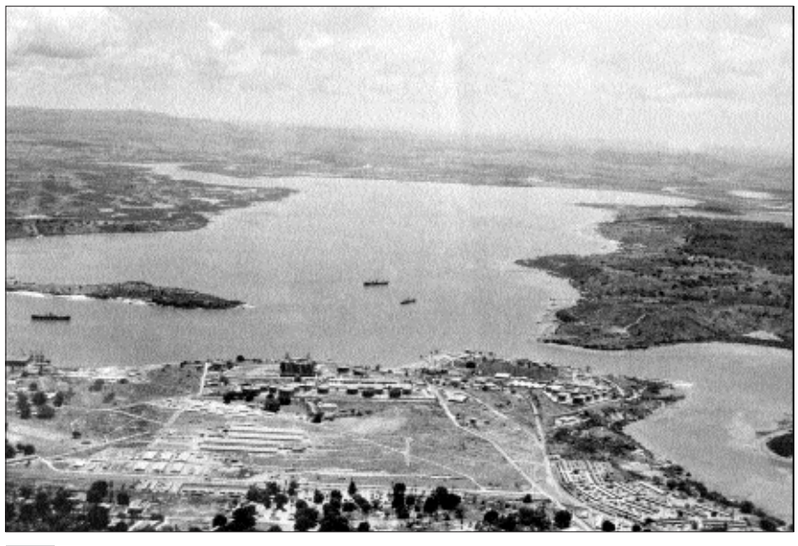
Craignant une installation des Japonais à Madagascar, les Britanniques prennent les devants et conquièrent l'île en deux campagnes distinctes. Laminée dès le premier jour, l'aviation française ne peut opposer qu'une résistance symbolique.

C-J. Ehrengardt

En avril 1942, la situation des Britanniques en Extrême-Orient est catastrophique. La perte des cuirassés *Prince of Wales* et *Repulse* [1] laisse l'océan Indien sans défense. Au début du mois, la puissante flotte de l'amiral Nagumo s'enhardit jusqu'à Ceylan, coulant deux destroyers britanniques au large de Colombo.
Churchill s'inquiète d'une possible invasion de Madagascar par les Japonais, au tout au moins de la cession du port de Diego Suarez par les autorités françaises. Madagascar occupe une position stratégique dans l'océan Indien, à peu près à mi-chemin du Cap et de Colombo. Sa chute couperait tout le trafic britannique par le cap de Bonne Espérance, à destination du Proche-Orient (par la mer Rouge) et des Indes, mais aussi l'approvisionnement en pétrole venu du golfe Persique.
Le Premier ministre sud-africain, le *Field Marshal* Jan C. Smuts, considère que Madagascar « *est la clé de la défense de l'océan Indien. Il est à craindre que les Japonais n'utilisent des bases sur l'île pour une avancée sur le continent africain de la même manière qu'ils ont utilisé des bases en Indochine pour la conquête de la Birmanie, la Malaisie, Singapour, Bornéo et les Indes néerlandaises* ».
Ces craintes apparaissent comme infondées, d'une part parce que le gouvernement de Vichy n'aurait probablement jamais accepté de céder la rade de Diego Suarez et d'autre part, parce que les Japonais n'avaient aucune envie de débarquer à Madagascar (et encore moins en Afrique) et que leurs positions auraient été de toute façon intenables.



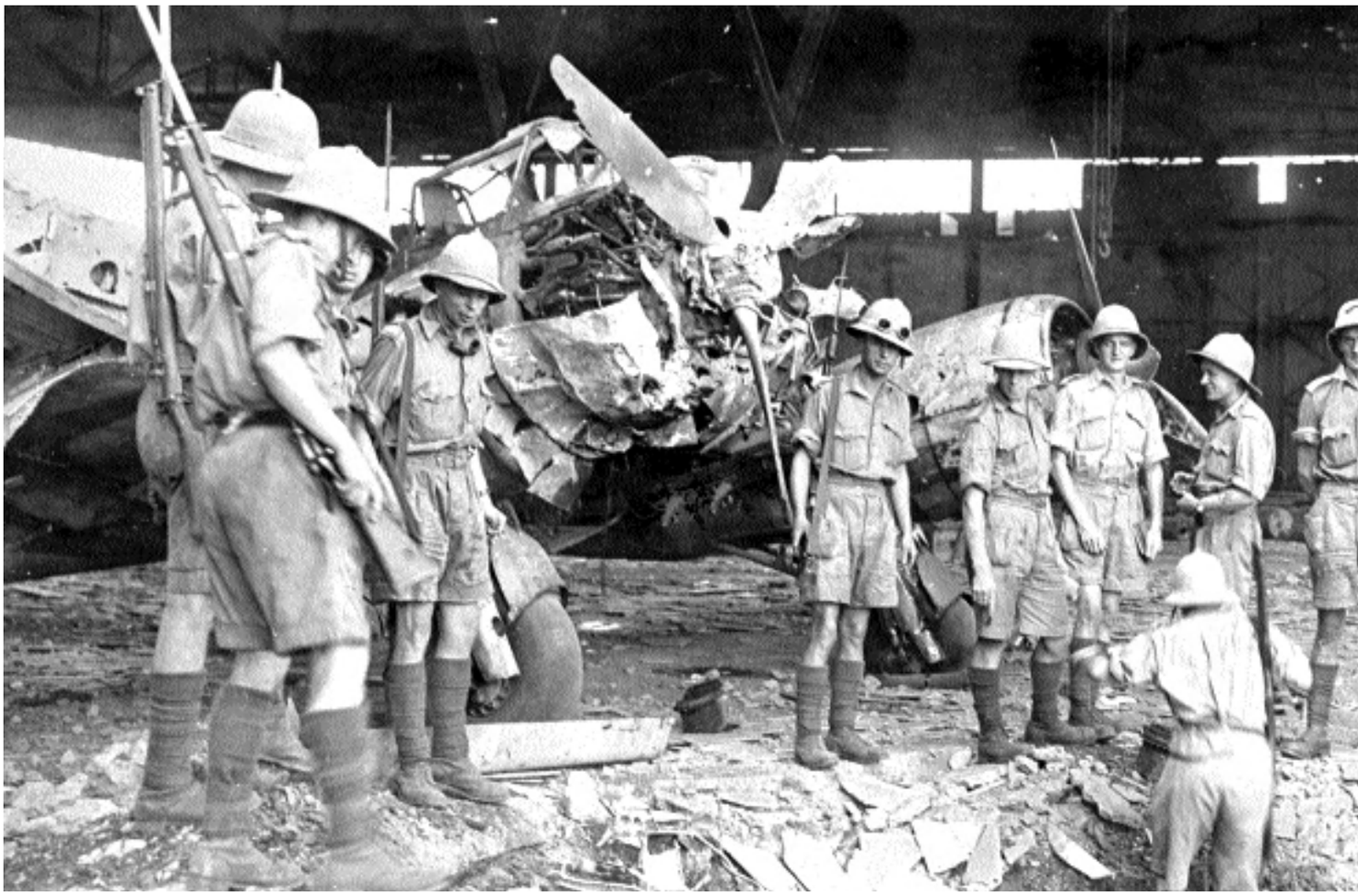
La rade de Diego Suarez, considérée comme l'une des plus belles du monde. (Collection Ken Smy)

Ce que ne savent pas les Britanniques, c'est que le 27 mars, l'amirauté allemande a pris contact avec son homologue japonaise pour lui demander une intervention contre les convois alliés dans l'océan Indien. Fin avril, cinq sous-marins quittent Kwajalein pour une reconnaissance armée le long des côtes africaines, de Djibouti à Zanzibar. Nous les retrouverons un peu plus tard au large de Madagascar.
Faute de disposer de moyens suffisants pour investir la totalité de l'île, le haut commandement britannique décide de s'en tenir dans un premier temps à la sécurisation du port et de l'aérodrome de Diego Suarez, ainsi que de la base navale d'Antsirane. L'opération reçoit le nom de code de « Ironclad » (cuirassé) et elles est planifiée pour le 5 mai 1942.

L'aviation française à Madagascar

Madagascar, française depuis 1896, est située au large des côtes sud-est de l'Afrique dont elle est séparée par le canal de Mozambique. Île d'une superficie supérieure à celle de la France, elle se trouve alors administrée par un gouverneur général loyaliste au régime de Vichy. La rade de Diego Suarez, à l'extrémité nord, d'une forme et d'une superficie proches de Scapa Flow, est considérée comme l'une des plus belles du monde. On en dit, en exagérant sans doute un peu, qu'elle peut alors contenir à l'aise tous les bâtiments de guerre de toutes les marines du monde en même temps.
C'est assez tardivement somme toute qu'est créée la première formation aérienne militaire sur l'île, baptisée tout simplement escadrille de Madagascar, puisque la date officielle est le 19 février 1929 (elle sera rebaptisée escadrille d'observation 555 en septembre 1939). Il lui faudra pourtant attendre plus de deux ans pour toucher ses premiers avions, neuf Potez 33. Toutefois, ceux-ci n'étant pas armés, il faut encore attendre un an avant l'arrivée des premiers des neuf Potez 25TOE qui, entre autres tâches, sont chargés de la police et du maintien de l'ordre.
L'armée de l'Air a aménagé un certain nombre d'aérodromes et de terrains, dont les plus importants sont Ivato (près de Tananarive, la capitale), Diego Arrachart (à 9 km de Diego Suarez), Anivorano (dans le nord) et Fianatrantsoa et Ihosy (dans le sud).
Conscient de la faiblesse de l'aviation à Madagascar, le secrétariat d'État à l'Air de Vichy crée le 7 janvier 1941 l'escadrille 565 qui doit être équipée en Morane 406 sur le terrain de Diego Arrachart. Parallèlement, il est décidé de

[1] Voir *Naufrage d'un mythe* in Aéro-Journal n° 17 (février-mars 2001)



« IRONCLAD »
LES BRITANNIQUES A MADAGASCAR

moderniser l'escadrille 555 d'Ivato et de compléter sa dotation par six Potez 63.11.

Formée sur le papier en janvier, l'escadrille 565 n'est mise sur pied de manière effective qu'en juillet 1941 et dans des conditions rudimentaires. L'aérodrome de Diego Arrachart se compose d'un simple hangar pour les avions et de quelques baraques en bois et en tôle pour les hommes. Aucune installation technique n'a été prévue. Le commandement en est confié au capitaine François Léonetti qui a sous ses ordres 12 pilotes, parmi lesquels le capitaine de réserve Assolant (de son vrai nom, Jean Bernache-Assolant), pionnier de la traversée de l'Atlantique Nord.

Les Potez 63.11 arrivent les premiers par le vapeur *Bangkok* qui décharge sept appareils en caisses le 23 juillet à Diego Suarez (n° 232, 322, 328, 372, 379, 567 et un inconnu). Ils sont remontés à Arrachart et le premier vole le 22 août. Le dernier est convoyé à Ivato le 17 octobre, mais un des Potez a été détruit la veille dans un accident.

Entre-temps, le 7 octobre 1941, les trois premiers Morane sont arrivés et l'entraînement peut débuter une semaine plus tard sur le n° 993. En tout 17 Morane sont livrés à Madagascar : n° 137, 207, 208, 374, 416, 435, 436 (?), 503, 507, 706, 746, 782, 815, 828, 842, 993, 995.

