselage de l'avion). Après les prototypes qui volent en 1950 et 1953, un premier lot de 20 appareils est commandé, suivi d'un second de 24 en 1954. Ils ne cesseront d'être utilisés que fin 1967 lorsque la RAF recevra ses premiers C 130 Hercules.

D'une capacité plus limitée est apparu, en 1953, le Bristol 170 Freighter, avion qui peut emporter une charge utile de 6,5 t ou 48 passagers sur 500 km . Par sa soute qui s'ouvre par l'avant, il peut embarquer des véhicules qui, pour être déchargés, nécessitent des moyens d'assistance au sol. Deux moteurs de 2000 ch lui confèrent une vitesse de croisière de 270 km/h.

En France, à la suite de recherches entreprises dès 1944, la société Breguet réalise un appareil de transport lourd à train tricycle escamotable à boggies, à empennage triple avec porte arrière s'ouvrant en deux demi-coquilles. Le prototype vole en 1949. Ce Breguet 761 "deux ponts" ou "Sahara" motorisé d'abord avec des Gnome et Rhône de 1580 ch, reçoit ensuite des

Pratt et Whithney R 2800 de 2020, puis 2400 ch. Dix exemplaires vont être mis en service dans les années cinquante et le dernier ne sera réformé qu'en 1978. Volant à 390 km/h, avec une distance franchissable en charge maximale de 2165 km, il peut emmener 146 soldats ou 85 blessés couchés ou du fret (dont des véhicules); son poids à vide de 32,5 t est porté en charge maximale à 51,6 t.

c. C 119, Noratlas et Argosy

Indépendamment des transports et du déchargement direct de matériels sur les aérodromes proches du théâtre d'opérations, le parachutage de charges lourdes a pris une importance suffisante pour que des appareils spécifiques soient mis au point pour cette mission. Trois appareils de conception assez proche vont apparaître après la seconde guerre mondiale. Le premier est le Fairschild C82 Packet ou C 119 Flying Boxcar apparu en 1944 et fabriqué à plus de 800 exemplaires. Il sera mis en oeuvre par l'US Air Force jusqu'en 1954, d'autres pays continuant à l'utiliser par la suite.

Le modèle C 119 G propulsé par deux moteurs Wright de 2100 ch, permettant une vitesse de 322 km/h, pouvait larguer 62 parachutistes ou des charges parachutables (6 tonnes en un seul largage) par une vaste ouverture arrière s'ouvrant par deux demi-coquilles, et dégagée par la configuration spéciale de l'avion, qui avait un empennage à double poutre. Sa distance franchissable atteint 3670 km.

Sur le même principe a été conçu en France le Noratlas fabriqué par la France et l'Allemagne en 425 exemplaire; propulsé par deux moteurs Snecma Hercules de 2040 ch, il peut voler à 440 km/h et franchir 3000 km.

Ce même principe structural inspire aussi l'avion anglais Amstrong Whitworth Argosy qui vole en 1959. Il diffère des deux autres. C'est un quadriturbopropulseur et ses quatre Rolls Royce Dart de 2680 ch lui confèrent une vitesse de 463 km/h et un rayon d'action de 3521 km. Sa soute est accessible par l'avant et par l'arrière grâce à des portes qui pivotent sur le côté. Ces accès de soute se situent à hauteur de camions, ce qui favorise et accelère les mouvements de fret. Sa capacité d'emport est d'un camion d'une tonne, une pièce d'artillerie lourde et sa remorque, ou de 69 hommes de troupe, 48 blessés couchés ou 54 parachutistes. Mis en service dans la Royal Air Force, 56 exemplaires vont participer aux opérations extérieures des années soixante (Moyen Orient et Asie), et en particulier à la crise malaisienne.

Le C 119 avait un poids à vide de 18,1 t et en charge de 33,7 t. Le Noratlas ayant des poids respectifs de 13 et 21 tonnes et l'Argosy 20,8 et 39,9 tonnes.

Si ces appareils peuvent, une fois l'ouverture arrière dégagée, parachuter des matériels, ils ont en commun la hauteur trop élevée de leur plancher qui s'oppose à l'emploi d'une rampe intégrée. Ils nécessitent donc, pour décharger au sol leur cargaison, l'assistance de moyens extérieurs (camions ou élévateurs) ce qui limite leur emploi en opérations sur des terrains avancés à proximité du front.

3. La génération des Hercules

a. C 130 Hercules

Si le parachutage en vol de charges lourdes par l'arrière d'un avion est devenu d'un emploi courant dans les années cinquante, ce qui ne l'est pas encore, c'est la possibilité pour un même avion de décharger des engins roulants sans assistance au sol, à proximité des zones de combat. Cette polyvalence va être possible avec l'arrivée d'un nouvel appareil américain réalisé à la demande du Tactical Air Command de l'US Air Force. Devant initialement emporter 11,3 t de matériel, 92 soldats ou 64 parachutistes, le Lockheed C 130 Hercules, dont le prototype sort en 1954, va être produit dans ses différentes versions, tant civiles que militaires, à plus de 2000 exemplaires. Cet avion à aile haute, à quatre turbopropulseurs d'une puissance de 3050 ch dans la première version, portée à 4500 ch sur les versions ultérieures, a reçu un train d'atterrissage intégré dans le fuselage, selon un principe qui sera repris sur le C 133 Cargomaster, ce qui lui donne une faible garde au sol. Le plancher de sa soute est ainsi à la hauteur des plates-formes de camions facilitant la manipulation des charges. Une rampe escamotable s'abaissant par la vaste ouverture arrière dégagée par des portes s'ouvrant sur le côté et dans la queue de l'avion permet l'embarquement des véhicules.

Le C 130 Hercules, (comme les modèles étrangers inspirés de son principe, l'Antonov AN 12 soviétique et sa version chinoise Y8) va devenir l'avion de base de l'aérotransport, capable de délivrer, sans équipement spécial de déchargement d'aéroport, des charges militaires, sur des terrains courts à proximité du front, gardant par ailleurs une capacité de parachutage direct, tant de combattants que de matériels.

b. C 160 Transall

Dans les années soixante, pour remplacer leurs Noratlas, la France et l'Allemagne s'associent pour réaliser en commun un appareil, dont le fuselage et le principe sont proches du C 130, le C 160 Transall. Il est motorisé par deux turbopropulseurs Rolls Royce Tyne RTY 20 MK 22 de 6100 ch, activant deux très grandes hélices et équipé d'un train d'atterrissage à 10 roues, lui permettant de se poser sur des terrains peu aménagés, voire sablonneux. 169 exemplaires vont être fabriqués.

Ce qui caractérise en opérations le C 130 et le C 160, c'est leur souplesse d'emploi. Leur capacité de transport à proximité du front a été complétée, à partir des années soixante, par la possibilité de fournir massivement du ravitaillement ou des matériels par parachutage sur la zone même des combats. Pendant le conflit du Vietnam, les postes isolés vont recevoir des cargaisons lourdes parachutées à très basse altitude par des C 130. La mise au point des techniques d'extraction des charges par parachute à basse altitude ou à proximité, a permis de poser des cargaisons sur des points très précis et notamment dans les points défensifs assiégés par le Vietcong. Ces systèmes, de même que les parachutages en altitude, seront utilisés par la suite, pour distribuer de la nourriture à des populations affamées, dans le cadre d'opérations humanitaires.

Le Transall comme le Hercules présentent cependant une faiblesse considérable pour le transport stratégique: leur soute de 3,05 m de large sur 2,75 m de haut avait été calculée selon le

gabarit d'un wagon de chemin de fer, et ne peut emporter les charges de plus en plus volumineuses que demandent les forces d'intervention des différents théâtres d'opérations (Vietnam pour les Etats-Unis, Afrique et outre-mer pour la France, Moyen-Orient et Asie pour la Grande-Bretagne).

Plus que le poids spécifique de la cargaison, c'est en effet son volume qui a pris de l'importance avec notamment l'emport d'hélicoptères ou d'avions qui, même démontés en partie, continuent de dépasser le gabarit initial retenu pour ces avions-cargos. En matière de transport stratégique, les Etats-Unis vont en faire l'expérience lors de la mise en service du C 141 A Starlifter.

c. Short SC 5 Belfast

Au moment où entre en service le Transall franco-allemand, les Britanniques, forts de l'expérience tirée de l'emploi intensif au Proche et dans l'Extrême-Orient de leurs Blackburn Beverley, mettent en service, en janvier 1966 un avion de transport répondant à la même configuration générale que le C 130 et le C 160, le Short SC 5 Belfast. Il en diffère cependant par une caractéristique de taille, le volume de sa soute: 27,43 m de long, 4,90 m de large et 4,06 m de haut. Cet avion de transport pour charges volumineuses a été étudié pour emporter un missile sol-air sur remorque, des véhicules ou pièces d'artillerie ou 150 à 250 hommes de troupe; sa charge utile maximale est de 36,5 t. Il utilise quatre moteurs de même type que le C 160, des Rolls Royce Tyne de 5730 ch. Sa soute est accessible par une rampe arrière intégrée. Il a en outre été équipé pour être ravitaillable en vol, ce qui doit compenser sa faible autonomie, puisqu'avec une charge utile maximale, volant à 565 km/h, le poids important de sa structure ne lui permettait de franchir que 1610 km.

Cet avion arrivait cependant trop tard: les accords anglo-américains de 1963, la décision du gouvernement britannique de replier son dispositif militaire à l'ouest de Suez, ses orientations budgétaires et un recentrage sur le théâtre d'opérations européen, condamnaient sa fabrication en série qui allait être limitée à dix exemplaires. Cinq d'entre eux sont cédés à la société privée de transport de charges TAC Heavylift, lui permettant ainsi d'en maintenir trois en état de vol. Ces trois appareils vont constituer un vecteur fondamental pour l'opération *Corporate*, dans la mesure où les Britanniques, engagés dans une opération nationale, entendent assurer le transport de leur corps expéditionnaire et de ses matériels par leurs propres moyens. Ce devait être en particulier le cas des hélicoptères Wessex, Sea King et même Chinook, que les Belfast vont transporter entre le Royaume-Uni et l'île d'Ascension. (L'aérodrome de cette île verra également se poser des C 141 américains pendant le conflit. Les photos de l'aéroport pendant cette période en témoignent. Ils peuvent être venus pour ravitailler les équipes américaines de maintenance servant la station de télémesures spatiales, ou pour livrer des armements légers sophistiqués déstockés des entrepôts américains pour être livrés à la force britannique.)

Le fait que le Belfast utilise les même moteurs Rolls Royce que le Transall et qu'il soit sorti des chaînes à la même période laisse imaginer ce qui aurait pu être réalisé dans le cadre d'un accord tripartite anglo-franco-allemand, si la préférence américaine, le morcellement des industries aéronautiques britanniques et le contexte politique européen d'alors ne s'y étaient opposés. Le programme civil Airbus, auquel la Grande-Bretagne allait s'associer par la suite,

commençait alors à peine. Or les Français, comme les Britanniques vont ressentir le besoin commun et simultané d'avions de transport tactique et d'un appareil de transport lourd. L'accord franco-allemand sur le Transall n'a été acquis que sur la base d'un avion à dominante tactique pour le théâtre d'opérations européen. Le transport aérien militaire français allait d'ailleurs rapidement percevoir les limites de capacité du Transall, lors d'opérations outre-mer et notamment en Afrique pendant les décennies soixante-dix et quatre-vingt. Les Transall devaient en effet faire des escales répétées, pour acheminer leur chargement maximal de l'ordre de 16 tonnes en raison de leur motorisation limitée. Pour compléter les 50 Transall français de la première génération, la chaîne de fabrication, arrêtée en 1972, est relancée en 1977 pour fabriquer 25 Transall améliorés, tous ravitailleurs. Cet apport de capacité de transport ne suffira cependant pas et la France achètera douze C 130 H Hercules au début des années quatre-vingt.

Renonçant au Belfast et ne trouvant pas dans le Transall un appareil répondant à ses besoins, la Grande-Bretagne passe commande, en 1965, aux Etats-Unis de 66 C 130 K Hercules C1, version équipée d'un certain nombre d'appareillages britanniques. Trente de ces avions vont être transformés en C 3 par allongement du fuselage, au début des années quatre-vingt, répondant ainsi au même besoin d'accroissement de volume de cargaison plus que de charge utile, ainsi que cela a été observé plus haut, chez les autres transporteurs aériens militaires. Pendant le conflit des Malouines, des Hercules C1 vont être équipés, dans le délai record de trois semaines de mise au point, de perches de ravitaillement en vol; huit C 130 pour pouvoir être ravitaillés et parmi ceux-ci quatre pour pouvoir ravitailler un autre Hercules et assurer ainsi une continuité dans la chaîne logistique, qui transporte au sud d'Ascension les équipements ou matériels urgents et les livre par parachutage en mer à la force d'intervention.

d. AN 12 et AN 22

Ayant développé une puissante industrie aéronautique pendant la seconde guerre mondiale, confrontée simultanément au problème du développement des vastes espaces sibériens dépourvus de voies de communication routières et ferrovières, l'Union Soviétique a été très tôt concernée par cette évolution rapide du transport aérien lourd. S'appuyant sur un espionnage industriel intense, ses bureaux d'études aéronautiques vont s'inspirer des appareils américains et développer des modèles comme l'Antonov AN 12 "*cub*", réplique du C 130, apparu en 1958 et que les Chinois fabriqueront sous le sigle Y8. En 1965, ils mettront cependant au point un appareil original de très grande taille qui va rester pendant plusieurs années le plus gros avion de transport en service dans le monde: l'Antonov AN 22 "*cock*" ou ANTEI dont la soute mesure 33 m de long, pour une largeur et une hauteur de 4,40 m et qui a une capacité de 724 passagers (423 sur le pont supérieur et 301 sur le pont inférieur) ou de 29 passagers et 88 t de fret.

Propulsé par quatre turbopropulseurs Kuznetzov NK 12 MA de 15 000 ch, actionnant chacun deux hélices contrarotatives, l'AN 22 vole à 679 km/h; il pèse à vide 114 t, en charge 250 t. Il repose sur un train de 14 roues qui rentre dans un carénage collé au fuselage. Son rayon d'action avec une charge de 45 t est de 10 950 km; à charge maximale de 80 t, il est encore de 5000 km. Cinquante exemplaires ont été mis en service par l'armée de l'air et l'aéroflot soviétiques.

4. Les quadriréacteurs et les très gros porteurs

a. C 141

La contribution des Hercules à la logistique des théâtres d'opérations appelait un complément en matière de transport intercontinental. C'est à ce besoin que répondait le programme qui aboutit au quadriréacteur américain C 141 A Starlifter réalisé par Douglas. Dessiné autour d'une soute de même section que le C 130, le C 141 A est un avion à aile haute, propulsé par quatre réacteurs à double flux Pratt et Withney TF 33 P7 de 9525 kgp. Après le prototype qui vole en 1963, 284 exemplaires sont livrés à partir de 1965. Conçu pour arriver au plus près des zones de combat, il devait pouvoir se poser en 1120 m, décoller en 1770 m, et donc opérer à partir de terrains courts. L'allonge nouvelle offerte au transport militaire permet désormais le transport de matériel sur 4700 km à 890 km/h (en convoyage, l'avion pouvait franchir 10 000 km). En 1977, pour accroître le volume emporté, les C 141A en service vont être allongés de 7,11 m, la longueur de soute étant ainsi portée de 21,54 m à 28,44 m, sa largeur restant cependant de 3,05 m et sa hauteur de 2,74 m. Le volume ainsi gagné équivaut alors à la mise en service de 90 C 141 A supplémentaires. La charge utile élevée peut atteindre 41,2 t, soit 154 hommes de troupe ou 120 parachutistes ou 80 blessés couchés et 16 assis. Le poids du C 141, de 67,1 t à vide, peut atteindre 155 t en charge. Les C 141 allongés, devenus C 141B ont reçu, lors de leur allongement, un dispositif de ravitaillement en vol, augmentant ainsi leur distance franchissable.

Mais le problème du transport des charges très volumineuses n'était pas pour autant résolu, et l'US Air Force va devoir utiliser ses C 124 Globemaster et C 133 Cargomaster à hélice jusqu'à l'entrée en service du Lockheed C5 A Galaxy. La France qui passe commande de cinq C 141 en 1965, y renonce rapidement pour des raisons politiques, se privant ainsi d'un moyen qui allait lui faire longtemps défaut.

b. IL 76

A partir de 1971, fruit d'un espionnage efficace et d'une adaptation bien faite, les AN 12 et AN 22 soviétiques vont être complétés par l'Iliouchine IL 76 "*Candid*", réplique du C 141 américain, dont il reprend la même voilure et la même forme générale de fuselage. L'avant comporte cependant un poste vitré de navigation devant le poste de pilotage, et l'arrière plus haut abrite une tourelle de deux canons de 23 mm dans la queue. Les Soviétiques ont ainsi réalisé un appareil plus rustique et mieux adapté à leurs terrains sommaires des espaces sibériens. Ils vont en fabriquer plus de 400 exemplaires. Pesant à vide 70 t, il atteint 170 t en charge et peut emporter 40 tonnes à 5000 km. Ses quatre réacteurs :Soloviev de 12000 kgp lui confèrent une vitesse de croisière de 850 km/h. La combinaison des AN 12, AN 22 et IL 76 va permettre aux Soviétiques de réaliser un pont aérien massif sur Kaboul lors de l'invasion de l'Afghanistan en décembre 1979.

c. C5 A

Devant rapidement remplacer leurs avions de transport de grande capacité à hélices, confrontés aux limites de capacité du C 141, et s'appuyant sur la puissance croissante des réacteurs à double flux, les industriels américains vont répondre, en 1963 au programme très

ambitieux de l'US Air Force portant sur un avion à réaction de très grande capacité. Selon le cahier des charges établi, cet avion devait transporter 56,4 t sur 12 875 km, atterrir sur 2440 m et décoller sur la moitié de cette distance. Avec les réacteurs General Electric TF 39 de 18 tonnes de poussée, Lockheed réalise le C5 A Galaxy dont le prototype vole en 1968. Commandé à 81 exemplaires, il est alors le plus gros avion de transport du monde. Sa soute de 36,9 m de long, (à laquelle s'ajoutent les 7,30 m de rampe) mesure 5,79 m de largeur et 4,10 m de hauteur. Au-dessus, un pont supérieur peut accueillir 90 passagers. Au total, l'appareil peut emporter 345 hommes de troupe. Cette soute qui s'ouvre à la fois par l'avant et par l'arrière, est accessible par des rampes escamotables. Elle peut recevoir deux chars lourds M 60 et deux hélicoptères UH, un ou trois hélicoptères Chinook, ou 12 camions de 750 kg. Le train d'atterrissage comprend 28 roues.

Mis en service à partir de 1973, le C5 A connaît cependant des problèmes de résistance structurale des ailes qui nécessitent un programme d'adaptation. Les C5 A reçoivent de nouvelles voilures de 1983 à 1987. Cinquante exemplaires supplémentaires, les C5 B sont également commandés en 1982. Sur le C 5B, la charge utile est portée à 132,5 t. Pesant à vide 153,2 t, il peut ainsi atteindre en charge 348,8 t. Volant à 760 km/h, cet avion peut franchir 6033 km, distance qui peut être allongée par ravitaillement en vol.

Les Etats-Unis disposent ainsi d'un parc d'avions de tailles variées, leur permettant des ponts aériens pour le renforcement massif de leurs forces, notamment en Europe. Cette capacité exceptionnelle de transport va se concrétiser, notamment lors de la guerre du Kippour en 1973. Afin de fournir en urgence aux Israéliens les matériels nécessaires pour contrer l'offensive syro-égyptienne, et notamment des chars lourds M 60, l'US Air Force va effectuer, avec ses C 141 et C 5, 422 missions en 32 jours, transportant 22 395 t de matériel sur une distance de plus de 11 900 km, par des vols au-dessus des mers. Dans cette opération "*Nickel Grass*", les C 5 remplissent à eux seuls 145 missions du 14 octobre au 14 novembre 1973, transportant 10 800 tonnes de matériels, soit une moyenne de 74 tonnes par vol. Cette formidable capacité de transport est à mettre en regard du pont aérien équivalent mis en place par l'Union Soviétique. Les différents avions soviétiques vont en effet effectuer en 40 jours 935 missions entre l'Egypte et les bases soviétiques, soit une distance de 2 700 km, ne transportant que 15 000 t, soit une charge moyenne par vol de 16 tonnes

Plusieurs pays alliés des Etats-Unis vont faire appel à cette capacité. Ce sera le cas de la France, en 1978, lors de l'opération sur Kolwesi au Zaïre. Des C 141 transporteront les matériels, les véhicules et notamment les camions de transport des légionnaires du 2ème régiment étranger de parachutistes, permettant le succès de l'opération. En 1986, des C5 A transporteront en urgence au Tchad une batterie de missiles Hawk, destinée à assurer la défense antiaérienne de la capitale Djamena contre des attaques d'avions lybiens. Un bombardier lybien stratégique d'origine soviétique TU 22 sera d'ailleurs abattu par un de ces missiles.

d. AN 124

Inspiré du C5 A, mais un peu plus gros et répondant à une spécification d'emport de 150 t à 4500 km, l'Antonov AN 124 "Condor" ou "*Ruslan*" (selon les terminologies occidentales ou soviétiques), est en effet le plus récent et le plus gros des avions de transport lourd soviétiques.

Ayant volé pour la première fois le 26 décembre 1982, il a commencé d'être produit en 1984 et est devenu opérationnel en 1986.

Ses quatre réacteurs à double flux Lotarev D 18 T de 23 430 kgp lui assurent une vitesse de croisière de 860 km/h. Il peut ainsi franchir 16 500 km avec son plein de carburant. Son autonomie à pleine charge est de 4500 km. Son poids maximum est de 405 t. Pour répondre à la spécification initiale qui prévoyait qu'il puisse opérer sur des terrains en herbe, peu préparés, enneigés ou gelés, décoller en 1200 m et atterrir en 800 m, un train d'atterrissage de 24 roues a été mis au point. Sa soute de 36 m de long, 4,40 m de large et 6,40 m de haut s'ouvre comme sur le Galaxy à l'avant par un nez relevable et à l'arrière par des portes qui s'escamotent sur les côtés en hauteur. Les véhicules y accèdent par des rampes repliables. A un palan sur rail d'une capacité de levage de 10 t qui parcourt toute la soute, s'ajoutent deux engins de levage de trois tonnes. Derrière le poste de pilotage qui nécessite pas moins de six spécialistes, 88 passagers peuvent prendre place dans le pont supérieur. Cinquante exemplaires de l'AN 124 ont été fabriqués et opérent sous registre civil ou militaire. Une version à six réacteurs et à envergure accrue, l'AN 225, a été réalisée pour transporter la navette spaciale soviétique Bourane entre son aérodrome de retour sur terre et sa base de lancement. Cet Antonov 225 Mriya (rêve) de 250 t à vide, a un poids maximum de 600 t, peut emporter 250 t de fret, embarqués par une seule porte avant s'ouvrant par un nez relevable.

5. Les avions polyvalents de projection stratégiques: KC 10A et Tristar.

Le coût élevé du programme GALAXY et la croissance continue des besoins en capacité de transport rapide à longue distance, conjugués avec une demande croissante du nombre de ravitailleurs en vol, conduisent les Etats-Unis à rechercher rapidement un appareil complémentaire aux C5 B et C141 B, tandis que parallèlement est lancé un nouveau programme d'avions de transport rassemblant les capacités d'emport du C5 B et la souplesse d'accès au front des C 130 et C 141: ce sera le C 17. Compte tenu du temps de réalisation de ce programme et pour répondre à la demande des forces armées, va être adaptée une version militaire du DC 10 30F commercial, conjuguant les fonctions de ravitailleur en vol avec celles de transport de fret ou de soldats. Commandé à 60 exemplaires, livré à partir de 1981, le KC 10A Extender est propulsé par trois réacteurs à double flux General Electric CF 6 50 C2 de 28 815 kgp. A 900 km/h, il peut franchir 7000 km, sans ravitaillement en vol. Avec ravitaillement, il peut atteindre 18 500 km. Pesant à vide 109,3 t, il atteint 267,7 t en charge, avec un maximum de carburant de 158 t. Une perche télescopique lui permet de transférer du carburant aux avions dotés d'un réceptacle dorsal à un débit de 5680 l/mn; un flexible déroulable sous le fuselage peut également transférer 2270 l/mn à un avion doté d'une perche de ravitaillement en vol. Il est ainsi le premier ravitailleur à même de ravitailler n'importe quel avion ravitaillable en vol. Une porte cargo latérale de 3,56 m sur 2,59 m permet de charger 25 palettes standardisées, sa cargaison maximale est ainsi de 76,8 t. Avion cargo polyvalent, il ne peut cependant s'affranchir des équipements aéroportuaires de maintenance pour décharger sa cargaison.

Le KC 10A permet ainsi aux Etats-Unis de renforcer en matériel leurs troupes prépositionnées, tout en accompagnant la venue d'autres avions de transport (C5 B, C 141 B) ou de combat.

A la fin du conflit des Malouines, tirant les conséquences de leur insuffisance tant en capacité de transport de matériel qu'en ravitaillement en vol, les Britanniques, inspirés par la démarche américaine, qui a débouché sur le KC 10A, décident dès décembre 1982 d'acquérir des triréacteurs destinés à remplir ces mêmes doubles fonctions de transport et de ravitaillement en vol. Le choix entre une version dérivée du DC 10 et une adaptation du Lockheed L 1011 Tristar s'opère rapidement en faveur du second qui est propulsé par trois réacteurs Rolls Royce RB 211 524 B4 de 22 680 kgp, et qui, par ailleurs, est en service sur les lignes de la British Airways.

Parmi les modèles construits entre 1970 et 1981, date de la fermeture de la chaîne de production, c'est le L 1011-500, modèle très long courrier, qui est retenu. Son fuselage plus court, son envergure allongée, ses moteurs puissants et son autonomie accrue le rendent en effet plus apte à sa nouvelle mission. Six exemplaires sont achetés à la British Airways, et trois à la Panam. Les premiers sont convertis par la société Marshall de Cambridge en ravitailleurs en vol, ou en ravitailleurs en vol/avion-cargo. Dans ce dernier cas, ils ont une porte latérale de 3,56 m sur 2,59 m comme les KC 10A. Les trois derniers sont convertis en ravitailleurs en vol/transport de passagers. Pesant à vide 110 t et en charge 245 t, le Tristar MK 1 peut transporter 43,1 t sur 7780 km. En tant que ravitailleur en vol, il diffère du KC 10A par le fait qu'il n'utilise que des flexibles avec paniers. Il a été prévu que les deux dispositifs de ravitaillement MK 17 intégrés dans l'arrière du fuselage seraient complétés sous chaque aile par une nacelle amovible MK 32T. Le Tristar serait alors ainsi à même de ravitailler trois avions en même temps, comme les VC 10K, mais seulement des avions équipés de perches de ravitaillement en vol.

La Royal Air Force se dote ainsi d'une capacité d'acheminement de renforts qui lui permet d'amener dans une zone de crise à la fois des avions de combat qu'elle convoie en les ravitaillant, et des troupes ou des cargaisons qu'elle transporte en cabine. Cet apport suppose cependant que l'aérodrome final ait été sécurisé, car ces triréacteurs n'ont pas les caractéristiques d'atterrissage court des C 5 ou C 141. La Grande-Bretagne, si elle s'est repliée et a abandonné la plupart de ses bases navales dans le monde, a cependant toujours conservé la disponibilité d'un maillage d'escales aériennes sur les routes stratégiques, permettant ainsi à la Royal Air Force d'alimenter en continu sa chaîne logistique. Aux Malouines, un aéroport nouveau a été construit autour de ce concept de renforcement rapide d'une garnison. Cet aéroport de Mount Pleasant est devenu une vaste base aérienne, comportant deux pistes et des hangars bétonnés pour une escadrille d'avions de combat. Trois stations radar assurent la surveillance de l'espace aérien des îles, et la défense antiaérienne rapprochée de la base est assurée par des batteries de missiles Rapier. Ses deux pistes peuvent ainsi accueillir les Tristar de la RAF ou des avions civils gros porteurs intercontinentaux réquisitionnés.

Les Tristar sont venus compléter les quadriréacteurs VC 10 de transport de passagers et les avions à hélice C 130 Hercules de la Royal Air Force, ainsi que les Belfast de la société Heavylift auxquels il est encore régulièrement fait appel, mais qui vont bientôt être à bout de potentiel. Pour le transport de charges volumineuses, depuis le conflit des Malouines et l'éclatement de l'Union Soviétique, Heavylift loue des appareils soviétiques IL 76 ou AN 124.

6. La génération des années quatre-vingt-dix

a. An 70

Pour remplacer les AN 12 et compléter les IL 76, Antonov a conçu un nouvel avion à hélices, l'AN 70 dont le prototype a effectué son premier vol en janvier 1994. Développé autour d'une soute de même taille que celle de l'AN 124, soit trois fois plus grande que celle d'un AN 12, d'un C 130 ou d'un C 160 et d'un volume supérieur de 33% à celle d'un IL 76, l'AN 70 est conçu pour transporter 30 t de fret à 5000 km. La puissance de ses quatre turboréacteurs de 13 000 ch, entraînant deux rangées d'hélices contrarotatives rapides, doit lui permettre de décoller de pistes sommaires avec 20 t de fret ou d'une piste en dur avec 47 t.

b. C 17

Dernier né des appareils américains de transport lourds militaires, le Mc Donnell Douglas C17 A Globemaster III a été étudié pour répondre à un programme de 1979 réunissant la capacité de transport des C5 A et la souplesse d'emploi des C 130. Bien que Mc Donnell Douglas ait été retenu en 1981, le programme ne démarre réellement qu'en 1986 et l'appareil entre en service en 1994. Quatre réacteurs Pratt et Whitney F 117-PW 100 de 18 915 kgp lui permettent de franchir 5189 km à 800 km/h. A charge réduite, il peut se poser sur 975 m et décoller en 762 m. Sa soute de 26,52 m est plus courte que celle du C 141 B. Haute de 4,11 m, elle offre cependant une largeur de 5,49 m, permettant l'emport de deux rangées parallèles de véhicules ou engins blindés. Elle permet l'emport de 144 soldats, ou 102 parachutistes, ou six camions lourds, ou trois chars M1 Abrams. L'appareil conçu pour être mis en oeuvre par un équipage réduit, a été doté d'un système automatisé de chargement de fret en palettes pouvant être activé par un seul homme (le *Loadmaster*). Ce dispositif fonctionnant également en vol permet de reconfigurer les charges pendant le voyage. Son poids à vide de 122 t peut atteindre en charge 263 t. Avec sa charge utile maximale de 78,1 t, le C 17 peut franchir 4440 km, distance qui peut être accrue par ravitaillement en vol. Compte tenu de la croissance du coût du programme, les 200 exemplaires qui devaient être construits devront être réduits à 120.

c. FLA/ATF

Depuis le début des années quatre-vingt, les transporteurs militaires des pays européens utilisateurs de C 130 et C 160, notamment les Français (75 C 160), les Allemands (90 C 160), les Anglais (60 C 130), les Italiens et les Belges (12 C 130 chacun), sont confrontés à la nécessité d'assurer leur remplacement au début du siècle prochain. Ils se sont rapprochés pour étudier en commun la possibilité de fabriquer un avion répondant à leurs besoins respectifs. Ce projet d'avion appelé d'abord FIMA (*Future International Military Airlifter*), puis FLA (*Future Large Aircraft*), enfin ATF (Avion de Transport Futur) a évolué en fonction de spécifications qui ont été confrontées à la recherche d'un programme de compromis. Les spécifications retenues portent sur un avion, dont la soute de 17,25 m de long (4,74 m de rampe) et de 3,85 m de haut, aurait 4 m de large (contre 12 à 13 m de long et 3,10 m de large sur les C 130 et C 160), afin de pouvoir embarquer deux rangées de véhicules ou des aéronefs conditionnés. La motorisation à biturbopropulseurs du Transall ayant montré ses limites, celle retenue consisterait en quatre turbopropulseurs de 7300 ch, actionnant des hélices à six pales en composite. Ce type de propulseurs donne une vitesse maximale inférieure à des réacteurs, mais il permet au sol des

mouvements de retournement sur place ou de marche arrière de l'avion, évite l'ingestion de pierres dans les réacteurs sur des terrains sommairement aménagés et a une consommation inférieure de 25%.

Avec l'éclatement du bloc des pays de l'Est, le marché de remplacement des avions de transport militaires à hélices devient plus concurentiel et offre des perspectives de commercialisation à l'AN 70 et au FLA/ATF. Le constructeur américain Lockheed y répond pour sa part en proposant une version modernisée du C 130 Hercules, le C 130 J dont le prototype doit voler en 1995 et qui pourrait entrer en service à partir de 1996. Il se caractérise par une motorisation nouvelle faite de quatre turbopropulseurs Allison AE 2100 D3 de 4700 ch (soit un gain de puissance de 31% sur les modèles précédents) entraînant des hélices à six pales en composite et une avionique très moderne permettant un pilotage à deux. Sa distance franchissable serait accrue de 35%: elle passe à 4000 km avec 18 t de fret, avec une vitesse accrue de 21% et une distance de décollage réduite à 700 m. Il reste que le point faible de cet appareil se situera dans la conservation de la cellule de base de C 130 dont les limites de gabarit ont été relevées plus haut. Cette proposition de Lockheed concurrente du FLA/ATF s'appuie sur un modèle existant permettant un développement rapide. Elle vise un marché de remplacement d'avions de plusieurs centaines d'exemplaires, et en premier lieu la R.A.F. qui doit remplacer la moitié de son parc de C 130, notamment parmi les plus anciens, ceux qui ont été les plus sollicités depuis 30 ans, en apportant entre autre une large contribution à la reconquête des Malouines.

7. Utilisation militaire des avions civils.

Parallèlement aux avions militaires spécialisés dans le transport et la délivrance de fret, les forces aériennes ont utilisé, pour le transport des seuls hommes, des avions dérivés d'appareils commerciaux plus ou moins militarisés. Le DC 3 C 47 et le Junkers 52 sont l'exemple le plus parlant de cette dualité. D'autres appareils commerciaux ont rempli cette fonction, le C 54 Skymaster, le C 118 Liftmaster, version militaire du DC 4, le C 121 Constellation, puis avec l'arrivée des avions à réaction, la version militaire du DC8 et le C 135 Stratolifter, dérivé du ravitailleur en vol KC 135 qui est à l'origine du Boeing 707.

Si le transport d'hommes de troupe sans parachutage ne diffère que peu du transport de passagers, c'est l'évolution du transport de fret civil qui a subi la transformation la plus radicale. L'apparition de sociétés civiles spécialisées dans le fret aérien est née de la conteneurisation, dont la transposition aérienne est la palettisation. Le fait de transporter des productions dans des contenants normalisés a débouché depuis les années soixante sur la multiplication et le développement de sociétés spécialisées dans le fret aérien. Le poids de ces chargements étant supérieur à celui des passagers, les avions civils adaptés à cette tâche vont voir leur structure et notamment leur plancher intérieur renforcés et dotés de dispositif de manutention à rouleaux permettant de faire circuler les palettes dans l'avion. Ces avions-cargos dérivés d'avions de transport de passagers ont été modifiés par la suppression de hublots et la mise en place d'une grande porte de chargement, la plupart du temps sur l'avant gauche du fuselage, (c'est le cas des DC 8, C 135, DC 9F, L 188 F Electra, DC 10-30F). Certains ont reçu des ouvertures avant

rendant les manipulations plus faciles (c'est le cas du Boeing 747.200 F et le 747.400 F qui ont un nez relevable). Ces moyens de transport connaissent un développement rapide qui permet d'envisager le doublement du nombre d'appareils spécialisés dans cette fonction cargo entre 1992 et 2010. Ces avions constituent un appoint possible en cas de crise, mais leur emploi nécessite l'utilisation d'équipages acceptant de se poser dans des zones en crise et l'utilisation de moyens de manutention sur des aéroports ayant une piste de 3000 m de long, dont un millier existent sur la planète.

Depuis 20 ans, la coopération entre sociétés aéronautiques dans les grands pays industriels a conduit à l'assemblage d'avions de transport civils dont les différentes parties de taille importante (ailes, partie de fuselage, empennage) ont été fabriquées sur différents sites très éloignés. C'est le principe du programme Airbus. Pour transporter ces composants dans l'usine où s'opère l'assemblage final, des avions civils spécialisés ont été réalisés. Cette opération consiste à augmenter considérablement le diamètre de leur fuselage et à leur donner une structure en bulbe. Réalisés en petit nombre, ces avions sont cependant capables d'emporter des charges volumineuses, et donc de faire l'objet éventuellement d'une utilisation militaire. C'est le cas du CL 44 Guppy utilisé par Heavylift, des quatre aérospacelines 201 Supper Guppy utilisés par Airbus, et dont la soute a un volume de 1100 m^3 (à rapprocher des 300 m^3 du Belfast, des 171,5 m^3 d'un C 130 allongé, des 48,1 m^3 d'un Boeing 707).

La société Airbus a commencé à fabriquer quatre exemplaires d'un dérivé de l'Airbus A 300, l'A 300-600 ST (super transporter) Belouga. Conçu sur le même principe que le précédent, le Belouga offre un volume de 1400 m^3 dans une soute de 7,4 m de diamètre (le fuselage de l'Airbus A 300 a 5,30 m de diamètre) et peut emporter une charge maximale qui pourra atteindre 47,8 t. Le Belouga est ainsi par le volume et le diamètre de sa soute, le plus gros avion-cargo du monde. Destiné à transporter les composants des avions de ligne entre les usines européennes du groupe Airbus, le Belouga pourrait transporter huit hélicoptères légers BO105, soit 19 tonnes, ou deux hélicoptères lourds américains CH 536 Stallion soit 38 tonnes. On mesure ainsi l'intérêt qu'il présente pour des responsables de transport de charges volumineuses ou de matériels urgents, et ceci illustre également la convergence des besoins civils et militaires en matière de transport de fret.

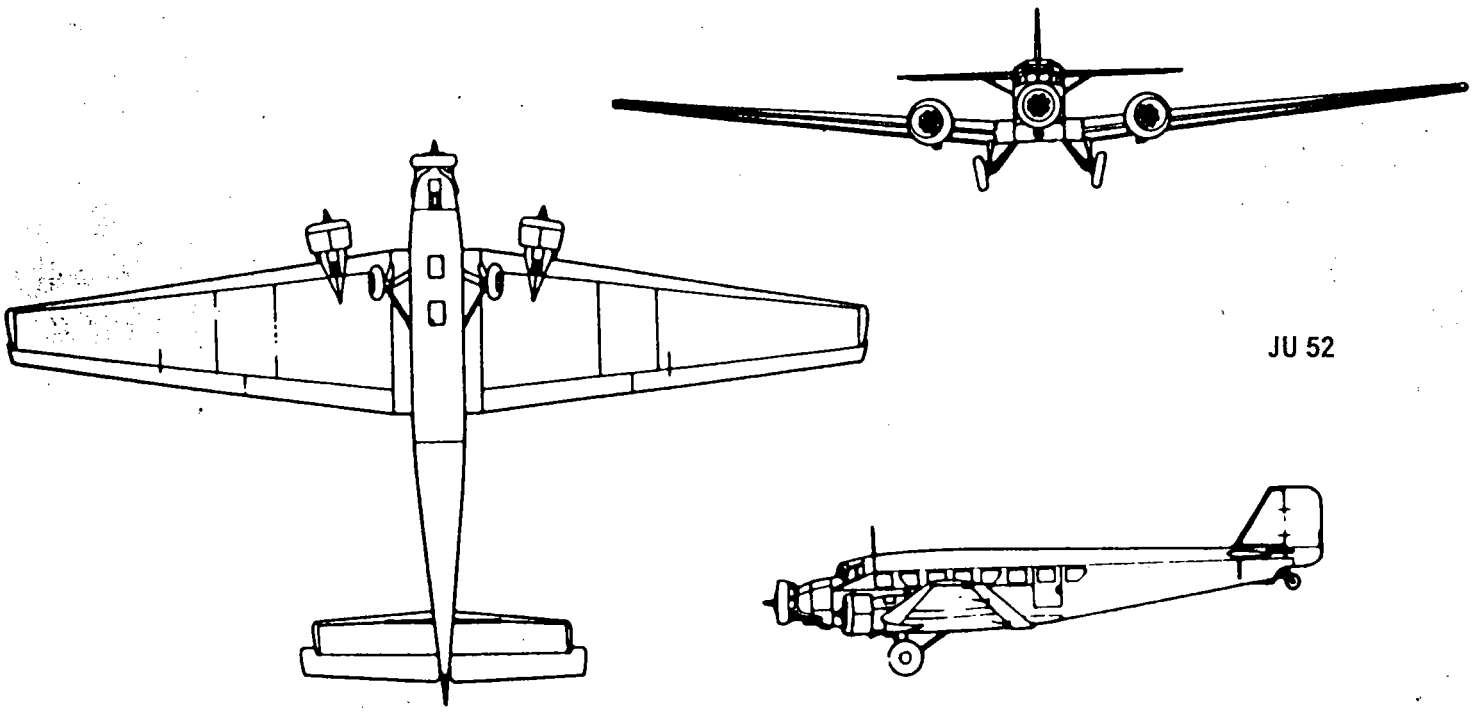
***

Les avions de transport militaires conçus pour des missions spécifiques d'acheminement de matériels ont ainsi depuis cinquante ans connu un développement prodigieux. Le DC 3 C47 de base qui emmenait sur les terrains d'aviation de l'avant 2,5 t a été suppléé par les C 130 qui en emportent 20, puis par des C 141 I L76 qui en délivrent 40, enfin par des C 5B AN 124 qui déchargent 132 à 150 tonnes. Le rayon d'action s'est accru au même rythme que la croissance de taille des avions-porteurs. Dans le même temps, les opérations de chargement et de déchargement ont été facilitées par des systèmes de roulage et de manipulation interne dans les avions, réduisant le nombre d'opérateurs à emmener dans l'avion.