En janvier 1942, l'escadrille 565 quitte Arrachart où les difficultés sont trop nombreuses et gagne Ivato. Le mois suivant les deux escadrilles fusionnent pour former le GAM (groupe aérien mixte) commandé par le capitaine Léonetti. La section des Morane est placée sous les ordres du capi-

Le Potez 63.11 n° 372 a été détruit par les éclats d'une bombe tombée dans le hangar principal de Diego Arrachart dans la matinée du 5 mai 1942. On distingue tout juste un râtelier à bombes sous la partie centrale de l'aile gauche. Contrairement à ce qu'affirment les informations publiées dans la presse spécialisée française, les Potez 63.11 n'ont *jamais* été équipés de râteliers à l'extérieur des moteurs. (Collection K. Smy)

Premiers avions dans le ciel malgache, ces pacifiques berlines Potez 33 servent autant à promener les personnalités coloniales qu'à des évacuations sanitaires, comme c'est le cas ici (9 janvier 1933). (Archives Aéro-Journal)

taine Baché et celle des Potez sous les ordres du lieutenant Le Bouedec. Un détachement de huit à dix Morane et d'un ou deux Potez est maintenu en permanence à Diego Arrachart sous le commandement du lieutenant Rossigneux. Les archives et les témoignages sont assez discordants, sauf sur un point, le 5 mai 1942 seuls 13 Morane 406 étaient en état de vol. Mais où étaient-ils exactement ? Difficile de le savoir, même s'il semble bien que la totalité des avions disponibles se trouvait alors à Arrachart.

Quant aux Potez 25TOE, il semble qu'il n'en reste plus que quatre en état de vol (n° 2274, 2375, 2379 et 2736).

Les forces britanniques

Sur le plan terrestre, les troupes, bien que numériquement importantes (8 300 officiers, sous-officiers et hommes de troupe d'infanterie et 1 150 d'artillerie), manquent d'équipement lourd, d'artillerie et d'engins blindés et sont peu aguerries au feu. La plus grosse partie des effectifs est constituée de personnels malgaches et sénégalais avec un simple encadrement français. On compte deux régiments mixtes malgaches (trois bataillons), un bataillon de marche malgache, une batterie mixte de DCA, cinq batteries côtières, une compagnie du génie ainsi que deux batteries du groupement d'artillerie de l'Emyrne et cinq compagnies du groupement d'artillerie de Diego Suarez.

De leur côté, les Britanniques ont fait appel à la 29e brigade indépendante, à la 17e brigade d'infanterie et au 5e commando, unités anglaises venues directement de Grande-Bretagne sous les ordres du *Major General* Sturges. Elles se regroupent à Durban, en Afrique du Sud, où le premier contingent embarque le 25 avril 1942. Il est escorté par le croiseur *Devonshire*, deux destroyers et quelques bâtiments de moindre importance. Trois jours plus tard, le gros de la Force « F » du vice-amiral E.N. Syfert appareille à son tour, avec le cuirassé *Ramilles*, le croiseur *Hermione*, six destroyers, les navires d'assaut et le porte-avions *Illustrious*. Ce dernier fournit la couverture aérienne, car l'utilisation de bases terrestres d'Afrique exclut l'intervention de la chasse.

L'*Illustrious* fait sa réapparition après un séjour aux États-Unis consécutif aux graves avaries subies devant Malte en janvier 1941. Le convoi remonte le long de la côte orientale de l'Afrique et pénètre dans le canal de Mozambique. Le 3 mai, il est rallié par deux destroyers d'escorte et par un second porte-avions, l'*Indomitable*, qui arrive droit d'Extrême-Orient. Il est prévu que les appareils de l'*Illustrious* se chargent de neutraliser la menace navale que font peser les avisos coloniaux *D'Entrecasteaux* (à quai) et le *D'Iberville* (en mer), le croiseur auxiliaire *Bougainville* (à quai) et les sous-marins *Héros*, *Glorieux*, *Monge* et *Bévéziers* (seul ce dernier se trouve dans la baie de Diego). Les avions de « l'*Indom* » fourniront l'appui aux troupes et le parapluie aérien.

La South African Air Force offre le concours de trois *Flights* basés à terre (voir tableau ci-après) regroupés pour des raisons pratiques au sein du N° 20 SAAF *Squadron*. Ces trois sections sont chargées de la reconnaissance photo et du bombardement des terrains d'aviation français si le besoin s'en fait sentir.

Pendant ce temps, l'escadre d'Orient patrouille l'océan Indien pour tenir les Japonais à distance, précaution bien inutile dans la mesure où la marine Impériale est alors engagée dans la bataille de la mer de Corail. Seule manifestation japonaise dans le secteur, une reconnaissance aérienne est effectuée par un hydravion Kawanishi H6K « Mavis » parti de Port Blair dans les îles Andaman.

Les Britanniques débarquent

Tous les acteurs de l'opération « Ironclad » sont en place le 4 mai à minuit. Les bâtiments de ligne prennent position à

Et les trois premiers avions militaires, des Potez 25TOE, photographiés peu après leur arrivée à Ivato, le 2 juillet 1932. Dix ans plus tard, beaucoup étaient encore présents. (Archives Aéro-Journal)

LES FORCES AÉRIENNES BRITANNIQUES
5 mai 1942

FLEET AIR ARM

HMS *Illustrious*	
N° 881 *Squadron*	12 Martlet II
N° 882 *Squadron*	8 Martlet II
	1 Fulmar NF. I
N° 810 *Squadron*	10 Swordfish
N° 829 *Squadron*	10 Swordfish
HMS *Indomitable*	
N° 800 *Squadron*	8 Fulmar
N° 806 *Squadron*	4 Fulmar
N° 880 *Squadron*	9 Sea Hurricane
N° 827 *Squadron*	12 Albacore
N° 831 *Squadron*	12 Albacore

SOUTH AFRICAN AIR FORCE

N° 20 SAAF *Squadron*	
N° 32 *Flight*	6 Maryland
N° 36 *Flight*	8 Beaufort
N° 37 *Flight*	8 Beaufort

l'ouest du cap d'Ambre, à l'extrémité nord de l'île. Le secret a été bien gardé et les Français sont loin de se douter de ce qui les attend.

Les deux objectifs principaux sont la base navale d'Antsirabe et le terrain d'aviation de Diego Arrachart. L'entrée dans la rade s'effectue par le détroit d'Oronjia que les Britanniques savent bien défendu. Il est vital que les troupes soient en mesure de sécuriser le secteur pour permettre aux navires de pénétrer dans la baie en toute sécurité.

Dans la nuit du 4 au 5 mai, des transports de troupes, conduits par un dragueur de mines, s'approchent de la côte ouest et mouillent avant l'aube. Les hommes du 5e commando et du régiment East Lancashire sont débarqués sur la plage de la baie du Courrier. Bien que le dragueur de mines ait fait exploser un engin par inadvertance, la surprise est complète et les soldats britanniques marchent sur Andrakoka qui commande l'entrée de l'isthme de Diego Suarez. La 29e brigade débarque sans coup férir plus à l'ouest, dans la baie d'Ambararata. Un autre débarquement qui a lieu à Pointe-Basse se heurte à une faible résistance.

Peu avant l'aube, les appareils décollent des porte-avions, tandis que le croiseur *Hermione* tente de créer une diversion au large de la côte est. L'*Illustrious* envoie trois vagues de six Sworfish chacune contre les navires français en rade de Diego Suarez. Les Albacore de « l'*Indom* » font route sur Diego Arrachart.

À 05h10, les six premiers Swordfish, armés d'une torpille, s'en prennent au *D'Entrecasteaux* qui fait monter la vapeur pour appareiller. L'aviso évite une torpille et parvient à sortir de la rade, mais il sera cueilli en fin de matinée par une bombe sur son pont supérieur qui le contraindra à s'échouer. Les Swordfish se rabattent ensuite sur le *Bougainville*, qui, touché de plein fouet, explose. La seconde vague, armée de charges de profondeur, coule le sous-marin *Bévéziers*, celui-là même qui avait torpillé le cuirassé *Resolution* au large de Dakar deux ans auparavant.

Une troisième vague survole Diego Suarez, larguant des tracts et une copie de l'ultimatum destiné au gouverneur général, puis bombarde une batterie de marine et lance ses dernières bombes sur le *D'Entrecasteaux*. L'avion de tête de cette vague, piloté par le *Lieutenant* R.N. Everett, commandant le N° 810 *Squadron*, reçoit un obus de DCA dans le moteur à ce moment précis; il amerrit près de la plage et l'équipage est fait prisonnier avant d'être relâché quelques jours plus tard.

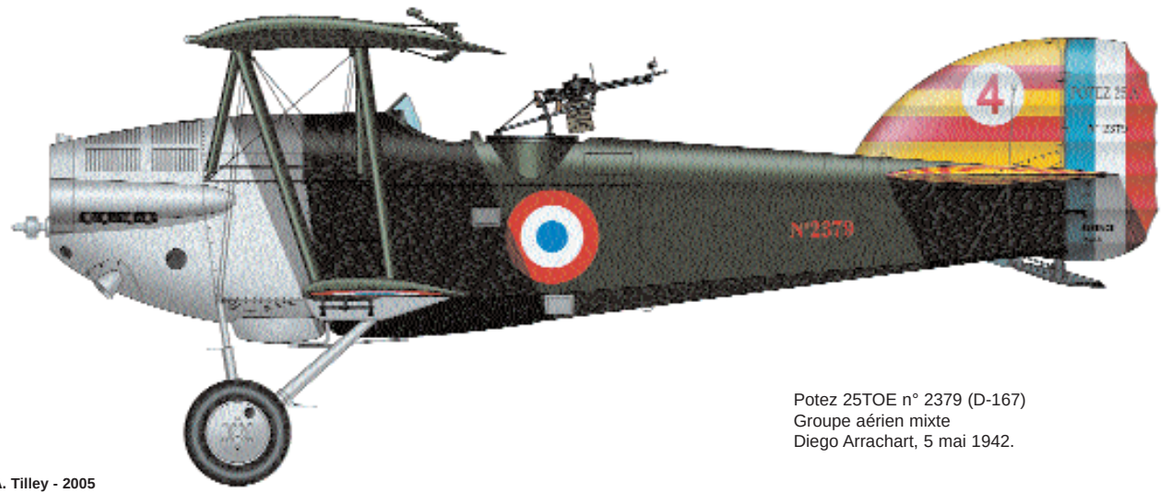
L'AMI LA VAPEUR, un MS.406 au numéro de série malheureusement effacé sur le fuselage. Les avions affectés au GAM de Madagascar provenaient du dépôt de stockage de Sidi-Ahmed et avaient tous servi au sein du GC I/9 en juin 1940. (Collection J. Mutin)

Pendant ce temps, les Albacore de « l'*Indom* » attaquent Arrachart où dort tranquillement une bonne partie des avions du GAM. Lors de l'attaque, le lieutenant Rossigneux tente de monter à bord d'un avion pour décoller, mais il est tué d'une balle en plein cœur. Cinq Morane sont détruits et deux autres endommagés. Deux Potez (n° 328 et 372) subissent un sort identique.