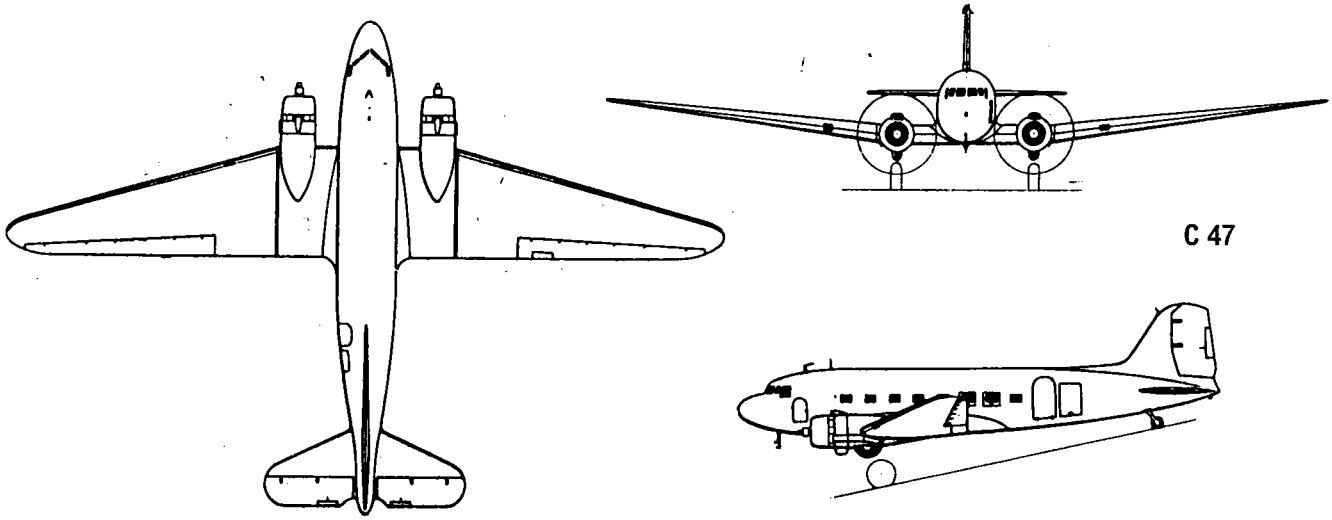
Les opérations qui ont été envisagées, pendant ce demi-siècle, par les pays intervenant sur des théâtres d'opérations extérieurs, ont mis en évidence la nécessité de disposer d'un avion pouvant opérer au cours d'opérations de combat, de parachuter ou de transférer des charges, des combattants ou des blessés sur des terrains rustiques ou peu préparés. La souplesse d'emploi de ces "camions volants" permet à certains d'entre eux d'être adaptés pour effectuer des opérations d'appui feu, de guerre électronique ou de commandement volant. Il reste que ce type d'aéronef polyvalent, auquel répondent les C 130, C 160 et AN 12, a un rayon d'action qui doit être allongé par ravitaillement en vol, et une vitesse moyenne peu élevée.

Le besoin d'un autre appareil complément rapide à long rayon d'action et de plus grande capacité en volume, qui dépose sans perdre de temps et s'exposer durablement, est également apparu tout au long de cette évolution. Le Short Belfast est venu illustrer cette fonction indispensable à la réussite des opérations aéroportées de grande ampleur. Ses capacités de soute dépassaient les possibilités de ses moteurs et lui conféraient une faible autonomie. Il a montré cependant qu'il remplissait un rôle important dans l'opération "*Corporate*", qui a fait ressortir que, sans les trois Belfast d'Heavylift, les Britanniques auraient dû faire appel aux moyens américains, ce qui aurait également obligé les Etats-Unis à prendre plus vite une position en leur faveur. La disponibilité dans chaque groupement militaire de transport aérien à longue distance de quelques avions à très grande capacité est ainsi devenue une nécessité pour toute opération extérieure importante. L'exemple de l'intervention française au Rwanda, l'été 1994 le confirme. Les forces françaises n'ont pu opérer rapidement, que parce que leurs matériels, comprenant plusieurs centaines de véhicules et des hélicoptères, ont pu être transportés au Zaïre par des AN 124 affrétés auprès de sociétés russes.

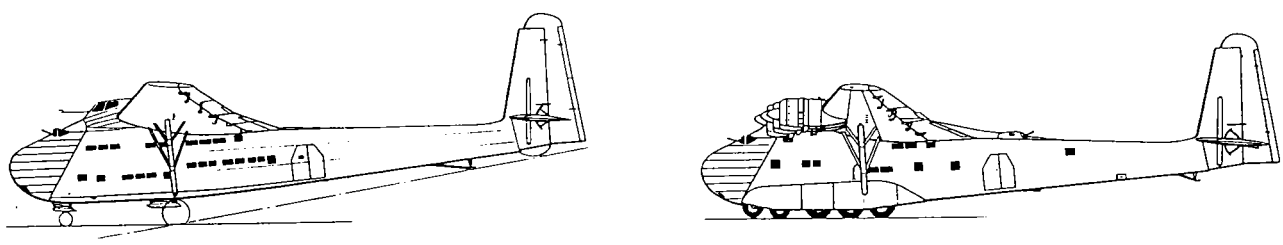
C'est donc d'un parc de deux types d'avions que devraient disposer les commandements de transport aérien pour faire face à des crises multipliées par l'évolution du monde et la disparition d'un affrontement politique bipolaire.



JU 52

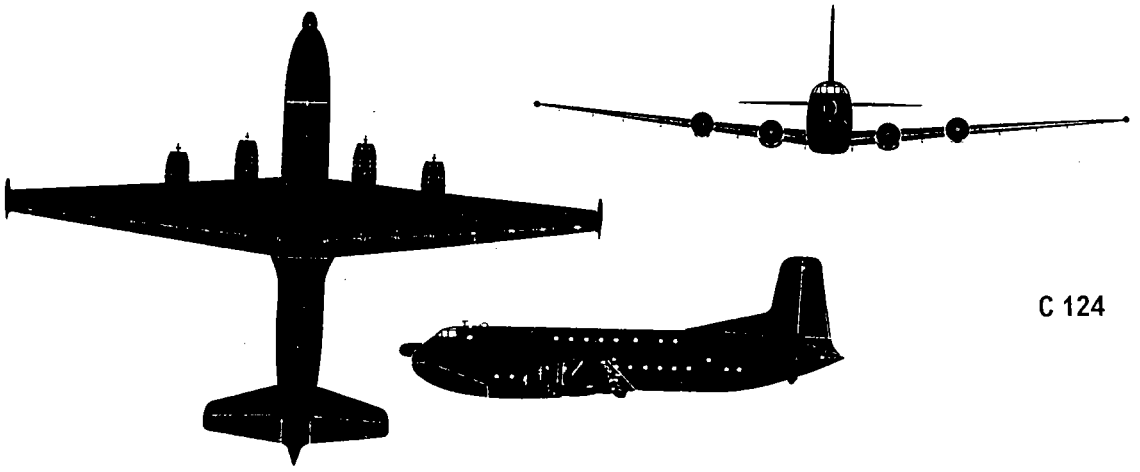


C 47

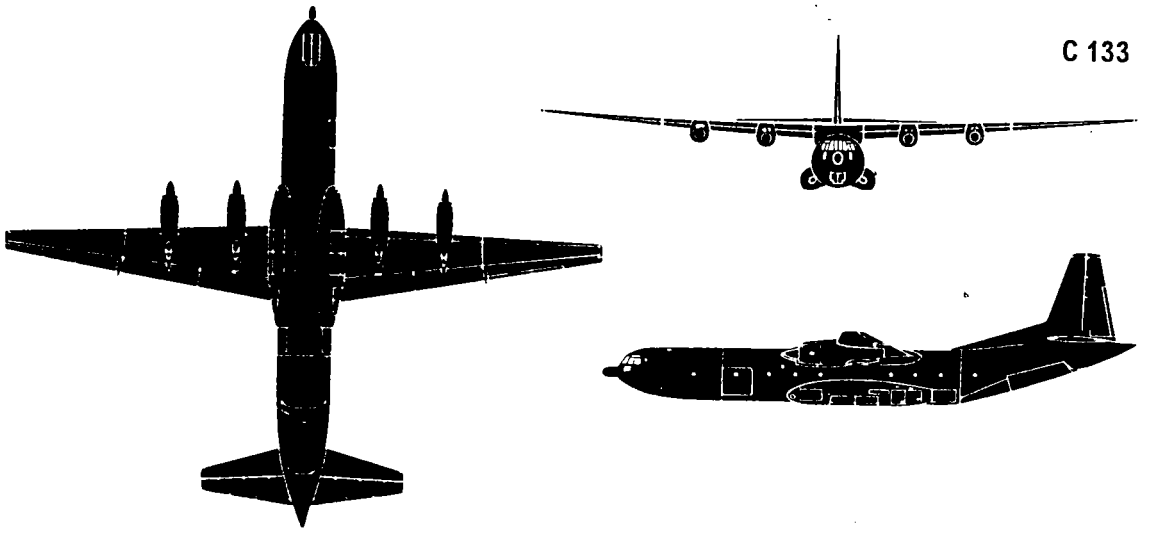


Messerschmitt 321 B-1 (planeur)
et 323 D

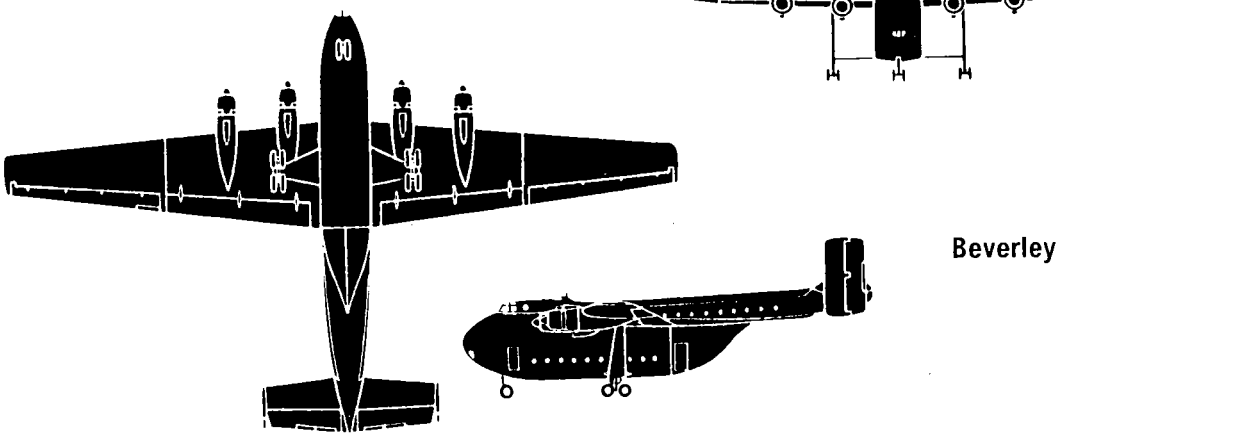
Principaux types d'avions militaires de transport depuis la seconde Guerre Mondiale jusqu'à la fin des années quatre vingt



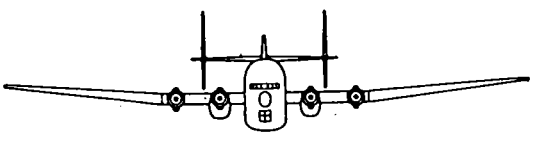
C 124



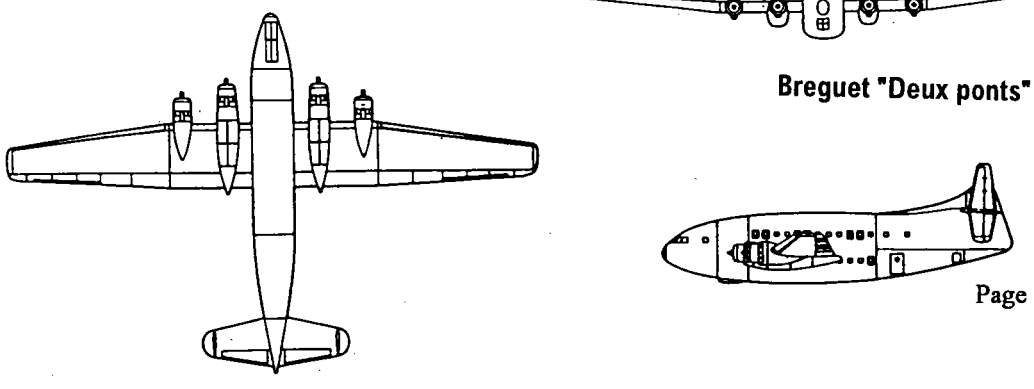
C 133

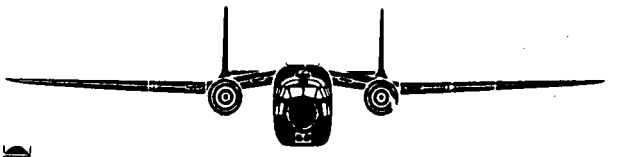


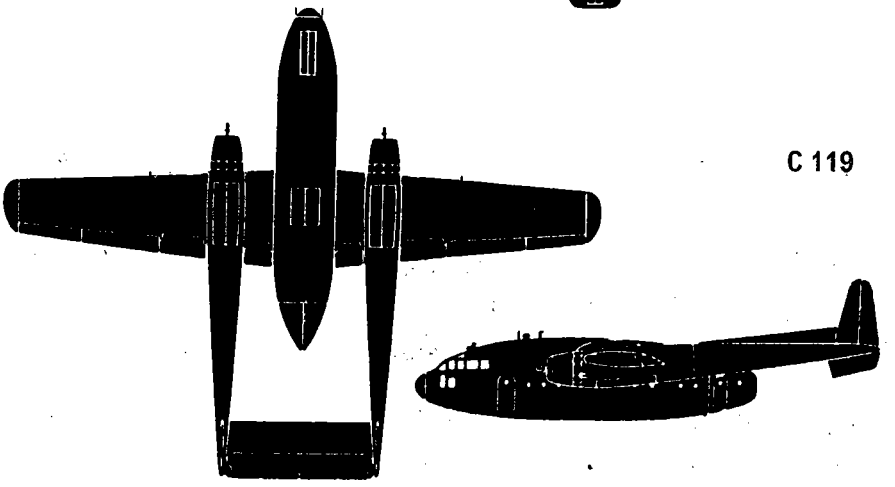
Beverley



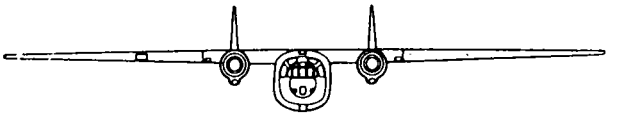
Breguet "Deux ponts"

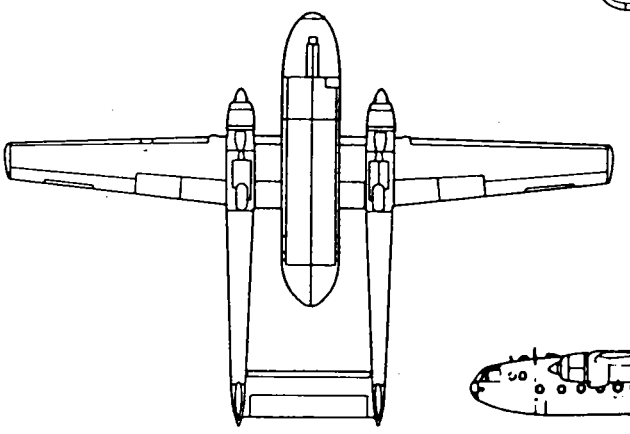




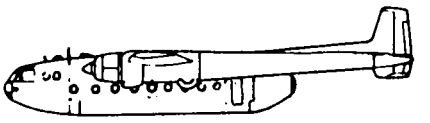


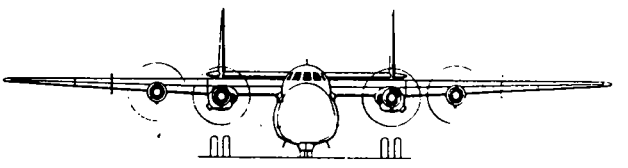
C 119

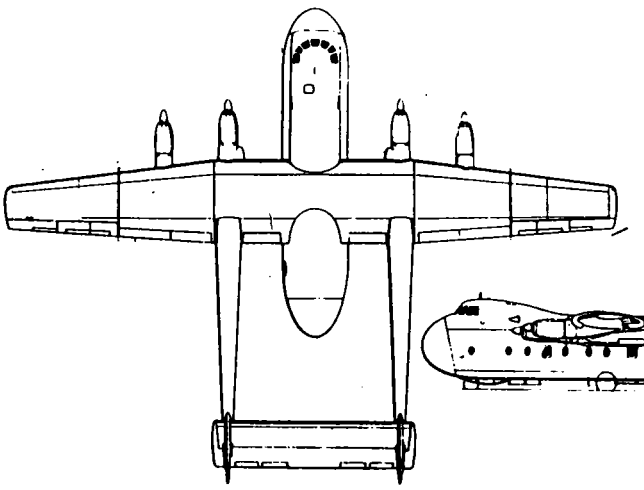




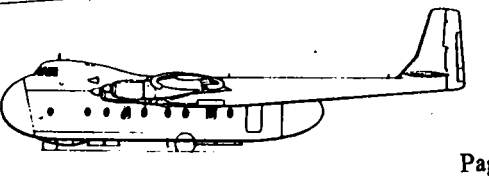
Noratlas

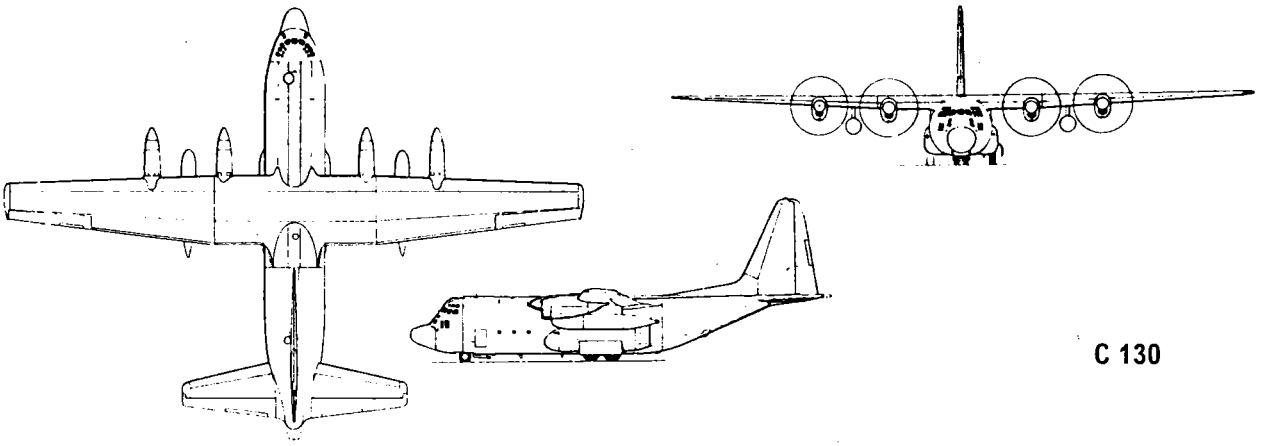




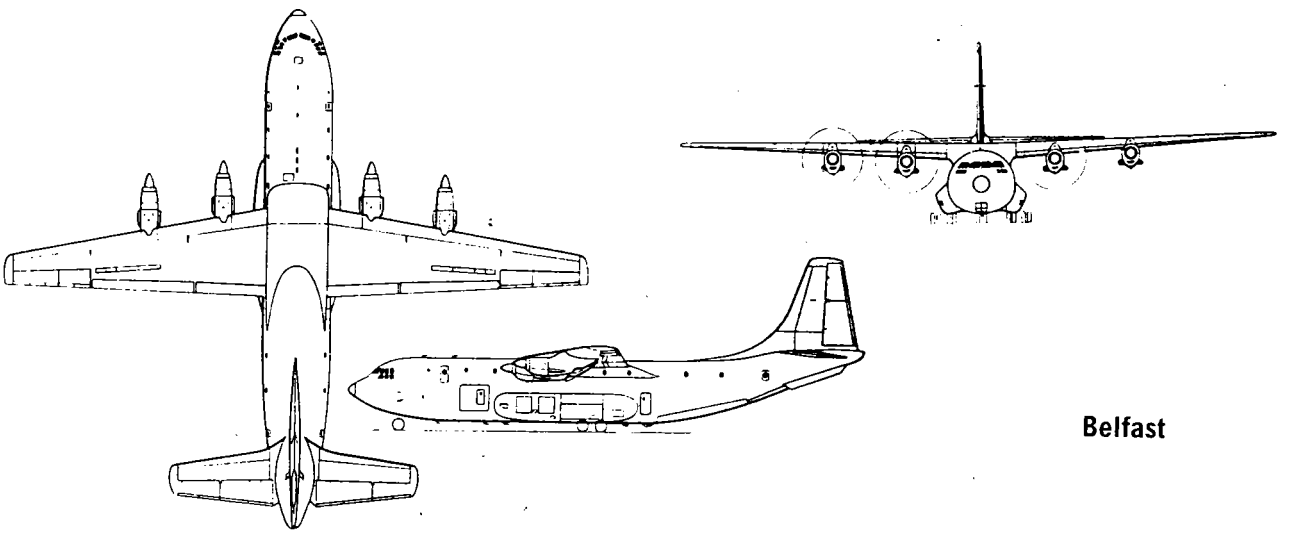


Argosy

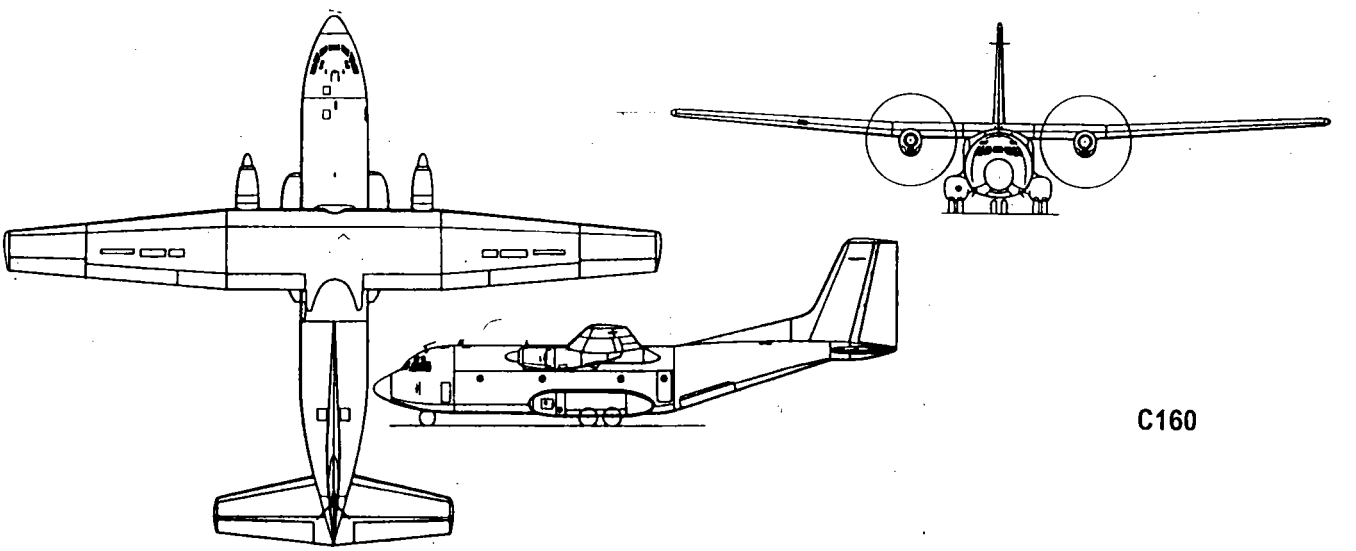




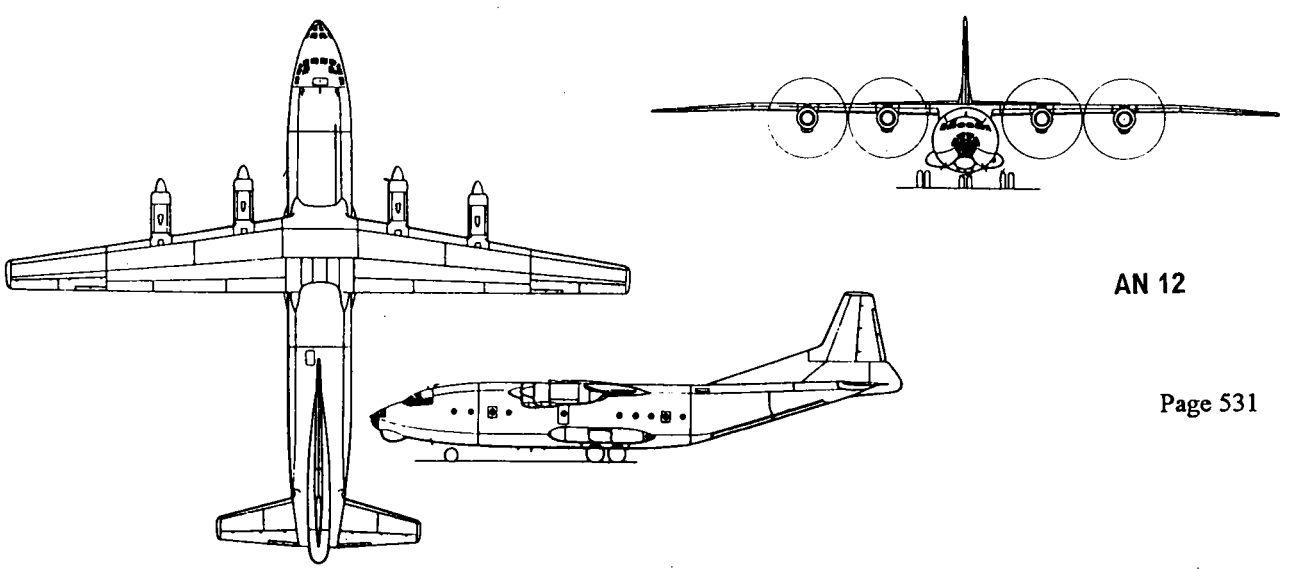
C 130



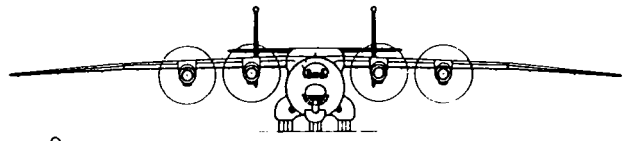
Belfast

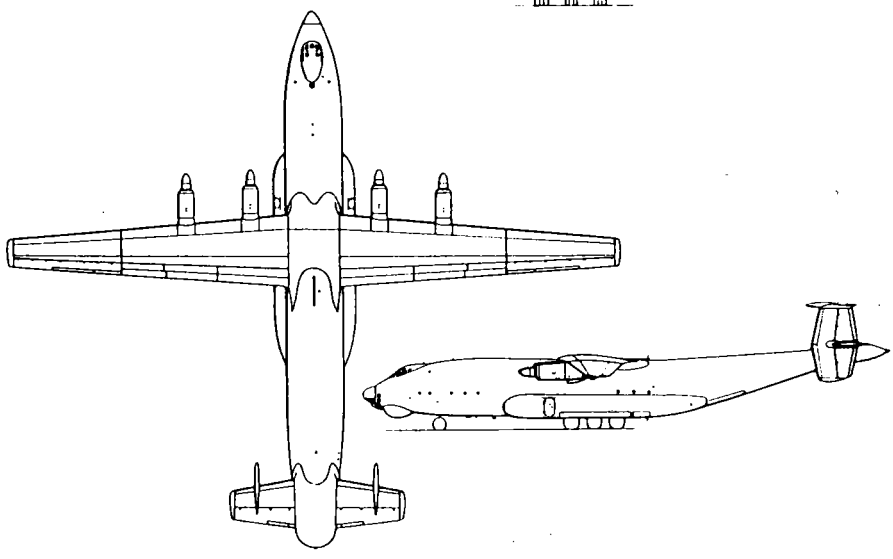


C160

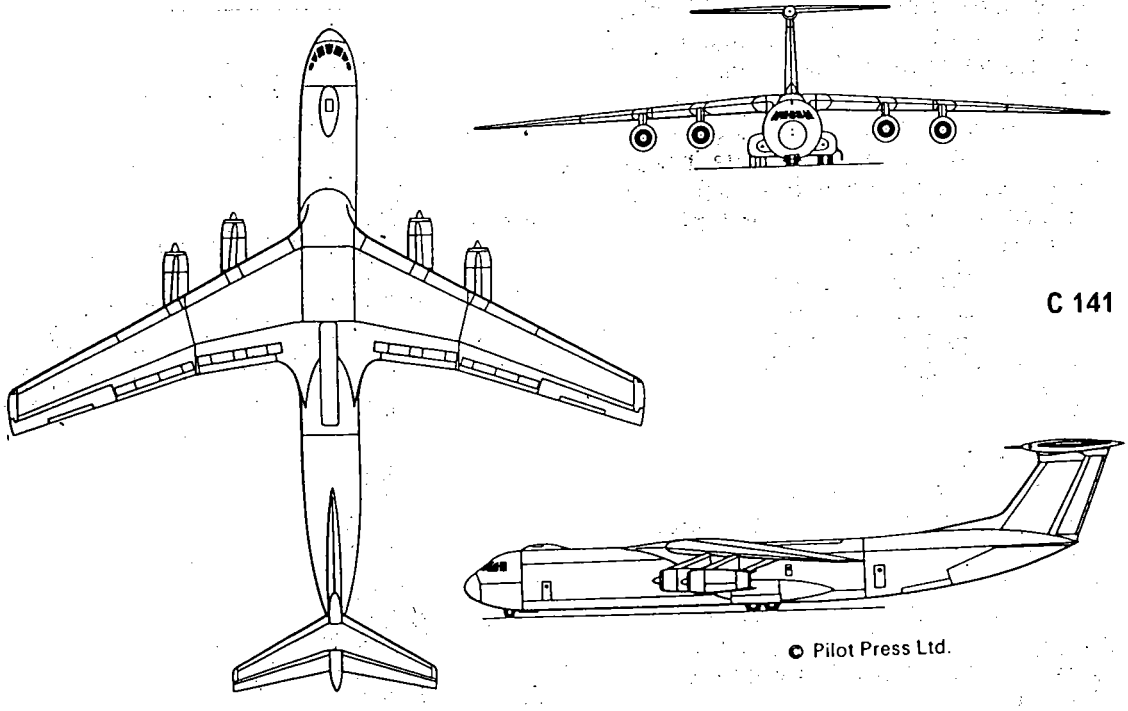


AN 12



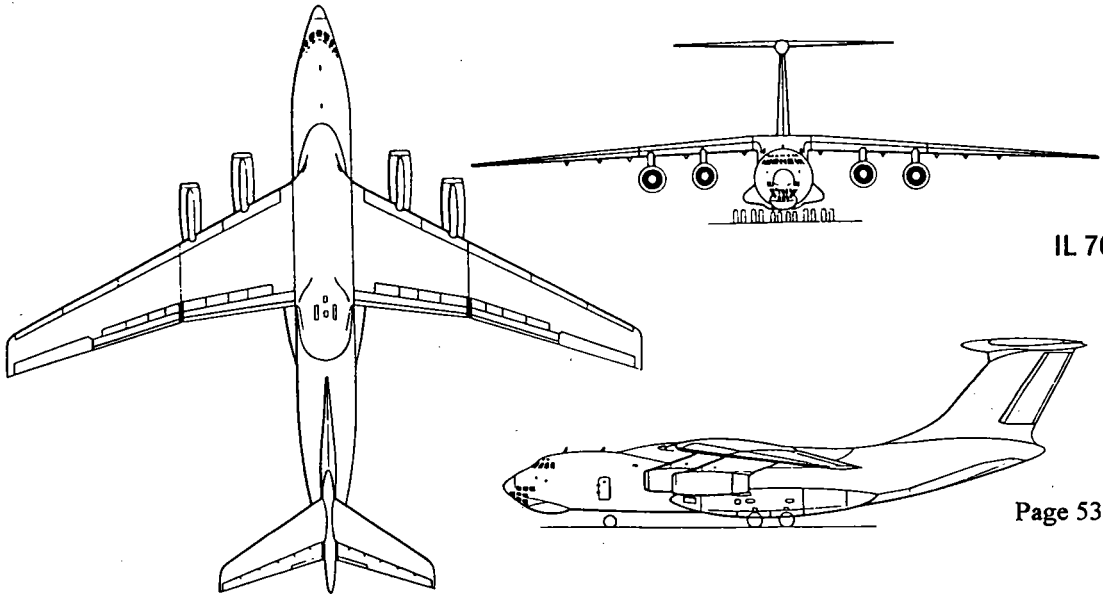


AN 22

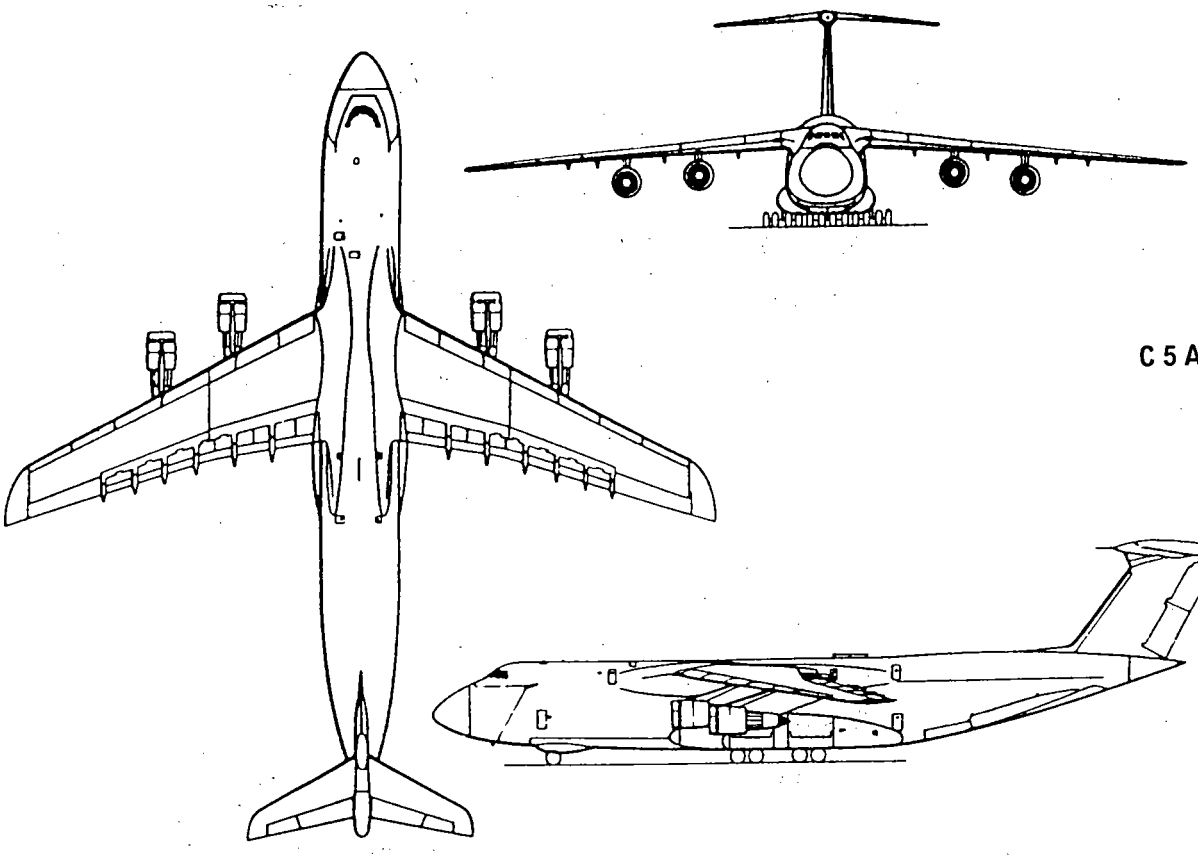


C 141

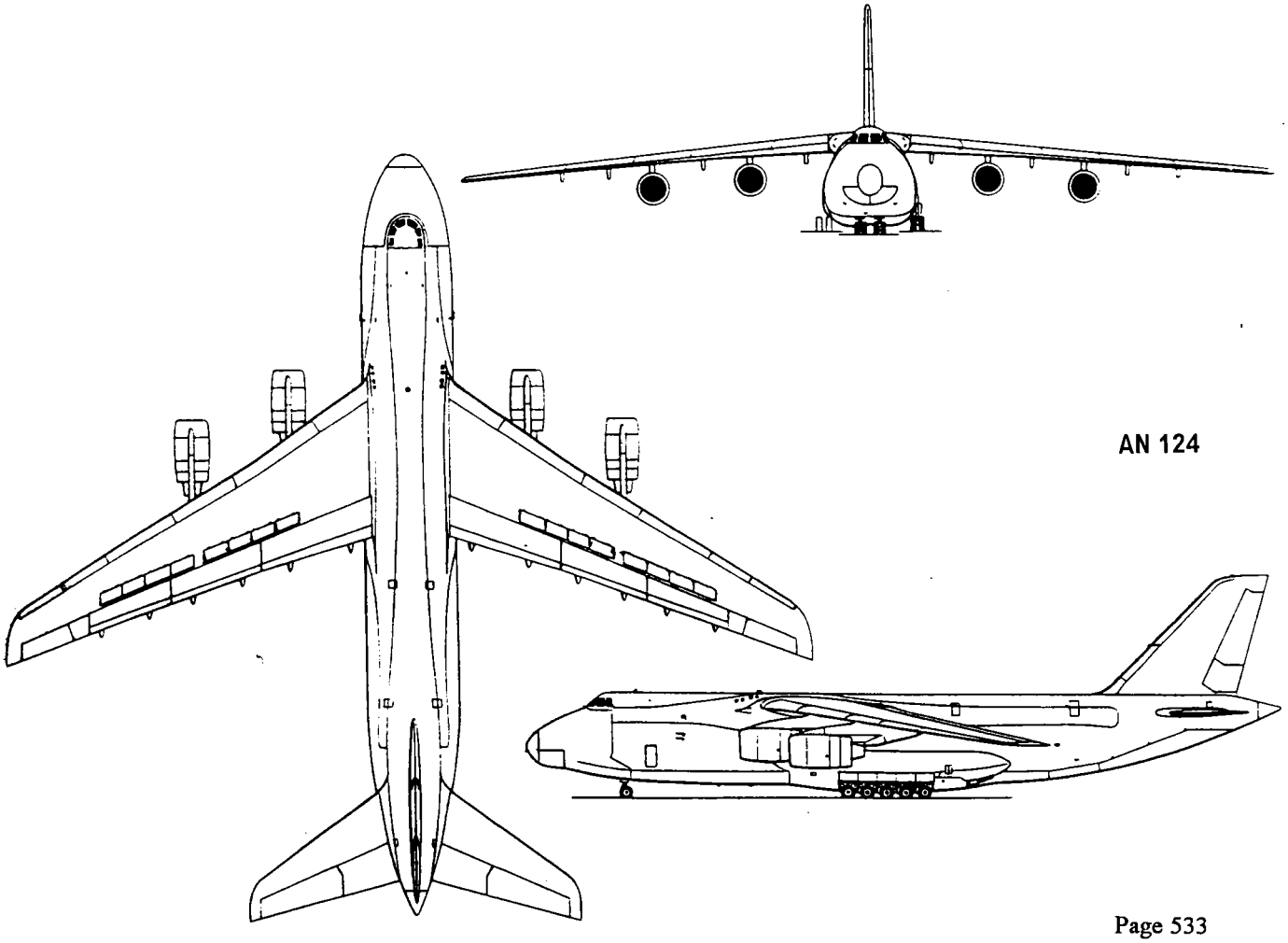
© Pilot Press Ltd.