Une fois la surprise passée, les huit Morane survivants (n° 207, 208, 435, 706, 746, 842, 993 et 996) sont envoyés à l'abri à Anivorano, mais cinq d'entre eux, craignant la panne sèche, se posent à Ambilobé où le 706 est détruit à l'atterrissage; le 206, en délicatesse avec son moteur, doit faire demi-tour.

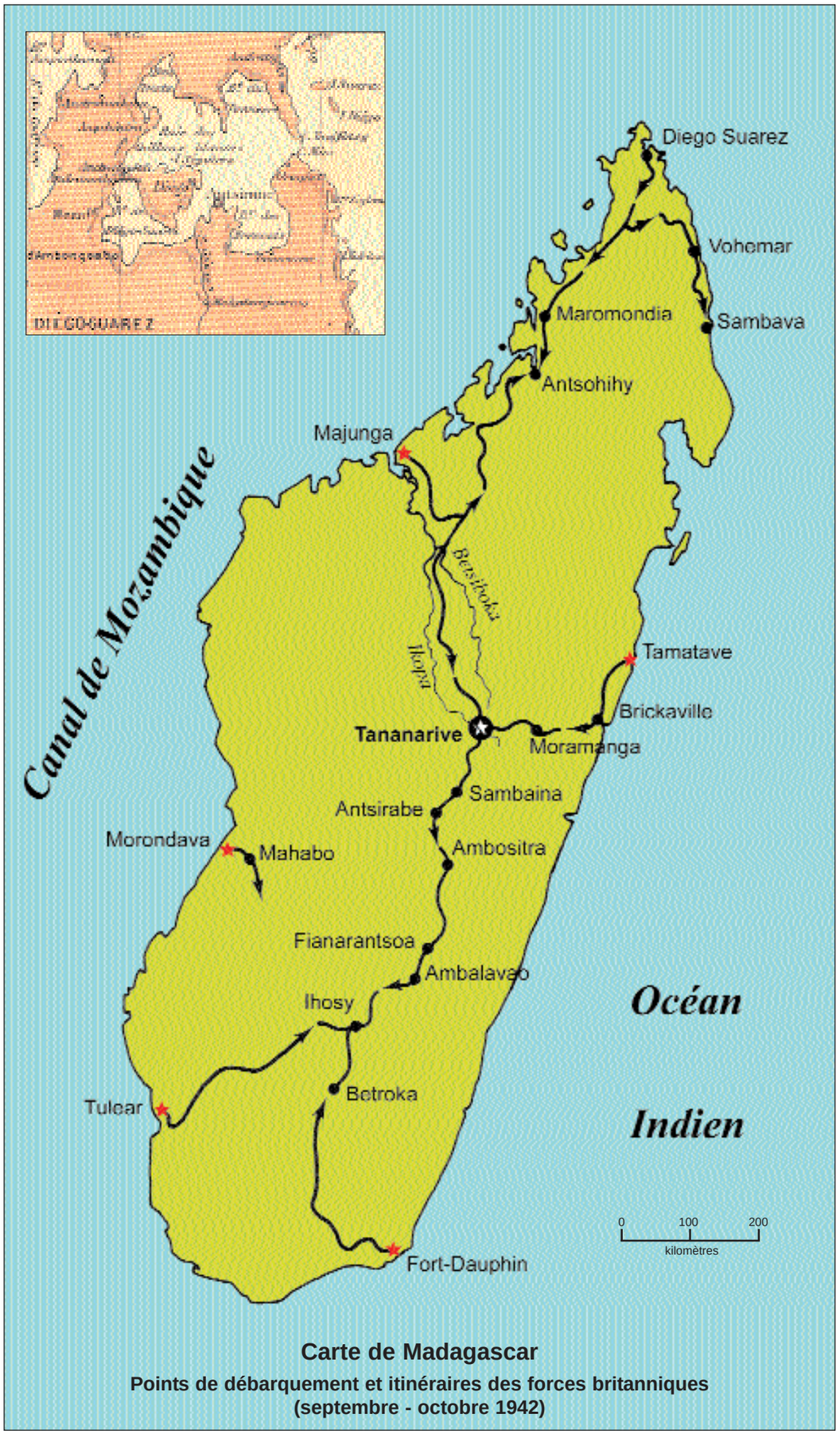
LES ANGLAIS PIÉTINENT

L'avant-garde de la 29e brigade, équipée de quelques Bren Carrier, avance sur Antsirane sans véritable opposition. Cependant, parvenus en vue de leur objectif, les Britanniques commettent une grossière erreur d'appréciation. Jusqu'alors, les Français restent dans l'ignorance du point d'effort principal des assaillants. Les Britanniques vont se charger eux-mêmes de leur faire savoir par l'inter-



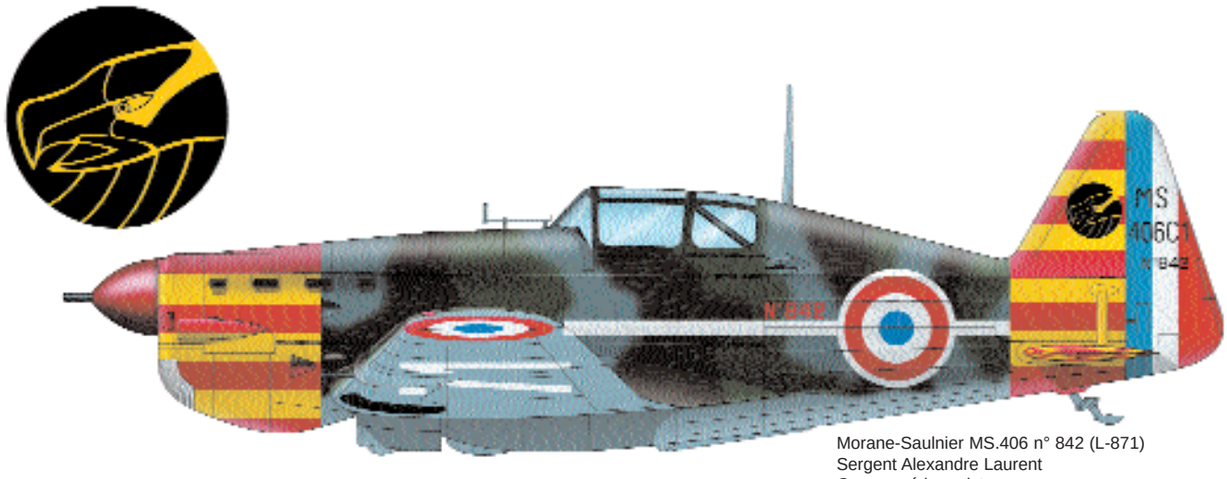
Potez 25TOE n° 2379 (D-167)
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 5 mai 1942.

© P-A. Tilley - 2005



Carte de Madagascar

Points de débarquement et itinéraires des forces britanniques (septembre - octobre 1942)



© P-A. Tilley - 2005

Morane-Saulnier MS.406 n° 842 (L-871)
Sergent Alexandre Laurent
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 7 mai 1942.

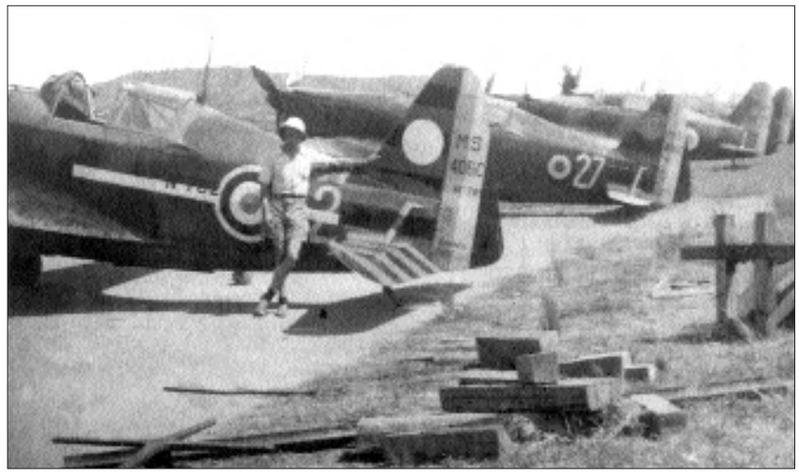
médiaire d'un officier français, fait prisonnier et envoyé en ambassade à Antsirane pour signifier à la garnison que les Britanniques exigent sa reddition. De cette manière, les Français sont en mesure de renforcer leurs défenses et attendent les Britanniques de pied ferme.

Cinq engins blindés qui ont réussi à percer se retrouvent à découvert loin de tout appui et quatre d'entre eux sont mis hors de combat par les batteries françaises; les survivants sont faits prisonniers après une lutte farouche au corps à corps. Les positions défensives françaises au col de Bonne-Nouvelle s'articulent sur deux fortins difficiles d'accès qui commandent l'entrée de la péninsule de Diego Suarez. Malgré l'arrivée de sept autres véhicules blindés dans l'après-midi, les Anglais gagnent peu de terrain avant la tombée de la nuit.

Vers 16h30, les capitaine Bernache-Assolant (n° 993), sergent Laurent (n° 842) et sergent Ehret (n° 435) décollent pour mitrailler les plages de débarquement dans la baie du Courrier. Ehret disparaît sans laisser de trace et son sort reste un mystère puisqu'aucune unité de la Royal Navy n'a revendiqué une victoire aérienne.

Une heure plus tard, les lieutenant Toulouse (n° 993), sergent-chef Largeau (n° 207) et sergent-chef Parent (n° 842) décollent pour une mission de reconnaissance des lignes. Touché par une balle, l'avion de Largeau prend feu et le pilote doit se poser d'urgence dans la nature.

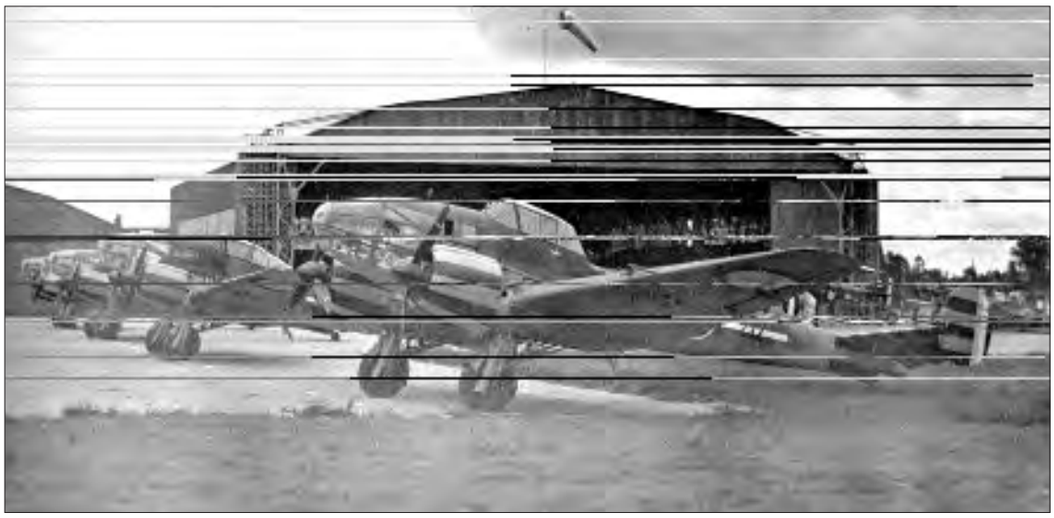
En fin d'après-midi, un Potez 63.11 est porté disparu avec son équipage : lieutenant Schlienger, sergent-chef Besset et adjudant-chef Joffard. Cette fois encore, les circonstances de sa disparition restent inconnues.



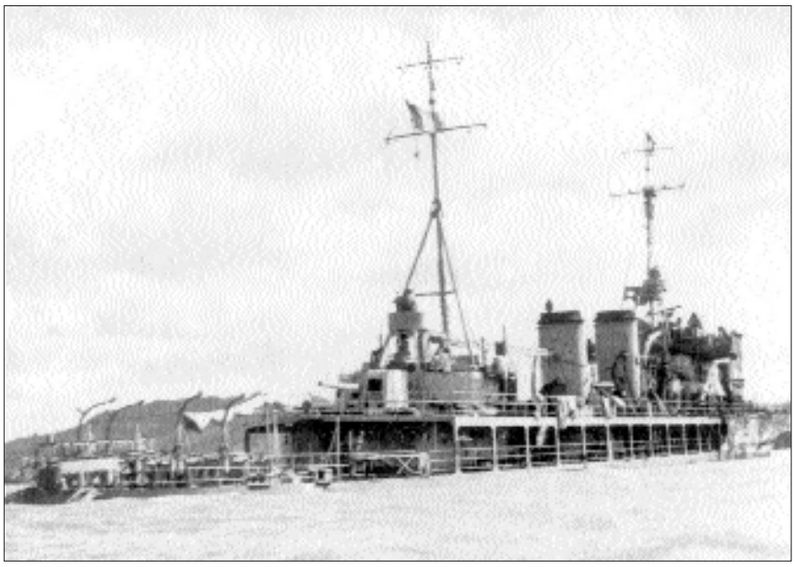
Alignement de Morane 406 du GAM, avec au premier plan le n° 782 qui est le seul sur ce cliché à porter les marques réglementaires de l'aviation de l'armistice.
(Collection J. Mutin)

Deuxième jour des combats

Le 6 mai, au petit jour, un nouvel assaut est tenté contre le



Quatre Potez 63.11 du GAM à Ivato au début de l'année 1942. L'appareil au premier plan (n° 232) est celui du lieutenant Le Bouedec, commandant la section d'observation.
Ces appareils n'étaient pas armés de mitrailleuses sous les ailes.
On distingue à peine au fond à droite le Morane 406 n° 782, portant le code tactique « 22 » sur le fuselage. Il fera partie des appareils détruits lors de l'attaque de Diego Arrachart.
(SAAF, via M. Schoeman)



L'aviso colonial *D'Entrecasteaux*, bien que coulé en eaux peu profondes, continue à pilonner les positions anglaises pendant trente-six heures. Il reste l'attention permanente des bombardiers anglais jusqu'à la cessation des combats. (IWM)

col de Bonne-Nouvelle, mais sans succès. Cependant, la 29e brigade reçoit des renforts.

À 6 heures, des Martlet du N° 881 *Squadron* en patrouille au-dessus de la flotte aperçoivent trois Potez 63.11 qui s'approchent pour mitrailler les plages de la baie du Courrier. Les *Lieutenant* Bird et *Sub Lieutenant* J. Waller en abattent un ensemble, tandis que le *Lieutenant* C.C. Tomkinson en revendique un second, le troisième parvenant à s'enfuir.

À bord du n° 232, mis en flammes, le sergent Loriette (mitrailleur) a été tué dès les premières rafales. L'adjudant Dietsch décide de rester aux commandes de son appareil pour permettre au lieutenant Héloïse (obsevateur) de sauter. Seul ce dernier, gravement brûlé, aura la vie sauve.

Le n° 567, fortement endommagé, s'écrase au nord de la piste de Diego Arrachart où il explose. L'observateur, le lieutenant Harmant, est tué; l'adjudant de Balathier-Lantage et le sergent Besset, grièvement blessés, sont faits prisonniers et évacués au Mozambique par les Britanniques. Ils décéderont tous les deux à l'hôpital, le premier le 9 mai, le second le 22.

Dans la journée, les Albacore bombardent les positions françaises près d'Antsirane, tandis que les Swordfish larguent des mannequins déguisés en parachutistes au sud-ouest pour créer une diversion.

Un Swordfish en maraude, piloté par le *Sub Lieutenant* F.H. Alexander, coule le sous-marin *Héros* à l'aide de charges de profondeur, puis guide une corvette pour qu'elle recueille les survivants.

Une nouvelle attaque est lancée en fin de soirée en même temps qu'un destroyer pénètre dans la baie de Diego Suarez pour débarquer un groupe de commandos. Tandis qu'un Swordfish règle le tir des croiseurs et des destroyers anglais sur les batteries françaises commandant la passe d'Oronjia, le HMS *Anthony* force le passage et met à terre les commandos. Cette fois, l'attaque au col de Bonne-Nouvelle porte ses fruits, les positions étant enlevées dans la nuit, à 3 heures du matin.

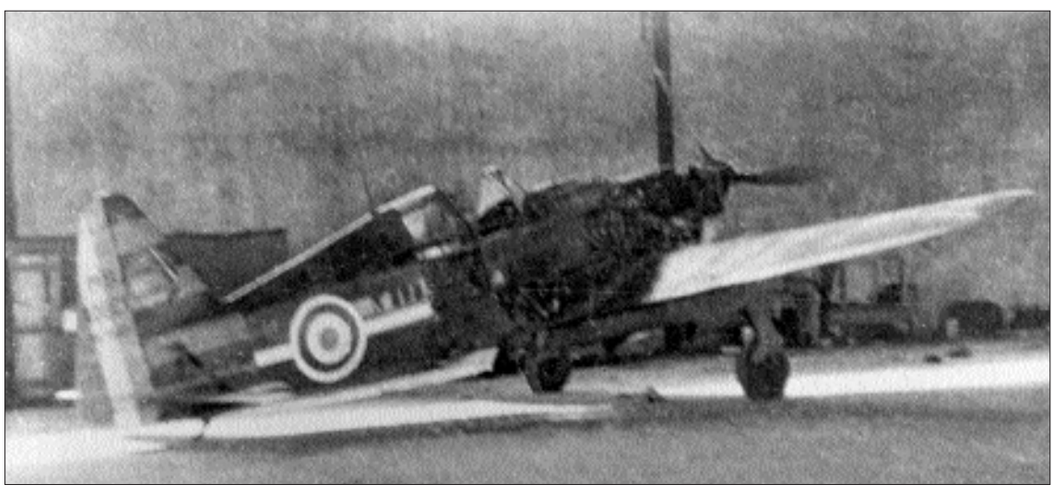
7 MAI 1942 : DISPARITION D'ASSOLANT

À l'aube, des Martlet du 881 se trouvent en patrouille lorsque trois Morane survolent le même secteur pour obtenir des renseignements sur ce qui se trame au sud de Diego Suarez. Il s'agit des appareils des capitaine Léonetti (n° 993), capitaine Bernache-Assolant (n° 995) et sergent Laurent (n° 842). Inévitablement, les deux formations se croisent.

Les Anglais pensent avoir afaire à deux sections de deux Morane et le chef du dispositif, le *Lieutenant Commander* John C. Cockburn, plonge sur la première paire pour une passe frontale. Mal lui en prend ! Il reçoit quelques obus de 20 mm dans le moteur et les ailes. Il est probable qu'il ait été atteint par Léonetti, puisqu'il a attaqué le leader de la « première paire ». Touché à mort, le Martlet s'affale sur une plage de la baie du Courrier. Cockburn sera recueilli deux jours plus tard, après avoir été entre-temps porté disparu.

Le *Sub Lieutenant* J.A. Lyon aperçoit deux Morane sur ses talons (la « seconde paire ») alors qu'il pique sur les deux premiers Morane. Il se ravise et décide de s'occuper de ses assaillants. Il en abat un. Une seconde section de Martlet, volant en couverture haute, plonge à son tour dans la mêle. Le *Lieutenant* Tomkinson revendique une victoire et le *Sub Lieutenant* Waller aussi avant de se joindre à Lyon pour la destruction du quatrième et dernier Morane.

Comme on le voit, malgré le faible nombre d'avions engagés, le combat a sombré dans une totale confusion. Du côté français, les trois Morane ont été abattus. Laurent a effectué un atterrissage sur le ventre dont il est sorti avec quelques contusions. Léonetti a abandonné son avion en vol et a été porté disparu avant de regagner son unité à pied quelques jours plus tard. Enfin et hélas, Assolant a succombé. Descendu en



Bien que d'une qualité épouvantable – et floue de surcroît – cette photo montre le MS.406 n° 828. Comme cet avion ne fait pas partie des survivants, la photo a donc été prise dans un hangar à Diego Arrachart, et non à Ihosy comme l'indiquait la légende d'origine. (SAAF, via M. Schoeman)

Une vue du porte-avions *Illustrious* quelques jours avant le début de l'opération « Ironclad ». On y voit des Martlet II des N° 881 et 882 *Squadrons*.
(IWM)

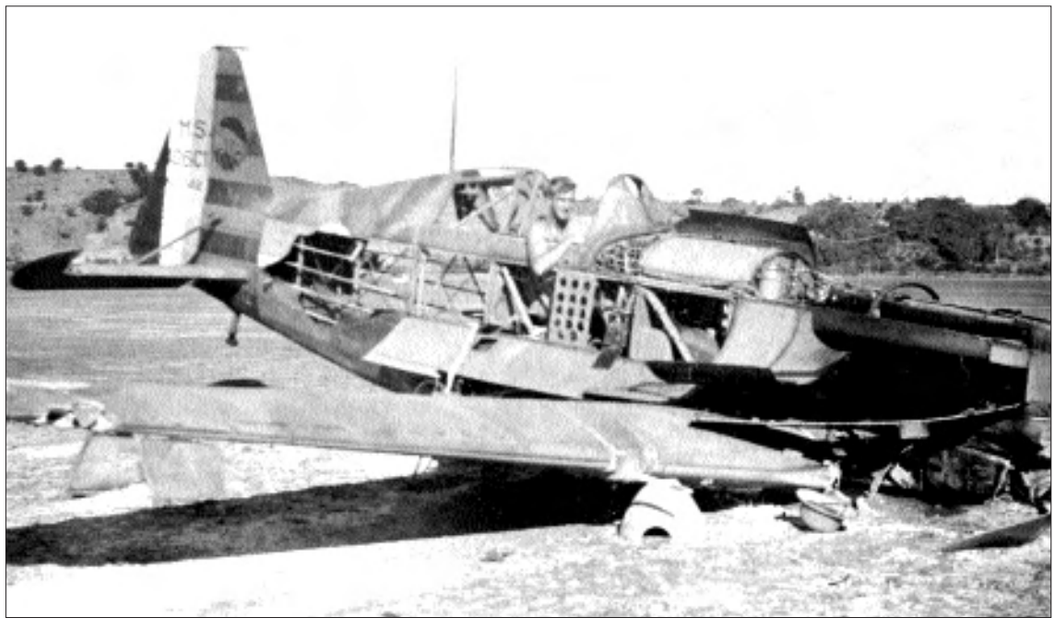
flammes, son avion a percuté le sol ne laissant aucune chance à son pilote.