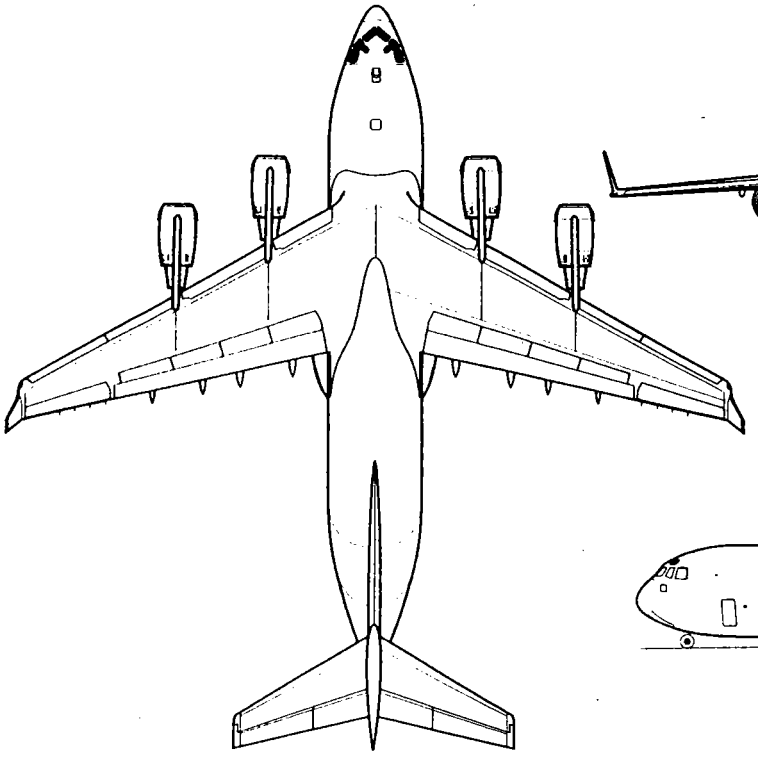
IL 76

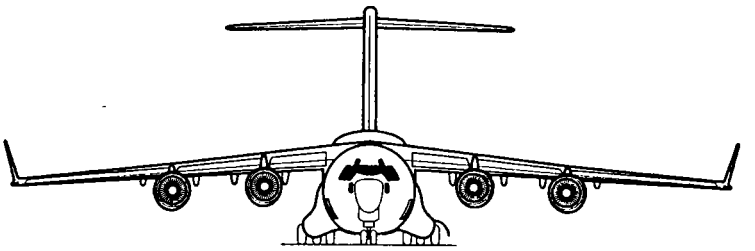


C 5 A

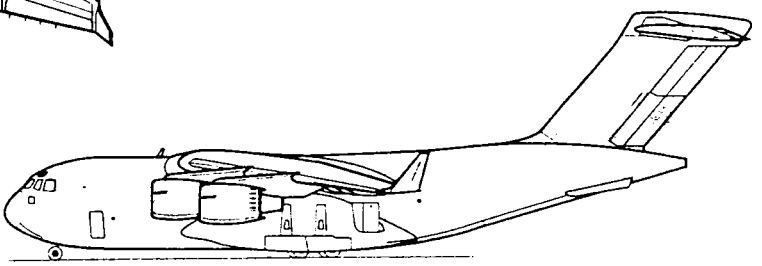


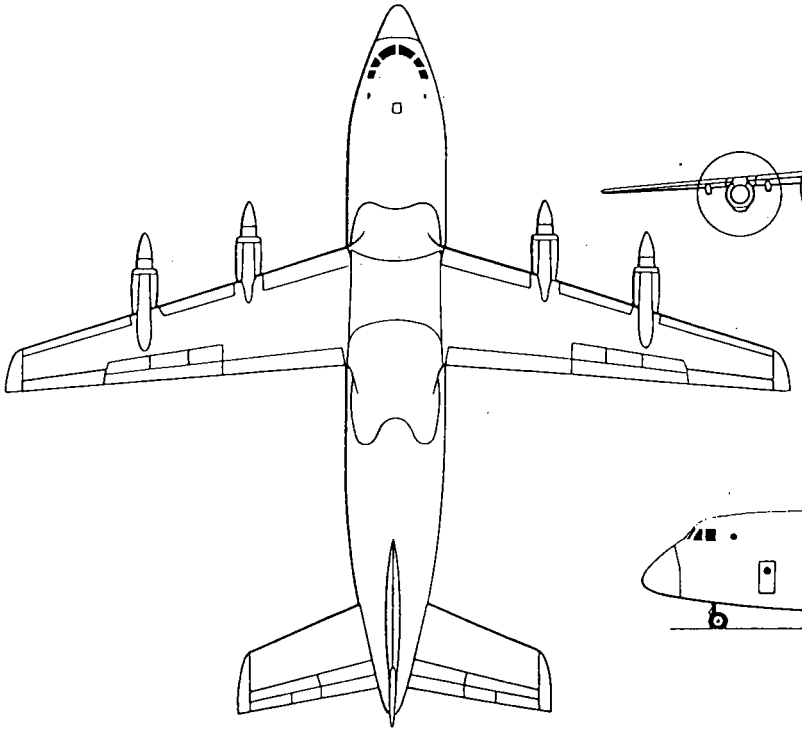
AN 124

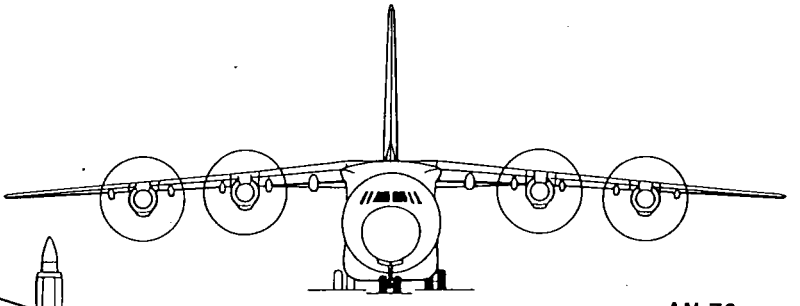




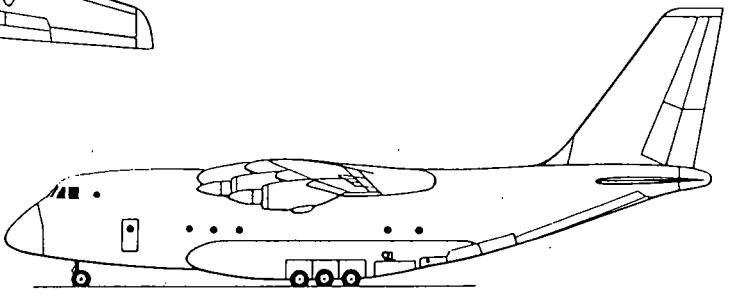
C17

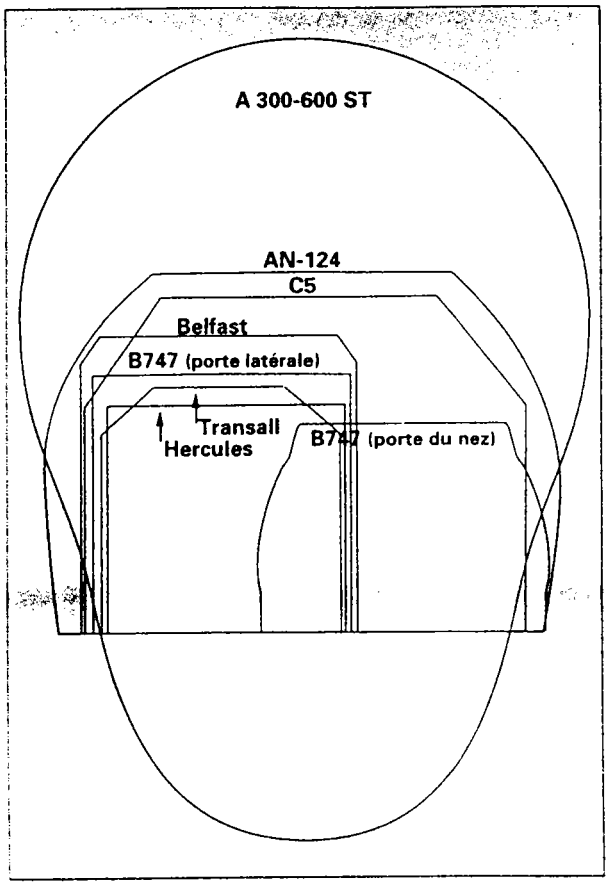


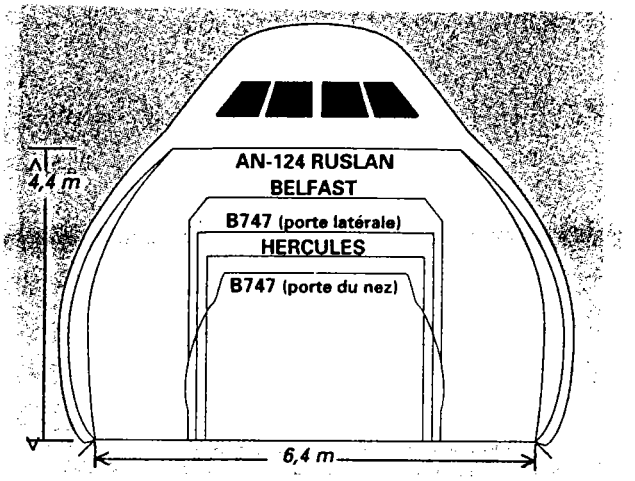


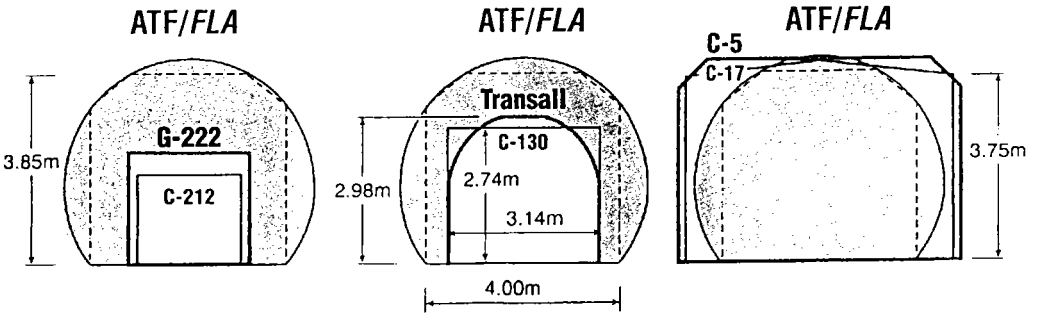


AN 70









Avions de transport légers *(Light freighters)*

Hercules C-130 ou *(or)* Transall C-160

Avions de transport lourds *(Heavy freighters)*

Source : Aerospatiale Air et Cosmos

Croissance du gabarit des avions gros porteurs
- sections de fuselage par rapport à l'Airbus A300-600 T Belouga
- sections de fuselage par rapport à l'AN 124
- sections de fuselage par rapport au projet ATF/FLA

annexe VI. Les hélicoptères aux Malouines

Pendant le conflit des Malouines, les hélicoptères ont joué un rôle déterminant et ont pris une part décisive à chacune des phases de l'affrontement dans les opérations navales, logistiques et d'aérotransport qui les ont caractérisées. Une comparaison des matériels et de leur emploi s'impose pour comprendre le déroulement du conflit.

Il a paru intéressant de relever pour chaque belligérant quels modèles d'hélicoptères ont été employés, les contraintes rencontrées dans leur mise en oeuvre et les performances particulières à ce conflit.

Du côté britannique, on est frappé par l'homogénéité du parc d'hélicoptères et par l'entraînement intensif qu'ont subi leurs pilotes. A l'exception des Chinook fabriqués aux Etats-Unis, tous les hélicoptères employés ont été fabriqués en Grande-Bretagne. Certains modèles sont purement nationaux: Wasp et Scout. D'autres sont une adaptation d'appareils américains: Wessex et Sea King. Les derniers sont nés d'une coopération franco-britannique: Gazelle et Lynx. Les pilotes anglais sont des professionnels appelés à un entraînement intensif, opéré dans des conditions opérationnelles difficiles et notamment sur les différents théâtres de l'OTAN, (Norvège, Allemagne...) ou lors de déploiements extérieurs (Belize, hélicoptères navals embarqués sur les navires de guerre). L'homogénéité du parc, et le fait que presque tous les appareils sortent d'usines britanniques, facilitent la maintenance et un approvisionnement rapide en pièces de rechange.

A ces facteurs s'ajoute l'effet d'échelle. En mobilisant leurs réserves en hélicoptères et en prévoyant rapidement leur utilisation intensive dans ce conflit, les Britanniques ont fait de ce moyen aérien un axe privilégié de leur intervention.

Telle n'est pas la situation du côté argentin. Les hélicoptères embarqués sur les navires et ceux employés sur les îles Malouines, (19 entre le 9 et le 24 avril), sont pour certains d'origine américaine: Chinook, Sea King, Iroquois, ou américains fabriqués sous licence en Italie: A 109 Hirundo. D'autres appareils sont européens: Puma, Lynx, Alouette 3. Dans tous les cas, l'embargo sur les pièces de rechange risque de peser en cas de conflit durable. Ceci conduit à immobiliser des appareils faute de pièces de rechange ou à se servir de quelques-uns comme stock de rechange pour ceux qui doivent être maintenus en état de vol (processus dit de cannibalisation). Les pilotes argentins n'ont pas, à un même degré, l'expérience de combat que leurs adversaires ont pu acquérir ou apprendre de ceux qui ont participé aux guérillas ou crises post-coloniales (Bornéo, Aden, golfe Persique, Suez, Malaisie) et dans les échanges avec leurs alliés américains et européens.

Un autre facteur de déséquilibre réside dans l'adaptation et la modernisation que les Britanniques réalisent régulièrement sur leurs appareils en service grâce à leur industrie aéronautique, et à leur expérience sur le terrain. Le rôle de leur motoriste Rolls Royce est également considérable. L'importance quantitative de l'aéronavale dans le parc des hélicoptères contribue également à mettre en ligne des appareils adaptés à voler dans des conditions extrêmes de visibilité, de vent, de navigation, de sécurité et comprenant des vols stationnaires difficiles. Il

se dégage de cet ensemble une impression de plus grande homogénéité et une recherche permanente des moyens de travailler dans des conditions les plus contraignantes, qui procurent à l'évidence un avantage non négligeable pour les Anglais.

Les différents modèles utilisés qui sont présentés ci-dessous permettent de mieux comprendre le rôle qu'ils ont pu jouer dans ce conflit. Nous évoquerons les appareils utilisés par les deux belligérants et ceux spécifiques à chaque pays.

1. Appareils utilisés par les deux belligérants

a. Chinook

Hélicoptère lourd birotor, à grande capacité, le Boeing Chinook a été développé au milieu des années soixante, pour répondre aux besoins nés de la guerre du Vietnam. Une version améliorée, dotée d'une avionique britannique, HC MK1, est commandée en 1978 en 33 exemplaires pour la Royal Air Force. Le premier des Chinook britanniques effectue son premier vol en mars 1980, la livraison du dernier intervenant début 1982. Cet appareil était donc depuis peu en service dans les forces armées britanniques comme les trois Chinook argentins livrés en 1980.

Le 6 avril, le commandant du Squadron 18, le capitaine de corvette Stables, reçoit l'ordre de se préparer à opérer dans l'Atlantique Sud. Dès le 7 avril, trois Chinook participent, à partir de Culdrose, à des hélitransports de charges au profit de la force navale. C'est ainsi que le Chinook ZA 879 BV transporte un élément de palier d'hélice de cinq tonnes pour l'***Invincible*** déjà en mer. Le porte-aéronefs peut ainsi réparer en haute mer une défaillance qui le ralentissait, lui évitant un retour au port qui eût été d'un effet désastreux après son appareillage médiatisé.

Le 23 avril, cinq Chinook se posent sur le pont de l'***Atlantic Conveyor*** ancré devant Plymouth. Débarrassés de leurs pales, ils sont recouverts d'un revêtement caoutchouté de protection contre les embruns. Parqués sur le pont avant, ils seront ainsi protégés pendant la longue traversée qu'ils doivent effectuer à l'air libre. Le 5 mai, l'***Atlantic Conveyor*** atteint Ascension. Un des Chinook y est mis en service comme grue volante entre l'aéroport de l'île et les navires de la force navale ancrés au large. Le 6 mai, le navire repart vers les Malouines. Le 25 mai, un premier Chinook, dont les pales ont été péniblement remontées, (les rotors ont plus de 18 mètres de diamètre) par des équipes travaillant au-dessus du pont affecté par le tangage et le roulis, décolle et rejoint l'***Hermes***. Le porte-conteneurs est alors atteint par au moins un Exocet. Dans l'incendie qui envahit le navire, les trois autres Chinook sont détruits.

Le Chinook survivant ZA 718 BN, *Bravo november* redécolle de l'***Hermes*** le 26 mai, et rejoint la tête de pont de San Carlos. Il va rendre d'inestimables services pendant tout le reste du conflit, malgré des problèmes de maintenance créés par la disparition des pièces de rechange, des outillages spéciaux et des manuels techniques restés à bord de l'***Atlantic Conveyor***. Pour le garder en état de vol, un détachement du Squadron 18 commandé par le commandant Langworthy est déposé aux Malouines. Cette équipe, qui comprend quatre membres d'équipage,

neuf techniciens et dix personnels de soutien, va y déployer toute son énergie et toute son ingéniosité.

Utilisé d'abord comme grue volante pour emporter les pièces d'artillerie de 105 mm Light Gun et leurs munitions, pour ramener à l'arrière des hélicoptères Sea King endommagés, il va effectuer des missions dangereuses de transport de troupes. Le 2 juin, il est sollicité pour exécuter une opération de transport de troupes sur le secteur avancé de Fitzroy qui aurait été évacué par les Argentins. Il embarque pour un premier voyage 81 parachutistes armés qui doivent rester debout. Il effectue le vol avec une visibilité très limitée, guidé dans son approche finale par deux Scout. Il effectue dans les mêmes conditions une seconde rotation, au cours de laquelle il emmène 75 parachutistes, auxquels il fait franchir un bond de 50 km. Lors d'un autre vol de retour, il ramènera 60 prisonniers argentins. Le 8 juin, après la destruction du ***Sir Tristam*** et du ***Sir Galahad***, il évacue 64 blessés de Fitzroy jusqu'au navire hôpital ***Uganda***.

L'opération la plus délicate effectuée par le Chinook BN se situe le 30 mai. Transportant en soute deux canons de 105 mm Light Gun et 22 servants, emportant à l'élingue un troisième canon de 105 mm, *Bravo november,* dont les pilotes utilisent des jumelles à intensification de lumière suit dans la nuit trois Sea King transportant des *Royal Marines* qui vont occuper une position du Mont Kent abandonnée des Argentins. Après une dépose difficile de son chargement à courte distance d'accrochages entre les Anglais et les Argentins, le Chinook repart vers sa base arrière. Il entre alors dans une tempête de neige. S'étant approché du sol, il heurte la surface d'une crique entre Estancia House et Teal Inlet. Ses moteurs ingérant de l'eau, perdent de la puissance, mais le sang-froid des pilotes qui parviennent à reprendre de l'altitude permet de sauver l'hélicoptère qui rejoint San Carlos.

En 109 heures de vol, du 27 mai au 14 juin, *Bravo november* aura transporté 2150 hommes (dont 550 prisonniers de guerre et 95 blessés en évacuations médicales) et 550 tonnes de matériels et munitions.

Deux des trois Chinook acquis par l'Argentine pour les bases de l'Antarctique et mis en oeuvre par l'armée de l'air argentine, rejoignent aux Malouines, début avril, les deux Bell 212 pour former le détachement d'hélicoptères de la *Fuerza Aera Argentina.* Ils transportent du ravitaillement et des soldats de l'armée de terre, notamment pour renforcer, après le débarquement de San Carlos, les éléments du 12ème régiment d'infanterie implantés à Darwin. Opérant dans des conditions de visibilité limitée, ayant peu de terrains solides pour se poser, utilisant le carburant que leur laissent les C 130 qui font la navette avec le continent, n'ayant qu'un équipage avec un troisième pilote par appareil, les Chinook n'en accomplissent pas moins de nombreuses missions de transport logistiques et de récupération de pilotes d'avions abattus ou détruits au sol. Lors de l'approche des troupes britanniques de Stanley, les Argentins décident de replier leurs Chinook sur le continent.

Deux Chinook argentins ont été perdus pendant le conflit; l'un, le 21 mai sur le Mont Kent par une attaque de Harrier GR3, le second, à Stanley, sera capturé le 14 juin par les Britanniques et ramené en Grande-Bretagne.

Caractéristiques du Chinook

Diamètre des rotors:	18,29 m
.Longueur hors tout:	30,18 m
Longueur du fuselage:	15,54 m
Hauteur:	5,68 m
Poids à vide:	9,736 t
Poids maximal:	20,866 t
Vitesse maximale:	286 km/h
Vitesse de croisière:	257 km/h
Plafond pratique:	3300 m
Rayon d'action:	185 km avec 3,294 t de charge
Distance franchissable:	2200 km (en convoyage)
Moteurs:	2 Avco Lycoming T 55 L 11C (anglais: L11E) développant 3750 ch

b. Sea King

En raison des capacités de la version navale du Sikorsky S 58 (HSS 1), qu'elle trouvait encore limitées en matière de lutte anti-sous-marine, l'US Navy finança le développement d'un nouvel appareil, le S 61 (HSS 2, puis SH3-A selon les sigles successifs de l'US Navy). Les premiers appareils HSS 2 Sea King entrèrent en service en 1961. De nombreuses versions de cet hélicoptère furent mises en service dans les trois armées et les *Coast Guards* américains. En version navale, le modèle SH3D apparaissait en 1967, équipé de moteurs plus puissants que ses prédécesseurs.

Le SH3 Sea King est motorisé par deux turbines *General Electric* T58 GE 83, développant initialement 1250 ch, puis poussées à 1400 ch sur le SH3D. Elles sont installées côte à côte sur le dessus de la cabine, devant le rotor principal à cinq pales. Son fuselage renforcé a été dessiné en forme de coque étanche pour lui permettre d'amérir. Il est alors équilibré par deux flotteurs de stabilisation situés à l'avant, de part et d'autre de la cabine, à l'intérieur desquels s'escamotent les atterrisseurs principaux. Son équipage, en configuration de lutte antisousmarine, est de quatre hommes (un pilote, un copilote et deux opérateurs sonar). Sikorsky a exporté le Sea King dans sept pays dont l'Argentine, qui a reçu pour son aéronavale embarquée quatre S61D4 en 1972 et un cinquième en 1978. Après le conflit des Malouines, six ASH-3H fabriqués sous licence par Agusta en Italie lui seront livrés.

La *Royal Navy* ayant ressenti, dans l'utilisation de ses Wessex, les mêmes limites d'emploi que les Américains avec le HSS1, (dont il est un dérivé), le gouvernement anglais autorisa Westland à négocier avec Sikorsky pour fabriquer sous licence, modifier et commercialiser le

Sea King. L'accord, signé en 1966, va être suivi du vol du premier Sea King assemblé en Grande-Bretagne en 1967. Les Westland Sea King anglais vont recevoir deux moteurs Rolls Royce Gnome H 1400 de 1500 ch, ainsi que des équipements de détection et de navigation britanniques. Le premier HAS MK1 de série vole en 1969. Un modèle HAS MK2 apparaît ensuite avec des moteurs Rolls Royce Gnome de 1660 ch.

Au fil des années, Westland va continuer d'apporter des modifications dans les équipements du Sea King. La silhouette reste pour l'essentiel sans variation. La version anti-sous- marine britannique MK2 va cependant se distinguer des autres Sea King par l'installation d'un radome sur le fuselage, derrière le rotor principal, comme sur le Wessex MK3. Ce radome va s'agrandir sur la version HAS MK5. Une version tactique de transport de troupes, le HC MK 1 commando est apparue en 1973, suivie d'une version MK2; ces appareils pouvant emmener respectivement 21, puis 28 hommes de troupe. Cette dernière version fut commandée en 37 exemplaires par la Royal Navy et mise en service à partir de 1979 sous le sigle HC MK4.

A partir de 1979, la Royal Air Force reçoit 19 Sea King HAR MK3 de recherche et de sauvetage. Le Westland Sea King va être exporté dans sept pays pour la version anti-sous-marine et dans deux pays dans sa version de transport de troupes.

La contribution des Westland Sea King au conflit des Malouines se matérialisa d'abord dans l'intensité des opérations de lutte anti-sous-marine. Protégeant la progression de la force navale, les HAS MK5 des Squadrons 820 et 826 effectuèrent 6489 heures de vol, et 3291 appontages en 2253 sorties. Opérant sans interruption après le départ d'Ascension, ils assurèrent un rideau protecteur permanent à la force navale britannique, n'hésitant pas à tirer de nombreuses armes anti-sous-marines sur des échos suspects. Un certain nombre de cétacés qui s'étaient trouvés par malheur sur la route de cette force navale en firent les frais. Le sous-marin argentin ***San Luis*** faillit également ne pas en revenir, puisqu'après une approche de frégates au nord des Malouines, il fut poursuivi pendant plus de 20 heures.

La maintenance de ces appareils fut facilitée par les nombreux hangars des différents navires de combat et de soutien. Elle permit ainsi de maintenir un taux de disponibilité de 90%.

Durant la phase de reconquête terrestre, les HC MK4 du Squadron 846 ont effectué 1818 sorties, soit 2904 heures de vol et 3343 appontages. Ces appareils de transport de troupes amenèrent également au front des pièces de 105 mm Light Gun, leur capacité d'emport à l'élingue étant de 3600 kg.

Ce sont en tout 48 Sea King anglais qui participèrent au conflit des Malouines: 15 MK2 du Squadron ASM 824, un MK3 en version *Rescue* basé à Ascension où il fut affecté à des liaisons et des transports avec les navires qui s'y succédèrent, 14 MK4 du Squadron 846 (dont un fut perdu au Chili), et 18 MK5 des Squadrons 820 et 826 de lutte anti-sous-marine.

Les Sea King argentins engagés dès la phase initiale de reconquête des Malouines, le 2 avril (opération Rosario), y furent utilisés en transport de troupes. Les jours suivants, ils effectuèrent des tâches de reconnaissance des îles, transportant des détachements à Darwin, Fox Bay et Port Howard. A la mi-avril, reconfigurés en hélicoptères anti-sous-marins, ils opéraient à

partir du ***Veinticinco de Mayo***. Les insuffisances de leurs équipements anti-sous-marins, et notamment de leurs sonar, conduisaient alors les Argentins à se procurer des équipements complémentaires sur le marché international. Il leur faut maintenir une protection suffisante à leur groupe d'attaque principal rassemblé autour du porte-avions dont ils assurent la protection continue du 30 avril au 2 mai. Après le torpillage du ***General Belgrano*** qui confirme la menace des SNA, ils sont basés à Rio Grande du 4 mai au 28 mai. Le 31 mai, ils effectuent depuis cette base, une mission dangereuse de récupération de marins isolés à Pebble. Deux SH3, équipés de réservoirs supplémentaires et dont les pilotes portent des lunettes de vision nocturne, font dans la nuit, un aller et retour sous la menace des patrouilles de Sea Harrier. Les Anglais alertés et pensant qu'il pouvait s'agir de Sea King achetés au Pérou par le Argentins, (le Pérou a équipé ses Sea King d'AM 39 Exocet) envoyèrent effectivement, un peu plus tard, des Sea Harrier reconnaître et attaquer le terrain de Pebble. A la fin du conflit, utilisés en hélicoptères sanitaires, deux Sea King feront la navette avec des blessés entre les îles et le navire-hôpital ***Almirante Irizar***.

Caractéristiques du Westland HAS MK5 Sea King

Longueur rotors tournant:	22,15 m
Longueur du fuselage:	17,01 m
Hauteur:	4,85 m
Moteurs:	2 Rolls Royce Gnome H 1400 1 de 1660 ch
Vitesse de croisière:	210 km/h
Vitesse ascensionnelle:	615 m/mn
Plafond pratique:	4250 m
Distance franchissable:	1230 km (HAC MK4 avec 28 soldats: 440 km)
Masse à vide:	6,2 tonnes
Masse maximale:	9,525 tonnes

c. Westland Lynx

En 1967, un accord franco-anglais est signé pour le développement en commun de trois hélicoptères. Ces trois appareils seront le WG13 Lynx, le SA 330 Puma et SA 341 Gazelle.

Le Lynx est issu d'un projet d'hélicoptère WG3 de 1963, élaboré par la société britannique Fairey qui allait être absorbée par Westland. La responsabilité de développer le WG 13, hélicoptère moyen entre la Gazelle et le Puma, incomba en 1967 à Westland, les deux autres appareils devant être mis au point par l'Aérospatiale. Deux versions du Lynx étaient prévues pour la France, une pour l'aéronavale (lutte anti-sous-marine) et l'autre pour l'armée de terre (qui y renoncera rapidement).

Les Lynx anglais allaient équiper l'armée de terre (version polyvalente à capacité antichar)

et la Royal Navy (version navale polyvalente de lutte contre les navires de surface et les sous-marins). Cette dernière version était destinée à remplacer les Wasp sur les frégates. Le prototype du Lynx vola en 1971. Il était motorisé par deux turbines Rolls Royce GEM 2, situées derrière un rotor principal semi-rigide à quatre pales. En 1977, les premiers Lynx AH MK1 de l'armée de terre britannique entraient en service. Sur les 130 appareils commandés, 60 étaient armés de missiles Tow de lutte antichar. En 1973, volèrent les prototypes de la version navale HAS MK2, plus courte et dont l'avant est plus large pour recevoir un radar de surveillance de surface. Son adaptation aux frégates se traduisait dans un pylône de rotor de queue repliable, des pales de rotor principal également repliables et un train d'atterrissage à roues orientables à 27°, verrouillable pour faciliter son emploi sur les plate-formes navales en mouvement.

Les Lynx navals anglais sont différents des modèles français par leur capacité de lutte contre les navires de surface. Le radar Ferranti Seaspray qui l'équipe, a été mis au point pour les opérations en mer et s'est révélé très performant. C'est d'ailleurs un modèle dérivé, le *Blue Fox*, qui équipe la première version du Sea Harrier.

La première escadrille de Lynx HAS MK2 est opérationnelle en décembre 1977 à Yeovilton. Rapidement reconnu comme très adapté pour l'emploi sur des plates-formes navales réduites, le Lynx est commandé par d'autres pays que la France et la Grande- Bretagne. Parmi ceux-ci, les Pays-Bas, la Norvège, le Danemark, l'Allemagne fédérale, le Nigéria et l'Argentine. Ce dernier pays commande une version HAS 23, dont deux exemplaires lui auront été livrés en 1982, opérant chacun depuis une des frégates lance-missiles T42. Employés à transporter des troupes lors de l'opération Rosario, ils ne devaient plus jouer de rôle significatif après la perte de l'un d'eux, en opération au nord des Malouines, le 2 mai, alors qu'il heurte la coque du ***Santissima Trinidad***, entraînant la perte de son équipage.

Pour donner une capacité de frappe contre les navires de surface, la Grande-Bretagne a développé un missile antinavires, le Sea Skua, qui était encore en phase d'évaluation en avril 1982. Des Sea Skua emportés par la force navale britannique vont être tirés à plusieurs reprises contre les navires argentins pendant le conflit des Malouines.

Le 3 mai, à 02 h 20 du matin, des Sea King anglais en reconnaissance survolant de petits navires, reçoivent de ceux-ci des tirs d'armes automatiques. Deux Lynx décollent du ***Coventry*** et du ***Glasgow*** et rejoignent le secteur. La cible une fois désignée par le radar du Seaspray, le Lynx du ***Coventry*** tire à 8 miles deux missiles, qui atteignent le patrouilleur argentin ***Alferez Sobral.*** Dans cette phase d'attaque, le Lynx du ***Glasgow*** pense avoir repéré un second patrouilleur qui aurait été le ***Comodoro Somellera.*** Il tire ses deux Sea Skua qui atteignent en fait l'***Alferez Sobral***. Le navire touché devait cependant parvenir à rejoindre Puerto Deseado, sa passerelle soufflée, avec sept hommes d'équipage tués.

Le 16 mai, le ***Rio Carcarana***, cargo forceur de blocus, est attaqué et mis hors service par deux Sea Harrier. Il prend feu et s'échoue. Il sera achevé une semaine plus tard par le Lynx de l'***Antelope*** avec deux Sea Skua.

Les Britanniques vont engager 24 Lynx du Squadron 815 dans l'opération Corporate. Deux Lynx du ***Brilliant*** vont s'illustrer tout d'abord en Géorgie du Sud en participant à la

destruction du sous-marin ***Santa Fe***, puis en débarquant des troupes au sol pour reprendre Grytviken et Leith.

Les Lynx embarqués sur les frégates de la force navale furent l'objet d'un programme accéléré d'équipement de contre-mesures, comportant la détection d'émissions électroniques, l'adaptation de détecteurs d'anomalies magnétiques pour lutter contre les sous-marins, et un système de vision thermique permettant une vision tous temps. Un programme spécial d'adaptation des Lynx fut lancé après la destruction du ***Sheffield*** pour les rendre aptes à leurrer des missiles Exocet lancés par avion ou tirés depuis une batterie terrestre. Des déflecteurs latéraux devaient leur permettre de simuler la silhouette d'un navire. Plusieurs furent ainsi mis en oeuvre à partir des porte-aéronefs.

Pendant l'opération Corporate, les Lynx britanniques effectueront 1728 sorties, totalisant 2567 heures de vol et 3796 appontages.

Caractéristiques du Lynx HAS MK2 (version navale)

Longueur rotors tournant:	15,16 m
Hauteur:	3,60 m
Moteur:	2 Rolls Royce GEM de 900 ch
Vitesse maximale:	230 km/h
Vitesse ascensionnelle:	660 m/mn
Autonomie de vol en configuration ASM:	2 heures
Masse à vide:	2,470 tonnes
Masse maximale:	4,760 tonnes

2. Les hélicoptères utilisés seulement par les Britanniques

a. Wessex

La firme britannique Westland, après avoir fabriqué des avions, se spécialisa dans les hélicoptères. Elle obtint de Sikorsky la licence de fabrication du S 51 dont elle tira les versions anglaises Dragonfly et Widgeon. Elle se lança ensuite en 1952, dans la production du Sikorsky S55 dont la version britannique, destinée à la Royal Navy et à la Royal Air Force, allait être baptisée Whirlwind. Les limites d'emport des Whirlwind anti-sous-marins conduisaient à en employer simultanément deux: un pour la détection au radar ou au sonar, un pour l'attaque avec des charges offensives. Dans les dernières versions des Whirlwind, le moteur à piston Pratt et Whitney avait été remplacé par une turbine Bristol Siddeley Gnome H 1000. Poursuivant sa coopération avec Sikorsky, Westland obtenait en 1956 la licence de fabrication et les droits de modifier le S58 américain, baptisé Wessex du nom de la région d'implantation de l'usine Westland de Yeovil. L'intérêt de cet appareil résidait dans sa capacité d'emport supérieure aux modèles précédents, le rendant apte à opérer plus efficacement dans les missions de lutte anti-

sous-marine. L'US Navy l'avait d'ailleurs adopté à cette fin sous le sigle HSS 1 Seabat. Parallèlement, les US Marines en avaient commandé une version emmenant 12 hommes de troupe, le HU S1 Sea Horse. L'US Coast guard en reçut également, ainsi que l'US army dotée de CH 34 Choctaw emportant 18 hommes de troupe et qui devaient être employés massivement pendant les premières années de la guerre du Vietnam. Sous le sigle H34 uniformisé pour toutes leurs armées en 1962, les Etats-Unis vont mettre en service plus de 1800 exemplaires de cet hélicoptère réalisé à partir du S 58. La société française Sud Aviation devait en fabriquer 135 exemplaires sous licence pour l'armée de terre, la marine et l'armée de l'air françaises.

Dès 1957, Westland adapte sur un HSS1, acheté aux Etats-Unis, un turbomoteur Napier Gazelle de 1000 ch. Ses essais aboutissent à la fabrication en série d'une version motorisés par un turbomoteur Gazelle d'une puissance portée à 1400 ch, et équipée pour la lutte anti-sous-marine tous temps, le HAS MK1 Wessex. La mise en service du Wessex, premier hélicoptère ASM anglais, capable d'opérer de nuit, coïncida avec la mise en service des premiers croiseurs de la classe ***County*** (dont font partie l'***Antrim*** et le ***Glamorgan***), conçus pour emmener un Wessex chacun. Cette adaptation d'un hélicoptère moyen à un croiseur de cette taille constituait alors une innovation remarquable, donnant à ces bâtiments antiaériens, une capacité anti-sous-marine qu'aucune autre marine n'avait encore atteinte. Ces navires abritent leur Wessex dans un hangar aux dimensions calculées pour le recevoir et auquel il accède, curieusement, par roulage sur le pont, à gauche du roof arrière supportant le dispositif de guidage des misssiles Sea Slug, avant de pénétrer de biais dans le hangar. Le Wessex HAS MK1 reçoit en 1964, un système d'autostabilisation et de pilotage automatique et devient le HAS MK3. Son turbomoteur est une turbine Napier Gazelle à 1600 ch. Pour compenser son autonomie limitée, un système de ravitaillement de l'hélicoptère, en vol stationnaire aux côtés d'un navire, est mis au point. Un radar de recherche a été rajouté sur le fuselage derrière le rotor dans un cône, ce qui a valu à ce type d'hélicoptère le surnom de camel (chameau).

Alors que quarante MK3 sont réalisés à partir de cellules de MK1, l'aéronavale britannique commande 101 exemplaires d'une autre version du Wessex, le HU MK5, destinés au transport des Royal Marines. Cette acquisition est l'application d'un des enseignements tirés de la crise de Suez. Pendant l'attaque du canal, les Britanniques avaient utilisé en transport d'assaut des Westland Whirlwind. Depuis, la Royal Navy avait désaffecté plusieurs porte-avions légers, pour en faire des porte-hélicoptères-transports de commandos, embarquant en permanence hélicoptères, véhicules et *Royal Marines*. Le besoin d'un tel hélicoptère était en outre justifié par le déploiement des forces navales britanniques outre-mer et par les opérations de lutte anti-guérilla menées notamment à Bornéo. L'emploi d'une capacité immédiate de transport de troupes allait ainsi se concrétiser à plusieurs reprises. Ce fut notamment le cas en juillet 1961, lorsque des Whirlwind du porte-hélicoptères ***Bulwark***, dont la couverture aérienne était assurée par les intercepteurs du porte-avions ***Victorious***, héliportent les Royal Marines du 42ème commando sur l'aéroport de Koweit City, assurant sa maîtrise jusqu'à l'arrivée de renforts aéroportés depuis Aden. Le Koweit évita ainsi une invasion par les troupes irakiennes du maréchal Kassem.

Le Wessex HU MK5 diffère des modèles précédents par sa motorisation. Ce sont en effet deux turbines Rolls Royce Gnome qui entraînent les rotors, donnant à cet appareil une puissance et une souplesse qui vont en faire un excellent hélicoptère tactique. La Royal Air Force, qui, en

Grande-Bretagne, est chargée de transporter les troupes de l'armée de terre, va mettre également en ligne 72 exemplaires de Wessex, équipés, comme le MK5, de deux Gnome MK 110 ou MK 111. Le fait de disposer de deux moteurs accouplés sur un même arbre de transmission, assure une sécurité au pilote en cas de panne de l'un des deux (le réducteur ne peut en tout état de cause absorber qu'une puissance de 1550 ch; or chaque Gnome fournit jusqu'à 1350 ch). Cette remotorisation des hélicoptères du type S58 va leur donner une silhouette différente des modèles d'origine américaine. La présence des turbines et la nécessité de filtrer l'air absorbé par celles-ci en atmosphère saline ou poussièreuse, va conduire les ingénieurs de Westland à ajouter, à l'avant, un filtre proéminent. Ils se distinguent également par les gros échappements de turbines qui sortent de chaque côté du fuselage, sous le poste de pilotage.

Pour leurs missions de soutien des troupes au sol, les Wessex MK5 vont être armés de mitrailleuses, de lance-roquettes et de deux à quatre missiles filoguidés de Sud Aviation AS 11 ou AS 12 (de 8 km de portée) qui leur donnent un capacité offensive à distance. La surmotorisation, la forte capacité d'emport à l'élingue et la possibilité de poser une des roues latérales avant du train d'atterrissage, vont permettre au Wessex MK5 d'effectuer la dépose de troupes professionnelles dans des sites difficiles.

Les Westland Wessex ont joué un rôle primordial pendant le conflit des Malouines. Ceci apparait dans le nombre de Wessex employés: 55, soit 2 HAS MK3 et 53 HU MK5. Il s'agit donc de l'hélicoptère le plus employé du côté britannique. Ceci résulte d'abord de l'ancienneté de son emploi; il est en effet, à ce moment, l'hélicoptère moyen le plus répandu dans les forces armées britanniques, alors même que son remplacement par différentes versions du Sea King est en cours. Cette importance s'explique ensuite par la variété des versions engagées: MK3 sur les croiseurs ***Antrim*** et ***Glamorgan***, MK5 sur les navires de tous types emportant des unités spécialisées, des parachutistes, des commandos de Royal Marines, des artilleurs puis dans un second temps, des soldats de l'armée régulière (gardes écossais, gallois ou Gurkhas) avec tout leur équipement et armements. Enfin, son emploi massif a été rendu possible, lors de la montée en puissance de l'opération Corporate, par le déstockage d'appareils mis en réserve à Wroughton. Les Wessex sont apparus d'autant plus adaptés à cette opération pour une large part improvisée, qu'ils étaient navalisés. Conçus pour être stockés dans des espaces confinés (hangars de navires) et ayant de ce fait des pales et une queue repliables, ils pouvaient facilement être embarqués dans la soute d'avions-cargos. C'est ainsi que dès le début de l'opération, grâce à la disponibilité d'un Bristol Belfast de la société Heavy Lift, deux Wessex HU MK5 sont transportés en un seul vol à Ascension. Le 7 avril, deux autres Belfast transportent, en deux voyages, six Wessex HU MK5 et un Sea King. Un Belfast fera encore deux voyages, les 6 et 9 mai, pour apporter à Ascension, à l'issue de chaque vol, deux Wessex HU MK5 supplémentaires. Un dispositif d'hélicoptères logistiques a pu ainsi être mis en oeuvre très rapidement à Ascension, dans la perspective de l'arrivée de la force navale et des navires amenant le corps expéditionnaire.

Dans la zone de guerre, les Wessex s'illustrèrent d'abord en Géorgie du Sud. La perte sur le glacier Fortuna de deux Wessex HU MK5, due au manque d'expérience des pilotes pour opérer dans le white out (brouillard aveuglant faisant perdre toute référence au sol), y est compensée par la performance du HAS MK3 de l'***Antrim***, baptisé Humphrey. Non seulement il sauva les spécialistes du SBS laissés sur le glacier le 22 avril, récupéra, in extremis, des commandos perdus en mer sur leur canot pneumatique, le 23 avril, mais aussi, il mit hors service

le sous-marin argentin ***Santa Fe*** qui, le 25 avril, quittait Grytviken. Par la suite, il devait continuer à participer au conflit en effectuant des patrouilles anti-sous-marines et des transports de personnels.

Les Wessex HU MK5 de transport des Squadrons 845, 847 et 848 employés d'abord à Ascension à des tâches de transport logistiques, et dont deux exemplaires auraient été détachés sur le ***Tigespring*** pour opérer en Géorgie du Sud, vont constituer l'épine dorsale de l'hélitransport pendant la phase finale de reconquête des Malouines et même au-delà, en participant, fin juin 1982, à la récupération des îles Sandwich du Sud. Ils avaient été dispersés sur les différents navires de guerre et de soutien, depuis les porte-aéronefs et les pétroliers ravitailleurs jusqu'aux bâtiments de débarquement et navires marchands affrétés ou réquisitionnés.

Avant d'être engagés au-dessus des Malouines, leur mission principale fut le transport de charges à l'élingue entre les navires. Ils contribuèrent ainsi au large d'Ascension, à réorganiser et redistribuer les cargaisons embarquées hâtivement lors de la phase d'appareillage.

Pendant la reconquête des îles, aucune perte directe en opérations, autre que celle des deux Wessex HU MK5 de Géorgie du Sud, n'a été enregistrée. Les six HU MK5 détruits à bord de l'***Atlantic Conveyor*** l'ont été avant d'avoir été remis en condition opérationnelle. Le Wessex HAS MK3 du ***Glamorgan*** a été rendu inutilisable dans son hangar, par l'impact du missile Exocet sur l'arrière du navire le 12 juin.

Parmi les missions remarquables réalisées par des Wessex, il faut relever l'attaque audacieuse effectuée le 11 juin. Un Wessex HU MK5, arrivé à très basse altitude, à trois milles au nord-ouest de l'hôtel de ville de Stanley, tira un premier missile AS 12 qui manqua le bâtiment mais atteignit le poste de police situé de l'autre côté de la rue, qui abritait le centre de coordination du renseignement argentin. Le Wessex se retire après le tir infructueux d'un second AS 12 qui tombe à l'eau. Cette opération a surtout eu un impact psychologique sur le moral déja bas des officiers argentins. En 1986, les Wessex cédèrent définitivement la place aux Sea King.

Les escadrilles ("Squadrons") de Wessex étaient divisées en détachements ("Flight") comprenant un nombre variable d'appareils. Pour les HAS MK3 du 737ème squadron, un détachement peut ne comprendre qu'un seul appareil affecté sur un croiseur. Pour les HU MK5, les trois Squadrons engagés aux Malouines comprenaient de 12 à 24 Wessex et leurs détachements étaient codés par lettres: A, B, C, ou D. Quelques chiffres témoignent de l'emploi intensif des Wessex pendant ce conflit:

-les deux Wessex MK3 du 237ème Squadron effectuent de début avril à fin juin, 334 heures de vol, en 213 sorties ayant comporté 522 appontages;

-les 21 Wessex du 845ème Squadron effectuent 2259 heures de vol en plus de 600 sorties. Les six Wessex de son détachement "D" affectés à l'île d'Ascension volèrent 503 heures 20 de jour et 40 heures 30 de nuit, transportant 3,5 milliers de livres de cargaison et transférant 2500 personnes sur les navires ancrés au large;

-les 24 Wessex du 847ème Squadron effectuent plus de 1000 sorties pendant le conflit.

Caractéristiques du WESSEX MK5/MK3

Longueur totale:	20,03 m
Longueur du fuselage:	14,74 m
Diamètre du rotor principal:	17,07 m
Hauteur:	4,93 m
Moteur:	MK5: 2 turbomoteurs Rolls Royce Gnome MK 110 ou MK111 de 1350 ch. (1350 ch sur un seul moteur) MK3: 1 gazelle MK 165 de 1600 ch
Vitesse maximale:	210 km/h
Vitesse de croisière:	195 km/h
Vitesse ascensionnelle:	190 m/mn
Plafond pratique:	3050 m
Distance franchissable:	540 km / 650 km
Poids à vide:	3,925 t
Poids maximum:	6,125 t
Charge externe maximale:	1 815 kg

b. Aerospatiale / Westland SA 341 Gazelle

Le SA 341 est issu (avec le Lynx et le Puma) de l'accord franco-britannique du 22 février 1967 portant sur le dévelopement en commun de trois hélicoptères. La Gazelle a bénéficié de l'expérience de Sud Aviation qui avait entièrement réalisé l'Alouette II et l'Alouette III. La Gazelle apporte cependant des innovations avec une queue carénée intégrant le rotor de queue dans un dispositif appelé fenestron: un rotor fabriqué en composite et une turbine Turboméca Aztazov III A de 590 ch. Elle allait équiper la Royal Navy pour la formation de ses pilotes (36 exemplaires), la British Army (212 exemplaires) et les Royal Marines. Sa cabine à cinq places est couverte par de larges surfaces vitrées, offrant une grande visibilité mais dont la brillance peut contribuer à la faire repérer par un adversaire. Comme pour les hélicoptères précédents issus de modèles étrangers, les Britanniques vont apporter de substantielles modifications aux versions successives de cet appareil.

Aux Malouines, les Gazelle vont opérer avec les Scout car ils relevaient simultanément des deux groupements d'hélicoptères légers affectés au corps expéditionnaire et qui vont intervenir après le débarquement du 21 mai. Le premier groupement est l'escadrille aérienne de la 3ème brigade de commandos (*3rd commando brigade air squadron*) qui opère dès le 21 mai

avec neuf Gazelle et six Scout. Le second est l'escadrille 656 qui va engager six Gazelle et six Scout. Ce sont donc 15 Gazelle et 12 Scout qui vont participer conjointement aux opérations de reconquête des îles Malouines.

Ces hélicoptères arrivent aux Malouines sur les transbordeurs civils et bâtiments de débarquement de chars (LSL), à partir desquels ils vont opérer après avoir appris, pendant le voyage vers le sud, à s'y poser et à décoller de jour comme de nuit, en maîtrisant ainsi la difficulté que constituait l'appontage avec des atterrisseurs à patins conçus pour des opérations terrestres.

Pendant la période de reconfiguration, au large d'Ascension, des navires sur lesquels ils sont répartis, ils s'entraînent à des opérations d'attaque au sol avec les armements nouveaux dont ils viennent d'être équipés. Lors de la décision d'envoyer le corps expéditionnaire britannique, il fut décidé en effet, le 7 avril, afin de fournir une capacité d'appui feu aux troupes débarquées, d'armer les Gazelle avec des nacelles lançant six roquettes de 68 mm, déjà utilisées par les Harrier GR3.

Une adaptation des Gazelle avec un lance-roquettes de chaque côté du fuselage est réalisée en programme d'urgence, avec l'aide des techniciens français et le prélèvement de ces systèmes sur les stocks français. L'adaptation est réalisée en un temps record puisque les premiers tirs d'essais sont effectués le 12 avril.

Pendant le débarquement de San Carlos, des Gazelle armées sont envoyées des navires dès le lever du jour pour reconnaître les implantations de missiles Rapier destinés à assurer la défense antiaérienne de la tête de pont. L'une d'elles, qui s'était trop avancée à l'est du hameau de San Carlos, se trouva sous le feu des armes d'infanterie d'Argentins qui se repliaient. L'hélicoptère retomba dans le baie de San Carlos et le pilote ramené à terre par son coéquipier devait décéder peu après. Une seconde Gazelle, également prise à partie par le même détachement d'Argentins, est abattue et tous les membres de l'équipage tués quand elle heurte le sol. Une troisième touchée également, parvient à rejoindre le ***Sir Galahad*** et sera réparée. Son équipage peut ainsi confirmer que les tirs viennent d'Argentins en retraite et non d'une contre-offensive appréhendée par le commandement. Une semaine plus tard, lors de l'attaque imrovisée contre Goose Green et Darwin, deux Gazelle et deux Scout vont soutenir le 2ème Para en faisant, en dépit du mauvais temps, une navette continue de jour et de nuit entre la zone des combats où ils déposent munitions et matériels et l'arrière où ils ramènent les blessés.

Etant apparues vulnérables car dépourvues de moyens appropriés de vision à distance, les Gazelle ne vont pas être engagées pour des observations ou des missions de reconnaissance mais affectées principalement au transport des états-majors et de matériels pour les troupes au sol qui progressent, ramenant à l'arrière les blessés. Elles vont enregistrer une dernière perte dans la nuit du 5 au 6 juin. Afin d'assurer la continuité des transmissions entre les éléments avancés du 2ème régiment de parachutistes et l'état-major de la 5ème brigade, une Gazelle emmenait deux transmetteurs qui devaient réparer les installations nécessaires. Elle fut abattue au sud du mont Pleasant par un des missiles Sea Dart tirés par le ***Cardiff*** qui n'avait pu identifier cet hélicoptère se dirigeant vers Stanley et opérant au-dessus de terrains qui n'étaient pas encore tenus par les

Britanniques. Ses quatre occupants furent tués. Pour assurer aux Gazelle une disponibilité appropriée à la densité des opérations, un ratio de deux pilotes par appareil avait été adopté et les équipes au sol formées en conséquence.

c. Westland Scout/Wasp

Après avoir absorbé le fabricant d'hélicoptères Sanders Roe en 1959, la société Westland continua de développer le modèle P 531 qu'il avait mis au point. Deux types d'appareils sont issus de ce programme. Le premier destiné à l'armée de terre est le Scout AH MK1 construit à cent exemplaires pour la British Army. Le second, le HAS MK1 Wasp a été spécifiquement conçu pour emporter deux torpilles légères et être embarqué sur des navires de guerre de taille réduite et notamment les frégates de la classe ***Tribal*** (***Ashanti***). Lors de leur construction, ces frégates ont été dotées d'une plate-forme sur le roof arrière, qui s'escamote verticalement et se referme pour constituer un hangar abritant l'hélicoptère. Il s'agissait là d'une innovation audacieuse et le Wasp est ainsi devenu le premier hélicoptère léger piloté anti-sous-marin embarqué en service. Finalement, 98 Wasp furent fabriqués dont 30 furent exportés pour les marines d'Afrique du Sud, des Pays-Bas, du Brésil et de Nouvelle Zélande. Le Scout et le Wasp entrèrent en service en 1963. Indépendamment de leurs missions spécifiques au combat, les deux appareils se sont révélés particulièrement adaptés à des missions de liaison ou d'observation (réglage d'artillerie).

Le Scout est un appareil léger, robuste, doté d'un train d'atterrissage à patins. Sa propulsion est réalisée par un turbomoteur Rolls Royce Nimbus qui entraîne un rotor quadripale complété d'un rotor bipale de queue. Derrière les deux sièges avant des pilotes, un volume de cabine permet d'emporter trois passagers, tandis que de chaque côté peuvent être montées sur des pylônes, des civières ou des armes. Certains Scout ont ainsi été équipés, à partir de 1969, d'un viseur gyrostabilisé de guidage de tir pour des missiles antichar filoguidés d'origine française SS11.

Le Westland HAS MK1 Wasp reste assez proche par sa silhouette du Scout. Il s'en différencie par un train d'atterrissage quadricycle à roues orientables et à amortisseurs mis au point pour lui permettre d'opérer sur des navires en mouvement de roulis et de tangage. Il est également doté de dispositifs particuliers de flottaisons de secours au-dessus de la cabine. Ses pales de rotor principal et son arrière sont repliables, ce qui permet de le ranger dans un petit hangar. Bien que de petite taille et d'un armement limité à des grenades, des torpilles ou des missiles air-mer à courte portée, il a été doté des moyens de navigation nécessaires pour opérer à la mer: systèmes d'autostabilisation, altimètre radar, émetteurs récepteurs, radio UHF et VHF. Ayant reçu comme les Scout l'équipement de tir de missiles filoguidés SS11 puis AS12, les Wasp de l'opération Corporate vont, en Géorgie du Sud, être les premiers hélicoptères à tirer en combat réel des missiles AS12 comme un sous-marin. Leur souplesse d'emploi et notamment leur capacité de soulever 635 kg à l'élingue vont les amener à remplir de nombreuses missions de soutien. Regroupés au sein du Squadron 829, ils ont été affectés sur des navires aussi différents que l'***Endurance*** (deux Wasp), les frégates ***Active***, ***Plymouth*** et ***Yarmouth***, les hydrographes reconvertis en navires-ambulances ***Herald***, ***Hydra***, ***Hecla*** et le navire de ravitaillement transformé en bâtiment de soutien de dragueurs ***Saint Helena*** (un Wasp chacun). Début juin, deux Wasp supplémentaires sont affectés à la défense du porte-conteneurs- transport

d'aviation ***Contender Bezant***, mais n'arriveront aux Malouines que le 10 juin.

Les 12 Scout engagés aux Malouines vont y apporter une contribution importante (eu égard à leur faible nombre), qui est due à leur souplesse d'emploi et à leur exceptionnelle robustesse. Utilisés comme plate-forme de tir de missiles antichar SS11, comme transport de munitions avec des charges emportées supérieures aux limites fixées par leur constructeur, et effectuant de nombreuses évacuations sanitaires, ils vont compléter les hélicoptères moyens en nombre insuffisant. Volant sans porte, ils transportent des soldats armés debout sur les patins, jusqu'aux lieux des combats ou dans les secteurs à nettoyer, et notamment les Gurkhas chargés de vérifier l'évacuation de l'isthme de Lafonia par les Argentins.

Engagés fréquemment à l'avant du front, les Scout seront souvent exposés aux tirs argentins. Un seul sera détruit le 27 mai, lors de l'attaque de Goose Green, par un Pucara qui l'a surpris et attaqué au canon. D'autres seront touchés par des armes d'infanterie ou des éclats d'obus mais ils parviendront à rejoindre l'arrière et seront réparés. Lors de l'attaque du mont Thumbledown par le 2ème régiment de gardes écossais, un Scout, piloté par le capitaine Sam Drennan, opérant sous le feu ennemi, volant dans les rafales de vent et de neige, dans un relief montagneux, parvient à évacuer par des allers et retours, 16 blessés graves.

Parmi les opérations très risquées, il faut noter l'attaque des positions retranchées argentines le 14 juin. Les Scout engagés tirent dix SS11 dont neuf touchent leurs cibles, l'une d'entre elles consistant en une position d'artillerie de 105 mm très protégée.

Caractéristiques des Scout et Wasp

Diamètre du rotor:	9,83 m	9,83 m
Longueur rotor tournant:	12,29 m	12,29 m
Hauteur:	2,72 m	2,72 m
Moteur:	un Rolls Royce Nimbus de 1050 ch MK 101 ou 102 , MK 103 ou 104	
Vitesse maximale de croisière:	210 km/h	195 km/h
Vitesse de croisière:	195 km/h	180 km/h
Plafond:	4000 m	3700 m
Distance franchissable:	500 km	490 km
	avec un pilote et 4 passagers	
Masse à vide:	1465 kg	1565 kg
Masse maximale:	2405 kg	2495 kg

3. Hélicoptères utilisés par les seuls Argentins

a. Aérospatiale SA 330 Puma

Issu d'une spécification de l'armée de terre française à Sud Aviation, pour un hélicoptère dit " de manoeuvre", le SA 330 Puma constituait une innovation pour cette entreprise, intégrée en 1970 à l'Aérospatiale, car, jusqu'alors elle n'avait construit d'hélicoptères moyens que sous licence américaine. La fiche programme du SA 330 était exigeante, notamment quant aux conditions climatiques variées dans lesquelles il devait opérer. Les deux premiers prototypes volèrent en 1965. L'accord franco-britannique de 1967 sur les hélicoptères déboucha sur une coopération industrielle, et le Puma fut fabriqué et construit par les deux pays. La production devait atteindre 686 exemplaires. Il fut exporté dans 34 pays. Le moteur initial équipant cet hélicoptère est le Turbomeca Turmo III C de 1320 ch. Deux moteurs de ce type sont montés, comme sur le Sea King, côte à côte, devant le rotor principal qui est quadripale. Son développement déboucha, en 1974, sur le Turmo IV C de 1565 ch. Le montage simultané de pales en matériaux composites donna les versions SA 330 J (civil) et SA 330 L (militaire). L'armée de terre française commanda initialement 145 SA 330 B, tandis que l'armée de l'air en recevait 30. En Grande-Bretagne, la Royal Air Force, qui assure au sein des forces armées, les transports de troupes de l'armée de terre (army) effectués par des hélicoptères moyens ou lourds, reçut 47 des 48 exemplaires HC MK1 assemblés par Westland.

Parmi les 34 pays acquéreurs de SA 330, l'Argentine mit en service neuf SA 330 L dans l'armée de terre et trois SA 330 L pour la *prefectura navale*. Ils allaient être engagés aux Malouines, avec des pertes élevées puisque six Puma de l'armée de Terre et un de la *prefectura navale* furent perdus. Les hélicoptères moyens que la Grande-Bretagne engagea dans l'opération Corporate, ne furent que des Wessex et des Sea King, hélicoptères navalisés, ce qui n'est pas le cas du Puma, affecté prioritairement à des opérations terrestres (théâtres européens, Belize).

Des sept Pumas argentins perdus pendant le conflit des Malouines, le premier a été touché par les armes d'infanterie des Marines en Géorgie du Sud et s'est écrasé, trois ont été endommagés par l'attaque de Harrier ou de Sea Harrier (un surpris, a percuté le sol en voulant se dérober et deux ont été touchés au canon de 30 mm), un a été abattu par un Sea Dart du ***Coventry*** en volant sur le détroit de Choiseul, un a été abattu près du mont Kent, le dernier relevant de la *prefectura navale* a été retrouvé endommagé à Stanley après les combats.

Les Puma engagés par l'armée de terre aux Malouines, avaient été rassemblés au sein de la "Compagnie d'assaut par hélicoptères", destinée à donner une capacité aéromobile aux troupes argentines. Ne pouvant s'abriter, compte tenu de la configuration du terrain, repérés par des SAS dans les vallons où ils se posaient entre les missions, ils étaient très vulnérables à des attaques de Harrier et Sea Harrier. L'état-major anglais avait d'abord fixé comme priorité leur destruction pour éviter l'arrivée de renforts dans le secteur du débarquement et lors des offensives (Goose Green). Des Puma endommagés au canon par les avions anglais ont ainsi été détruits un peu plus tard par une nouvelle attaque avec des bombes à fragmentation, pour empêcher qu'ils soient remis en service.

Caractéristiques du SA 330L Puma

Moteur:	deux Turboméca Turmo NC de 1575 ch
Vitesse maximale:	293 km/h
Autonomie:	571 km
Capacité d'emport:	16 à 20 hommes armés ou 6 brancards et 6 blessés assis ou 2,5 t à l'élingue
Longueur totale rotors tournant:	18,15 m
Hauteur:	5,14 m
Poids à vide:	3,7 t
Poids en charge:	7,4 t

b. Bell UH1 H Iroquois et Bell 212.

Dérivé du UH1-D "huey", hélicoptère tactique monoturbine employé massivement au Vietnam et fabriqué à plus de 2000 exemplaires, le UH1-H est une version à cabine agrandie qui a été fabriquée à 5400 exemplaires et largement exportée.

Neuf des 19 hélicoptères mis en oeuvre par l'armée de terre aux Malouines étaient des UH1-H. Ils constituaient la "Compagnie d'assaut par hélicoptères monomoteurs".

Utilisés activement, les UH1-H seront récupérés, pour la plupart, par les Britanniques après la prise de Stanley, certains remis en état de vol par cannibalisation des autres. Deux UH1-H avaient été endommagés par les bombardements navals et rendus inutilisables. Un autre attaqué par un Harrier, ne subit que des dommages mineurs.

L'armée de l'air argentine envoya deux Bell 212, version à deux turbines de l'Iroquois, (H 83 et H 85) qui furent endommagés par des éclats d'obus et abandonnés à Stanley.

Caractéristiques du UH1-H

Moteur:	un Avco Lycoming T53 L13 de 1400 ch
Vitesse maximale:	205 km/h
Distance franchissable:	510 km
Plafond:	4145 m
Longueur hors tout:	17,62 m
Longueur du fuselage:	12,77 m
Hauteur:	4,41 m

Largeur:	2,91 m
Poids à vide:	2,365 t
Poids en charge:	4,310 t

c. Agusta A 109 Hirundo (Hirondelle)

Hélicoptère léger de transport de huit passagers, fabriqué par la firme italienne Agusta avec initialement un moteur Turboméca Astazou XII de 690 ch, l'Hirundo allait être équipé de deux moteurs Allison C 14 de 370 ch. A la suite d'un accord avec Hughes, Agusta le transforme en 1975, en hélicoptère antichar avec des missiles Tow.

Trois A 109 furent envoyés aux Malouines par l'armée de terre argentine pour donner un appui feu aux hélicoptères de transport de troupes. Ils constituaient la "compagnie d'hélicoptères d'attaque". Ils étaient armés de lance-roquettes et de canons montés de chaque côté du fuselage.

L'un d'eux, immatriculé AE 332, sera détruit au canon par un Sea Harrier le 23 mai.

Les deux autres, AE 331 et AE 334, seront récupérés à Port Stanley et remis en état de vol par les Britanniques qui les ramenèrent en Grande-Bretagne et les intégrèrent dans l'Army air corps.

Caractéristiques de l'Agusta A 109 A

Moteur:	2 turbomoteurs Allison C 20B de 420 ch
Vitesse maximale:	311 km/h
Vitesse de croisière:	265 km/h
Rayon d'action:	565 km
Poids à vide:	1415 kg
Poids en charge:	2450 kg
Longueur du fuselage:	10,71 m
Hauteur:	3,30 m
Diamètre du rotor principal:	11 m

d. Aérospatiale Alouette III

Dérivé de l'Alouette II, le SE 3160 Alouette III effectue son premier vol en 1959. Une première série de SA 316 A est commandée. Son emport de huit personnes lui assure un succès commercial rapide. Diverses améliorations lui sont apportées, notamment à sa turbine.

L'Artouste de Turboméca étant remplacée par une Astazou plus puissante en 1973, l'Alouette III est mise en service dans les différentes armées françaises. Plus de 1300 exemplaires vont être fabriqués, 92 pays vont en acquérir. L'Inde, la Suisse et la Roumanie vont en fabriquer sous licence.

En avril 1982, la première escadrille d'hélicoptères de l'aéronavale argentine basée à Commandante Espora met en ligne neuf des 14 Alouette III que l'Argentine a reçues entre 1974 et 1978. Elle comprend également les deux Lynx embarqués sur les frégates T42. Ces hélicoptères vont participer activement à toutes les opérations navales du conflit des Malouines. Une Alouette III embarquée, avec le Puma AE 504, sur le ravitailleur polaire ***Bahia Paraiso***, va jouer un rôle important lors de la conquête de la Géorgie du Sud par les Argentins le 3 avril. Surveillant d'abord à distance l'***Endurance*** et ses deux Wasp, elle est ensuite utilisée pour reconnaître les sites sur lesquels le Puma va déposer 20 fusiliers-marins argentins. Lors d'une seconde rotation, ce Puma est touché par les armes d'infanterie des Royal marines. Il parvient à traverser la baie de Grytviken avant d'aller se renverser sur le sol. L'Alouette, touchée également parvient à se dérober. Rejoignant le site du crash du Puma, elle évacue les blessés, puis effectue 20 allers et retours entre le ***Bahia Paraiso*** et la terre pour amener des renforts.

Par la suite le ***Bahia Paraiso*** transformé le 13 avril en navire-hôpital, embarque à nouveau le 1er mai une Alouette III et un Puma qui reçoivent les marques de la Croix-Rouge en vue d'effectuer des opérations de transfert de blessés qui seront effectives fin mai. D'autres Alouette III opèrent à partir du ***Veinticinco de Mayo*** pour des missions classiques de sauvegarde et de liaison. La seule Alouette III perdue, en liaison directe avec le conflit, sera celle embarquée sur le ***General Belgrano*** qui sombra avec lui lors de son torpillage. L'Alouette III qui avait participé à la conquête de la Géorgie du Sud sera perdue lors d'un accident près d'Espora le 21 avril.

Caractéristiques de l'Aérospatiale Alouette III A 319 B

hélicoptère d'emport de 8 passagers

Moteur:	1 turbine Turboméca Aztazou de 870 ch
Vitesse maximale:	218 km/h
Autonomie:	600 km
Longueur:	12,8 m
Hauteur:	3 m
Envergure:	11 m
Poids à vide:	1,1 t
Poids en charge:	2,2 t

SOURCES

Avions de guerre, Atlas, décembre 1986-1988.

Air international, décembre 1985, mars 1988, mars 1979.

Encyclopédie illustrée des avions, 1982, avril 1984, septembre 1984.

Air et cosmos, 5 avril 1980, 27 juin 1981.

Aviation et marine internationale, July-August 1988.

Army logistician USA, July-August 1983.

Airfix magazine, Marsch 1983.

Flight international.

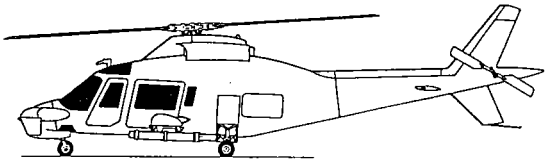
Armed forces.

Air pictorial, octobre 1979.

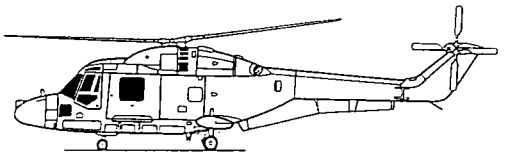
Naval forces, 1982.

HELICOPTERES ENGAGES AUX MALOUINES

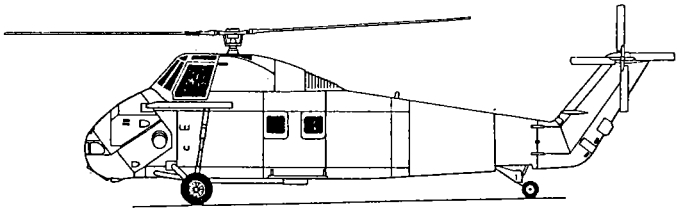
	Anglais	Argentins
Chinook	1	4
Sea King	MK 2: 15	
	MK 3: 1	
	MK 4: 14	
	MK 5: 18	
	TOTAL: 48	
Wessex	MK 3: 2	
	MK 5: 53	
	TOTAL: 55	
Lynx	24	2
Wasp	11	0
Scout	12	0
Gazelle	15	0
Puma	0	8
UH 1H - 2H	0	11
A 109	0	3
Alouette III	0	3
	TOTAL: 166	**TOTAL: 36**



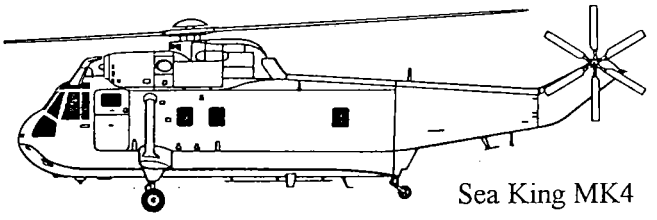
A 109 Hirundo



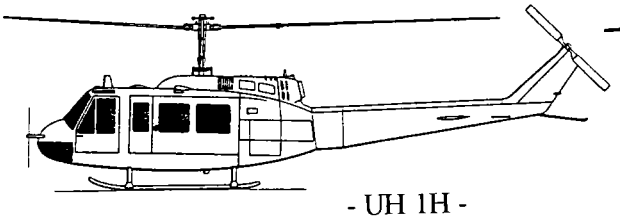
Lynx



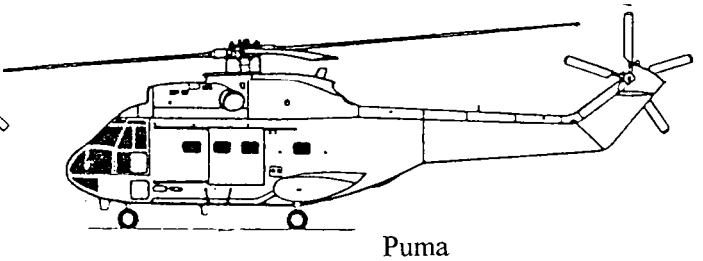
Wessex HU5



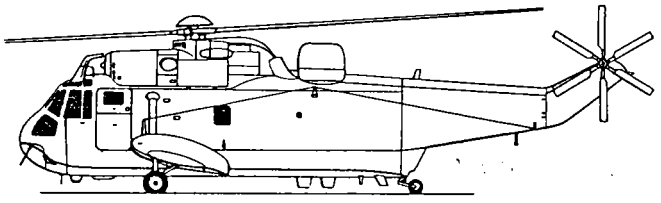
Sea King MK4



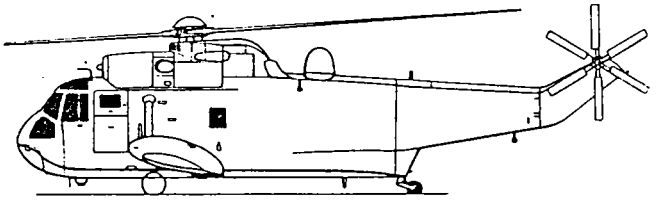
- UH 1H -



Puma

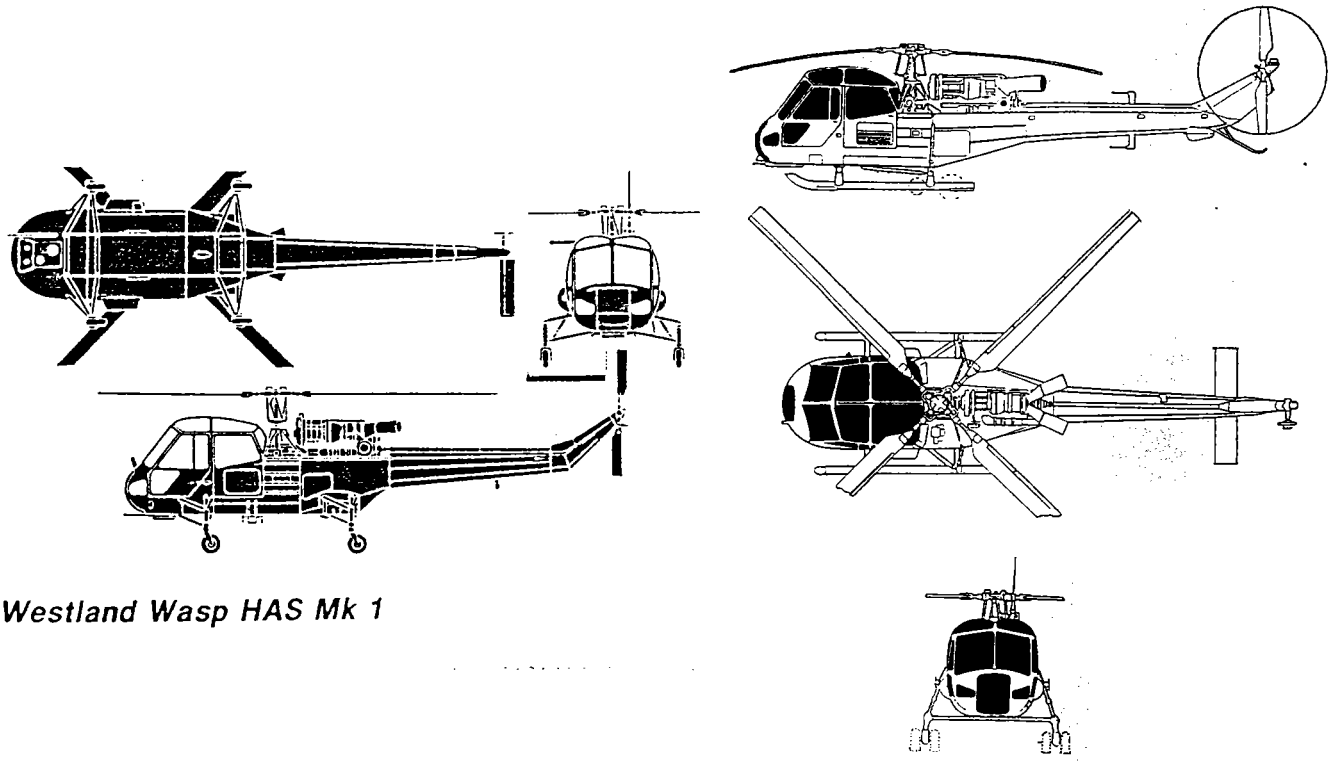


Sea King MK5



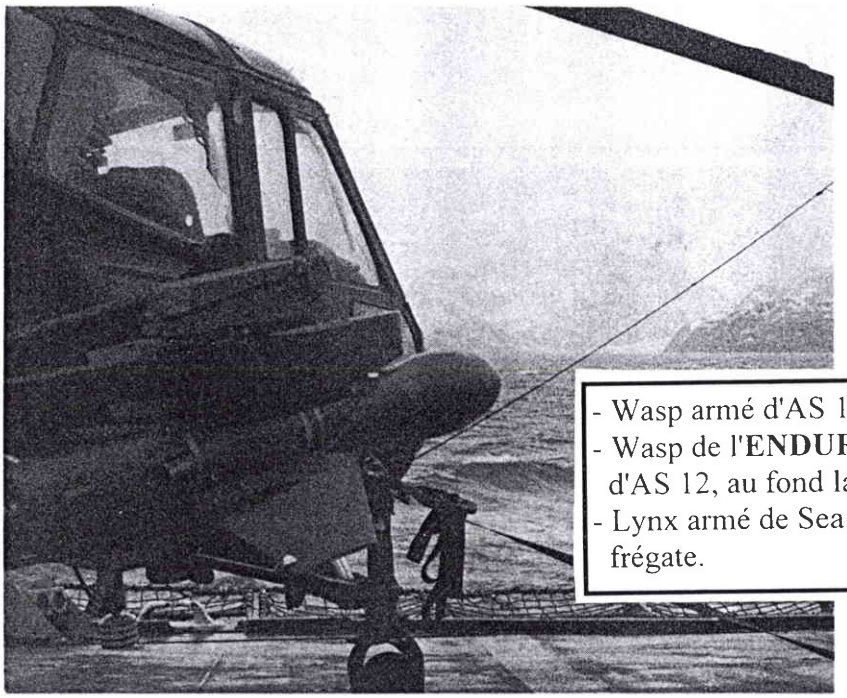
Sea King MK3

Hélicoptères moyens utilisés par les Argentins ou les britanniques pendant le conflit des Malouines.