À 10h40, les bâtiments anglais ouvrent le feu pendant une dizaine de minutes sur Diego Suarez, ce qui conduit les autorités vichystes à hisser le drapeau blanc. Les dragueurs de mines nettoient le chenal et à 17 heures, l'escadre mouille dans la rade. À la résidence du gouverneur, les termes de la reddition sont ratifiés par les autorités du gouvernement du maréchal.

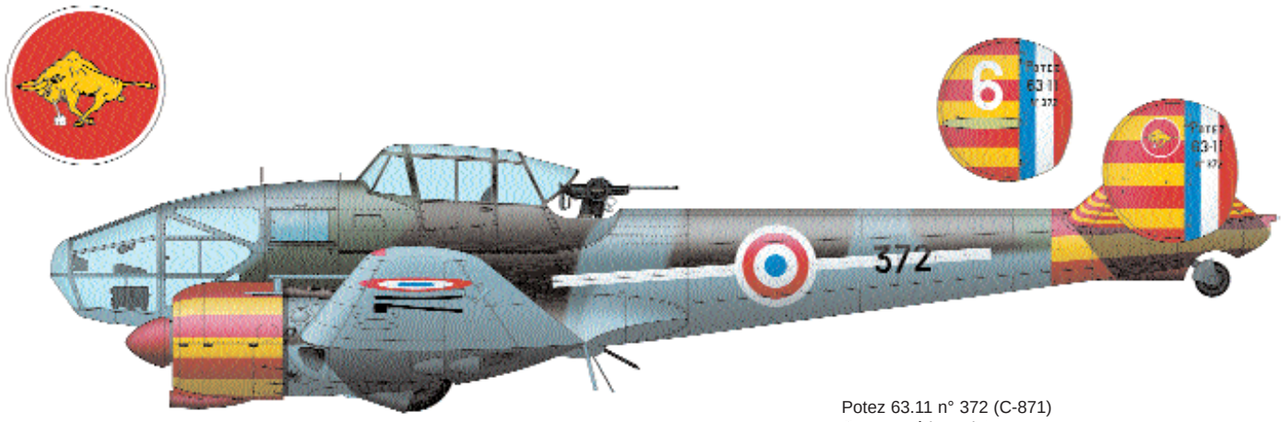
Cessation temporaire des hostilités

Le matériel et le carburant laissés à Diego Arrachart sont incendiés par les Français, tandis que le personnel se replie sur Anivorano où pilotes et échelon roulant se retrouvent le 10 mai. Ce premier « round » a coûté fort cher à l'armée de l'Air. Cinq des six Potez 63.11 présents le 5 mai au matin ont été détruits (deux abattus, un porté disparu et les n° 328 et 372 détruits au sol).

Douze Morane ont été détruits : sept au sol, dont deux endommagés et incendiés par les Français le 8 mai, trois abattus en combat aérien, un porté disparu en mission et un accidenté à Anivorano le 6. Selon l'état du 1er août, il ne reste que cinq Morane dont seulement deux disponibles (n° 706 et 815). Un seul sera ultérieurement maintenu en état de vol (815), les autres servant très probablement de magasins à pièces détachées. Son dernier vol est enregistré à la date du 19 octobre.



Trois vues du MS.406 n° 842 du sergent Alexandre Laurent abattu le 7 mai 1942 par des Martlet de la Fleet Air Arm. Fait prisonnier le 4 novembre 1942, Laurent ralliera les forces aériennes françaises libres (mle 31528) et sera affecté à *Normandie-Niémen* qu'il rejoindra le 18 mai 1943 avec le grade d'aspirant. (SAAF via M. Schoeman et collection R.C. Sturtivant)



Potez 63.11 n° 372 (C-871)
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 5 mai 1942.

© P-A. Tilley - 2005

Les avions de la Fleet Air Arm ont accompli 309 sorties, dont 130 consistant en des patrouilles de protection des plages, de la flotte et de la rade. En dehors du Martlet et du Swordfish abattus, la FAA perd un Fulmar victime de la DCA et un second accidenté. Alors que les Sea Hurricane de l'*Indomitable* n'ont accompli qu'une seule mission (mitraillage du terrain d'Arrachart), les Fulmar ont surtout été employés en appui des troupes terrestres, laissant les missions de supériorité aérienne aux Martlet.

Sur le plan humain, les pertes n'ont pas été négligeables, les Britanniques laissant sur le terrain 131 tués et 305 blessés, les Français 171 morts et 343 blessés, la Marine étant la plus éprouvée, avec 119 morts, dont le commandant du *Monge* (coulé le 8 au matin en tentant de torpiller l'*Indomitable*) et celui du *Bougainville*, tombé à la tête de ses marins en tentant de tenir une position au col de Bonne-Nouvelle.

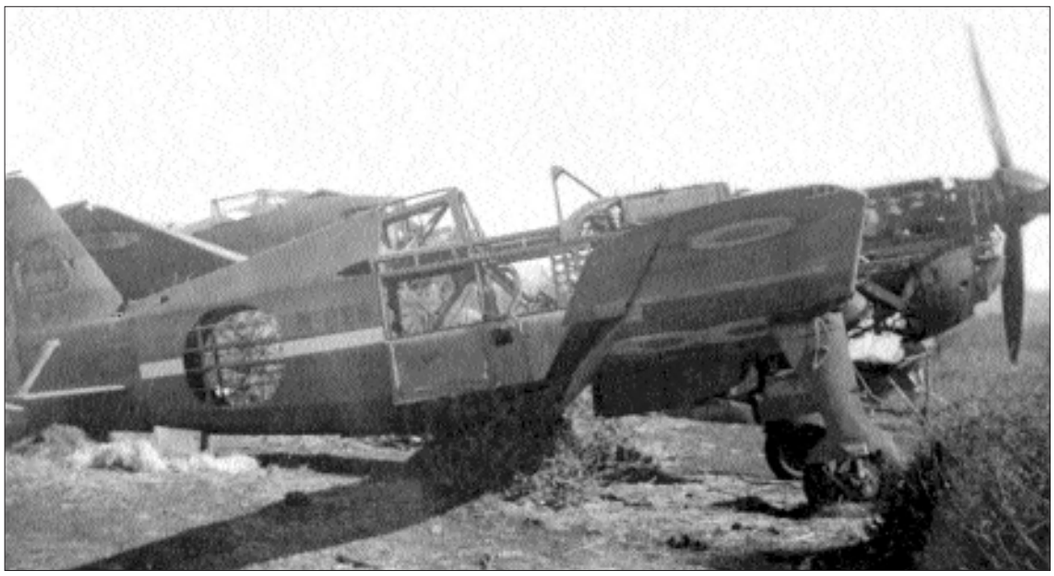
Où l'on reparle des sous-marins japonais

Partis initialement de Kwajalein, après avoir fait escale à Penang (Malaisie), les I-10, I-16, I-18, I-20 et I-30 se trouvent quelque part entre Durban et Zanzibar quand les Britanniques débarquent à Madagascar. Ces submersibles transocéaniques, dont la distance franchissable est de plus de 20 000 km, transportent chacun un hydravion de type Yokosuka E14Y-1 (« Glen ») et un sous-marin de poche.

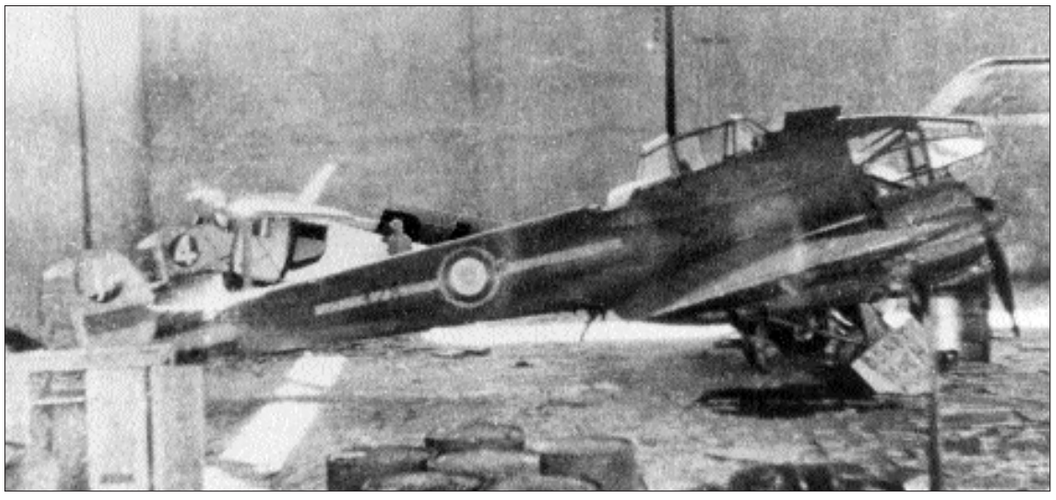
Le 29 mai, l'un des hydravions de reconnaissance repère le *Ramilies* à quai à Diego. L'hydravion est lui-même repéré, mais les Anglais pensent qu'il s'agit d'un vol de reconnaissance de l'armée de l'Air. Néanmoins, le cuirassé lève l'ancre. Dans la nuit, trois sous-marins japonais lancent leur submersible de poche et celui du I-20 parvient à pénétrer dans la rade. Le 30 mai à 20h25, le *Ramilies* est touché par une torpille et une heure plus tard, le pétrolier *British Loyalty* est atteint à son tour et coule. Le sous-marin de poche s'échoue sur un rocher en voulant de sortir de la rade. Le 2 juin, les deux hommes d'équipage sont abattus alors qu'ils tentent de fuir.

Le *Ramilies* rallie Durban pour réparations et l'aviation britannique effectue un raid de représailles sur Ivato (revendiquant trois avions détruits au sol) avant que la véritable nationalité des assaillants ne soit découverte.