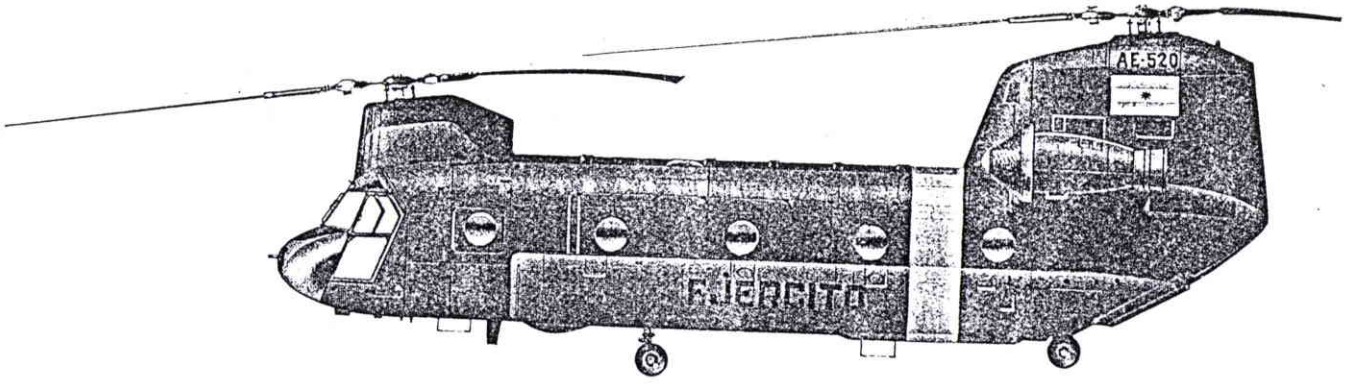


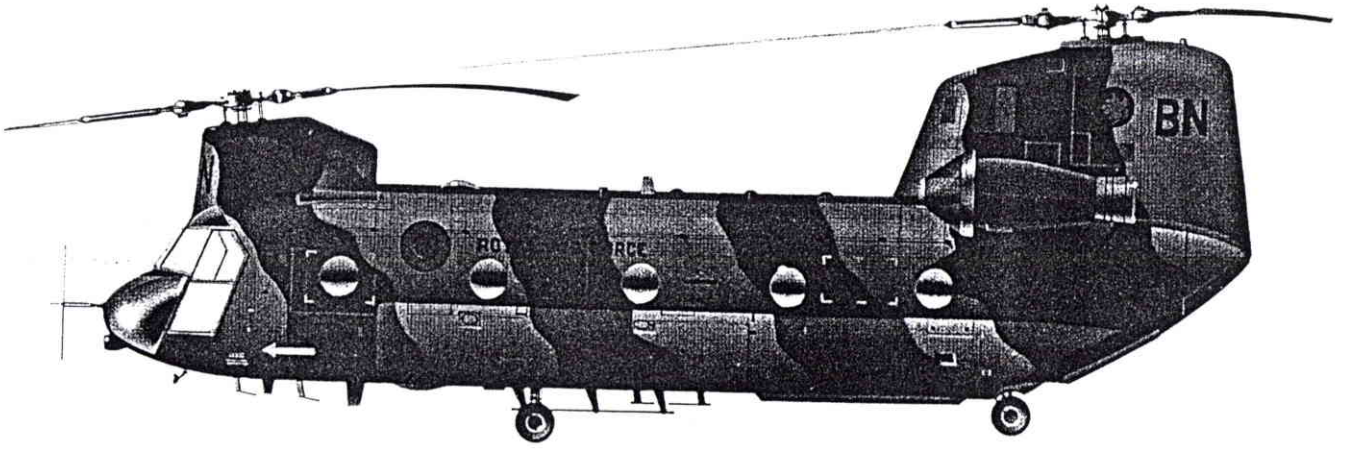
Westland Wasp HAS Mk 1

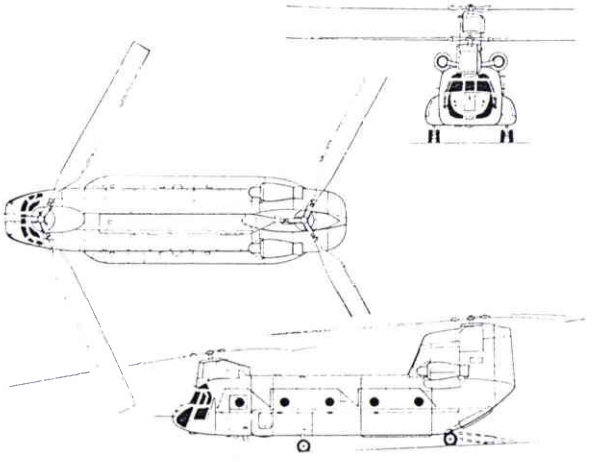
Hélicoptères légers Westland Wasp et Scout



- Wasp armé d'AS 12
- Wasp de l'**ENDURANCE** armé d'AS 12, au fond la Géorgie du Sud
- Lynx armé de Sea Skua posé sur une frégate.







Hélicoptère lourd Vertol Chinook utilisé par les Britanniques et les Argentins aux Malouines.

annexe VII. Cinquante navires civils pour les Malouines.

En assurant au premier ministre britannique sa capacité de monter rapidement une opération de reconquête armée des Falklands, l'état-major britannique prenait un risque considérable. Il engageait en effet le gouvernement dans une opération largement improvisée, qui nécessitait un dispositif logistique, tant aérien que naval, d'une ampleur exceptionnelle. La force navale rapidement assemblée devait accompagner et protéger la force amphibie, toutes deux soutenues par la Royal Fleet Auxiliary. Si l'ensemble de ces navires militaires pouvait être à même de débarquer un corps expéditionnaire qui allait s'élever à 5000, puis 10 000 hommes, il n'était pas à même de le transporter à 8000 milles de ses bases, ni de lui fournir les stocks de carburants, de rechanges, de vivres et de munitions nécessaires pour une campagne durable impliquant une confrontation ouverte. Il fallait donc adresser un appel massif à la flotte de commerce.

Cinquante navires civils vont être mobilisés, indépendamment de ceux qui seront affrétés pendant la même période pour remplacer les navires de la Royal Fleet Auxiliary regroupés pour l'opération Corporate. Vont ainsi être adaptés trois paquebots, six rouliers, quatre porte-conteneurs, 15 navires-citernes, neuf cargos, deux navires-ateliers, six navires auxiliaires et cinq chalutiers océaniques. L'ampleur et la rapidité des adaptations de ces "navires marchands en guerre" (1), ainsi que le prolongement après le conflit de l'utilisation de certains d'entre eux, constituent une contribution importante à l'histoire navale dont il convient de préciser le contenu et la portée.

1. Trois paquebots

Pour transporter rapidement les différentes unités du corps expéditionnaire anglais et leurs matériels, sont nécessaires des navires ayant la capacité d'être utilisés en transports de troupes, ou de recevoir des structures hospitalières mobiles. Le choix s'opère immédiatement sur les rares paquebots disponibles, réquisitionnés en application de l'"*order in council*" signé par la reine Elizabeth le 4 avril. Ce sont d'abord le ***Canberra*** et l'***Uganda***, puis quelques jours après, le prestigieux ***Queen Elizabeth II***.

a. Le *Canberra*

Le ***Canberra***, fleuron de la compagnie P et O (*Peninsular et oriental*), est un paquebot de 44 807 tonnes construit en 1961 chez Harland et Wolff à Belfast. Mesurant 249 m de long, il peut marcher à 27,5 noeuds. Lorsque le 2 avril l'information de sa réquisition probable lui parvient, il est à Naples au retour d'une croisière autour du monde avec 1650 passagers. Il regagne la Grande-Bretagne et embarque devant Gibraltar une équipe de six techniciens arrivés par avion. Ils sont chargés d'évaluer les différentes adaptations à apporter au navire en matière d'utilisation d'hélicoptères, de logement, de sécurité, de communication et de ravitaillement à la mer (2). En route, ceux-ci transmettent par radio leurs observations et relevés, et lorsque le ***Canberra*** accoste à Southampton, le 7 avril, ses passagers croisent en descendant les ouvriers et techniciens, les ingénieurs civils et militaires qui s'emparent du bâtiment pour l'équiper des éléments qui ont été préfabriqués dans les ateliers et chantiers navals. Les meubles précieux et les équipements de luxe sont immédiatement évacués avec l'aide des *Royal Marines*. Les sols

sont recouverts de contre-plaqués pour protéger les tapis des souliers des soldats. Des files de camions qui s'avancent le long du quai, sont prélevés par une noria continue, les matériels, vivres et munitions qui descendent dans les cales. Sur les terrains de tennis et de palet du pont supérieur, de chaque côté du roof des cheminées, sont parqués des conteneurs militaires remplis de matériels et de munitions, de canons antichars Wombats et de véhicules légers. Ils sont ainsi prêts à être emportés par les hélicoptères, qui pourront les enlever à partir d'une vaste plate-forme installée derrière la passerelle.

La transformation la plus visible du ***Canberra*** réside en effet dans le montage de deux grandes plates-formes pour hélicoptères qui représentent 300 tonnes de tôles et d'entretoises à souder en les dotant de points d'attache pour hélicoptères. Les techniciens ont choisi d'implanter la plate-forme centrale sur l'emplacement d'une grande piscine, car la structure du navire, à cet endroit, a été conçue pour supporter la charge des 70 tonnes d'eau. Une grande grue flottante vient y déposer un élément de 50 tonnes qui a été préfabriqué chez Vosper Thorneycroft, pendant que le navire était en mer. Elle est déposée dès que les rambardes et paravants ont été découpés au chalumeau; des étais et des renforts ont été hâtivement installés pour la supporter. Simultanément, les antennes et fils aériens de radio sont démontés et modifiés pour dégager l'approche des hélicoptères.

Sous la plate-forme avant, qui recouvre un pont-promenade, devant la passerelle, est installée une unité hospitalière de 120 lits médicaux. La fixation des tôles de cette plate-forme est plus délicate, car celle-ci est exposée aux vents et aux intempéries. Comme elle ne pourra être achevée avant le départ, les ouvriers resteront à bord et seront débarqués le 17 avril lors du passage au Sierra Leone.

Pour compléter cette adaptation, un dispositif de ravitaillement à la mer est installé en utilisant la porte pour passagers et en perçant les ponts pour descendre une canalisation. Il sera testé en mer après le départ vers le sud, comme le sera la plate-forme centrale d'hélicoptères par des appareils venant de la base de Culdrose. On constate alors la difficulté d'effectuer des approches dans les tourbillons générés par la passerelle, le mât et les cheminées.

Prévu pour transporter 2000 hommes, le ***Canberra*** en embarque 3000, à partir de midi, le 8 avril. Ce sont d'abord les hommes des 40 et 42èmes régiments de commandos, dont les membres ont convaincu les parachutistes du 2ème régiment de loger dans les parties basses du navire, car ils y seront moins soumis au mal de mer. Ils omettent, semble-t-il, de leur indiquer que ce sont les locaux les plus chauds et les plus étouffants. Les deux régiments de commandos se trouvent ainsi logés dans les cabines les plus luxueuses avec les spécialistes des différentes armées. Tous ces hommes de troupes s'ajoutent aux 450 hommes d'équipage dont le tiers, composé normalement de Chinois, a été remplacé par des ressortissants britanniques au nombre desquels figurent 15 femmes. Le commandant W. Scott Masson, habitué à opérer avec des militaires, reçoit l'appui d'un détachement de la *Royal Navy* commandé par le capitaine C.P.O. Burne.

Le 9 avril, soit deux jours après son retour de croisière à Southampton, appareille le ***Canberra***, humoristiquement classifié comme constituant le premier exemplaire d'une nouvelle

classe de navires: LPL(L) *Landing platform luxury* (large), soit grand transport de troupes de luxe! Il sera surtout appelé par les participants à l'opération Corporate "la grande baleine blanche" en raison de sa coque entièrement peinte en blanc qui le fait repérer de loin. Il rejoint au large le cargo roulier ***Elk*** qui a appareillé la veille, et avec lequel il fait route à 18 noeuds vers Ascension. Ils sont accompagnés, les premiers jours, par le pétrolier ***Plumleaf*** qui les initie au ravitaillement à la mer, et suivis par un navire de renseignement soviétique de la classe ***Primorye*** de 3400 t qui se montre très intéressé par ces transferts de carburant.

Le 17 avril, le ***Canberra*** effectue une brève escale de ravitaillement en carburant à Freetown (Sierra Leone). Le 20 avril, il jette l'ancre devant Ascension où il va rester 10 jours dans l'attente du regroupement de la force amphibie. Les dispositions de guerre sont alors renforcées: l'occultation de toutes les ouvertures sur l'extérieur, opérée pour qu'aucune lumière ne filtre du bord, est vérifiée par des vols d'hélicoptères. Sur les ponts-promenade, l'entraînement des combattants a été organisé sur une boucle d'un mille de circuit qui fait le tour du navire. Lourdement chargés de leurs armes et de leurs sacs, ils y effectuent un parcours de course à pied qui va résonner dans le navire et durer toute la campagne. Pendant la progression du navire, les combattants essayent leurs armes en tirant en mer depuis les ponts sur des cibles remorquées par d'autres navires. Les médecins les initient aux premiers soins aux blessés et à l'injection de doses de morphine dont chacun sera équipé. Des manoeuvres d'hélitransport sont également effectuées. A mesure que le débarquement se rapprochera, des mesures complémentaires seront prises dans l'éventualité d'impacts par attaques aériennes. C'est ainsi que les tapis des bars et des salons sont arrachés et que les grandes parois vitrées sont recouvertes de papier collant pour éviter la dispersion d'éclats de verre (3).

En 94 jours, le ***Canberra*** va ainsi franchir 27 187 milles, sans défaillance majeure de la machine. Son évaporateur aura produit 39.522 tonnes d'eau fraiche. Sa cuisine aura servi 650 000 repas et produit plus d'un million de pains. Le circuit d'entraînement des hommes équipés leur aura fait parcourir 420 000 milles (4). Pendant l'ancrage devant Ascension, les troupes embarquées vont s'entraîner, malgré le climat tropical, à débarquer par péniches de débarquement et par hélicoptères. Leurs brèves incursions à terre, limitées par l'absence de casernement, vont leur permettre d'effectuer des tirs réels dans des secteurs désertiques de l'île. En raison de la température élevée, le problème des limites en eau douce se fait vite sentir.

Le 30 avril, le ***Canberra*** se fait ravitailler en carburant par le ***Plumleaf*** de 8 h 50 à 17 h 23 à raison de 250 tonnes à l'heure. Compte tenu de la menace posée par les sous-marins argentins, le ***Canberra*** s'éloignera d'Ascension la nuit pour y revenir le jour. Le 6 mai, il appareille enfin vers la zone d'exclusion établie autour des Malouines. Un ravitaillement à la mer par le ***Tidepool*** lui apporte fioul et eau douce. Le 7 mai, il commence à naviguer en zigzaguant à 14,35 noeuds. A bord, la tension croît avec l'approche de la zone des combats. Une collecte de sang est effectuée. Par l'installation des mitrailleuses sur les bastingages, est improvisée une défense contre avions. Le 11 mai, le navire est survolé par un gros avion soviétique de reconnaissance du type Bear venu d'Angola. Le 16 mai, il opère au sein du groupe amphibie rassemblé autour du ***Fearless***, qui est alors rejoint par les LSL; tous les navires amphibies font leur jonction avec le groupe des porte-avions le 19 mai. L'opération de débarquement est alors possible.

b. L'***Uganda***

Dès le 10 avril, a été réquisitionné un second paquebot de la compagnie P et O: l'***Uganda.*** Il est plus petit que le ***Canberra*** puisqu'il déplace 16 907 t, et ne mesure que 164 m de long. Sa vitesse est de 16 noeuds. Lorsqu'il reçoit l'ordre de mobilisation, il est en escale à Alexandrie avec 944 enfants, 70 professeurs et 245 passagers, dans le cadre d'une croisière-école. Il appareille sans délai, débarque ses passagers à Naples le 13 avril, où il embarque un chirurgien et des techniciens militaires chargés de préciser les adaptations nécessaires pour en faire un navire hôpital. L'***Uganda*** a en effet été choisi pour cette fonction, qui aurait due être assurée par le yacht royal ***Britannia***, prévu pour recevoir 200 lits de blessés et 60 personnels médicaux. Mais une des raisons de ce choix réside dans le fait que les machines du ***Britannia*** utilisent du mazout, ce qui aurait nécessité la présence d'un pétrolier particulier d'accompagnement.

Dès son arrivée à Gibraltar, l'***Uganda*** est pris en charge par l'arsenal, que les centaines d'ouvriers savaient condamné par les mesures de restriction budgétaires. Ceci ne les empêche pas, en 65 heures de travail ininterrompu, de lui installer à la poupe une plate-forme pour hélicoptères, de le doter d'un terminal de communications par satellites, de canalisations nécessaires au ravitaillement à la mer et de deux distillateurs d'eau, que l'équipage baptise *Niagara* et *Kariba* (5). Sous la plate-forme pour hélicoptères, sont aménagés un local de tri des blessés, une salle d'opérations et une salle d'hôpital. Les autres locaux sont transformés en 20 lits de soins intensifs, 94 lits d'hôpital, en salles d'opérations supplémentaires, en salles de réanimation, de traitement des blessés et en locaux techniques hospitaliers qui comprennent un dispensaire, des installations de radiologie, des stocks de médicaments, des locaux de vie et une morgue. Un dispositif de roulage pour descendre les brancards à l'horizontale depuis le pont d'hélicoptères est improvisé, bricolé et adapté aux escaliers. L'équipe médicale de 135 personnes sous l'autorité du chirurgien chef A.J. Rintoul est renforcée par 24 musiciens des *Royal marines* embarqués comme brancardiers. L'***Uganda***, entièrement repeint en blanc et portant les croix rouges de la convention de Genève (6), appareille de Gibraltar le 19 avril.

Il croise dans le port, l'hydrographe ***Hecla***, en cours de transformation en navire ambulance. Cet hydrographe de 2733 t est le premier des trois navires hydrographiques de la *Royal Navy* à être ainsi adapté. Les deux autres *sister-ships*, l'***Hecate*** et l'***Hydra*** le seront à l'arsenal de Portsmouth d'où ils appareilleront pour le sud le 14 avril. Ces navires hydrographiques, mis en service en 1965 et 1966, avaient été construits avec des coques de navires marchands. Dotés dès leur mise en service d'un hangar et d'une plate-forme pour hélicoptère léger de type Wasp, climatisés pour les opérations outre-mer, ils nécessitent peu d'adaptations. Leur capacité de transport sanitaire est de 50 blessés graves et de 50 à 100 blessés légers. Leur coque déjà blanche, couleur des navires hydrographiques, reçoit les croix rouges, que recevront aussi l'hélicoptère et les embarcations, dès qu'ils auront été peints en blanc. Selon un dispositif arrêté avec la Croix Rouge internationale, l'***Uganda*** se tiendra dans un carré de 60 milles situé au nord des Malouines dans l'Atlantique Sud. Il ne le quittera qu'après une information largement diffusée aux belligérants et seulement si les pertes liées aux opérations nécessitent qu'il se rapproche d'avantage des îles Malouines. Il arrivera dans ce carré baptisé "boite de la Croix Rouge"(*red cross box*), le 11 mai, et commencera à remplir sa mission. Les participants à l'opération l'appelleront familièrement "mère poule" (*mother hen*); il recevra les blessés que lui amènent les trois navires ambulances appelés "poulets" (*chicken*).

c. Le ***Queen Elizabeth II: Q.E.II***

Quelques semaines s'écoulent avant que l'état-major britannique ne décide l'envoi de renforts au corps expéditionnaire qui reprend sa progression au sud d'Ascension. Le 4 mai, le ***Queen Elizabeth II*** est officiellement réquisitionné, afin de transporter la 5ème brigade d'infanterie. Cette réquisition est doublement symbolique, d'abord parce que ce paquebot est le plus prestigieux navire de la flotte britannique, ensuite parce qu'il porte le nom de la souveraine en exercice. Il symbolise ainsi l'engagement de toute la nation britannique dans ce conflit. Il témoigne aussi une nouvelle fois, de la volonté du gouvernement britannique d'aller jusqu'au bout: sa mobilisation atteste que la force navale britannique n'est plus seulement destinée à une démonstration de force, mais bien à une reconquête complète des îles.

Ayant quitté Philadelphie le 25 avril, le ***Q.E.II*** traverse l'Atlantique Nord, quand il reçoit, le 3 mai l'annonce de sa réquisition. Lorsqu'il accoste à Southampton, le 4 mai à 0 h 02, il est immédiatement envahi par 250 techniciens et ouvriers de la *Royal Navy* et des chantiers Vosper qui commencent sa transformation. Comme sur le ***Canberra***, les peintures et décorations, meubles, plantes et vaisselles de luxe sont débarqués et stockés dans des hangars. 17 000 bouteilles de champagne et une demi tonne de caviar (7) font place à 100 000 canettes de bière et à trois millions de barres de chocolat. Trois mois de vivres sont embarqués en 9 jours (8). Contre d'éventuelles mines argentines, la coque est démagnétisée par le cablage approprié. 1000 lits de camp sont répartis dans les cabines pour loger au total 3150 officiers et soldats. La maintenance des machines ne peut être achevée avant le départ que sur deux des trois chaudières. Le navire devra donc terminer en mer ces travaux qui sont nécessaires, car s'il peut marcher à 31 noeuds avec trois chaudières, sa vitesse maximale tombe à 21 noeuds sur deux chaudières et à 6 /10 noeuds sur une seule (9). Par le sabord d'embarquement des bagages de babord, est aménagé un dispositif de ravitaillement à la mer; il est relié aux soutes par des canalisations supplémentaires montées entre le deuxième et le cinquième pont (10). Le paquebot doit en effet franchir en 10 jours et demi, les 8000 milles du trajet aller à une vitesse moyenne de 23,5 noeuds, ce qui représente une consommation de 6000 tonnes de carburant (11). Comme sur le ***Canberra***, deux plates-formes pour hélicoptères sont montées sur les ponts supérieurs. La première sur l'avant est exposée à la mer et ne pourra être utilisée qu'au mouillage. La seconde, plus vaste, est installée sur l'arrière; elle permet l'appontage simultané de deux Sea King. Haute sur l'eau et relativement abritée des embruns par les superstructures, elle pourra accueillir en permanence pendant la traversée deux Sea King de l'escadron 825, arrimés avec leurs pales repliées. Ils seront humoristiquement baptisés par les passagers les "pigeons paraffinés". Cette plate-forme arrière a nécessité le découpage des grands paravents qui abritent les piscines, opération effectuée dès l'arrivée du navire, l'ingénieur de Vosper indiquant aux techniciens les zones à retirer, ceux-ci marquant les grandes baies vitrées immédiatement découpées par un soudeur. Des plaques d'acier et leurs supports sont alors fixés sur les ponts, les marquages de peinture pour l'emplacement des hélicoptères étant faits en pleine mer. Sur les ponts de sport du paquebot sont arrimés les réservoirs de carburant des hélicoptères ainsi que les munitions qui n'ont pu trouver de place dans la cale n°1. Les dispositifs de sécurité sont renforcés et des gilets de sauvetage supplémentaires embarqués. 650 membres de l'équipage se sont portés volontaires pour l'opération.

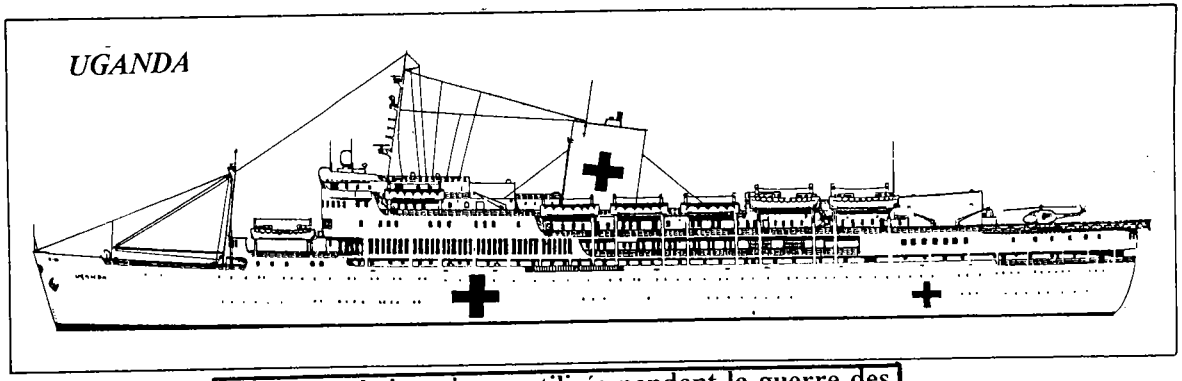
A bord du paquebot, s'installent le général de division Jeremy Moore, le général de brigade Tony Wilson, commandant la 5ème brigade d'infanterie et leurs états-majors.

Le 12 mai, à 6 h 45, commence l'embarquement des 3250 hommes de la 5ème brigade, l'équivalent d'une division d'infanterie. A 16 h 05, le navire quitte le quai. Dès qu'il atteint le large, les Sea King le rejoignent et s'y posent. Parmi les régiments embarqués, ce sont les Gurkhas qui sont installés dans les cabines les plus basses. Quotidiennement, ils vont effectuer des exercices d'évacuation. Ils s'obligent à le faire les yeux bandés pour s'habituer à progresser dans l'obscurité sans heurter les meubles et retrouver les escaliers de sortie de secours.

Le pétrolier ***Green Rover*** effectue un essai concluant de ravitaillement à la mer, qui montre qu'il faut employer 100 hommes à bord du paquebot pour hâler les manches de carburant. Le paquebot prend ensuite de la vitesse et met le cap au sud. La première partie du trajet est mise à profit pour entraîner les soldats aux opérations héliportées. Le 18 mai, le ***Q.E.II*** effectue une brève escale à Freetown (Sierra Leone), pour compléter ses soutes avec 1919 tonnes de fioul et de l'eau douce (12). Il passe hors de vue d'Ascension, car un navire espion soviétique y observe les navires de passage. Une liaison est cependant organisée par le patrouilleur offshore ***Dumbarton Castle*** qui fait deux allers et retours entre l'île et le paquebot. Ce patrouilleur léger est caractérisé par sa vaste plate-forme pour hélicoptères à l'arrière. Elle permet de livrer au paquebot par les Sea King 200 tonnes de matériels et 10 tonnes de courrier. Dès qu'il opère dans l'Atlantique Sud, le **Q.E.II** a occulté toutes ses ouvertures avec des feuilles de plastique noir. Le navire n'est repérable de nuit que par ses feux de position. L'étanchéité du dispositif est vérifié par vol nocturne de ses Sea King. Il est si discret qu'un Breguet Atlantic de l'aéronavale française, parti de Dakar qui le survole de nuit, doit allumer ses projecteurs pour l'identifier, au grand dam de certains témoins du bord, dont le peintre officiel de la marine Madame Linda Kitson. A partir du 23 mai, le paquebot progresse en silence électronique total et navigue en zigzaguant. Des mitrailleuses et des lanceurs de missiles Blowpipe sont mis en batterie sur les ailerons de passerelle et les ponts supérieurs. Le 27 mai, entrant dans la zone des icebergs, il doit ralentir sa vitesse et allumer son radar toutes les 3 minutes. Il repère ainsi 100 icebergs sur l'écran, l'un deux mesure deux kilomètres de long et 300 mètres de large.

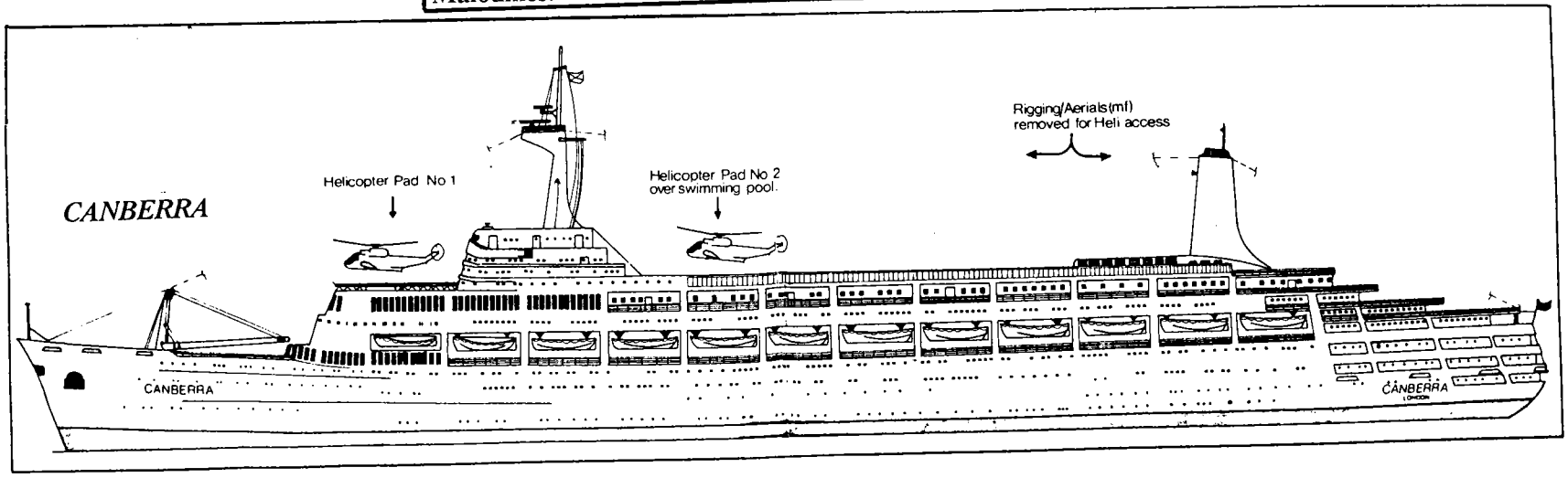
Le même jour, se produit le rendez-vous avec l'***Antrim*** par 52°43' sud et 35°15' ouest. Depuis Freetown, il a parcouru 5039 milles en neuf jours. Les généraux Moore et Wilson sont transférés sur l'***Antrim*** par hélicoptère, leurs états-majors les y rejoignent avec leurs équipements par les canots de sauvetage du paquebot. A 19 h 22, le paquebot, qui a atteint la Géorgie du Sud, jette l'ancre devant Grytviken, caché par le brouillard. Cette destination a été choisie, car il n'est pas possible d'exposer ce prestigieux paquebot aux coups directs de l'aviation argentine, opérant dans le secteur des Malouines. Dans la baie de Cumberland Est, il va transférer la 5ème brigade sur le ***Canberra*** et le ***Norland*** qui l'y ont rejoint. La vigilance reste vive, car les Argentins ont fait la démonstration que leurs rares bombardiers de type Canberra pouvaient, guidés par un boeing 707, atteindre ce secteur. Or la BBC avait annoncé que le paquebot de la Cunard approchait de la zone des combats. Dans la baie même, le seul canon disponible est celui du ***Leeds Castle***, *sister-ship* du ***Dumbarton Castle***. Une dispersion des navires est donc organisée pendant la journée.

Le 29 mai, le pétrolier ***British Wye*** sera attaqué à plusieurs reprises à 400 milles au nord par un avion de transport argentin, C130 Hercules, employé comme bombardier improvisé. Une seule des huit bombes lancées l'a atteint, mais elle a rebondi sur le pont et est tombée en mer.

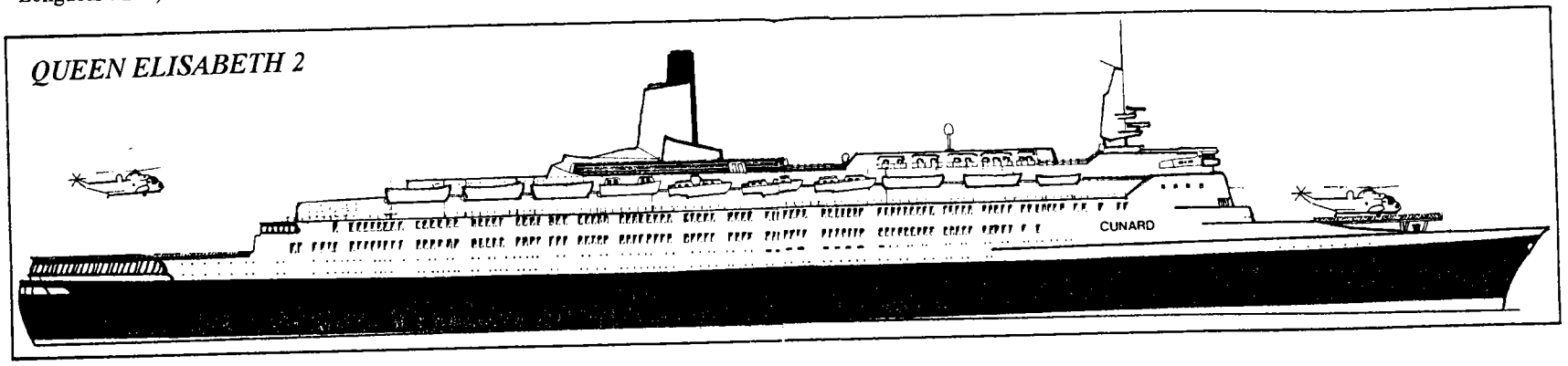


Longueur : 164,6 m

Paquebots britanniques utilisés pendant la guerre des Malouines.



Longueur : 249,5 m



Longueur : 293,5 m

Hélicoptère Puma argentin peint en blanc avec croix rouges en application de la convention de Genève, posé sur l'arrière de l'*UGANDA* dans le cadre des échanges de blessés.

Source : fleet photographic service, Royal Navy.

Un Boeing 707, employé en reconnaissance stratégique, cherche aussi le ***Q.E.II*** dans le secteur. Les précautions indispensables conduisent donc à effectuer les transferts de personnel de nuit, avec l'aide des chalutiers transformés en dragueurs de mines. Sans lumière, le ***Pict,*** le ***Farnella*** et le ***Junella*** font la navette avec le ***Canberra***, puis le ***Junella*** et le ***Northella*** font de même avec le ***Norland***. Le remorqueur ***Typhoon*** participe à cette noria; le patrouilleur ***Leeds Castle*** y renonce après avoir endommagé son mât en heurtant l'aileron de passerelle du paquebot. Il va donc se contenter de servir de station service pour les Sea King qui, dès 8 h du matin font des opérations de transfert de matériels.

Les embarcations de sauvetage contribuent également à transférer 250 tonnes de matériels entre le paquebot et les autres navires. La visibilité, dans ce brouillard, est limitée à 100 m, et le blizzard souffle alors à 60 noeuds. Le 28 mai, le ***Norland*** et le ***Canberra*** repartent vers les Malouines, le second emmenant les deux Sea King arrivés avec le ***Q.E.II***, qui a aussi transféré 100 t de missiles sur le ***Stromness***. Le ***Q.E.II*** repart le 29 mai, vers le nord, avec à son bord 700 survivants des frégates ***Ardent***, ***Antelope*** et ***Coventry*** coulées pendant une phase récente du conflit. Le 31 mai, il rejoint le pétrolier ***Bayleaf*** pour un ravitaillement en carburant, qui échoue pendant deux jours, en raison de l'état de la mer. Enfin le 2 juin, une manche est passée et en 12 heures 30, 3834 tonnes de carburant sont transférées au paquebot.

Le 4 juin, il passe au large d'Ascension, rejoint par le ***Dumbarton Castle*** qui assure à nouveau la liaison avec l'île.

Le 11 juin, le paquebot est de retour à Southampton, après avoir parcouru, depuis le départ de ce port, un voyage de 14 967 milles. Depuis la Géorgie du Sud, il a franchi en 12 jours, 12 heures et 18 minutes, 6986 milles à la vitesse moyenne de 23,23 noeuds.

Après 10 jours de transformation et 30 jours de voyage, il entre à nouveau en travaux. Deux mois seront nécessaires pour qu'il puisse retrouver sa fonction commerciale.

2. Les transbordeurs.

Le faible nombre de paquebots disponibles et leurs capacités limitées pour l'emport des matériels lourds conduisent l'état-major à faire immédiatement appel à des navires transbordeurs (*ferryboats*), qui réunissent à la fois de vastes cales pour véhicules et des capacités de logements pour passagers. Les navires disponibles sur le champ sont ceux qui effectuent les traversées de la Manche ou de la mer du Nord.

a. *L'Elk.*

Pour transporter les matériels lourds et les munitions de la 3ème brigade, les cales du ***Canberra*** ne sont pas appropriées. Le transbordeur ***Elk*** de la compagnie P et O est alors réquisitionné.

En service depuis 1977, ce navire de 5436 tonnes, charge hâtivement, le 6 avril, 2000 t de munitions et des matériels variés, notamment de pontage et de transmission, neuf chars légers,

des chenillettes de transport BV 202, 698 t de munitions correspondant à trois stocks d'assaut et 4800 mines antichar. S'ajoutent, empilés, des rouleaux de barbelés, des sacs de sable et des piquets en métal. Huit affûts simples navals de 40 mm antiaériens, tirés des stocks de réserve sont emportés sur le pont, pour réarmer en route les navires de débarquement LSL de la classe ***Sir Galahad***.

L'***Elk*** devient, en raison de ces chargements accumulés une véritable bombe flottante (13). Les câbles de descente de sa vaste rampe arrière servant à embarquer les camions sur les quais sont renforcés et vérifiés pour que les véhicules puissent en descendre jusqu'au niveau des pontons ou des chalands de débarquement. Pour les manipulations de charges, de puissants chariots élévateurs à fourche, d'une capacité d'une tonne, sont emportés dans les cales. Un ravitaillement à la mer par la technique dite en flèche, par laquelle un pétrolier déroule par l'arrière une manche de carburant sur laquelle le navire suiveur vient se ravitailler, est testée sur la route du sud. Elle apparaît inadaptée, aussi lors du passage à Ascension, un dispositif de ravitaillement à couple, c'est-à-dire par le travers, sera monté.

Au départ, l'***Elk*** n'a pas été prévu pour recevoir d'hélicoptères. A Ascension, 17 sapeurs du génie découperont des rambardes de protection pour permettre l'atterrissage des hélicoptères les plus lourds du type Chinook. Le dégagement des entrées de la cale couverte sur l'avant du pont supérieur permet de réaliser un hangar improvisé qui peut abriter trois hélicoptères du type Sea King.

Pour sa défense, l'***Elk*** installera à Ascension deux des canons de 40 mm qu'il a emportés. Un hélicoptère les soulèvera pour les amener sur des emplacements appropriés du pont où ils seront boulonnés.

Le chargement précipité au départ nécessite une redistribution de la cargaison qui est opérée au mouillage devant Ascension. C'est ainsi que 129 t de munitions seront transférées à d'autres navires.

La diversité et le caractère indispensable des matériels qu'il va transporter au sud feront de l'***Elk*** le magasin mobile de la 3ème brigade. La rareté des munitions qu'il emporte conduira aussi à éviter de l'exposer à des attaques dans les zones de débarquement, qu'il ne rejoindra que lorsque la menace aérienne se sera estompée (14).

b. Le ***Norland*** et l'***Europic Ferry***.

Prenant connaissance des renforts argentins aux Malouines, après le départ du ***Canberra*** et de l'***Elk***, l'état-major britannique obtient le renforcement de la 3ème brigade de commandos par un second régiment de parachutistes: le 2ème para. Deux autres transbordeurs sont réquisitionnés pour le transporter avec ses matériels et ses munitions: l'***Europic Ferry*** transformé dès sa réquisition le 19 avril, qui appareille le 22 avril et le ***Norland***, réquisitionné dès le 17 avril, et transformé entre le 22 et le 25 avril.

Ces deux navires, quoique différents, sont complémentaires.

Le ***Norland***, de la compagnie P et O, est un transbordeur de 12 998 t, mesurant 153 m de long, propulsé par deux moteurs diesel qui lui confèrent une vitesse de 18,5 noeuds. Affecté, dès 1974, à la liaison Hull-Rotterdam, il peut embarquer 1066 passagers en cabines, 177 sans cabine et son équipage est de 98 personnes (15). Ses cales peuvent recevoir 520 véhicules (16).

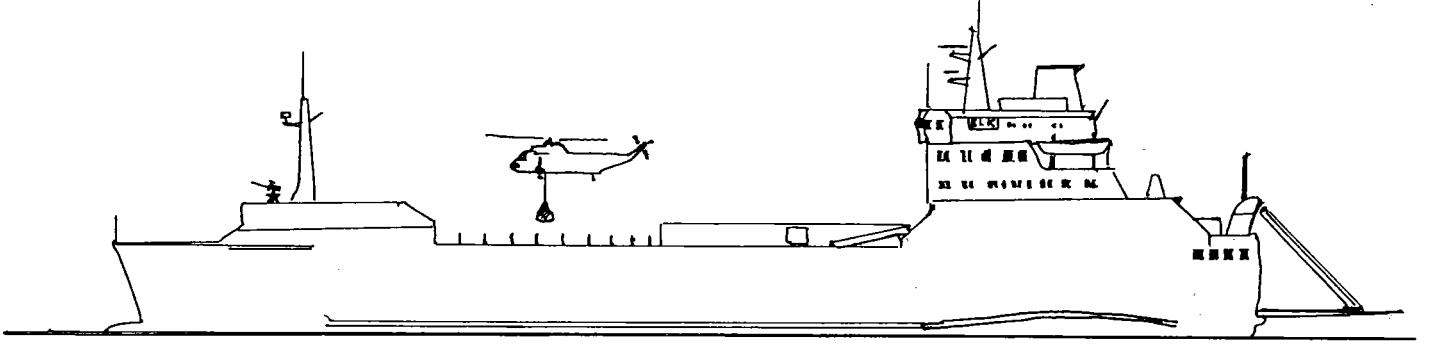
Il reçoit deux plates-formes pour hélicoptères, une derrière la passerelle et l'autre sur l'arrière. Profitant de l'expérience acquise sur le ***Canberra*** et l'***Uganda***, les techniciens réalisent des plates-formes plus légères, avec des éléments de soutien moins lourds, le tout sans toucher trop fortement à la structure interne du navire. La conversion est réalisée en 82 heures. Sur le pont des véhicules, ont été installés des logements supplémentaires en conteneurs prééquipés, dix conteneurs réfrigérés et 30 conteneurs normaux. Aux installations de fabrication d'eau sont ajoutés des réservoirs en caoutchouc pour 1000 t d'eau douce. Un système de transmission par satellite est encore en cours de mise en place quand embarquent les 800 hommes du 2ème régiment de parachutistes et leurs matériels (17).

L'***Europic Ferry*** est un transbordeur roulier de la Compagnie Townsend Thorensen mis en service en 1975, déplaçant 4190 t et marchant à 19,5 noeuds. Il va transporter en cale les matériels du 2ème para, des matériels et munitions de la 29ème batterie d'artillerie de la 3ème brigade, et sur le pont supérieur des véhicules, six canons de 105 mm, ainsi que trois hélicoptères Scout de l'escadron 656 du corps aérien de l'armée de terre.

Ce navire se caractérise par un grand bloc passerelle à l'avant qui intègre la cheminée, dégageant ainsi sur l'arrière, un vaste pont à véhicules au dessus du hangar à camions accessible par une rampe arrière relevable. Cette configuration permet de poser des hélicoptères sur le pont sans adjonction de plate-forme spécialisée. Il fait donc l'objet d'adaptations limitées: dispositif de ravitaillement à la mer, carburant supplémentaire en soute, usine de fabrication d'eau douce avec réservoirs de stockage, générateur d'énergie supplémentaire, transmissions militaires. Cent personnes s'ajoutent à son équipage (18), qui s'efforcera un peu plus tard de camoufler le navire en recouvrant de peinture grise son bloc passerelle (19). Il restera cependant très visible de loin car, comme plusieurs des transbordeurs utilisés, sa coque est couverte d'une couleur rouge anticollision sur laquelle se détachent, en grandes lettres blanches, le nom de la compagnie que l'équipage s'efforcera de faire disparaitre.

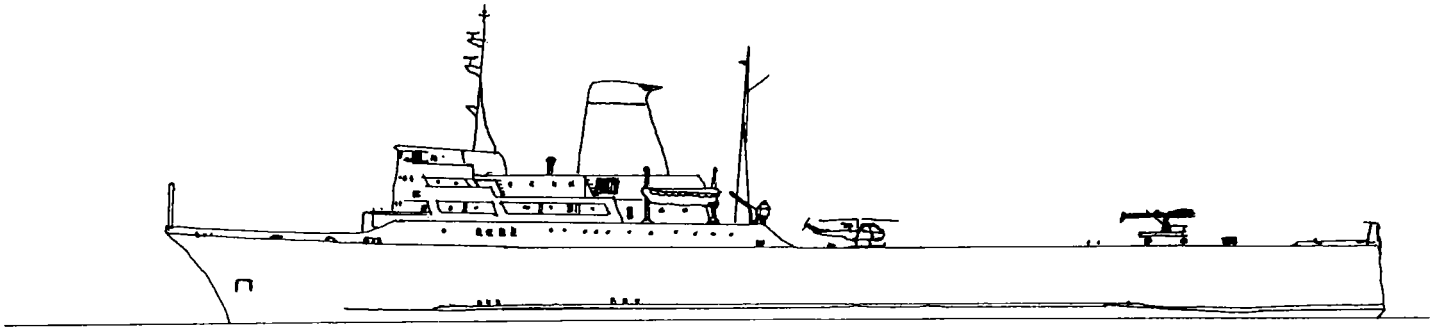
c. ***Baltic Ferry, Nordic Ferry*** et ***St Edmund.***

La décision d'envoyer la 5ème brigade d'infanterie en plus de la 3ème brigade de commando renforcée débouche sur la réquisition, les 2 et 5 mai, des *sister-ships* ***Baltic Ferry*** et ***Nordic Ferry***, destinés à transporter les matériels des hommes embarqués sur le ***Q.E.II***. Ces deux transbordeurs rouliers de 6455 t de la compagnie Stena Cargo, mis en service en 1978, marchent à 17 noeuds. Leurs cabines sont dimensionnées pour recevoir 184 personnes (essentiellement des chauffeurs routiers). Leurs cales à véhicules, qui ont une capacité équivalente à 540 conteneurs de 20 pieds (20), embarquent en plus des matériels de la 5ème brigade, des hélicoptères de l'escadron 656 de l'armée de terre, soit trois Scout pour le premier et six Gazelle pour le second. Sur le vaste pont avant, ont été dégagées deux plates-formes pouvant recevoir des Sea King. Le 9 mai, ils appareillent et partent de conserve vers le sud.



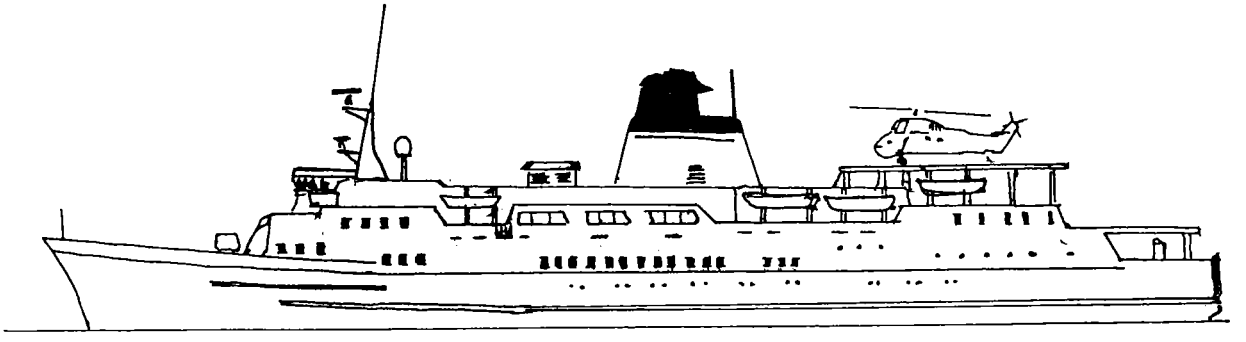
Longueur : 151 m

ELK



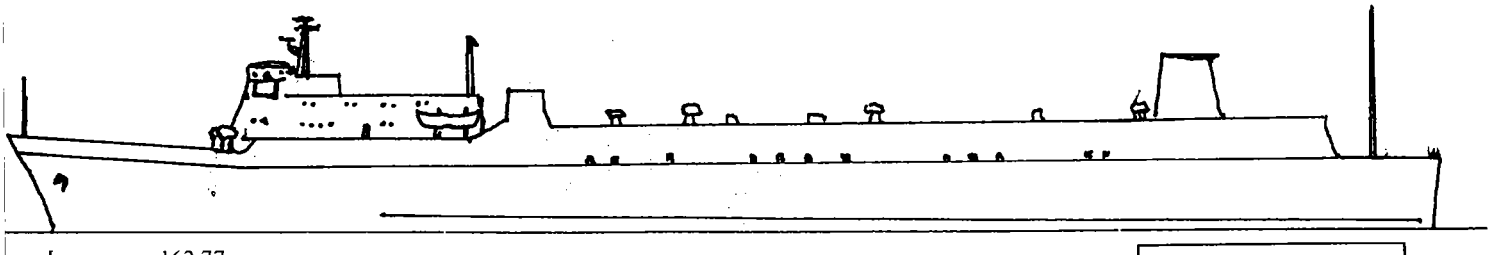
Longueur : 137,70 m

EUROPIC FERRY



Longueur : 130,1 m

ST EDMUND



Longueur : 162,77 m

TOR CALEDONIA

Navires rouliers utilisés pendant le conflit des Malouines de 1982

Le 12 mai, le transbordeur ***St Edmund*** de la Sealink est également réquisitionné. Déplaçant 8987 t et pouvant marcher à 21 noeuds, il offre surtout en sus de ses vastes cales, une importante capacité en logements. Il a pour mission de transporter d'autres personnels et matériels de la 5ème brigade, ainsi que des détachements de la Royal Air Force. Compte tenu des mers qu'il devra affronter, sa porte avant relevable est soudée (21). Sur son arrière, est installée en surélévation, une plate-forme pour hélicoptères. Du 13 au 19 mai, il reçoit un dispositif de ravitaillement à la mer, deux unités de fabrication d'eau douce et des équipements de communication par satellite. Il appareille le 19 mai pour le sud.

Pendant que ces transbordeurs reconvertis sont employés pour les opérations de transport dans l'Atlantique Sud, d'autres transbordeurs les remplacent sur leurs lignes régulières, en application d'accords passés par les Britanniques avec des sociétés européennes (suédoises et hollandaises). C'est en effet, avec le printemps, la période de forte activité qui commence.

3. Les rouliers porte-conteneurs transporteurs d'aviation.

A mesure que l'opération se précise et que les unités engagées sont parties, l'analyse des besoins logistiques de la force d'intervention fait ressortir rapidement la nécessité d'acheminer des quantités accrues d'équipements sensibles, de munitions de complément, de matériels divers et notamment d'aéronefs. L'emploi de navires rapides de grande capacité, spécialement affectés à cette tâche s'impose. Sont alors prospectés les rouliers porte-conteneurs, comportant de vastes soutes accessibles par roulage (*roll on - roll off*) et des ponts plats dégagés, susceptibles d'accueillir et de faire décoller les hélicoptères ou avions, dont il va falloir assurer l'envoi en complément de ceux opérant avec la force navale centrée sur le groupe des porte-avions. C'est ainsi que va se concrétiser un concept de navire logistique d'un type nouveau, le transbordeur-roulier-transporteur d'aviation. Quatre grands porte-conteneurs vont être affectés à cette mission. Ce sont d'abord les *sister-ships* ***Atlantic Conveyor*** et ***Atlantic Causeway***, de 15 000 t chacun, de la compagnie Atlantic line (Cunard); puis le ***Contender Bezant*** de 18 500 t, enfin l'***Astronomer*** de 28 000 t.

a. L'*Atlantic Conveyor*

L'***Atlantic Conveyor*** est un porte-conteneurs roulier pouvant marcher à 22 noeuds. Accessible par une rampe de poupe qui s'abaisse jusqu'aux quais, sa cale est un vaste garage pour camions semi-remorques ou camions tractant des remorques. Elle comprend six ponts reliés entre-eux par des rampes intérieures. Des conteneurs peuvent aussi être accrochés aux plafonds de ces hangars par un dispositif spécialisé. Sur le pont supérieur, à l'avant et à l'arrière du bloc passerelle, des sellettes permettent de fixer en largeur huit rangées de conteneurs et trois en hauteur. La résistance de ce pont est donc suffisante pour encaisser des atterrissages ou décollages d'avions de type Harrier. Il faut simplement débarrasser les ponts de tous les obstacles: ouvertures de ventilation, écoutilles, dispositifs d'arrimage des conteneurs, garde-corps.

La mauvaise situation du marché du fret maritime avait conduit les armateurs à désarmer temporairement certains de leurs navires, dont l'***Atlantic Conveyor,*** qui était à quai à Liverpool, lorsqu'éclate le conflit des Malouines. Remorqué à Devonport, il y est transformé en cinq jours en un navire logistique transporteur d'aviation. Pour la première fonction, 3000 t de matériels du

génie destinées à monter un aérodrome de campagne à proximité de la zone de débarquement, des tentes pour abriter 4500 hommes et des munitions sont chargées dans tous les espaces disponibles. Les chariots élévateurs se meuvent difficilement dans certaines cales déjà encombrées, ce qui complique le chargement. Les câbles de soutien de la rampe d'accès arrière relevable sont renforcés pour la faire descendre jusqu'au niveau de la mer. Les cargaisons peuvent ainsi être déchargées directement sur des engins de débarquement. Lorsque la rampe sera positionnée horizontalement, à son extrémité seront sorties les cargaisons qu'un hélicoptère pourra alors venir hélitreuiller (22).

La fonction de transporteur d'aviation impose des adaptations du pont qui devront être limitées, compte tenu de la brièveté des délais de transformation. Sur l'***Atlantic Conveyor***, les chantiers navals se contentent de découper les sellettes de fixation des conteneurs, de souder une grande plaque de pont d'envol à l'avant, derrière le grand brise-lames, et de monter sur chaque bord, une rangée de conteneurs superposés. Ils vont servir à la fois de rideau de protection pour les appareils stockés sur le pont et de locaux techniques pour les spécialistes, embarqués pour assurer la remise en état de vol et la maintenance de ces avions ou hélicoptères. Certains sont des conteneurs spéciaux pour liquides permettant de disposer, à proximité immédiate des aéronefs, de carburant, d'oxygène pour les pilotes et 500 t d'eau douce pour laver les appareils et limiter ainsi leur corrosion par les embruns. Derrière le bloc passerelle, un autre pont d'envol arrière est également aménagé pour recueillir des hélicoptères. La rampe d'accès des véhicules, repliée pour le voyage, dépasse et y rend donc délicates les manoeuvres d'appontage et de décollage. Ces deux ponts d'envol dégagés de toute obstruction sont équipés de points d'attache pour les aéronefs, recouverts de peinture anti-dérapante, et de marquages de zones de poser. Ils sont dotés d'éclairages spéciaux de pont d'envol et notamment d'indicateurs de descente.

A bord du navire, les locaux de vie sont aménagés pour accueillir les 125 personnes qui s'ajoutent à l'équipage normal de 35 hommes, et sont chargés des ravitaillements à la mer, des manipulations de munitions, du conditionnement sur le pont, de la remise en état de vol et des mouvements des aéronefs embarqués. En plus des cabines, dont le nombre d'occupants est accru, deux conteneurs logements de 12 lits sont installés dans la cale. Des capacités de douche, de buanderie et de cuisine sont ajoutées.

L'infirmerie d'une frégate est transférée sur le navire. Le système de lutte contre l'incendie est complété pour offrir des capacités d'intervention instantanée.

Lorsqu'il appareille, 11 jours après son arrivée à Devonport, l'***Atlantic Conveyor*** a recueilli, sur le pont, des hélicoptères dont quatre Chinook, recouverts d'une enveloppe de protection faite de tissu servant à la confection de ballons que la société productrice a fabriquée sur mesure. Les huit Sea Harrier et les six Harrier GR3 qui viendront se poser sur le pont à Ascension, recevront les mêmes protections.

b. L'*Atlantic Causeway*

Réquisitionné le 4 mai, l'***Atlantic Causeway*** va bénéficier de l'expérience acquise sur l'***Atlantic Conveyor***. Sur le pont principal, trois rangées parallèles de conteneurs sont placées sur l'avant, derrière le grand brise-lame. Recouvertes d'un toit d'acier, elles forment ainsi un hangar pour abriter les aéronefs. Les hélicoptères devraient ainsi, non seulement être protégés des embruns, mais aussi faire l'objet de travaux de maintenance. Ce hangar improvisé s'avèrera cependant ne pas être assez hermétique pour empêcher toute corrosion par l'eau de mer. Il ne permettra pas d'y travailler de nuit car la lumière filtrerait à l'extérieur et l'éclairage rouge de combat y est insuffisant.

Sous le pont, 14 conteneurs de carburant et leurs canalisations permettent de ravitailler les aéronefs opérant sur le pont. Dans la cale, vont être embarqués 24 hélicoptères et des appareils plus petits, qui ne pourront cependant être sortis que par la rampe arrière sur un ponton ou hélitreuillés par un hélicoptère lourd.

Lorsqu'il quitte Devonport, le 14 mai, le navire emporte notamment huit Sea King et 20 Wessex. Sa cargaison comprend également des batteries de missiles Rapier, des munitions, les éléments d'un aérodrome de campagne, des tentes, des véhicules, des moyens de maintenance à terre, des vêtements de rechange et 800 t de vivres.

c. Le *Contender Bezant*

Le 15 mai arrive à Devonport, le ***Contender Bezant*** de la compagnie Sea Containers, qui a été réquisitionné à Lisbonne le 10 mai. Comme ses prédecesseurs, il a déjà à son bord l'équipe de techniciens venue préciser les adaptations à opérer. Ce porte-conteneurs récent, est d'une conception différente des deux précédents. Son bloc passerelle, situé très à l'avant, dégage ainsi un vaste pont arrière qui n'est encombré que par deux cheminées latérales et un double portique roulant de manipulation des conteneurs. Ses cales sont accessibles par des portes latérales doublées de rampes de déchargement. Ouvertes dans la coque, elles sont toutes deux situées à tribord, à hauteur de quais. Initialement, il est envisagé d'embarquer dans sa cale des Harrier, qu'un ascenseur aménagé dans une écoutille élèvera sur le pont supérieur. Un tel aménagement, qui aurait duré dix jours est vite abandonné (23). Un hangar constitué de rangées de conteneurs recouverts d'un toit d'acier est donc improvisé sur le pont supérieur. De hauteur limitée, il nécessitera la couverture des Chinook qui en dépassent avec une protection du même type de celle adoptée sur l'***Atlantic Conveyor***.

Un pont d'envol renforcé est ajouté derrière les cheminées. Il permettra de recevoir les Chinook, puis de recueillir des Harrier à Ascension. Sur le pont, de chaque côté du hangar, des conteneurs de carburant, de matériels et de logement sont alignés. Après cinq jours de conversion, le ***Contender Bezant*** quitte Devonport avec six hélicoptères et 6500 t de matériels et d'approvisionnements.

Dans sa fonction de porte-aéronefs, il apportera ainsi à la Task Force, neuf hélicoptères et quatre Harrier (24).

d. L'*Astronomer.*

Le quatrième porte-conteneurs réquisitionné le 28 mai pour l'opération Corporate, est l'***Astronomer*** de la société T. et J. Harrison. Le plus grand des quatre, il déplace 27 864 t, et marche à 20 noeuds. Réquisitionné pour remplacer l'***Atlantic Conveyor***, il arrive le 31 mai à Devonport. La définition de ses adaptations a été faite en deux heures, compte tenu de l'urgence. En six jours, 500 hommes vont le transformer pour sa mission et il appareillera le 7 juin pour le sud.

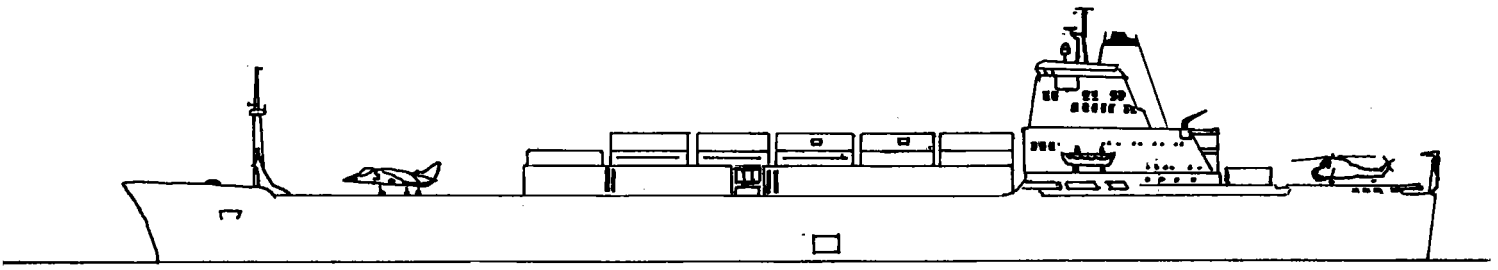
L'***Astronomer*** diffère des trois navires précédents car il n'est pas un roulier. Ses cales cellulaires ne permettent pas de manipulations horizontales par roulage. Sa fonction de transporteur d'aviation sera donc limitée au pont supérieur, aménagé avec un hangar réalisé à base de conteneurs et d'un toit d'acier selon le dispositif retenu pour l'***Atlantic Causeway***. Derrière le hangar, a été soudé, sur les écoutilles de cales de conteneurs, un pont d'envol renforcé. Deux canons de 20 mm, deux lanceurs de leurres et un dispositif de brouillage de torpilles sont installés. Il va ainsi emporter 13 hélicoptères, 850 t d'approvisionnement et d'équipement divers, parmi lesquels des conteneurs d'habitation.

Arrivant aux Malouines à la fin des hostilités, il y sera surtout utilisé comme base pour les hélicoptères, leurs équipages et leurs personnels de maintenance.

Par la suite, les Britanniques vont souhaiter prolonger cette expérience de transformation de porte-conteneurs en porte-aéronefs, en louant aux Etats-Unis un système modulaire complet assurant cette transformation. Le dispositif ARAPAHO pèse 900 t et permet cette transformation en 12 à 18 heures (25). Il comprend 74 conteneurs prééquipés et des plaques d'acier galvanisés conçues pour s'adapter sur les ouvertures des cales à conteneurs et constituer un pont d'envol de 60 m sur 19,4 m. Les 74 conteneurs fournissent à un groupe de cinq Sea King tous les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre opérationnelle. Pour les 159 personnes nécessaires (26), 38 de ces conteneurs sont aménagés en logements.

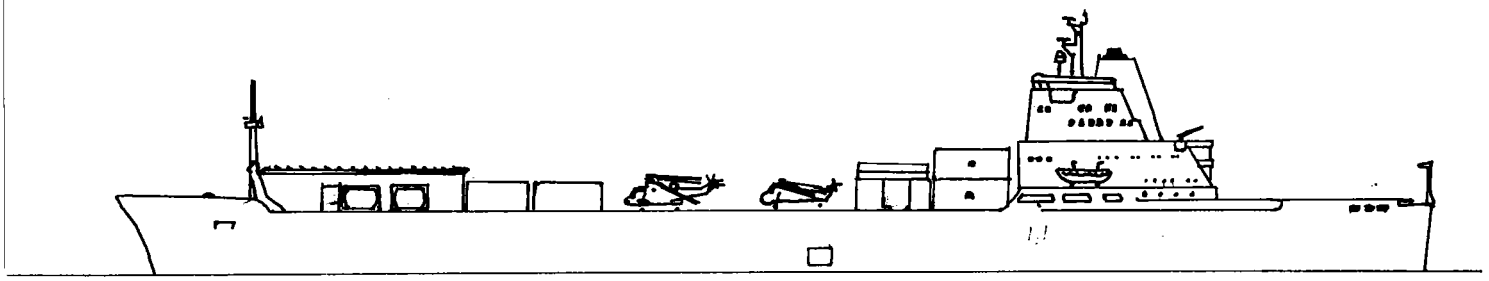
L'***Astronomer*** sera ainsi affrété en 1983, comme navire porte-hélicoptères par la Royal Fleet Auxiliary sous le nom de ***Reliant***, mais il connaîtra des problèmes de stabilité liés à l'absence de stabilisation et à un effet négatif du roulis sur la plate-forme. L'eau de mer va aussi pénétrer dans le hangar dont l'étanchéité est insuffisante. Le ***Reliant*** sera donc peu employé à proximité des Malouines et retrouvera rapidement un usage civil (27). Ces faiblesses n'en soulignent pas moins le caractère audacieux de la démarche au moment où il a été utilisé, comme les autres porte-conteneurs, en porte-aéronefs auxiliaire.

En 1984, le ***Contender Bezant***, acquis pour la Royal Fleet Auxiliary, sera transformé en porte-hélicoptères auxiliaire pour remplacer, au sein de la R.F.A., l'***Engadine,*** en tant que navire d'entrainement pour aviation (*Aviation training ship*) (28). Sa transformation sera plus radicale, puisqu'il lui sera ajouté, derrière la passerelle, un bloc passerelle de 30 m de long et 800 t, portant la capacité de logement à 253 personnes (29). Deux ascenseurs donnant accès à la cale cloisonnée en compartiments sont ajoutés, tandis qu'une cheminée sera supprimée. Il deviendra ainsi l'***Argus***, navire d'entrainement à la mer des hélicoptères et des Sea Harrier.



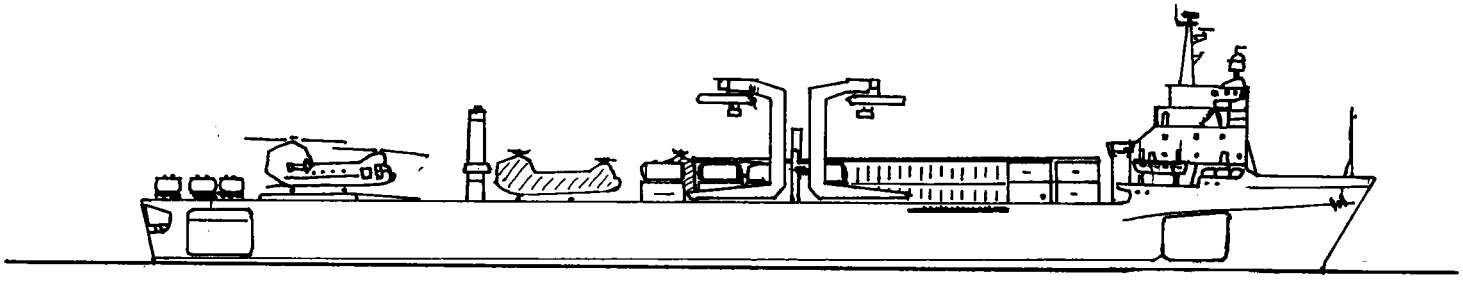
Longueur : 212,1 m

ATLANTIC CONVEYOR



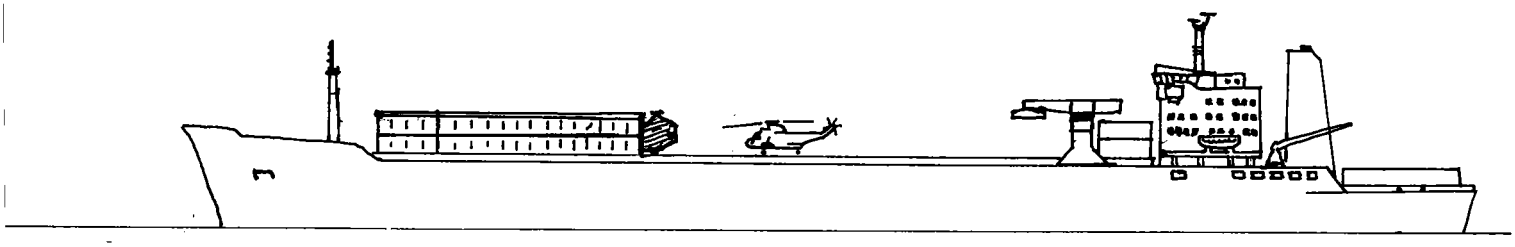
Longueur : 212,1 m

ATLANTIC CAUSEWAY



Longueur : 173 m

CONTENDER BEZANT



Longueur : 204,2 m

ASTRONOMER

Porte-conteneurs utilisés en porte-aeronefs auxiliaires pendant le conflit des Malouines de 1982

4. Quinze pétroliers et navires-citernes.

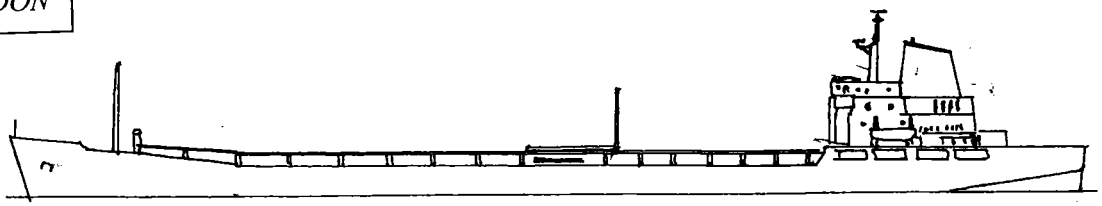
L'ampleur de l'opération Corporate devait inévitablement entraîner des consommations de liquides très élevées. Il en sera ainsi des carburants (fioul et mazout, carburants d'aviation), des huiles (lubrifiants, anti-gel), et de l'eau douce. Pour permettre aux ravitailleurs de la R.F.A. d'opérer à proximité de la force navale d'intervention et aux navires quittant successivement les ports de Grande-Bretagne de la rejoindre, la mise en place d'une chaîne de pétroliers de complément s'imposait. 15 navires-citernes sont rapidement affrétés et envoyés sur l'itinéraire entre la Grande-Bretagne et le secteur des Malouines. Ils vont jouer le rôle de station-service (*base storage oilers*) ou de ravitailleurs de recomplément pour les pétroliers de la RFA *(support oilers*). Les transferts de carburant vont s'opérer en marchant. Certains réalisés dans des mers difficiles et des températures basses seront particulièrement longs. C'est ainsi que le ***British Tamar*** mettra 52 heures et 40 minutes pour transférer au ***Plumleaf*** de la RFA, 18 000 tonnes de fioul. Parmi les pétroliers, 12 vont être employés en tant que pétroliers auxiliaires, tandis que deux serviront de simples réservoirs mobiles de stockage.

Pour les convois qu'elle devait mettre en place en période de crise, la Royal Navy avait prévu d'utiliser le ***British Esk*** et le ***British Tamar***. Déplaçant plus de 24 500 t, ils avaient été prééquipés de dispositifs de ravitaillement en flèche et de dispositifs de halage des manches, dont sont dotés des pétroliers de la RFA; ils sont affrétés fin avril. Dix autres pétroliers leur sont ajoutés, mais aucun n'est doté d'un système de ravitaillement en flèche (c'est-à-dire par l'arrière). Ils sont donc rapidement équipés de portiques et de point d'accrochage pour les manches, que leur feront passer les pétroliers de la RFA. Ce sont d'abord six pétroliers de la British Petroleum d'environ 25 000 t (***British Trent***, ***British Test***, ***British Tay***, ***British Dart***, ***British Avon*** et ***British Wye***), puis deux navires de la Shell Tanker (UK), le transporteur de produits chimiques de 25 300 t ***Anco Charger*** de la Panocean Anco et le pétrolier ***Eburna*** de 31 374 t. S'y ajoutent un pétrolier de 30 607 t de la Canadian Pacific, le ***G.A. Walker*** et le pétrolier de 33 751 t de la société Parley Augustson, le ***Balder London.*** Les autres adaptations à opérer sur ces navires sont peu nombreuses; elles consistent en ajout de moyens de transmission, d'une infirmerie et de logements pour le détachement de la Royal Navy.

A ces pétroliers viendront s'ajouter, comme réservoirs mobiles de stockage, le ***Scotish Eagle*** de 56 490 t de la compagnie King Line et l'***Alvega*** de 57 372 t de la Finance For Shipping (30); le premier sera basé en Georgie du Sud et le second devant l'île d'Ascension. Tous les autres transporteurs de fluides vont rester de longues semaines en mer loin de tout port. C'est ainsi que l'***Anco Charger*** va passer 42 jours en haute mer, son équipage prêt en permanence à enfiler les tenues de survie, les gilets de sauvetage et les casques (31).

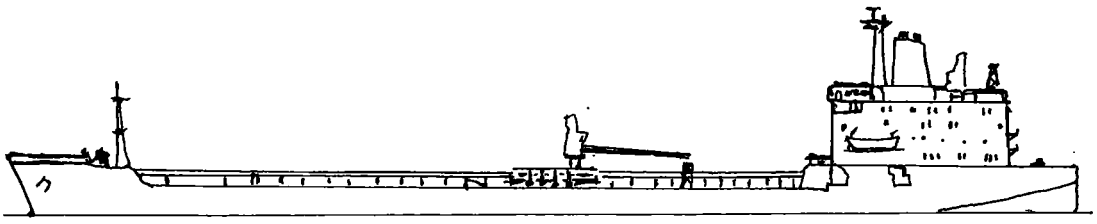
En sus de ces carburants ou produits destinés aux machines, va rapidement se poser avec acuité le problème de l'approvisionnement en eau douce. Les installations des navires militaires ou les usines de dessalement, ajoutées sur les navires de complément ne suffisent pas à répondre aux besoins créés par les équipages supplémentaires et les troupes embarquées. En outre, le corps expéditionnaire, une fois débarqué, ne pourra s'appuyer sur aucune installation existante, le seul équipement d'importance étant celui de Stanley, dimensionné pour moins de 2000 habitants.

BALDER LONDON



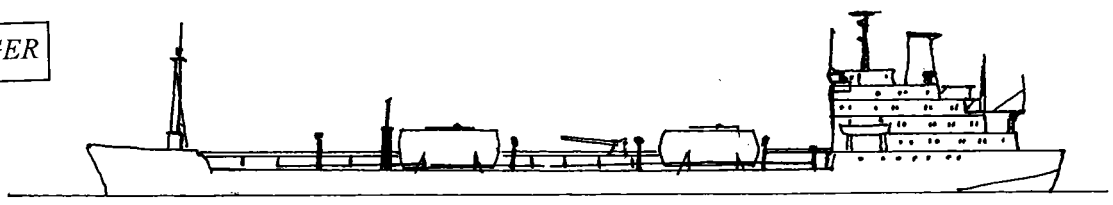
Longueur : 170,69 m

EBURNA



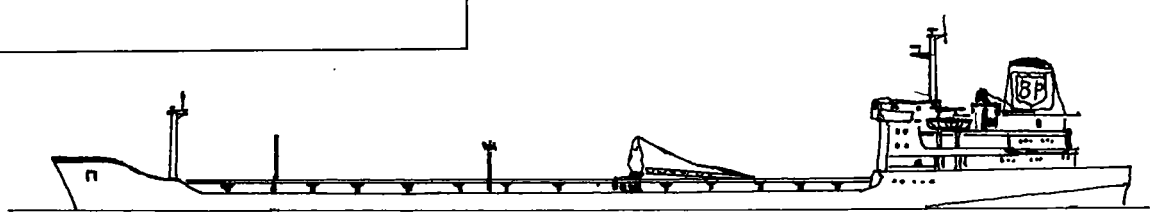
Longueur : 170 m

ANCO CHARGER



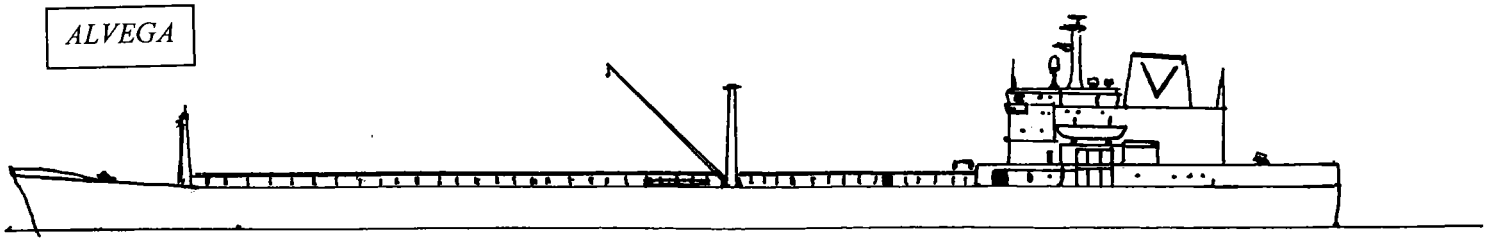
Longueur : 165,08 m

BRITISH DART - BRITISH AVON - BRITISH ESK - BRITISH TAMAR - BRITISH TAY - BRITISH TRENT BRITISH WYE



Longueur : 171,46 m

ALVEGA



Longueur : 210 m

Pétroliers civils utilisés pendant le conflit des Malouines

Pour fournir de l'eau douce à la force navale élargie et aux troupes, le ***Fort Toronto***, navire-citerne de la Canadian Pacific, affrété le 10 avril, rejoint la force navale le 19 avril et va l'accompagner, restant cependant dans un secteur situé à 200 milles à l'est des Malouines où il va ravitailler de nombreux navires, de nuit, sans lumière, et dans des mers difficiles. Ce secteur a été défini par l'état-major britannique comme de moindre risque, compte tenu de son éloignement des bases aériennes argentines. Dans cette zone, vont opérer les navires chargés du soutien logistique. Baptisée d'abord LOLA: *logistics and loitering aera* (zone de vagabondage et de logistique), elle sera plus connue sous le nom de TRALA, (*tug, repair, and logistics area,* zone de remorquage, de réparation et de logistique) (32). Ne comprenant aucun point d'ancrage, ni de zone abritée, elle est, en haute mer, un périmètre d'attente pour les navires chargés de la logistique de la force navale, qui vont s'y tenir exposés aux fortes houles de l'Atlantique Sud et à son climat changeant fait de pluies, de coups de vent et de brouillards de l'automne austral.

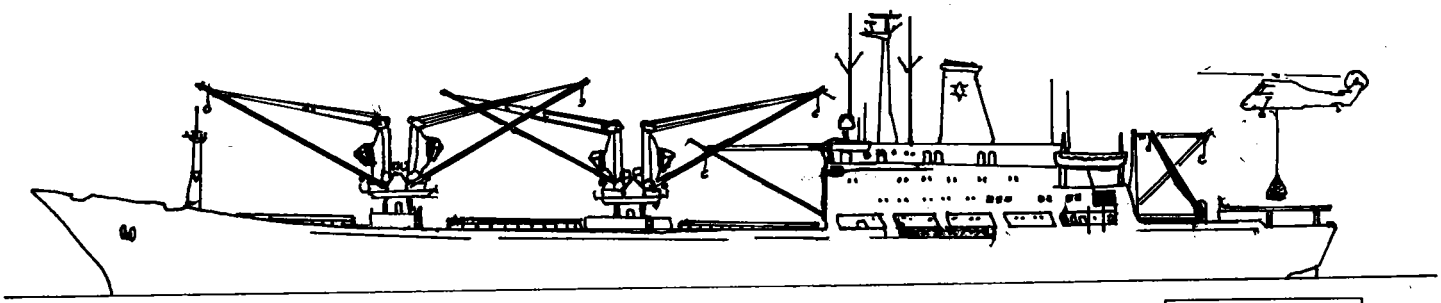
5. Les cargos

Les moyens logistiques nécessaires à l'engagement initial des forces transportées par les paquebots et les transbordeurs avaient été embarqués sur les navires rouliers (transbordeurs ou porte-conteneurs). Les combats de reconquête des îles allaient nécessiter, en raison de leur durée prévisible, un flux logistique, dont l'importance imposait la mobilisation de navires de transport supplémentaires. C'est ainsi que sont sélectionnés des cargos classiques, dotés au- dessus de toutes les cales, de mâts de charge puissants et nombreux, pour assurer un déchargement autonome de leur cargaison. Sont ainsi affrétés, le 26 avril comme transport de munitions, le ***Lycaon*** de 11 805 t de la compagnie Ocean Transport and Trading, puis le 28 avril, le ***Saxonia*** de 8547 t de la Cunard enfin le 6 mai, le ***Geestport*** de 7730 t de la Geetsline. Ces deux derniers ont des cales réfrigérées et doivent surtout transporter des vivres et des rations de combat. Ils ont reçu rapidement des moyens de transmission adaptés, un système de ravitaillement à la mer, des portiques de transfert de charge et des logements supplémentaires, qui, sur le ***Geestport*** sont obtenus en doublant la capacité des cabines de passagers (33).

Sur l'arrière du ***Saxonia*** et sur celui du ***Geestport*** a été installée une petite plate-forme pour hélicoptères; elle doit permettre l'emport de parties de la cargaison par hélitransport, en plus des transferts qui seront opérés par allèges, par les petits navires auxiliaires et les canots de sauvetage ou par grutage entre les navires.

En sus des équipements communs ajoutés à la plupart des navires civils mobilisés pour l'opération Corporate, les cargos ont embarqué des dispositifs renforcés de lutte contre l'incendie et des chariots élévateurs à fourche, pour les transferts à l'intérieur des cales avec leurs chargeurs de batteries. Leurs ponts ont également été recouverts d'une peinture antidérapante.

Tous trois vont d'abord être envoyés en Géorgie du Sud dans les baies abritées et brumeuses, de laquelle ils vont transférer leurs cargaisons variées sur les navires logistiques spécialisés de la R.F.A.



Longueur : 159 m

GEESTPORT

Les cargaisons de ces navires civils sont habituellement chargées en vrac (des bananes, par exemple). La variété des matériels qu'ils embarquent pour le corps expéditionnaire et la nécessité de les redistribuer en fonction des besoins des armées au combat vont poser des problèmes de plans de chargement à leur équipage, renforcé de logisticiens. Le ***Saxonia*** devra ainsi transférer ses cargaisons à trois navires différents de la R.F.A.: le ***Ressource***, le ***Stromness*** et le ***Regent*** (30). Les déchargements en pleine mer vont également s'avérer difficiles en raison du roulis et des mouvements pendulaires qu'il provoque dans les cargaisons soulevées. L'utilisation de la plate-forme d'hélicoptères, installée sur l'arrière va nécessiter la décomposition des cargaisons en petits colis, car il faut en effet leur faire franchir le bloc passerelle qui le sépare des cales avant.