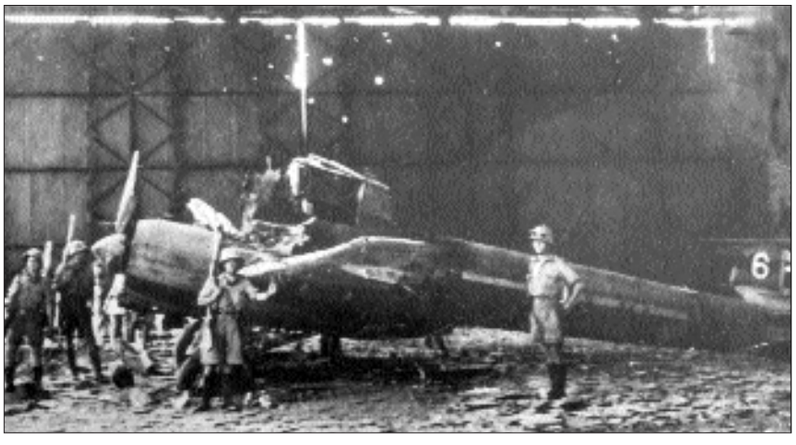
Cet incident démontre aux Britanniques le bien-fondé de leur intervention à Diego Suarez. Désormais, ils ne comptent pas en rester là, poussés à la roue par le *Field Marshal* Jan Smuts qui craint que les ports de Majunga, sur la côte nord-ouest, et



Une autre vue du MS.406 n° 828, cette fois prise à l'extérieur.
L'avion porte des traces d'impact de balles.
(Collection K. Smy)

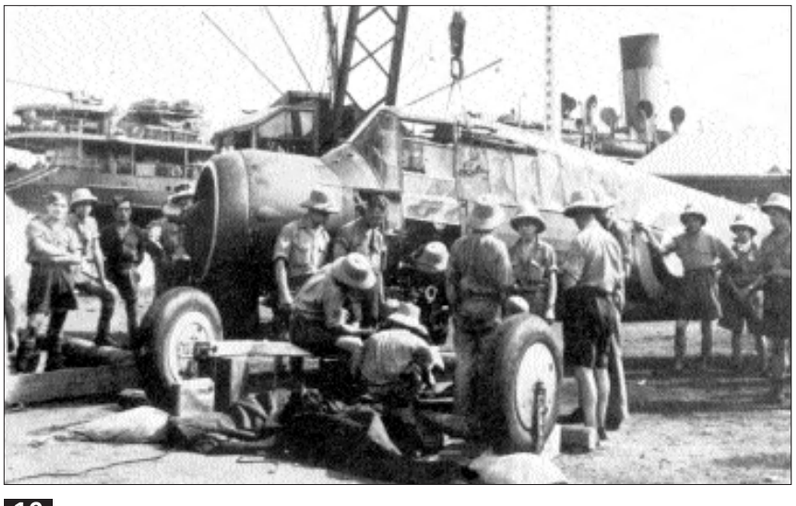


Bien qu'il ne puisse pas en apporter la preuve, l'auteur a toutes les raisons de penser que cinq des six Potez 63.11du GAM ont été détruits ou abandonnés à Arrachart. Ci-contre, le n° 328, et ci-dessous, le n° 372 (voir aussi page 7) dont le nez a été arraché par une bombe. On peut juger de la violence de l'attaque anglaise par les nombreux trous dans le mur du hangar.
(SAAF, via M. Schoeman)



de Tamatave, sur la côte est, ne soient mis à la disposition de la marine japonaise. Une présence japonaise nécessiterait plus de moyens pour défendre le seul port de Diego Suarez que l'île tout entière. D'autre part, les nombreux terrains d'aviation existant dans le sud offriraient aux Alliés d'excellentes bases pour les avions de lutte antisousmarine ayant en charge la surveillance de l'océan Indien.
L'idée d'occuper le reste de l'île fait donc son chemin.

Déchargement d'un Lysander du N° 1433 *Flight* dans le port de Diego Suarez. (IWM)



Préparatifs pour le second round

Dès l'occupation de l'extrémité nord de Madagascar, un corps aérien (*Air Component*) est mis sur pied de façon à libérer les porte-avions pour d'autres tâches. Dans ces conditions, le commandement de l'aviaion passe entre les mains du *Major General* R.C. Sturges.
Le N° 20 *Squadron* de la SAAF se pose à Arrachart le 12 mai avec ses 22 avions. L'unité est avertie inconsidérément qu'elle ne doit rester que quatre semaines à Madagascar et qu'il est souhaitable de n'emporter que le strict minimum. Elle y restera un an !
À la suite des Sud-africains arrivent deux *Squadrons* de la Royal Navy : le N° 795 avec six Fulmar et le N° 796 avec ses Albacore. Le 29 mai, six Lysander sont acheminés par bateau pour équiper le N° 1433 *Flight* de la RAF qui vient de débarquer.
Malgré ses dimensions (1 400 km par 600 km dans sa plus grande largeur), Madagascar ne dispose que de trois routes dignes de ce nom reliant les principales villes du pays, Majunga, Tamatave et Fiarantsoa, à la capitale. Elles ne sont pas empierrées, mais sont praticables à toute époque de l'année. L'île s'ennorgueillit de son réseau de voie ferrée de plus de 1 000 km de long, dont le plus grand tronçon se trouve entre Tamatave et Tananarive.
Diego Suarez, désormais coupé du reste de l'île, peut être défendu facilement. La garnison qui y stationne se compose de la 7e brigade sud-africaine et d'une brigade du Royal Fusilier africain. Le 3 juillet, cette dernière se rend maîtresse de Mayotte sans tirer un coup de feu.
Dans le courant de l'été, il devient clair que les autorités françaises cherchent à gagner du temps de façon à n'entamer les pourparlers qu'à l'automne, à une période où les conditions climatiques ne sont pas favorables aux opérations militaires. En consésquence, et en grande partie grâce à la stabilisation du front en Birmanie, le Premier ministre britannique autorise une offensive destinée à occuper le reste de l'île.
Il est hors de question de débarquer dans le sud où les ports ne sont pas favorables à une telle opération et où les lignes de communication seraient impossibles à établir avec Diego Suarez. Il est tout autant difficile d'imaginer une offensive lancée depuis Diego vers le sud : les 560 km séparant la place forte britannique de Majunga nécessitant le franchissement de plus de 300 ponts et passerelles par une piste unique, étroite et de piètre qualité, souvent sinueuse et qui, en certains endroits, se perd tout simplement dans la nature...
Pour atteindre Tananarive, siège de l'administration de Vichy, il n'y a qu'une alternative : débarquer à Majunga ou à

Tamatave. Les Britanniques estiment qu'une fois la capitale entre leurs mains, les Français déposeront les armes. Alors que les effectifs en hommes sont maintenant suffisants pour une telle expédition, ce sont les navires qui font défaut. Ceux-ci doivent être envoyés en grande secret en Afrique orientale pour des manœuvres préliminaires, puis retournés en Grande-Bretagne pour participer à l'opération « Torch », alors planifiée pour la mi-octobre. Le temps semble manquer, mais l'opération sur Madagascar n'en est pas moins fixée au début du mois de septembre.

L'aviation ne reste pas inactive et les appareils du N° 20 *Squadron* accomplissent un grand nombre de reconnaissance photographique pour couvrir les points sensibles et les routes du sud. Lors d'une de ces sorties, un Maryland est touché par la DCA française et doit se poser en territoire ennemi. Une patrouille de soldats malgaches, commandée par un officier français, se rend sur les lieux pour capturer l'équipage, mais avec leur mitrailleuse Vickers de tourelle, les Sud-africains renversent la situation à leur profit. Ils gagnent la côte avec leurs prisonniers où ils seront recueillis par un destroyer anglais.

Au cours des préparatifs, un rapport est dressé sur l'état des forces aériennes françaises. La conclusion en est qu'il ne doit plus rester que quatre Morane 406 et trois Potez 63.11. Comme on l'a vu plus haut, cette estimation paraît même optimiste. Après un examen minutieux des archives et des photos qui nous sont parvenues, il est évident qu'il n'existe plus alors qu'un seul Potez 63.11. Quant aux Morane, seule la présence de deux machines (n° 706 et 815) est effectivement attestée dans les archives et les carnets de vol. Des deux, une seule (815) revolera par la suite, son ultime vol étant recensé à la date du 19 octobre. Le 15 août 1942, ce qui reste du GAM fait mouvement sur Ivato.

Le 4 septembre, le N° 20 SAAF *Squadron* est renuméroté N° 16 SAAF *Squadron* et devient groupe de bombardement, alors que jusque là il était considéré comme unié de patrouille côtière. Ses effectifs ont rapidement fondu, en raison d'accidents mais surtout du manque de pièces détachées, et à cette époque il n'aligne plus que cinq Maryland et sept Beaufort.

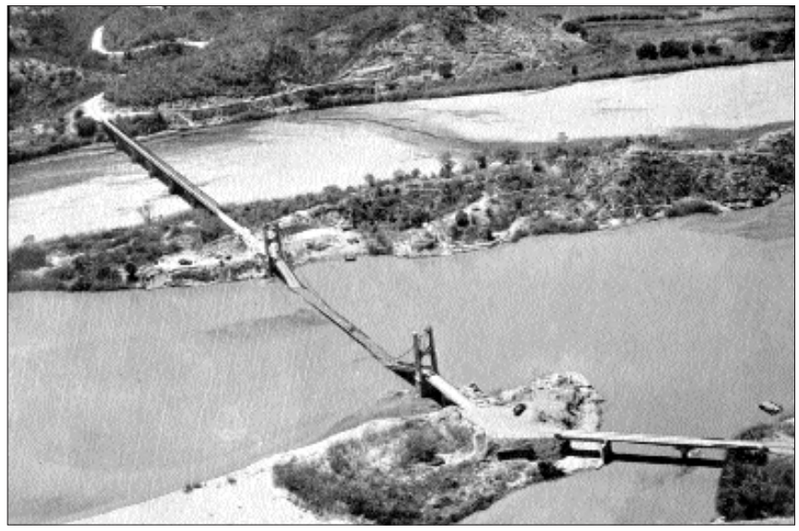
Il ne reste plus qu'un seul porte-avions, l'*Illustrious*, pour couvrir les débarquements, « l'*Indom* » ayant été rappelé pour intégrer le fameux convoi « Pedestal » à destination de Malte. Le point d'effort principal doit être porté sur Majunga le 10 septembre où la 29e brigade doit capturer le pont et sécuriser ses abords. Une fois cette mission accomplie, la 22e brigade est-africaine sera débarquée avec quelques auto-mitrailleuses sud-africaines Marmon-Herrington Mk.III chargées d'appuyer la progression vers Tananarive. Au même moment, la 7e brigade sud-africaine partira de Diego Suarez pour atteindre Beremanje et, de là, pénérer profondément en territoire français de manière à attirer les défenseurs hors de la capitale.

Enfin, pour créer une diversion, un petit commando prendra pied à Morondava, à 1 000 km plus au sud, dans le plus grand tumulte possible de façon à faire croire que l'effort principal est porté à cet endroit. Aussitôt, la 29e brigade sera rembarquée à Majunga pour être transportée de l'autre côté de l'île, à Tamatave, d'où elle commencera son avance sur la capitale.

Les affaires reprennent

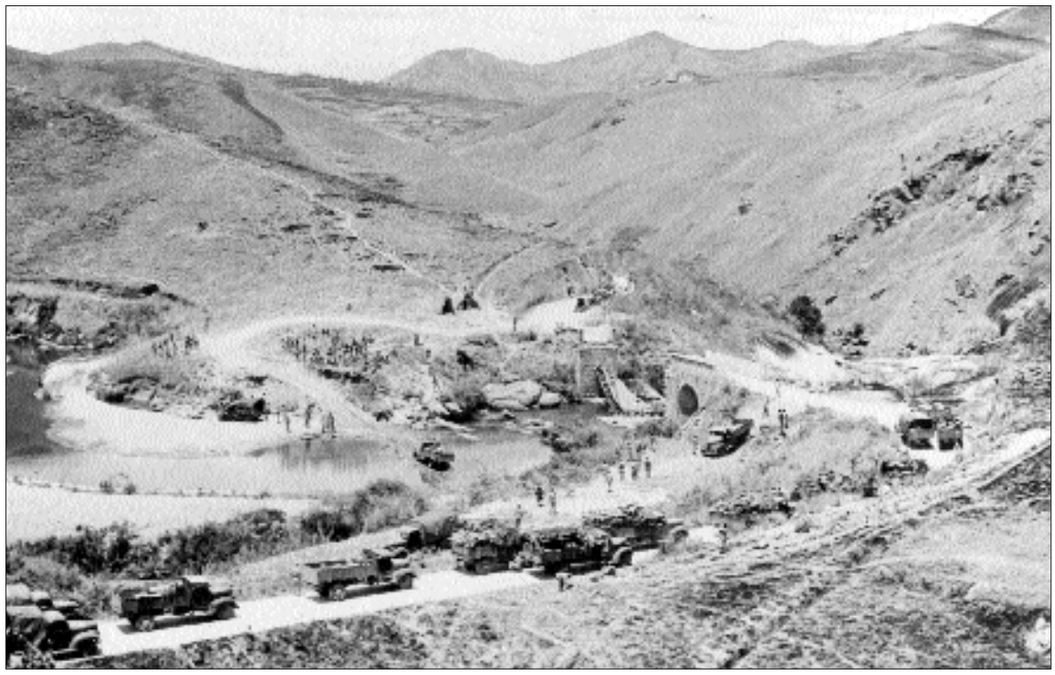
À l'aube du 10 septembre 1942, les premières embarcations atteignent Ampozony, au nord de Majunga. Les Swordfish de l'*Illustrious* tournent en rond au-dessus du port, en piquant de temps en temps, mais sans lancer de bombes. Après une escalade difficile des collines les séparant de leur objectif, les troupes britanniques tombent dans une embuscade dont elles se dégagent facilement. Elles capturent le terrain d'aviation et, quelques heures plus tard, pénètrent dans Majunga dont la garnison capitule immédiatement.