Le ***Leartes***, *sister-ship* du ***Lycaon***, et l'***Avelona Star***, cargo réfrigéré de 9784 t de la compagnie Blue Star, sont affrétés le 28 mai pour compléter le flux logistique. Ils appareillent, pour le sud, les 8 et 11 juin. A bord du ***Leartes***, ont été chargées 3000 t d'approvisionnements, notamment des munitions pour l'artillerie terrestre.

Le seul navire roulier qui va être utilisé dans sa fonction spécifique de transport d'approvisionnement est le ***Tor Caledonia*** de 5056 t de la compagnie Whitwell Cole. Arrivé à Southampton le 16 mai, il en repart le 20, après avoir chargé des matériels, des véhicules et 350 missiles Rapier. Arrivé au large des Malouines, il va opérer des transferts de charge en haute mer, interrompus cependant à plusieurs reprises par la violence des tempêtes.

Un dernier cargo est réquisitionné, le 3 juin, le ***Strathewe*** de 12 600 t. Il rejoint Southampton trop tard pour participer au conflit. Modifié du 17 au 28 juin, il partira vers les Malouines avec des armements légers d'autodéfense et des systèmes de leurrage. Sa cargaison variée comprendra notamment deux grandes péniches de débarquement de 165 t et 33 m de long, l'***Antwerp*** et l'***Arromanches***, emportées sur le pont. Ce type de matériel s'était en effet révélé gravement insuffisant lors des premières opérations de débarquement, l'absence de port équipé le rend également nécessaire.

6. Les navires de réparation, navires-ateliers

L'expérience tirée des opérations navales des deux guerres mondiales, qui ont notamment impliqué le déploiement d'escadres outre-mer pendant de longues périodes, conduit l'état-major britannique à envisager, non seulement les conséquences des combats sur les navires, mais aussi leurs travaux de maintenance opérationnelle, car ils vont être engagés pendant de longues semaines sans pouvoir rallier un port. Un dispositif de soutien en pleine mer doit alors être imaginé et mis en place avec des navires-ateliers d'un type nouveau, car ils vont devoir opérer loin de ports ou de rades abritées. En se repliant sur ses ports métropolitains, la Royal Navy s'était en outre séparée de ses grands navires-ateliers et notamment de l'ancien porte-avions ***Triumph***, reconverti en 1964 comme bâtiment de soutien de destroyers. Mis en réserve en 1970, il était parti vers un chantier de démolition espagnol en janvier 1982 (34).

Il doit donc être fait appel en urgence au secteur économique maritime civil, qui a alors la meilleure expérience de la maintenance en haute mer dans des conditions difficiles: l'industrie pétrolière offshore.

Les grands navires de ravitaillement et de soutien de plates-formes pétrolières sont en effet dotés d'ateliers, de moyens de maintenance et de stockage, de réparation et de soutien d'opérations de plongées sous-marine. Certains ont été conçus avec des dispositifs de positionnement dynamique à la mer. Par le jeu de leurs propulseurs latéraux et transversaux qui s'ajoutent au propulseur principal, ils peuvent se maintenir à point fixe pendant de longues périodes, dans une mer qui peut atteindre force 9. Un dispositif de stabilisation par citernes leur permet également d'atténuer jusqu'à 75% du roulis. C'est un navire de ce type, mis en service en 1980, le ***Stena Seaspread*** de 6080 t qui est réquisitionné le 10 avril. Après avoir rapidement changé de pavillon, passant du suédois à l'anglais, il va servir de navire-atelier dans l'Atlantique Sud. Il embarque une équipe de maintenance de la flotte (*fleet maintenance group*) de 162 techniciens (35). Climatisé, il est aussi doté initialement d'une vaste plate-forme pour hélicoptères au dessus de sa passerelle. Ses équipements techniques vont être complétés par embarquement de deux groupes électrogènes supplémentaires, de compresseurs, d'une grande grue à flèche longue, capable de soulever et d'extraire les turbines à gaz propulsives des navires de combat. Elle est implantée sur le pont arrière, habituellement dégagé pour embarquer des pièces de forage longilignes, au milieu de conteneurs contenant des matériels de réparation, de soudure et 450 t de pièces de rechange (36). Des logements supplémentaires sont aménagés pour les équipes de maintenance qui s'ajoutent à l'équipage. La capacité de restauration est accrue pour servir 500 personnes.

La mobilisation du ***Stena Seaspread*** a été si rapide qu'il a rejoint Portsmouth en provenance de la mer du nord, avec des plongeurs dans sa chambre de décompression (37). Son adaptation, opérée en quatre jours et demi, est le fruit d'un travail de coopération étroit entre les sociétés civiles et la Royal Navy. Le 16 avril, le ***Stena Seaspread*** part pour Ascension avec la moitié de l'équipage nécessaire, le reste rejoindra l'île par avion. Un problème aigu, commun à beaucoup de navires engagés dans l'opération, sera la consommation d'eau douce. Conçu pour un équipage de 30 personnes, le ***Stena Seaspread*** va en embarquer plus de 150 et devra en alimenter plus de 500 quand il réparera le ***Glamorgan*** (38).

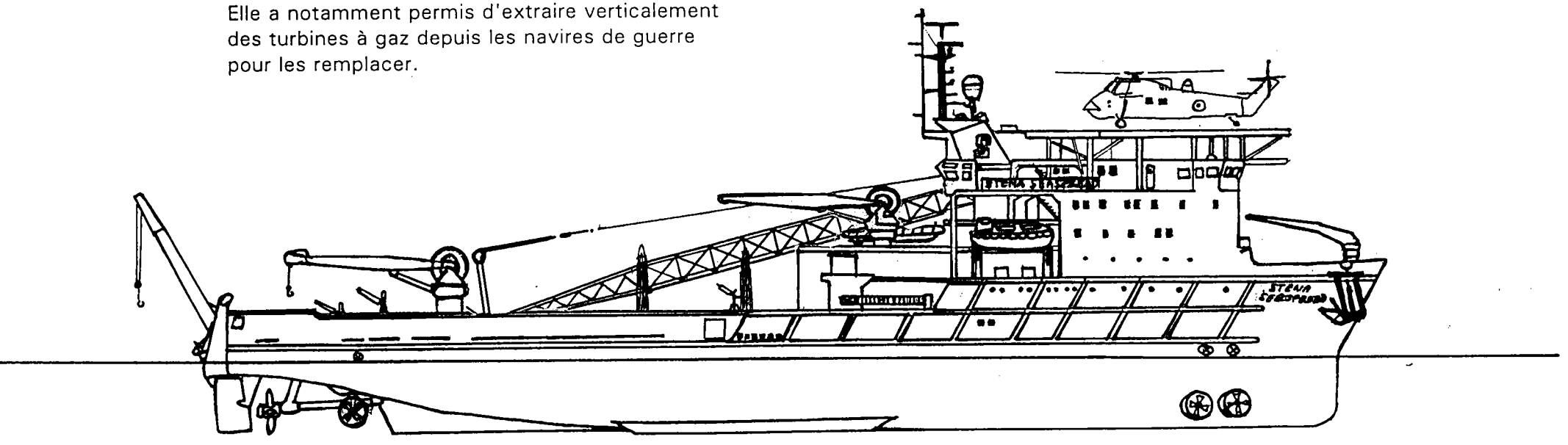
La première mission du ***Stena Seaspread*** est de préparer une base logistique avancée en Géorgie du Sud dès la reconquête de cette île. La présence de nombreuses tôles et de machines désaffectées dans les anciennes usines baleinières, objet de la convoitise du ferrailleur Davidoff en mars 1982, constitue déjà un stock disponible pour des réparations importantes. L'équipe du navire va aussi réactiver sur place deux groupes électrogènes et des installations de réparations des baleiniers. Lorsque les combats vont s'intensifier, le ***Stena Seaspread*** rejoindra une zone d'attente affectée aux remorqueurs et navires de réparation à 200 milles à l'est des Malouines. Appelée initialement Tara (*tug and repair area*), elle deviendra la zone logistique Trala (*tug, repair and logistic area*), quand il faudra y mettre à l'abri de l'aviation argentine les navires logistiques. Sa localisation est de 50° sud et de 50°30 mn ouest, au nord est de la TEZ (39).

Le ***Stena Seaspread*** va y confirmer le caractère judicieux de son choix, en effectuant des réparations nombreuses et variées sur les navires endommagés. Il opérera le transfert avec sa grue de 100 t d'équipements à remplacer sur des frégates, tout en se tenant positionné à six mètres de celles-ci. Le champ de ces réparations s'étendra depuis l'antenne du radar principal d'une frégate par vent de 35 noeuds jusqu'au remplacement de pales d'hélices sous l'eau. Elles nécessitent une habileté particulière des grutiers car les frégates roulent et tanguent sur la mer.

Entre les deux grues principales, une longue grue repliable a été installée pour les opérations de 1982.

Elle a notamment permis d'extraire verticalement des turbines à gaz depuis les navires de guerre pour les remplacer.

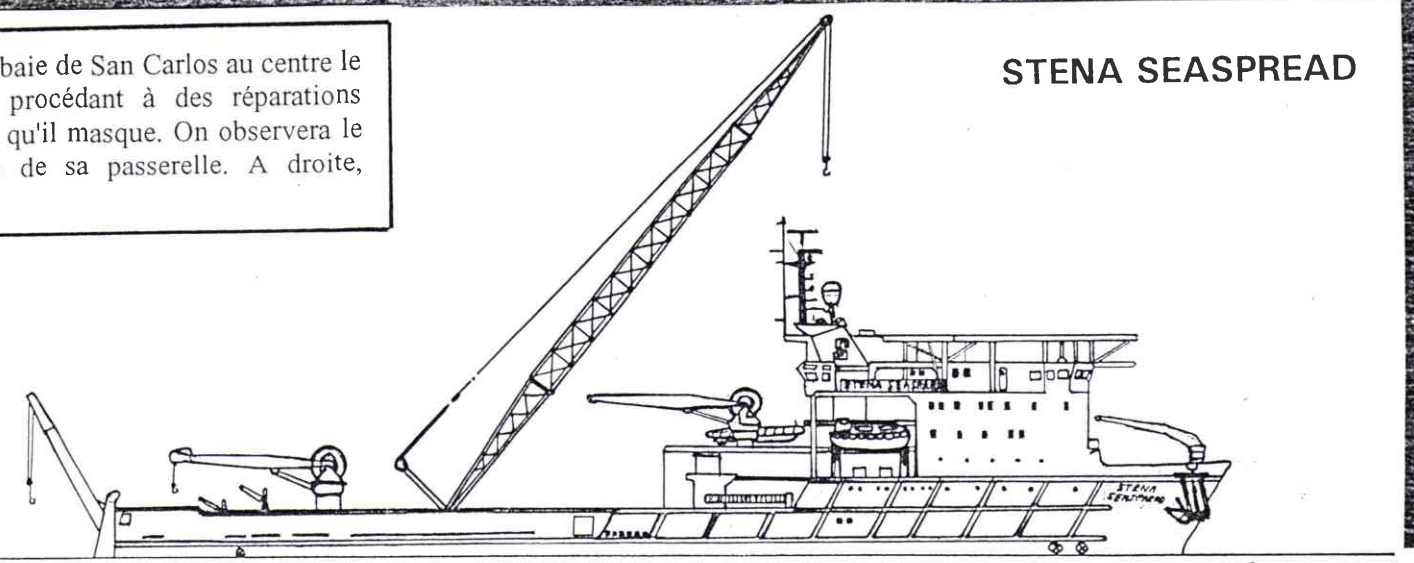
La plate-forme pour hélicoptères sur le toit de la passerelle a un diamètre de 25 mètres



Les propulseurs latéraux permettent un positionnement dynamique du navire.

STENA SEASPREAD

Navires à l'ancre dans la baie de San Carlos au centre le ***STENA SEASPREAD*** procédant à des réparations d'une frégate du type 21 qu'il masque. On observera le Wessex posé au-dessus de sa passerelle. A droite, l'***ANCO CHARGER***.



ELK à l'ancre.

STENA INSPECTOR survolé par un Chinook.

L'inscription du nom de la compagnie ou la couleur rouge de la coque rendent ces navires repérables de loin et donc vulnérables aux attaques aériennes.

Source : Royal Navy, Fleet photographic Unit.

Elles n'auraient pas été possibles sans le positionnement dynamique du navire. Il va ainsi procéder au changement de tôles des ponts et des coques, et la réparation de parties sensibles des frégates touchées par l'aviation argentine, comme les systèmes d'alimentation en air des turbines à gaz ou les réseaux électriques. Ces réparations seront effectuées loin de toute côte, rade ou port.

Onze navires de guerre endommagés ont ainsi réparés, et plus de 30 furent l'objet de divers travaux de maintenance. Quatre navires argentins abandonnés ou capturés seront aussi remis en état de naviguer (40).

Fin mai, devant l'importance croissante de ces réparations, l'état-major britannique a décidé l'envoi du *sister-ship* du ***Stena Seaspread***, ***le Stena Inspector*** qui était encore sous pavillon suédois. Il fait l'objet d'adaptations rapides aux Etats-Unis, à Savannah (Georgie), avant de rejoindre l'arsenal de Charleston, en Caroline du Sud, où sa capacité de logements est accrue, pour la faire passer de 29 à 200 lits, notamment par l'installation de conteneurs d'habitations. Il reçoit aussi un complément en groupes électrogènes, conteneurs de matériels, ateliers, rechanges et stocks alimentaires réfrigérés dans des conteneurs spécialisés. 50 des 300 t de matériels alors embarquées sont arrivées par avion de Grande-Bretagne (41).

L'opération est réalisée dans l'arsenal travaillant alors sous contrat commercial anglais. Le navire appareille pour Ascension le 6 juin. Il ne rejoindra les Malouines qu'après la fin des combats, mais ses moyens n'en seront pas moins utiles pour des nombreuses tâches de réparation et de soutien.

Compte tenu des services rendus par ces deux navires, la Royal Fleet Auxiliary va prolonger leur utilisation en les intégrant dans sa flotte comme navire-atelier. Le ***Stena Inspector*** sera acheté en 1983, et rebaptisé ***Diligence***; tandis que le ***Stena Seaspread*** continuera d'être affrété pendant les périodes d'indisponibilité du ***Diligence***. Après la fin des combats, le ***Stena Seaspread*** va être aussi employé, avec ses équipements de pénétration sous-marine, pour récupérer des éléments à bord des navires coulés, comme sur le ***Coventry***.

7. Les auxiliaires.

Pour assurer aux navires de la flotte d'intervention, une assistance rapide, voire un sauvetage dans le secteur des Malouines, pour les sortir éventuellement de la zone critique des combats, pour leur permettre un mouillage en Géorgie du Sud après la reconquête de cette île, pour effectuer des liaisons et des transbordements entre les grands navires, des navires auxiliaires s'avèrent indispensables. Sont d'abord concernés les remorqueurs. Trois grands remorqueurs océaniques de la compagnie United Towing de Hull, capables d'opérer dans des mers glacées, sont envoyés vers le sud.

Ce sont d'abord le ***Salvageman*** de 1598 t, mis en service en 1980 et marchant à 18,5 noeuds qui part avec l'***Irishman*** le 10 avril. Le ***Yorkshireman*** de 696 t, *sister ship* du précédent, les suit le 3 avril.

Le ***Salvageman*** a une capacité de traction de 170 t, deux hélices à pas variable et un propulseur d'étrave. Il offre tous les moyens d'un grand remorqueur de sauvetage, notamment de

puissantes pompes, des canons d'eau contre l'incendie, ainsi que des équipements d'intervention sur navire en difficulté comprenant des groupes électrogènes et des compresseurs. Sa première mission va consister en la mise en place de mouillages pour les navires dans les vastes baies de Géorgie du Sud, qu'il rejoint le 7 mai en compagnie du remorqueur militaire ***Typhoon*** de 800 t. Par la suite, il rejoint le secteur TRALA pour y remorquer les navires endommagés jusqu'au ***Stena Seaspread.*** Le 24 mai, l'***Irishman*** et le ***Yorkshireman*** l'y rejoignent. Ils vont alors rester en attente dans le secteur de cinq milles carrés qui leur est assigné avant de revenir prendre en remorque l'***Atlantic Conveyor*** et le ***Glasgow*** touchés par l'aviation argentine.

Les événements confirment rapidement le caractère opportun de leur présence et l'utilité de leur polyvalence. Dès qu'il est apparu que la Géorgie du Sud pouvait constituer une base décallée pour l'opération Corporate, grâce à ses baies abritées des vents d'ouest, la mise en place de mouillages sûrs, comportant des ancrages adaptés aux grands navires est décidée. Outre les remorqueurs présents, cette tâche est confiée au plus grand navire de mouillage d'ancres alors disponible, le ***Whimpey Sea Horse***. Conçu comme un navire de soutien polyvalent pour plates-formes pétroliers off shore, déplaçant 1598 t et marchant à 15 noeuds (42), il dispose à l'arrière d'un vaste pont protégé, de 36 m sur 13 sur lequel 600 t d'ancrage sont chargées avant qu'il parte vers le sud le 16 mai.

Après avoir embarqué 100 t de matériels supplémentaires à Ascension, il repart, surchargé vers la Géorgie du Sud, qu'il finit par atteindre le 8 juin, afin d'y installer, sous des vents glacés et la neige, des mouillages dans les baies de Stromness et de Leith et au large de Grytviken.

Pour assurer des liaisons entre les navires de la force navale, emporter des cargaisons spéciales ou encombrantes qui ne peuvent être parachutées, et des personnels supplémentaires, est réquisitionné, le 24 avril, le câblier ***Iris*** de 3874 t de British Telecom, qui est chargé de faire la navette entre Ascension et la Géorgie du Sud.

Conçu pour relever et réparer les câbles sous-marins dans des conditions de mer difficiles, il a été équipé dès sa conception de stabilisateurs actifs à citernes et d'une plate-forme pour hélicoptères légers. Celle-ci fait l'objet d'une extension qui la fait déborder sur l'arrière. L'équipage, ramené à 47 personnes est renforcé de 20 militaires. Les vastes cales circulaires pour cables sous-marins sont transformées en logement supplémentaires, en soutes à vivres, voire en locaux de détention pour d'éventuels prisonniers de guerre. Outre les dispositifs de communication et de ravitaillement à la mer appropriés, il reçoit deux canons de 20 mm anti-aériens et appareille le 29 avril pour le sud.

Le 25 mai, une équipe de l'***Iris*** récupère en Géorgie du Sud, dans l'ancienne station baleinière de Grytviken, des plaques d'acier, des poutres, des bouteilles de gaz, laissés par les "ferrailleurs" argentins de mars, et les transporte jusqu'au ***Stena Seaspread,*** pour renforcer ses capacités de réparation des navires endommagés (43).

Assurant des liaisons entre les différents navires de l'Opération Corporate, il va être baptisé humoristiquement: "celui qui peut ravitailler sous la pluie, la glace ou la tempête" (C.S. Iris: *can supply in rain, ice or storm).*

Pour compléter cette mission, est également réquisitionné à Dundee, le 18 mai, le navire auxiliaire offshore de 1595 t, ***British Enterprise III*** de la British Underwater Engineering. Après des adaptations entreprises à Rosyth le 19 mai, il part pour l'Atlantique Sud le 26 mai.

8. Les chalutiers-dragueurs.

Lorsque le 12 avril, le sous-marin nucléaire d'attaque ***Spartan***, en patrouille devant la baie qui conduit à Stanley, rend compte de la présence de mines, dont il a observé le mouillage par un navire argentin, se concrétise alors une menace que prévoyait l'état-major britannique. Pour la traiter, il ne lui est pas possible d'envoyer aux Malouines les nouveaux chasseurs de mines de 625 t de la classe ***Hunt***, dont deux viennent d'être mis en service, car ils ont été conçus pour opérer dans des eaux côtières européennes et leur envoi sans délai eut supposé un soutien important. En outre, leurs coques en fibre de verre, leurs moyens élaborés de détection électronique et leur autonomie insuffisante les rendent peu aptes à cette mission lointaine qu'appelle une réponse immédiate. C'est pourquoi, dès le 9 avril, la décision a été prise de réquisitionner des chalutiers océaniques de plus de 1200 t et de les convertir en dragueurs de mines. Quatre sont ainsi réquisitionnés le 11 avril, le cinquième le 14 avril, alors qu'ils rentrent de campagne de pêche ou d'une mission scientifique. Ils rallient Rosyth entre le 12 et le 16 avril, puis passent par Portland pour compléter leur équipement qui est achevé le 24 avril. Arborant le *white enseign,* ils seront ainsi les seuls navires civils militarisés. Ils constituent la 11ème escadrille de contre-mesures antimines (11ème MCMS, *mine counter measures squadron*)

Appareillant les 26 et 27 avril, ils atteindront Ascension le 11 mai. Robustes et très marins, ces cinq chalutiers ont reçu des dispositifs de dragage classiques pour mines ancrées sur le fond, constitués de cables cisaillants qui avaient été stockés lors du désarmement progressif des dragueurs de mines côtiers en bois de la classe ***Ton,*** héritiers de ceux de la seconde guerre mondiale. Ces systèmes EDATS (44) remplacent leurs dispositifs de chalutage. Quatre chalutiers appartiennent à l'armement J. Mark de Hull, ce sont le ***Cordella*** (1240 t), le ***Junella*** (1265 t), le ***Northella*** (1615 t) et le ***Farnella*** (1210 t). Le ***Pict*** (1480 t) appartient à la British United Trawlers.

Leurs équipages civils étaient pour partie volontaires pour participer à l'Opération Corporate, mais la militarisation de ces chalutiers, engagés dans des zones à haut risque, ne le permet pas. Une partie d'entre eux va cependant rester à bord pour familiariser les marins de la Royal Navy avec leur navire, avant de débarquer à Freetown.

Les cinq chalutiers-dragueurs vont être employés à des missions variées dans l'Atlantique Sud. Ils vont d'abord servir en Géorgie du Sud de navires-auxiliaires pour le transfert des hommes et des matériels de la 5ème brigade d'infanterie, entre le ***Queen Elizabeth II,*** qui les a amenés et le ***Canberra*** et le ***Norland*** qui les emportent vers les Malouines. Ils vont ensuite contribuer au transfert des vivres et ravitaillements du ***Saxonia*** sur les ravitailleurs de la R.F.A..

Leur caractère banalisé va amener à les engager dans des opérations spéciales de dépose secrète, de nuit, de commandos spécialisés des SAS et SBS. Conçus pour chaluter dans des mers difficiles et opérer sans soutien pendant de longues périodes, ils vont rester en haute mer, prêts à remplir leur fonction de dragage des accès des Malouines en dépit du très mauvais temps. Ils

n'entreront dans les baies minées qu'après la fin des combats terrestres, faisant alors remonter à la surface 20 mines de contact (45) qui seront détruites au canon (46). L'une d'elles sera ramenée en Grande-Bretagne sur l'arrière du ***Junella*** pour examen.

Ils vont ensuite passer le relais aux chasseurs de mines spécialisés de la classe ***Hunt,*** le ***Brecon*** et le ***Ledbury***, qui vont arriver le 14 juin, avec un navire de soutien qui leur a spécialement été affecté, le ***Saint Helena***. Le navire de soutien des dragueurs et chasseurs de mines de la Royal Navy, le HMS ***Abdiel*** étant trop petit pour opérer dans l'Atlantique Sud, le cargo ***Saint Helena*** de 3150 t de la compagnie Curnow est réquisitionné pour remplir cette fonction. C'est un habitué de l'Atlantique Sud, car il y fait la navette entre l'Afrique du sud, et Avonmouth, ravitaillant au passage les îles Saint Hélène, Ascension, Tristan de Cunha et Ténérife. Il peut transporter 72 passagers et 850 t de marchandises qu'il peut décharger avec ses mâts (47). Sa conversion, la plus longue réalisée sur un navire civil, va durer du 29 mai au 9 juin. Il reçoit sur l'arrière, une plate-forme pour hélicoptère léger Wasp avec un hangar. Ses soutes d'eau douce sont transformées en réservoirs de carburant. Il est doté d'une unité de fabrication d'eau douce ainsi que des systèmes de transfert de carburant et d'eau douce, à couple et par l'arrière, afin qu'il puisse ravitailler en route les chasseurs de mines qu'il doit accompagner. (29 transferts seront ainsi opérés.) En plus des moyens de communication et de navigation, sont montés quatre canons antiaériens de 20 mm. Dans ses cales et les conteneurs arrimés sur pont avant, sont chargés des matériels de soutien de chasseurs de mines: moteurs de secours et ateliers d'entretien avec pièces de recharge. Six conteneurs réfrigérés embarquent quatre mois de vivres. L'équipage de 33 hommes est renforcé par 27 marins de la Royal Navy.

Le ***Saint Helena*** appareille le 9 juin avec ses deux chasseurs de mines, mais il ne rejoindra les Malouines que le 11 juillet. Les chasseurs de mines seront alors à même de compléter le travail des chalutiers dragueurs, d'explorer les coques des navires de guerre et des auxiliaires marchands coulés, ainsi que de répertorier les épaves des avions abattus.

Le ***Saint Helena*** aura parcouru 17 083 milles lors de son retour en Grande-Bretagne.

1. Roger Villar, *Marchant ships at war*, London, Conway, 1984.

2. CDR J.L. Muxworthy, ***Canberra,*** *the greet white whale goes to war*, London, P et O, 1983.

3. James L. Rida, *SS* ***Canberra*** *the greet white whale*, Sea classics, november 1988, p.38.

4. Shiphilder and marine engine shipbuilder, *The greet white whale*, London, Patrick Stephen, 1983, p.108.

5. Neil Mc Cart, *The SS* ***Uganda*** *story*, part three, *Falklands hospital ships and troops transport*, ships monthly july 1985, p.16.

6. Henri Linon, *Les conventions humanitaires internationales et les conflits maritimes*, revue maritime, mars 1967.

7. J.Y. Brovard, ***Queen Elizabeth II,*** *la réquisition*, Le marin, 3 mai 1985.

8. William H. Miller et David F. Hutchings, *Transatlantic liners at war, the story of the Queens*, chap.6: *a new ship, a new crisis*, Londres, David and Charles, 1985.

9 Captain Ronald W. Warwick, ***Q.E.II, the cunard liner flagship***, Norton, 1983.

10. Clive Brooks, *Atlantic Queens*, Haynes, 1989, chap. XI, *The Q.E.II: war services.*

11. William H. Miller et David F. Hutchings, op.cit.

12. en cinq jours, une heure et 25 minutes, le ***Q.E.II*** a franchi 2596 milles à 23,45 noeuds de moyenne. Captain Ronald W. Warwick op.cit.

13. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, Brasseys 1991, p. 371.

14. Julian Thomson, op.cit. p.373

15. Arnold Kenpas, *The great passengers ships of the world*, N°5 1951-1976, Londres, Patrick Stephens, 1986.

16. Russel Flummer, *Super ferries of Britain, Europe and Scandinavia*, Londres, Patrick Stephens, 1988, p. 19.

17. Russel Flummer, *Norland returnes from Falklands task force service*, Ships mouthly, april 1983, p.11.

18. Russel Flummer, *Ferry to the Falklands*, ships mouthly, july 1982.

19. Captain Chris Clark, *Ferry to the Falklands*, ships mouthly, october 1982, p. 13.

20. Russel Plummer, *Super ferries of Britain, Europe and Scandinavia*, op.cit.

21. Captain A.W. Kinghorn, *Troopship Keren*, ships mouthly december 1982, p.17.

22. Captain Roger Villar, *Merchant ship at war*, op.cit., p.81.

23. Captain Roger Villar, op.cit. p.85.

24. Captain Villar,op.cit. p.181.

25. *Arapaho Likes on*, Flight international, 11 june 1983, sur le concept *arapaho* voir aussi Cap. Corvette Heger, *le projet arapaho*, nouvelle revue maritime, oct. 1977 et Major Scott W. Conrad , *arapaho, the army navy game*, military rewiew (US), may 1988.

26. R.A. Nicholls, ***Rebiant*** *in service*, Armed forces, june 84.

27. RFA *Reliant shows hole in Arapaho concept*, Flight international,3 march 1984.

28. *Aviation training ship*, Revue internationale de défense, 11/1985, p. 1809.

29. Desmond Wettern, *RFA* ***Argus***- Navy international ,september 1986, p. 546.

30. Captain Roger Villar, *Merchant ships at war*, Conway 1984, Londres, 1984, p.53.

31. Captain Roger Villar, op.cit. p.57

32. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, Londres, Leo Cooper p.236.

33. R.J. Bourne, *Get Stuft Seaways*, January 1983, p.2.

34. Desmond Wettern, *The finite asset*, Navy international , october 1982, p.1386.

35. David Brown, *The Royal Navy and the Falklands war*, Londres, op.cit. p.162.

36. Captain Roger Villar, *Merchant ships at war*, op.cit. p.62.

37. Julian Thomson, *The lifeblood of war*, op.cit. p.256.

38. Derek Oakley, *The Falklands military machine*, Londres, Spellmount 1989, p.107.

39. CH.W. Korburger Jr, *Sea power in the Falklands*, chap.7, logistics.

40. *Falklands task force portfolio*, part 2, Londres, Maritime Books, 1983, p.90.

41. Captain Roger Villar, op.cit., p.66

42. Nigel Ling, *A naval role for the offshore supply vessel*, Jane's naval Review, 1983-1984, p.152.

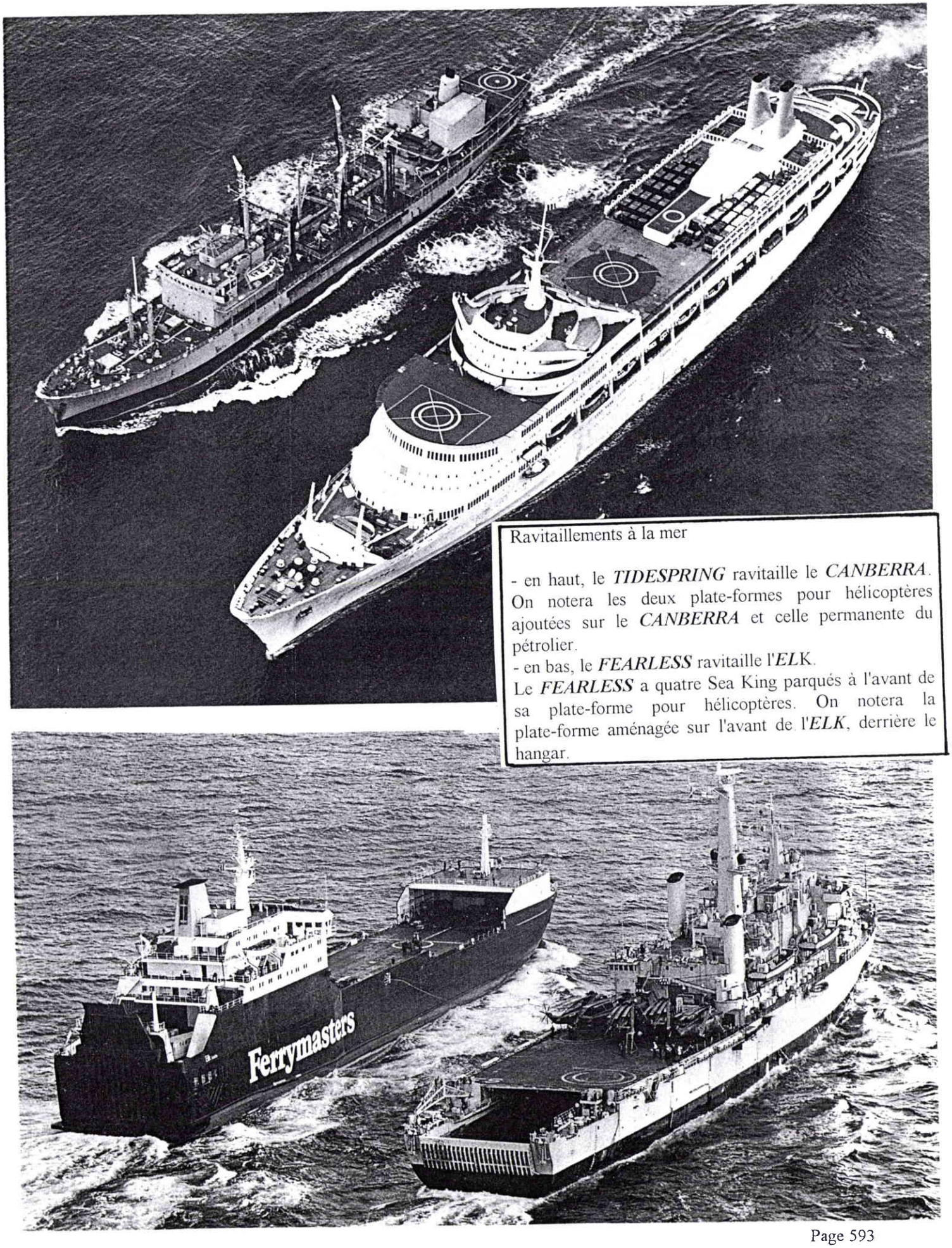
43. David Brown, op.cit., p.236.

44. EDATS: *extra deep armed team sweep gear*

45. *Falklands task force portfolio*, part 2, op. cit., p.75.

46. *Falklands MCM operations*, Navy International, december 1982, p.438.

47. Keith Goss, *A captain and his ship: Martin Smith, master of the St Helena*, ships monthly, april 1988, p.38.



Ravitaillements à la mer

- en haut, le *TIDESPRING* ravitaille le *CANBERRA*. On notera les deux plate-formes pour hélicoptères ajoutées sur le *CANBERRA* et celle permanente du pétrolier.
- en bas, le *FEARLESS* ravitaille l'*ELK*.
Le *FEARLESS* a quatre Sea King parqués à l'avant de sa plate-forme pour hélicoptères. On notera la plate-forme aménagée sur l'avant de l'*ELK*, derrière le hangar.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Les recherches effectuées sur la guerre des Malouines de 1982, les îles, leur découverte, leur colonisation, leur revendication et les affrontements navals liés à leur position géostratégique ont été effectuées dans les services d'archives français, britanniques et allemands, et ont été poursuivies par une analyse des documents écrits disponibles aux Falklands, en France, et en Grande-Bretagne. Beaucoup d'ouvrages ont été obtenus auprès de libraires argentins, britanniques ou hollandais. Ces documents, à l'exception de quelques livres en français, sont en langue espagnole, anglaise ou allemande. Les publications en langue française sont peu nombreuses comme les revues techniques ou spécialisées qui sont écrites en quasi-totalité dans ces langues, les rares publications en français étant souvent des traductions.

1. ARCHIVES

L'histoire des Malouines a été étudiée sur les ouvrages disponibles aux archives municipales de Saint Malo et à la bibliothèque (library) de Stanley (Falklands). La bataille des Falklands de 1914 et la croisière du ***Graf Spee*** en compagnie de l'***Altmark*** ont fait l'objet de recherche aux archives allemandes

-de Fribourg (archives navales, Bundesmilitärarchiv)

-de Coblence (archives photographiques, Bundesarchiv)

Le conflit des Malouines de 1982, ayant donné lieu à de nombresues photographies de la Royal Navy, celle-ci a bien voulu me laisser consulter son fonds au *Fleet photographic unit* (FPU) de Portmouth.

Indépendamment de la visualisation de reportages diffusés sur les chaînes de télévision pendant le conflit, plusieurs cassettes qui rassemblent des scènes significatives ou des témoignages, sont disponibles au plan commercial. Ce sont

BBC Enterprise, Falklands, Task Force south, Home vision, 1982.

ITN Granada television, Battle for the Falklands, London, Hendring.

ITN, Serie wars in peace, The Falklands, Special forces, London, Provideo, 1991.

ITN, Yorkshire, Peter Kominsky et Michel Bilton, Malouines, révélations sur une tragédie, 1987.

2. REVUES

La collection entre 1970 et 1995 de chacune des revues spécialisées suivantes a été systématiquement exploitée pour en extraire les éléments se rapportant aux Malouines, aux matériels et armements utilisés et à leurs conditions d'emploi, ainsi qu'aux enseignements de la guerre de 1982 et aux affrontements qui l'ont précédée.

Revue locale: *Falklands islands journal* (1967 à 1992), Port Stanley, W. H. Thomson.

Revues spécialisées.

a. aviation - aéronautique - aérospatiale

Air action, Paris, Guhl et associés.

Air et cosmos, Paris, Guhl et associés.

Air Fan, Paris.

Air international, Bromey Kent, U.K.

Aviation magazine international.

Avions de guerre, Paris, Atlas.

Flight international, London.

IPC international Business guess, U.K.

Le fana de l'aviation, Paris, Larivière.

L'encyclopédie illustrée de l'aviation, Paris, Atlas, 1982.

b. mers - marines

Cols bleus, Paris, Addim.

Herodote, géopolitique de la mer, 1er trimestre 1984, n°32, Paris, La découverte.

Marines, guerre et commerce, Bourg-en-Bresse, France, Marines éditions et réalisations.

Les dossiers histoire de la mer, Neuilly sur Seine.

Proceedings, Indianapolis naval institute, USA.

Ships monthly, Burton on trent, Waterway Production.

Warship, London, Conway maritime press, UK.

Revue maritime, Paris, institut français de la mer.

c. armées

Armed forces, Ian Allan, Weybridge et royal united services institute for defense studies (R.U.S.I.), London, GB

Armies and weapons, interconair mediagroup, ZUG, Suisse, CH

Aviation et marine internationales, interconair mediagroup, ZUG, Suisse CH

Defense magazine, interconair mediagroup, ZUG, Suisse, CH

Revue internationale de défense, Zurich, CH

3. PUBLICATIONS AYANT DONNÉ LIEU À DES NUMÉROS SPÉCIAUX

Armed Forces Special, *The Falklands Operation,* Air extra, n°38, Ian Allan, 1982

ENGLISH, Adrian, *Argentina's Admiral Scuttle the sell off*, Jane's naval review, 1985

ENGLISH, Adrian, *The Argentine Ground Forces in the Falkland war,* Jane's Military review, 1986.

Etudes Polémologiques, *Le conflit des Malouines, impact régional, impact international*, Institut français de polémologie, octobre 1983, n°28.

Falklands, Task Force Portfolio, tomes 1 et 2, Maritime books, 1983.

Forces 85, Falklands Aftermath, London, Marshall Cavendish, 1985.

Forces 86, Falklands Aftermath, London, Marshall Cavendish, 1986.

La guerre des Malouines, Paris, Ateliers du livre et de la presse, 1983. (Tome1: Les combats aériens. Tome 2: La bataille navale. Tome3: Les combats terrestres, le débarquement, la ruée sur Port Stanley).

4. OUVRAGES

a. exploration, découverte, colonisation

ALLEN, Olivier E, *Les grands voiliers*, Paris, Time life, 1978.

BALLANDE, Henri, *Le premier cap-hornier*, Rennes, Pen Duick, Ouest France, 1989.

BOISSEL, Thierry, *Bougainville ou l'homme de l'univers*, Paris, Olivier Orban, 1991.

BOUGAINVILLE, Louis Antoine de, *Voyage autour du monde par la frégate la* ***Boudeuse*** *et la flûte* ***l'Etoile*** *suivi du supplément de Diderot, 1766, 1767, 1768, 1769*, Paris, le cercle du bibliophile, 1975.

BROSSE, Jacques, *Le tour du monde des explorateurs, les grands voyages maritimes*, 1764-1845, Paris, Bordas, 1983.

BUCHET, Christian, *Le tour du monde de l'amiral Anson, 1740-1744*, Paris, France Empire, 1992.

CAGUARDA TRIAS, Rolando A, *Nave espagnola descurbe las islas malvinas en 1520*, Montevideo, 1983.

CAZAUX, Yves, *Dans le sillage de Bougainville et de Lapérouse*, Paris, Albin Michel, 1995.

CORLETT, Ewans, *The iron ship, the story of the Brunel's* ***Great Britain***, London, Conway, 1975 et 1990.

DAHGREEN E.W., *Voyage français à destination des mers du sud avant Bougainville, 1695-1749*, Paris, Imprimerie nationale, 1907.

DARWIN, Charles, *Voyage of the* ***Beagle***, London, Penguin, 1989.

FONSECA FIGUERA Jose Antonio de, *David Jewett, una biografia pera la historia de las Malvinas*, Sudamericana, Buenos Aires, 1985.

FREZIER, Amédée, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chili et du Pérou fait pendant les années 1715, 1713, et 1714, dédiée à S.A.R. Monseigneur le duc d'Orléans, régent du Royaume, Paris, 1716*, Thizy, UTZ, 1995.