Pendant ce temps, la force principale remonte l'embouchure de la Betsiboka et le régiment South Lancashire et le 5e commando s'emparent très vite du pont. Sans tarder, les fusiliers est-africains et leurs auto-mitrailleuses, accompagnés par un détachement du génie, se mettent en marche en direction de Tananarive afin de prendre intacts les ponts près de Marovoai et de Mévatanana. À ce dernier endroit, deux nouvelles les attendent, l'une mauvaise, l'autre bonne. La mauvaise nouvelle, c'est que le pont a sauté. La bonne, c'est que le tablier central, bien qu'effondré, affleure à la surface de l'eau de telle sorte qu'il peut être franchi avec une facilité toute relative par la plupart des véhicules.



Ci-dessus :
le pont qui enjambe la Betsiboka prés de Mévatanana, sur la route de Majunga à Tananarive, a bien été saboté par les Français, mais mal, puisque le tablier n'est ni coupé ni submergé et qu'il pourra être franchi sans trop de difficultés par les troupes britanniques. Quand on voit la largeur du fleuve, on comprend leur ardeur à capturer les ponts intacts !
(Collection K. Smy)

Ci-dessous :
c'est à un véritable parcours du combattant que les Français ont convié les troupes britanniques.
On voit ici une Marmon-Herrington Mk.III au milieu de soldats de la 22e brigade est-africaine.
(IWM)



Encore un pont détruit ! Toutefois, la rivière pouvant être franchie à gué, cet obstacle n'aura pas beaucoup retardé la 22e brigade est-africaine. Au moins les soldats auront-ils pu se dégourdir les jambes avant d'affronter le prochain obstacle. On note que les Britanniques n'ont pas déployé d'artillerie anti-aérienne au passage de ce point sensible, preuve qu'ils ne redoutent guère l'aviation française. (IWM)

Le 20 septembre, s'apercevant de leur erreur, les Français envoient le capitaine Baché à bord du Potez 63.11 avec mission de faire effondrer le tablier à la bombe. Ce sera sans succès. On notera au passage que les Potez 63.11 du GAM, qui ne portaient pas de mitrailleuses sous les ailes, avaient été équipés de lance-bombes sous le ventre avant leur départ de France.

La capture du terrain de Majunga constitue la prise majeure de la journée pour les Britanniques. Dès le lendemain, une bonne partie de l'aviation vient s'y poser. Les quatre unités composant l'*Air Component* sont placées sous les ordres du *Colonel* Melville de la South African Air Force, tandis que le N° 1433 *Flight* est directement rattaché à la 22e brigade pour un appui aérien et des missions de reconnaissance. L'arrivée du corps aérien à Majunga permet de libérer l'*Illustrious*.

Dans la matinée du 12 septembre, deux Maryland mènent une reconnaissance offensive sur la route entre le fameux pont sur la Betsiboka et Tananarive. Ils bombardent quelques véhicules et mitraillent les renforts qui montent vers Majunga. Cependant, ils sont chaudement accueillis et l'un des Maryland (n° 1681) rentré à sa base sur un seul moteur avec l'observateur tué à bord.

Les Sud-africains ont déblayé le hangar d'Arrachart et le Potez 63.11 n° 372 se retrouve au milieu d'une décharge avec les carcasses d'autres avions français. (Collection K. Smy)

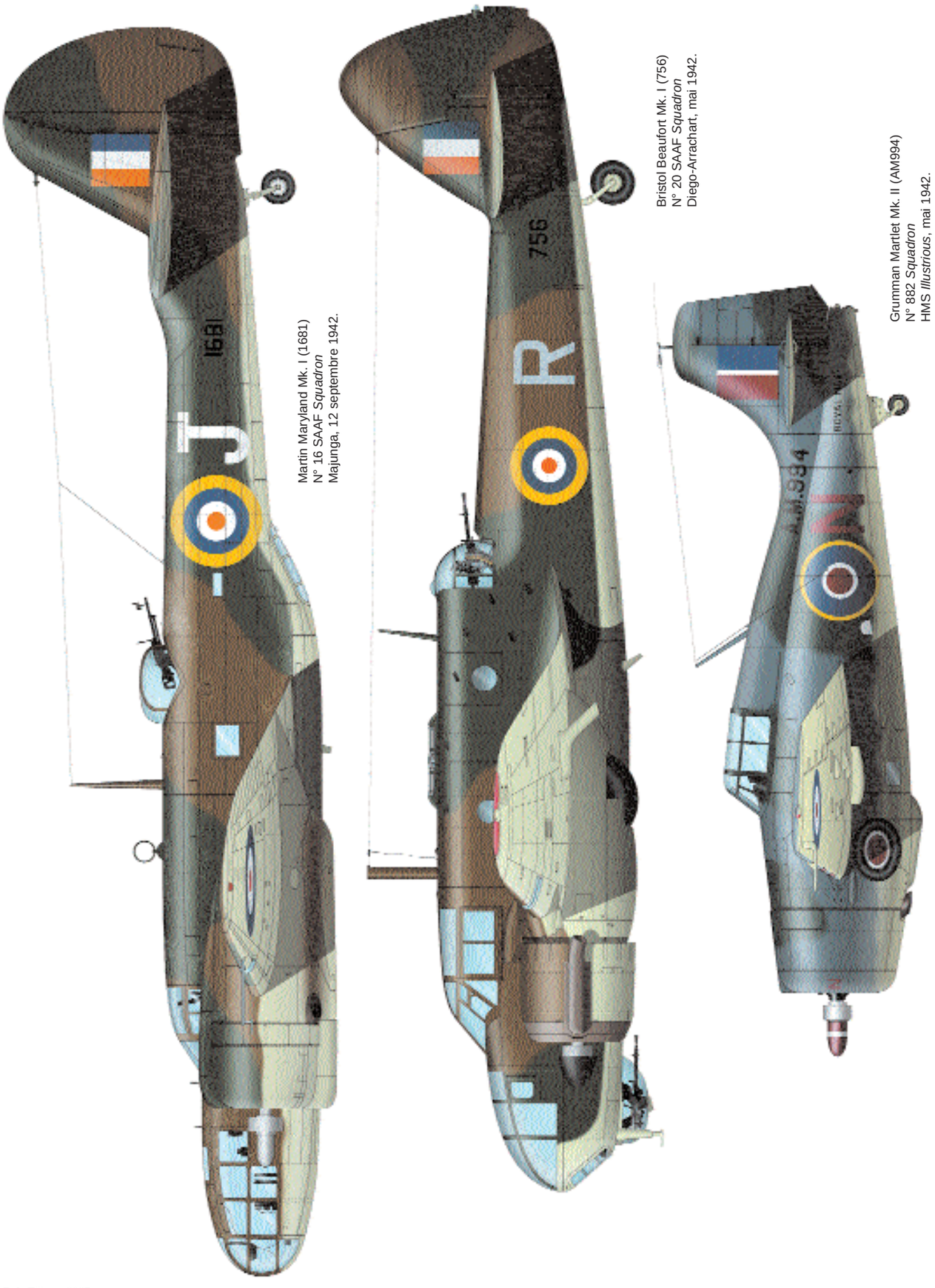
Après le pont sur la Betsiboka, les Britanniques voient leur avance considérablement ralentie par un nombre de plus importants de barrages qui, pour la plupart, ne sont ni défendus ni même minés. La piste a été excavée à différents endroits et la majorité des ponts a été sabotée, mais de manière souvent hâtive et maladroite. Parfois, les Français se contentent d'ôter les planches de bois du tablier et de les cacher un peu plus loin ! Lorsque les Britanniques se rendent compte qu'après saute-mouton, ils doivent jouer à cache-tampon, les choses deviennent plus faciles pour eux. Un bon mot circule alors dans le camp français, qui résume assez bien la résistance opposée aux Britanniques et la doctrine employée pour la défense de l'île : « *Barrons les routes et barrons-nous* ! ». Si cette campagne n'avait pas fait des victimes de part et d'autre, on ne serait pas loin de la « 7e compagnie » !

Négociations d'armistice

Les Britanniques poursuivent leur lente avance derrière un ennemi qui fuit le combat et le premier véritable accrochage n'a lieu que le 16 septembre, lorsqu'une compagnie du Nyasaland appuyée par des auto-mitrailleuses, des mortiers et des obusiers, se heurte à une compagnie de Tirailleurs sénégalais qui tient un pont emjambant la rivière Mamokomita à Andriba. Au prix d'un officier britannique et de quatre Askaris tués, les Britanniques s'emparent du pont.

M. Annet, gouverneur général, demande alors aux Britanniques leurs conditions pour la conclusion d'un armistice. Le 17 septembre, un Maryland se pose à Ivato pour prendre à son bord les plénipotentiaires français. Son atterrissage s'achève sur un cheval de bois et un second apareils doit être envoyé alors que les mécaniciens français réparent le premier. Les Britanniques maintiennent les exigences qu'ils avaient commniquées l'année précédente et, au terme d'âpres discussions, les propositions britanniques sont rejetées. Le lendemain, la délégation française est ramenée à Ivato à bord du même Maryland.

Pendant ce temps, tandis que la 22e brigade est-africaine



Martin Maryland Mk. I (1681)
N° 16 SAAF *Squadron*
Majunga, 12 septembre 1942.

Bristol Beaufort Mk. I (756)
N° 20 SAAF *Squadron*
Diego-Arrachart, mai 1942.

Grumman Martlet Mk. II (AM994)
N° 882 *Squadron*
HMS *Illustrious*, mai 1942.

© P-A. Tilley - 2005

En haut :
un Maryland et des Beaufort du N° 20 SAAF *Squadron* sur un terrain de Rhodésie en route vers Madagascar.

Ci-dessus :
un Beaufort (n° 759) du N° 20 SAAF *Squadron* peu après son arrivée à Diego Arrachart. (Collection K. Smy)

maintient sa lente progression vers Tananarive, la 7e brigade sud-africaine, partie du nord de l'île, a couvert les 150 premiers kilomètres depuis Sokarang sans opposition. Toutefois, à son tour, sur les 240 km de piste séparant Beramaiye de Maromondia, sur la côte ouest de l'île, elle rencontre de multiples ponts détruits et de nombreuses barricades et fait l'objet d'incessantes attaques de la part des moustiques. Le 14 septembre, à Jojohely, elle se frotte à quelques nids de mitrailleuses françaises que les autor-mitrailleuses sud-africaines mettent vite à la raison. Maromondia ne peut être atteint que le 18 septembre.