GUERIN, Léon, *Les navigateurs français*, Paris, Belin, Leprieur Morizot, 1847.

GROUSSAC, Paul, *Las islas Malvinas*, Buenos Aires, Congres de la nacion, 1936.

LACROIX, Louis, *Les derniers cap horniers français*, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1968.

LACROIX, Louis, *Les derniers baleiniers français*, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1968.

LE FRANC, Jean, *Bougainville et ses compagnons*, Paris, Albin Michel, 1929.

LEVRON, Jacques, *Choiseul, un sceptique au pouvoir*, Paris, Librairie académique, Perrin, 1976.

MARTIN ALLANIC, Jean Etienne, *Bougainville, navigateur et les découvreurs de son temps*, 2 tomes, Paris, Presses universitaires de France, 1964.

MAUREL, Charles, *Malouins autour du monde*, Rennes, Pen Dwick, 1896.

MOLLAT M. et **TAILLEMITE** E., *L'importance de l'exploration maritime du siècle des lumières*, Paris, CNRS, Table ronde des 8 et 9 décembre 1978, Paris, 1982.

PERNETTY, dom, *Histoire d'un voyage aux îles Malouines fait en 1763 et 1764 avec des observations sur le détroit de Magellan et les Patagons*, 2 tomes, Paris, 1767.

PRASLIN, le duc de, *Choiseul et l'histoire*, Paris, Papyrus, 1988.

QUEFFELEC, Henri, *La* ***Boudeuse*** *et le tour du monde de Bougainville*, Paris, Seghers, 1986.

THIERRY, Pierre, *Bougainville marin et soldat*, Paris, Pierre Roger, 1930.

THOMSON, Keith S., *HMS Beagle, the story of Darwin's ship*, New York, Norton, 1995.

TOUCHARD, Michel Claude, *Les voyages de Bougainville*, Paris, Pacifique, 1974.

b. 1914

BENETT, Geoffroy, *Coronel and the Falklands*, London, Pan, 1962.

CHACK, Paul, *La guerre des croiseurs du 4 aout 1914 à la bataille des Falklands*, tome 1: du 4 août 1914 au 1er octobre 1914, tome 2: du 1er octobre 1914 au 8 décembre 1914, Paris, Librairie maritime et coloniale, 1922.

FARRERE, Claude, *Combat sur mer*, (septembre 1914, décembre 1914), Paris, Flammarion, 1925.

FARRERE, Claude, et CHACK Paul, *La bataille des Falklands*, Oxford, Oxford University, 1933.

FREIWALD, L., *La tragédie de la flotte allemande*, Paris, Payot, 1932.

HIRST, Lloyd, *Coronel and after*, London, Peter Davies, 1934.

HOUGH, Richard, *The great war at sea, 1914-1918*, Oxford, Oxford university, 1983.

IRWING, John, *Coronel et les Falklands*, Paris, Payot, 1928.

POCHHAMMER, Hans, *La dernière croisière de l'amiral Von Spee*, Paris, Payot, 1929.

RANDIER, Jean, *Hommes et navires du cap Horn*, 1916-1939, Paris, Hachette, 1966.

SHACKLETON, Ernest, *L'odyssée de l'**Endurance***, Paris, Phebus, 1986.

SPENCER COOPER, Commander H., *La bataille des Falklands*, Paris, Librairie maritime et coloniale, 1921.

c. 1939-1940

BREYER, Siegfried, *Panzerschiff Admiral Graf Spee*, Friedberg, Podzun-Pallas Verlag, 1989.

CAMBELL, comdr. A.B., *The battle of the river plate*, London, Herbert Jenkins, 1941.

COWARD, Cdr B.R., *Battle ship at sea*, London, Ian Allan, 1987.

GALUPPINI, G., *Le guide des cuirassés*, Paris, Fernand Nathan, 1981.

GROVE, Eric, *Sea battle in close up, World war*, volume 2, Shepperton, Ian Allan, 1989.

HARKER, Jacks, *HMNZS Achilles*, Nashville (USA), Battery press, 1980.

HUGHES, Larry et COSTELLO, John, *La bataille de l'Atlantique*, Paris, Albin Michel, 1980.

JOHNS, W.E. et **KELLY**, R.A., *No surrender*, London, W.H. Allen, 1989.

MORDAL, Jacques, *25 siècles de guerre sur mer*, tome 2, Verniers (B), Marabout université, 1959.

MILLINGTON-DRAKE, Sir Eugen, *La fin du **Graf Spee** (17 septembre 1939)*, Paris, Robert Laffont, 1968.

POLE, Adley et **KIMBER**, William, *The battle of the river plate*, London, 1956.

POWELL, Michael, *La bataille du Rio de la Plata*, Paris, Presses de la cité, 1957.

STEPHEN, Martin, *Sea battles in close up, World war 2*: volume 1, London, Ian Allan, 1988.

STRUTIVANT, Ray, *Fleet air arm, 1920-1939*, London, Arms and Armour press, 1990.

d. de 1940 au conflit de 1982 et ses prolongements

ADAMS, James, *Secret armies*, London, Pan, 1988.

ADAMS, Valérie, *The media and the Falklands campaign*, London, Macmillan Press ltd, 1986.

ADAMS, James et alii, *Ambush, The war between the SAS and the IRA*, London, Pan, 1988.

ADKIN, Mark, *Goose Green, a battle is fought to be won*, London, Orion, 1994.

AGUIAR, cml. F.R. et alii, *Operaciones terrestres en las Malvinas*, Buenos Aires, Criculos Militar, 1985.

ALLEN, Patrick, *Wessex*, Shrewsbury, Airlife, 1988.

ALMEIDA, Juan Lucio, *Que hizo el gaucho rivero en las Malvinas*, Buenos Aires, Plus ultra, 1972.

ANDERSEN, Martin Edwin, *Dossier secreto, Argentina's desaparecidos and the myth of the "dirty war"*, Boulder (Colorado, USA), Westview press, 1993.

ANDRADA, B.H., *Guerra aera en las Malvinas*, Buenos Aires, Emece, 1983.

ANTARCTICA, *Reader Digest*, Paris, 1985.

ANTIER, Jean-Jacques, *Histoire de l'aviation navale*, Paris, Editions de la cité, 1983.

ARCANGELIS, Mario de, *Electronic Warfare*, Blandford, 1985.

AROSTEGUI, Martin C., *Twilight warriors, inside the world's special forces*, London, Bloomsburry, 1993.

ARTHUR, Max, *Above all courage, the Falklands front line first hand accounts*, London, Sidgwick and Jackson, 1985.

ARTHUR, Max, *Men of the red beret, Airborne forces 1940 to today*, London, Warner books, 1992.

ATTALI, Jacques, *Verbatim 1, 1981-1986*, Paris, Fayard, 1993.

BAGNALL, Harry, *Faith under Fire*, Marshall Morgan and Scot, 1983.

BALINCOURT, Cdt de, *Flottes de combat 1940-42, Paris.*

BARNETT, Anthony, *Iron Britannia, why parliament waged its Falklands war*, London, Allison and Busby, 1982.

BEAVER, Paul, *The British Aircraft*, London, Patrick Stephen, 1987.

BEAVER, Paul, *Encyclopedia of modern Royal Navy*, London, Patrick Stephens, 1985.

BECK, Peter, *The Falkland Islands as an international problem*, London, Routledge, 1988.

BEEVOR, Antony, *Inside the british army*; London, Corgi, 1990.

BENDALA, Francisco Martin Manuel y PEREZ, Semone Santiago, *La campana de las Malvinas*, Madrid, San Martin, 1985.

BILLIERE, général Sir Peter de la, *Storm command*, London, HarpersCollins, 1993.

BILLIERE, général Sir Peter de la, *Looking for trouble*, London, HarpersCollins, 1994.

BILTON, Michaël, et KORMINSKY, Peter, *Speaking Out*, André Deutsch, 1989.

BIRTLES, Philip J., *Lockheed Tristar*, London, Ian Allan, 1989.

BISHOP, Patrick, and WHITEROW, John, *The winter war*, London, Breyer quartet books, 1982.

BLACKEWAY, Denys, *The Falklands war - channel four*, London, Sidgwick and Jackson, 1991.

BOND, Creina et **SIEGFRIED**, Roy, *Antarctique*, Paris, Florilège.

BRAMLEY, Vincent, *Excursion to hell, the battle for mount Longdon*, London, Pan, 1992.

BRAMLEY, Vincent, *Two sides of hell*, London, Bloomsbury, 1994.

BRANSBY, Guy, *Her Majesty's interrogator, Falklands*, London, Leo Cooper, 1996.

BRAUDEL, Fernand, *L'identité de la France*, Paris, Arthaud- Flammarion, 1985.

BRAYBROOK, Roy, *Battle for the Falklands, air forces*, London, Osprey, 1983.

BRAYBROOK, Roy, *V/STOL the key to survival*, London, Osprey 1989.

BRIASCO, Jesùs Romero, et **HUERTAS**, Salvador Mafé, *Falklands Witness of battle*, Valencia, Spain, Frederico Domenech, 1985.

BRIASCO, Jesùs Romero, et **HUERTAS**, Salvador Mafé, *Malvinas-Testigo de batallas*, Valencia, Spain, Frederico Domenech, 1984.

BRIDSON, Rory, *The making of a para*, London, Sigdwick and Jackson, 1989.

BROOKS, Clive, *Atlantic Queens*, London, Haynes, 1989.

BROOKES, Andrew, *Handley page Victor*, London, Ian Allan, 1988.

BROWN, David, *The Royal Navy and the Flaklands war*, London, Leo Cooper, 1987.

BRUEN, Bernie, *Keep your head down. Falklands notes by Per and Fiddle*, Turnbridge, Parapress wells, 1993.

BURDEN, Rodney A., **DRAPER**, Michaell, **ROUGH**, Douglas, A., **SMITH**, Colin R. and **WILTON**, David, *Falklands, the air war*, Twickenham, British Aviation Research group, 1986.

BURNS, Jimmy, *The land that lost ist heroes*, London, Bloomsbury, 1987.

BUSSER, Carlos, *Malvinas, la guerra inconclusa*, Buenos Aires, Fernandez Reguera, 1987.

CAMPBELL, Christy, *Understanding military technology*, London, Hamlyn, 1985.

CARBALLO, Cap. Pablo Marcos, *Halcones sobre Malvinas*, Buenos Aires, Cruzannante, 1984.

CARBALLO, Cap. Pablo Marcos, *Dios y los halcones*, Buenos Aires, Seta Dias, 1983.

CARDOSO, KIRSCHBAUM, and **VAN DER KOOY**, *Falklands, the secret plot*, East Moseley, Surrey, Preston, 1987.

CARDOSO, KIRSCHBAUM, and **VAN DER KOOY**, *Malvinas, la trama secreta*, Buenos Aires, Sudamericana, 1983.

CARRIL, Bonifacio, *La cuestion de las Malvinas*, Buenos Aires, Emece, 1982.

CARRINGTON, Lord, *Reflect of things past*, Glasgow, Fontana Collins, 1988.

CAWKELL, Mary, *The Falklands story, 1592-1982*, Oswesky, Anthony Nelson, 1983.

CAWKELL, Mary. B.R., **MALING**, D.H., **CAWKELL**, E.M., *The Falklands islands*, New York, St Martin press, 1960.

CERON, Sergio, *Malvinas, gesta heroica o derrota vergon zosa*, Buenos Aires, Sudamericana, 1984.

CHARLTON, Michael, *The little platoon, diplomacy and the Falklands dispute*, Oxford, Basil Blackwell, 1989.

CHARTRES, John, *Westland Sea King, modern combat*, Aircraft n°18, London, Ian Allan, 1984.

CHARTRES, John, *Nimrod, Modern combat*, Aircraft n°24, London, Ian Allan, 1986

CLANCY, Tom, *Sous-marin*, Paris, Albin Michel, 1995.

CLARK, Gregory, Doc. ,*100 years of the sick berth branch*, London, HMSO, 1984.

CLOVES, WM Laird, *The Royal Navy, a history from the earliest times to the present*, London, 1898.

COBB, David, *The making of a war artist (the Falklands paintings)*, London, Conway maritime press, 1986.

COLL, Alberto R. et **AREND**, Anthony C., *The Falklands war, lesson for strategy diplomacy and international law*, London, George Allen and Unwin, 1983.

CORMERAIS, Jean-Pierre, *Les îles infortunées*, Paris, France-Empire, 1988.

COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Géostratégie de l'Atlantique Sud*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

CRAIG, Captain Chris, *Call for fire, Sea combat in the Falklands and the gulf war*, London, John Murrey, 1995.

CRAWFORD, Steve, *The SAS at close quarters*, London, Sigdwick and Jackson, 1993.

CROOME, Angela, *Hovercraft*, London, Hoder and Stoughton, 1984.

CROUZET, François, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France*, Paris, Perrin, 1985.

DABAT, Alejandro et **LORENZANO**, Luis, *Argentina: the Malvinas and the end of the military rule*, London, Verso editions, 1984.

DAHLGREN, E.W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'océan Pacifique au*

commencement du XVIIIè siècle, Tome 1: le commerce de la mer du sud jusqu'à la paix d'Utrecht, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1909.

DARMAN, Peter, *A-Z of the SAS*, London, Sigdwick and Jackson, 1992.

DALYELL, Tom, *Misrule, how Mrs Thatcher has misruled parliament, from the sinking of the Belgrano to the wright affair*, London, New english library, 1987.

DALYELL, Tom, *Thatcher's torpedo - the sinking of the Belgrano*, London, Cecil Woolf, 1983.

DANCHEV, Alex, International perspectives on the Falklands conflict, London, MacMillan, 1992.

DAVID, Miller et **FOSS**, Christopher F., *Modern land combat*, London, Salamander, 1987.

DEACON, Richard, *The silent war, a history of western naval intelligence*, London, Grafton, 1988.

DESTEFANI, Laurio, M. *Malvinas, Georgias y Sandwich del sur ante el conflicto con Gran Britana*, Buenos Aires, Edipress, 1982.

DESTEFANI, Laurio, M., *Las Malvinas en la epoca hispana (1600-1811)*, Buenos Aires, Corregidor, 1981.

DILLON, G.M., *The Falklands politics and war*, London, MacMillan, 1989.

DOLFUSS, Charles, *Histoire de la marine*, Paris, Illustration, 1939.

EDDY, Paul, *The Falklands war, the full story by the Sunday Times insight team*, London, Sphere, 1982.

EJERCITO ARGENTINO, *Informe official, Conflicto Malvina, tomo 1: desdrollo los acontecimientos, tomo 2: abre viaturas, annexos y puentes bibliograficas*, Buenos Aires, 1983.

ENGLISH, Adrian, and **WATTS**, Anthony, *Battle for the Falklands naval forces*, London, Osprey, 1982.

ESTIVAL, B. et **GUILLOT**, J., *L'extraordinaire aventure de l'Exocet*, Paris, Editions de la cité, 1988.

ESTIVAL, Bernard, *Les missiles navals*, Paris, Larivière, 1990.

ETHELL, Jeffrey and **PRICE**, Alfred, *Air war south Atlantic*, London, Sigdwick and Jakson, 1983.

ETIENNE, Jean Louis, *Les pôles*, Paris, Arthaud, 1992.

EVERETT-HEATH, John, *British military helicopters*, London, Arms and armour press, 1986.

F.A.C., *The Falklands islands compagny*, FIC, Harley, 1951.

FAIRBAIRN, Sqn Ldr Tony, *Action stations overseas*, Sparkford, Patrick Stephens, 1991.

FITZ GIBBON, Spencer, *Not mentioned in despatches*, London, Lutterworth, 1995.

FOSS, Chris et **DUNSTAN**, Simon, *Scorpion - Reconnaissance vehicle 1972-1994*, London, Osprey, 1995.

FOSTER, Nigel, *The making of a Royal Marine commando*, London, Sigdwick and Jackson, 1993.

FOSTER, Simon, *Hit the beach, amphibious warfare from the plains of Abraham to San Carlos water*, London, Arms and armour press, 1995.

FOWLER, William, *Battle for the Falklands land forces*, London, Osprey, 1983.

FOWLER, William, *The Royal Marines, 1956-1984*, London, Osprey, 1987.

FOX, Robert, *Eyewitness Falklands, a personnal account of the Falklands campaign*, Methuen, 1982 et Mandarin 1992.

FRANCKS, The Rt hon, the lord, *Falklands islands review, report of a comittee of private counsellors*, HMSO, 1983.

FREEDMAN, Lawrence, *Britain and the Falkands war*, London, Basil Blackwell, 1988.

FREEDMAN, Lawrence et GAMBA-STONEHOUSE, Virginia, *Signals of war*, London, Faber and Faber, 1990.

FREEDMAN, Lawrence et GAMBA-STONEHOUSE, Virginia, *Senales de guerra el conflicto de las Malvinas de 1982*, Buenos Aires, 1990.

FROST, Maj. gen. John, *2 para Falklands, the battalion at war*, London, Sphère, 1983.

FURDSON, Maj. gen. Edward, *Falklands aftermath, picking up the pieces*, London, Leo Cooper, 1988.

GAINES, Mike, *Hercules Jane's aircraft specular*, London, Jane's 1984.

GALUPPINI, Gino, *Le guide des porte-avions*, Paris, Fernand Nathan, 1979.

GAMBA, Virginia, *The Falklands/Malvinas war, a model for north south crisis prevention*, London, Allen and Unwin, 1984.

GAMBA, Virginia, *El Peon de la reina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1984.

GANDER, Terry, *Encyclopedia of modern royal air force*, London, Patrick Stephens, 1987.

GANDER, Terry, *Encyclopedia of the modern british army*, London, Patrick Stephens, 1986.

GAUJAC, Paul, *Suez 56*, Paris, Lavauzelle, 1986.

GAVSHON, Arthur and RICE, Desmond, *The sinking of the Belgrano, the act of war that finally killed off all hopes of peace*, London, Martin Secker and Warburg, 1984.

GERAGHTY, Tony, *This is the SAS*, London, Arco publishing, 1981.

GERAGHTY, Tony, *Who dares wins, the special air service, 1950 to the Falklands*, London, Arms and armour press, 1983 et 1992.

GETHING, Michael J., *Harrier*, London, Arms and armour press, 1983.

GILBERT, Adrian, *Modern fighting men*, London, Orbis, 1976.

GODDEN, John, *Harrier, ski jump to victory*, Oxford, Brassey, 1983.

GOEBEL, Julius, *The struggle for the Falklands islands*, 1927-1982, Yale, Yale university press, 1927 et réédition en 1982.

GOSS, James, *Spot t.he warships includes details of the warships, auxiliairies and merchant ships in the Falkland's*

campaign, Emsworth, Kenneth Mason, 1983.

GOUGH, Barry, *The Falklands islands/Malvinas, the contest for empire in the south Atlantic*, London, Athlone, 1992.

GREGORY, Barry, *Amphibious operations*, London, Blandford press, 1988.

GUILLERM, Gérard, *Le péronisme*, Paris, La Sorbonne et Editions et matériels scientifiques, 1984.

GUNSTON, Bill, *Harrier, modern combat aircraft*, London, Ian Allan, 1984.

HAIG, Alexander, *L'Amérique n'est pas une île*, Paris, Plon, 1984.

HAMILTON, John, *The helicopter story of the Falklands campaign*, London, David and Charles, 1990.

HANRAHAN, Brian, and **FOX**, Robert, *I counted them all out and I counted them all back, the battle for the Falklands*, London, B.B.C., 1982.

HARRIS, Robert, *Gotcha! The media, the governement and the Falklands crisis*, London, Faber and Faber, 1983.

HARKAVY, Robert E., *Bases abroad, The global foreign military presence*, Oxford, Oxford university, 1989.

HASTINGS, Max and **JENKINS**, Simon, *The battle for the Falklands*, London, Michael Joseph, 1983.

HAWS, Ducan and **HURST**, Alex A. *The maritime history of the world, tome 1 et 2*, Brighton, Teredo Books, 1985.

HEADLAND, Robert, *The island of south Georgia*, Cambridge, Cambridge university, 1987.

HENDERSON, Nicholas, *Mandarin, the diaries of an ambassador, 1969-1982*, London, Weidenfeld and Nicholson, 1994.

HEYBURN, Henry and Frances, *Postcards of the Falklands islands, a catalogue (1900-1950)*, Chippenham, Picton, 1985.

HEYBURN, Henry and Frances, *1988 suplement to postcard of the Falklands islands*, Chippenham, Picton, 1989.

HILL, Rear admiral J.R., *Air defense at sea*, London, Ian Allan, 1988.

HILL, Rear admiral J. R., *The Royal Navy today and tomorrow*, London, Ian Allan, 1981.

HILL, Rear admiral J.R., *Anti submarine warfare*, London, Ian Allan, 1984.

HOFFMANN, Fritz L. Olga Mingo, *Sovereignty in dispute the Falklands Malvinas 1493-1982*, Boulder, Colorado (USA), Westview press and Hoffmann, 1984.

HOGBEN, major Arthur, *Designed to kill, bomb disposal from world war 1 to the Falklands*, Wellingborough, Patrick Stephens, 1987.

HOPE, Adrian F.J., *Sovereignity and decolonization of the Malvinas (Falklands) islands*, Boston, Boston college international and comparative laws review, vol.6, n°2, p.391 à 445, 1983.

HOOPER, David, *Official secrets*, London, Martin Secker and Werburg, 1987.

HORROCKS, Lt. general sir Brian, *The red devils from Bruneval to the Falklands*, London, Leo Cooper, et New

York Secker and Warburg, 1986.

HOWARTH, David, et **HOWARTH**, Stephen, *The story of the P. and O*, London, Weinfeld and Nicholson, 1986.

HUERTA, Salvador Mafé, **JESUS**, Briasco, **JESUS**, Romero, *Argentine air forces in the Falklands conflict*, London, Arms and armour press, 1987.

HUNT, Rex, *My Falklands days*, Newton Abbot, David and Charles, 1992.

HUNTER, Robin, *True story of the SAS*, London, George Weidenfeld et Nicholson, 1985.

INGHAM, Bernard, *Kill the messenger*, London, HarperCollins, 1991.

IRELAND, Bernard, *Warship construction*, London, Ian Allan, 1987.

JAMES, Tony, *The royal fleet auxiliary 1905-1982*, Liskeard, Maritime books, 1985.

JENNINGS, Christian, and **WEALE**, Adrian, *Green eyed boys, 3 para and the battle for Mount Longdon*, London, HarperCollins, 1996.

JENKINS, Peter, *Mrs Thatcher's revolution, the ending of the socialist era*, London, Pan books, 1988.

JOFFRE, gen Oscar Luis, et **AGUIAR**, col. Felix Roberto, *Malvinas, la defensa de puerto argentino*, Buenos Aires, Sudamericana, 1987.

JOLLY, Rick, *The red and green life machine, a diary of the Falklands field hospital*, London, Century, 1983.

JONES, R. V., *Reflections on intelligence*, London, Mandarin, 1989.

JOHNSON, Nicholas L., *Soviet military strategy in space*, London, Jane's, 1987.

KASANZEW, Nicholas, *Malvinas a sangre fuego*, Buenos Aires, Abril, 1984.

KEMP, Anthony, *The SAS, savage wars of peace*, London, Signet, 1994.

KENNEDY, col. William V., *The intelligence war*, London, Salamander, 1981.

KENNEDY, Michael Paul, *Soldier "I" S.A.S.*, London, Bloomsbury, 1989.

KENNEDY, Paul, *The rise and fall of british naval mastery*, London, Fontana, 1983.

KENPES, Arnold, *Great passengers ships of the world n°5*, London, Patrick Stephens, 1983.

KILDUFF, Peter, *Douglas A4 Skyhawk*, London, Osprey, 1983.

KING, Judith E., *Seals of the world*, Oxford, Oxford university press, 1983.

KITSON, Linda, *The Falklands war, a visual diary*, London, Mitchell Beazley, 1985.

KNIGHTLEY, Phillip, *The first casualty: the war correspondant as hero, propagandist and myth maker*, London, Pan, 1983.

KOBURGEN, Jr. Ch. W., *Sea power in the Falklands*, New York, Praeger, 1983.

KON, Daniel, *Los chicos de la guerra, the argentine conscripts own moving accounts of their Falklands war*, London, New English library, 1982.

LABAYLE COUHAT, Jean, *Flottes de combat*, Editions de 1978, 1982, 1984 et 1986, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer.

LACOSTE, Yves, *Questions de géopolitique*, Paris, La découverte, 1988.

LADD, James D., *S.B.S. the invisible raiders*, London, Arms and armour press, 1985.

LADD, James D., *Royal Marines commando*, London, Hamley, 1982.

LADD, James D., *Combined ops, Modern military techniques*, London, Dragon books, 1984.

LADD, James D., *SAS operations*, London, Robert Hale, 1986.

LAFAGE, Franck, *L'Argentine des dictatures, 1930-1983, pouvoir militaire et idéologie contre-révolutionnaire*, Paris, L'Harmattan, 1991.

LANG, Walter N., *The world's elite forces*, London, Salamander, 1987.

LAMING, Tim, *The vulcan story*, London, Arms and armour press, 1993.

LEACH, Sir Henry, *Endure no makeshifts*, London, Leo Cooper, 1993.

LE MASSON, Henri, *Flottes de combat*, Editions de 1962, 1964, 1966 et 1972, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer.

LIPPIET, Cap. John, *Type 21, modern combat ships 5*, London , Ian Allan, 1990.

LUKOWIACK, Ken, *A soldier song*, London, Mandarin, 1993.

LYON, Hugh et **MOORE**, John, *Encyclopédie des navires de combat*, Bruxelles, Elsevier, 1978.

McADAM, J.H. et **WALTON**, D.W.H., *Ecology and agronomy of tussac grass*, Belfast, University of Belfast, 1990.

McDONALD, Peter, *The SAS in action*, London, Sigdwick and Jackson, 1990.

MACKSEY, Kenneth, *Technology at war*, London, Arms and armour press, 1986.

MACKSEY, Kenneth, *The penguin encyclopedia of weapons and military technology*, London, Penguin, 1993.

McMANNERS, Hugh, *The scars of war*, London, HarperCollins, 1993.

McMANNERS, Captain Hugh, *Falklands commando*, London, William Kimber, 1984.

MANZILLA, Jose A., *Malvinas, Diaro de un soldato*, Buenos Aires, Abril, 1987.

MARRIOTT, Leo,*Type 42, modern combat ship 3*, Shepperton, Ian Allan, 1985.

MASON, Francis, K., *Harrier*, London, Patrick Stephens, 1983.

MASON, Aire vice, **MARSHAL**, R.A. et **TAYLOR**, John, W.R., *Aircraft strategy and operations in the soviet air*

force, London, Jane's, 1986.

MASSON, Philippe, *Histoire de la marine*, 2 tomes, Paris, Lavauzelle, 1983.

MAURER, Dr Mauser et **PASZEK**, Lawrence J., *Origin of the laconia order*, Air university and review USA, March-April 1964.

MIDDLEBROOK, Martin, *Operation corporate the story of the Falklands war, 1982*, London, Viking, 1985.

MIDDLEBROOK, Martin, *Task force, the Falklands war, 1982*, London, Penguin, 1987.

MIDDLEBROOK, Martin, *The fight for the Malvinas, the argentine forces in the Falklands war*, London, Viking, 1989.

MIGNONE, Emilio, *Les "disparus" d'Argentine*, Paris, Cerf, 1990.

MILLER, David et **JOURDAN**, John, *Modern submarine warfare*, London, Salamander, 1987.

MILLER, William H., et **HUTCHINGS**, David F., *Transatlantic liners at war*, London, David and Charles, 1986.

MONTENEGRO, Nestor J. et **ALIVERTI**, Eduardo, *Los nombres de la derota*, Buenos Aires, Nemont, 1982.

MORO, Rubén O., *La guerra inaudita, historia del conflicto del Atlantico sur*, Buenos Aires, Pleamar, 1986.

MUXWORTHY, Lt Cdr JL., ***Canberra**, the great white whale goes to war*, London, P. and O., 1983.

NEILAND, Robin, *By sea and land, the story of the Royal Marines commando*, London, Fontana, 1988.

NORDEEN, Jr. Ian O., *Air warfare in the missile age*, London, Arms and armour press, 1985.

NORMAN, Albert, *The Falklands islands, their kinship isles, the antarctic hemisphere and the freedom of the 2 oceans: law and war, discovery and diplomacy*, 4 volumes publiés par l'auteur à Northfied, Verlont (USA), de 1986 à 1993.

NOULLET, Henry, *Les Gurkhas*, Paris, Presses de la cité, 1985.

OAKLEY, Derek, *The Falklands military machine*, Turnbridge, Spellmont, 1989.

Peninsular and Oriental (P and O), *P. and O. in the Falklands, a picturial record*, London, P and O, 1982.

PEACOK, Lindsay, *A4 Skyhawk, osprey combat aircraft*, Osprey, 1987.

PERL, Raphael, *The Falklands islands dispute in international law and politics*, USA, Oceana publications, 1983.

PEILLARD, Léonce, *La bataille de l'Atlantique*, Paris, Robert Laffont, 1987.

PEREIRA, Wilf, *Brize Norton, Gateway to the world*, London, Patrich Stephens, 1993.

PERKINS, Robert, *Operation paraquat, the battle for south Georgia*, Chippenham, Pocton, 1986.

PERRET, Bryan, *Weapons of the Falklands conflict*, Pool, Blandford, 1983.

PIAGGI, Tncl (R) Italo A., *Ganso Verde*, Buenos Aires, Planeta, 1986.

PIMLOTT, Dr John, et **GILBERT**, Adrian, *Modern fighting men,* London, Orbis, 1986.

PIMLOTT, John, *British military operations*, Greenwich, (USA), Bison book, 1984.

PLANCHAR, Roger, *La guerre du bout du monde, îles Falklands 1982*, Paris, Denoël, 1983.

POLMAR, Norman et **MERSKY**, Peter B., *Amphibious warfare*, London, Bandford press, 1988.

PONTING, Clive, *Whitehall: tragedy and farce*, London, Sphere, 1986.

PONTING, Clive, *The right to know, the inside story of the Belgrano affair,* London, Sphere, 1985.

PRESTON, Anthony, *Sea combat of the Falklands*, London, Willow, 1982.

PRICE, Alfred, *Harrier at war*, London, Ian Allan, 1984.

RAVENAL, Eugenio A.L., Las islas de la discordia, El asunto de las Malvinas, Buenos Aires, Suamericana, 1983.

REGINALD, R. and **ELLIOT**, Dr. Jeffrey M., *Tempest in a tea pot, the Falklands islands war*, San Bernardino, (USA), The borgo press, 1983.

ROBERT, Jean, *L'Antarctique et la Terre Adélie*, Aix-en-Provence, Edisud, 1990.

ROBERTS, Michael, *Military airlift command*, London, Brian Trodd publishing house, 1990.

ROBINSON, Mike, *Fighting skills of the SAS*, London, Sigdwick and Jackson, 1991.

ROSKILL, Cap. W., *The war at sea,* London, HMSO, 1954.

ROSS, Lieutenant colonel J.P., *In gurkha company*, London, Arms and armour press, 1986.

ROTONDO, Edvardo A., *Alerta roja,* Buenos Aires, Baipress, 1982.

ROUQUIE, Alain, *Pouvoir militaire en République argentine*, Paris, Fédération nationale des services politiques, 1978.

ROYAL FLEET AUXILIARY SERVICE, *The R.F.A.. in the Falklands*, London, Royal fleet auxiliary service, 1985.

ROYLE, Trevor, *War Report, the war correspondands view of battle from the Crimea to the Falklands,* London, Grafton, 1989.

RUIZ MORENO, I.J., *Commandos en accion, El Ejército en Malvinas*, Madrid, San Martin, 1987.

RIADO, Pierre, L'Amérique latine de 1945 à nos jours, Paris, Masson, 1992.

SAMPSON, Anthony, *The changing anatomy of Britain*, London, Coronet books, 1983.

SANTONI, Alberto, *Da lissa alle Falklands*, Milano, Mursia, 1987.

SCHEINA, Robert L., *Latin american, a naval history, 1910-1987,* Annapolis, Naval institute press, 1987.

SEVESTRE, Hélène, *Les îles Malouines*, Paris, Imprimerie nationale, 1989.

SEYMOUR, William, *British special forces*, London, Sidgwick and Jackson, 1983.

SHACKLETON, the Rt. Hon. lord, *Economic survey of the Falklands islands*, 2 tomes, London, Foreign and Commouwealth affairs, 1976.

SHACKLETON, the Rt. Hon. lord, *Falklands economic study*, London, HMSO, 1984.

SHIPBUILDER AND MARINE ENGINE BUILDER, ***Canberra**, the white whale*, Cambridge, Patrick Stephens, 1983.

SIGWART, Captain E.E., *Royal Fleet Auxiliary*, London, Adlard Coles, 1969.

SINCLAIR, Joseph, *Arteries of war, a history of military transportation*, Schrewsbury, airlife, 1992.

SKED, Naw and **COOK**, Chr., *Post war Britain*, London, Penguin, 1986.

SMITH, B., *Merchant ship design since 1945*, London, Ian Allan, 1984.

SMITH, E.D., *Britain's Brigade of Gurkhas*, London, Leo Cooper, 1984.

SMITH, John, *Condamned at Stanley*, Nex York, National maritime history, 1973.

SMITH, Geoffrey, *Reagan and Thatcher*, London, Bodley head, 1990.

SMITH, John, *74 days, an islander's diary of the Falklands occupation*, London, Century, 1984.

SMITH, Gordon, *Battles of the Falklands war*, London, Ian Allan, 1989.

SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen, *Falkland island shores*, London, Conway Maritime, 1985.

SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen, *Reasons in writing, a commando's view of the Falklands war*, London, Leo Cooper, 1993.

STRAVIDIS, Stelios et **HILL**, Christopher, *Domestic sources of foreign policy, western european reactions to the Falklands conflict*, Oxford, Berg, 1996.

STEWART, Nora Kinzer, *Mates and Mutchachos, unit cohesion in the Falklands/Malvinas war*, London, Brassey's, 1991.

STEWART TAYLOR, Margaret, *Focus on Falklands islands*, London, Robert Hale, 1971.

STRANGE, Ian J., *The Falklands islands*, London, David and Charles, 1985.

STRANGE, Ian J., *The Falkalnds islands and their natural history*, London, David and Charles, 1985.

STRAWSON, John, *Le régiment SAS d'El Alamein aux Falklands*, Paris, France-Empire, 1985.

STREETLY, Martin, *Airborne electronic warfare: history techniques and tactics*, London, Jane's, 1988.

SUKUP, Victor, *Argentine, constances et évolution du péronisme*, Paris, Documentation française, 1991.

SUNDAY EXPRESS MAGAZINE TEAM, War in the Falklands, London, Book club associates, 1982.

SWEETMAN, Bill, *Harrier, Jane's aircraft*, London, Jane's, 1984.

THATCHER, Carol, *Below the parapet, the biography of Denis Thatcher*, London, HarperCollins, 1996.

THATCHER, Margaret, *The downing street years*, London, HarperCollins, 1993.

THOMPSON, Julian, *Ready for anything, the parachute regiment at war, 1940-1982*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1989.

THOMPSON, Julian, *No picnic, 3 commando brigade in the south Atlantic, 1982*, London, Leo Cooper, 1985 et 1992.

THOMPSON, Julian, *The lifeblood of war, the logistics in armed conflict*, London, Brassey's, 1991.

THOMPSON, Michael, *The Marr story, the history of a fishing family*, S. Marr, Hull, 1995.

TIME LIFE, *La bataille de l'Atlantique*, Time life, 1977.

TINKER, David, *Message from the Falklands*, London, Junction books, 1983.

TONY, Jones, *R.F.A., 1905-1985*, Liskeard, Maritime books, 1985.

TREME, Mary, *Falklands heritage*, London, Arthur H. Stockwell, 1978.

TSOURAS, Peter G. , *Changing orders*, London, Arms and armour press, 1994

UNDERWOOD, Geoffrey, *Our Falklands war, the men of the task force tell their story*, Liskeard, Maritime books, 1983.

UNION LATINE, *La question des Malouines, actes du colloque du 2 avril 1987*, Paris, Union latine, 1988.

VAN DER BIJL, Nicholas, *Argentine forces in the Falklands*, London, Osprey, 1992.

VANNEY, Jean René, *Histoire des terres australes*, Paris, Fayard, 1986.

VAUX, Nick, *March to the south Atlantic, 42 commando Royal Marines in the Falklands war*, London, Buchan and Enright, 1986.

VAUX, Rick, *Take that hill, Royal Marines in the Falklands war*, Mc Lean V.A., Brasseys (UK), 1986.

VILLAR, Roger, *Merchant ships at war, The Falklands experience*, London, Conway maritime press, 1984.

WARD, Commander "Sharkey", *Sea Harrier over the Falklands*, London, Leo Cooper, 1992.

WARNER, Philip, *The vital link, the story of the Royal signals*, 1945-1985, London, Leo Cooper, 1989.

WASSILIEFF, Alex, *Batailles aux Malouines-Falklands-Malvinas*, Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1982.

WATSON, Bruce W. and DUNN, Peter M., *Military lessons of Falklands war: views from the United States*, London, Arms and armour press, 1984.

WEINBERGER, Caspar, *Fighting for peace*, New York, Warner, 1991.

WELHAM, Michael, *Combat frogmen*, Wellinborough, Patrick Stephen, 1989.

WESTON, Simon, *Walkling tall*, London, Bloomsbury, London, 1989.

WESTON, Simon, *Going back*, London, Bloomsbury, 1992.

WETTERN, Desmond, *The decline of british sea power*, London, Jane's, 1982.

WIGGLESWORTH, Angela, *Falklands people*, London, Peter Owen, 1992.

WINFIELD, Major Ian, *The posties went to war, the story of postal and currier service in the Falklands war*, Worchester, Square one, 1990.

WINTON, John, *Air power at sea, 1945 to today*, London, Sigdwick and Jackson, 1987.

WINTON, John, *Signals from the Falklands*, London, Leo Cooper, 1995.

WOLSEY, Shane, *Old Falklands photos*, 1880-1940, Bankor, (UK), Peregure, 1990.

WOODWARD, admiral Sandy, *One hundred days, the memoirs of the Falklands battle group commander*, London, HarperCollins, 1992.

WOLF, Cecil and **WILSON**, Jean Moorcroft, *Author take sides on the Falklands*, London, Cecil Woolf, 1982.

WOODS, Robin, *Falklands island birds*, Oswestry, Anthony Nelson, 1982.

WRAGG, David, *Airlift*, London, Airlife, 1986.

WRAGG, David, *Helicopters at war*, London, Robert Hale, 1983.

YOUNG, Hugo, *Margaret Thatcher*, Paris, La manufacture, 1989.

YOUNG, Hugo, *One of us*, London, Pan Books, 1990.

ZALOGA, *Amtracs: Us amphibious assault vehicles*, London, Osprey, Vanguard, 1987.

5. ROMANS

CLARKE, Shaun, *Soldiers B SAS, heroes of the south Atlantic*, London, 22 books, 1993.

BOULE, Pierre, *La baleine des Malouines*, Paris, Julliard, 1983.

GRIL, Etienne, *Le repaire du Graf Spee*, Aurillac, Romans et nouvelles, 1945.

HALTER, Marek, *Argentina, Argentina*, Paris, Albin Michel, 1979.

HIGGINS, Jack, *Exocet*, London, Collins, 1983.

RASPAIL, Jean, *Moi, Antoine de Tournens, roi de Patagonie...*, Paris, Albin Michel, 1981.

RASPAIL, Jean, *Qui se souvient des hommes...*, Paris Robert Laffont, 1986.

TIZZA, Gabriel, *Entourloupes pour les Malouines*, Versailles, Les 7 vents, 1990.

6. PUBLICATIONS UNIVERSITAIRES

DA COSTA, J.F., *Souveraineté sur l'Antarctique,* thèse n° 201, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1958.

ISOARD, Marc, *Le rôle des forces conventionnelles dans un conflit infra-nucléaire: le cas des Malouines*, IEP, Aix-en-Provence, 1984-1985.

MELLET, Eric, *La guerre des Malouines d'après le journal le Monde et les revues spécialisées*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Montpellier, 1984.

7. BANDES DESSINEES

CASTELLAR, Georges et alii, *Missiles et sous-marins, le conflit des Malouines*, Paris, Larousse, 1984.