Kilomètre après kilomètre, la compagnie du génie qui accompagne la colonne n'a pas vraiment le temps de chômer, occupée qu'elle est en permanence à réparer les ponts ou à en construire de nouveaux. Il est évident que la colonne sud-africaine ne sera pas en mesure de rejoindre celle partie de Majunga, dont le rythme de progression est jugé satisfaisant, et, à Maramondia, elle reçoit l'ordre de faire demi-tour. La compagnie du génie poursuit jusqu'à Antsohihy où elle fait jonction le 22 septembre avec un détachement du Royal Fusilier africain parti à sa rencontre. D'autres éléments de la 7e brigade sud-africaine ont atteint Vohemar, sur la côte est, le 11 septembre puis poussent jusqu'à Sambava où ils font halte le 20.

Le commando qui a débarqué à Morondava le 10 ne rencontre aucune résistance jusqu'à Mahabo. Il s'arrête cependant quelques kilomètres plus loin, ses réserves étant insuffisantes pour progresser plus avant sans risque.

Tamatave tombe

À l'aube du 18 septembre, la flotte d'invasion qui a fait le tour de l'île par le nord, arrive devant Tamatave. L'*Illustrious* lance quelques avions pour patrouiller au-dessus du port tndis qu'un ultimatum est remis au commandant de la garnison À 07h30, une vedette anglaise se présente dans le port en déployant un drapeau blanc, mais elle est accueillie par des salves d'armes automatiques et bat en retraite. Vingt mintes plus tard, un destroyer de la Royal Navy ouvre le feu sur la plage de Pointe Tannio, imité pendant trois minutes par u croiseur et quelques autres bâtiments. Les Français hissent alors le drapeau blanc et les péniches de débarquement s'approchent des plages alors que trois destroyers pénètrent dans le port.

Les Britanniques s'emparent de la ville sans tirer un coup de feu. Elle est totalement déserte, à l'exception d'une arrière-garde de 80 soldats malgaches et d'une poignée d'officiers et de sous-officiers fra nçais.

Le hasard veut qu'au moment où Tamatave tombe entre les mains des Britanniques, un train entre en gare. Après avoir vérifié qu'il n'est pas piégé, des troupes montent à bord et le lancent à pleine vapeur en direction du sud. Ce coup du sort prend les Français par surprise et ils ne peuvent couper la voie ferrée que trois kilomètres avant Brickaville. Après quelques escarmouches, les hommes du South Lancashire investissent la ville, où ils attendent le 5e commando avant de reprendre leur marche sur Moramanga et Tananarive.

La résistance s'intensifie

Le 18 septembre, les Lysander du N° 1433 *Flight* se posent à Marosipoy pour garder le contact avec la 22e brigade est-africaine .

À partir de cette date, la résistance française se raidit sur tous les axes menant à la capitale et les avions de l'*Air Component* entrent dans une phase plus active.

Le 19 septembre, ce qui reste du GAM, bien discret jusque là, quite Anivorano pour Fianarantsoa, puis le 23 sur Ihosy.

Le 20 septembre, un Maryland accomplit une longue reconnaissance le long de la voie ferrée entre Tananarive et Antsirabe, à la recherche du meilleur endroit pour couper la ligne et empêcher les Français de replier leurs forces vers le sud de l'île. L'équipage repère un pont sur l'Ikopa, quelques kilomètres au sud de la capitale, qui lui paraît idéal et le bombarde sans succès.

Trois Beaufort sont envoyés sur le même objectif, mais leurs équipages ne se révèlent guère plus adroits. Alors, le lendemain, la Royal Navy prend les choses en main, mais en pure perte, les Albacore du N° 796 *Squadron* plaçant toutes leurs bombes à côté. Les trois Beaufort reviennent tester leur adresse, mais, après cette ultime tentative aussi ratée que les précédentes, la mission est abandonnée !

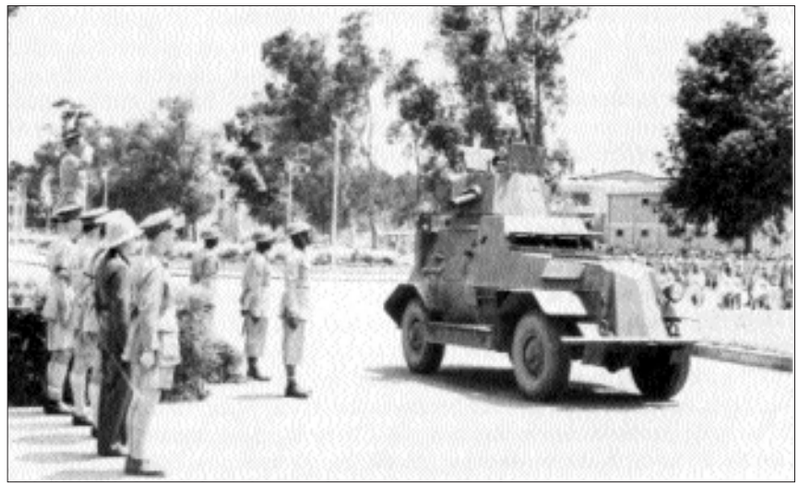
Sur ces entrefaites, la 22e brigade se heurte à un point de résistance à Mahitsy, à cinquante kilomètres de Tananarive. Les Français ont établi une position solide, large de trois kilomètres et tenue en profondeur sur des hauteurs. Dans la nuit du 21 septembre, après un vaste mouvement tournant, les Britanniques engagent le combat. Il va durer deux jours. Les Français se replient en bon ordre, mais abandonnent derrière eux 45 prisonniers, un canon de 75 et deux de 65.

Un nouveau barrage attend les Britanniques à Ahidatrino. Les Lysander connaissent une journée du 23 septembre très chargée, se relayant pour attaquer à sept reprises les positions françaises. Le résultat ne se fait pas attendre. Lorsque la 22e brigade se présente, les troupes malgaches se débandent. Les

Sénégalais se battent pendant une demi-heure avant de recevoir l'ordre de se replier.
À 17 heures le 23 septembre 1942, l'infanterie est-africaine, précédée des Marmon-Herington, pénètre dans les faubourgs de Tananarive.

Les combats continuent

Contrairement aux espérances des Britanniques et en dépit d'un défilé de la victore dans les rues de Tananarive qui s'avère quelque peu prématuré, les Français ne sont pas décidés à abandonner la partie. Ils ont en effet replié leur administration sur Fianarantsoa, la dernière ville de quelque importance encore entre leurs mains.
Un détachement de la SAAF occupe le terrain d'Ivato qui se révèle incapable d'accueillir le moindre avion avant une remise en état qui demande plusieurs jours. En revanche, en fouillant le terrain, les Sud-africains ont l'agréable surprise de découvrir que les Français ont laissé derrière eux un jeu de photos de tous les terrains de Madagascar ! Un oubli qu'ils regretteront amèrement.
Depuis la capitale, le Royal Fusilier africain se remet en marche vers l'est pour effectuer la jonction avec l'avant-garde de la 29e brigade partie de Brickaville. Elle est établie à Moramanga le 24 septembre. Ces deux éléments se lancent alors à la poursuite des Français vers le sud, mais les obstacles qu'ils ont connus jusqu'ici ne sont que des jeux d'enfant à côté de ce qui les attend. Sur une portion de piste longue de deux kilomètres et demi, ils trouvent vingt-neuf murailles de pierre, dont une de plus de six mètres de profondeur. Un peu plus loin, les Français ont abattu 800 arbres à raison d'un par mètre !
Ce même 24 septembre, l'armée de l'Air montre enfin le bout de son nez. Le sergent Balcou (pilote) et le lieutenant Toulouse (observateur) effectuent une longue reconnaissance de près de quatre heures jusqu'à la côte sud-ouest à bord d'un Potez 25TOE.
L'état numérique de l'aviation française n'est pas connu avec certitude, mais à consulter les relevés des missions de guerre, on peut constater que les vingt missions recensées entre le 24 septembre et le 19 octobre ne sont effectuées que par trois avions : un Potez 63.11 au numéro inconnu, le Potez 25TOE n° 2375 et le Morane 406 n° 815. Ces appareils disparaissent des relevés au moment du repli sur Betroka et le fait que les missions de guerre soient par la suite assurées par un Salmson Phrygane laisse à penser qu'il n'existe plus alors un seul avion de combat en état de vol.
Comme on le voit sur l'état publié ci-dessous, ces missions sont avant tout des sorties de reconnaissance à vue, les actions offensives étant fort rares. On verra pourquoi plus bas, car la campagne est loin d'être terminée, même si son issue ne fait plus aucun doute.



Tananarive tombe le 23 septembre 1942 et quelques jours plus tard, les vainqueurs organisent un défilé de la victoire, avec en tête de cortège les auto-mitrailleuses sud-africaines Marmon-Herrington.
Une célébration quelque peu prématurée, dans la mesure où, contrairement aux espoirs des Britanniques, les Français vont poursuivre le combat pendant plus d'un mois encore. (IWM)

RELEVÉ DES MISSIONS DE GUERRE (CONNUES) DU GAM (septembre-novembre 1942)

24.09	Pz 25	Sgt Balcou, Lt Toulouse	Reco Ihosy-Tulear
25.09	MS.406	Cne Baché	Reco Mantane-amanpay-Fianarantsoa
26.09	MS.406	Cne Baché	Reco piste N Antsirabe
28.09	MS.406	Lt Toulouse	Reco piste N Antsirabe
30.09	MS.406	Lt Toulouse	Reco pistes N et O Antsirabe
	Pz 25	Cne Baché	Reco Ihosy-Sakaraha
01.10	MS.406	S/C des Courtis	Mitraillage de troupes piste d'Antsirabe
03.10	MS.406	S/C Largeau	Protection Potez 63
	Pz 63.11	?	Reco Ihosy-Tulear
04.10	Pz 25	Sgt Laurent, Cne Baché	Reco Ihosy-Tulear
05.10	MS.406	Adj Parent	Reco Fianarantsoa-Ambhinchasou
	MS.406	Adj Parent	Reco piste Antsirabe
	MS.406	Cne Leonetti	Reco piste Antsirabe
06.10	MS.406	S/C Largeau	Reco piste Antsirabe, mitraillage troupes
07.10	Pz 63.11	?	Reco piste Antsirabe
08.10	MS.406	Adj Parent	Reco piste Ihosy-Sakonaka
09.10	MS.406	Adj Parent	Reco piste Ihosy-Sakonaka
10.10	MS.406	Sgt Bon	Reco Ihosy-Tulear
13.10	MS.406	S/C Largeau	Reco pistes Sakonaka-col du Tapir
16.10	MS.406	Sgt Bon	Reco piste Ihosy-Sakonaka
19.10	MS.406	Lt Toulouse	Reco Ihosy-Sakonaka-Tulear
20.10	MS.406	S/C Largeau	Reco Sakaraha-Betroka
22.10	C.400	Lt Toulouse, A/C Joffard	Reco Ihosy-col du Tapir-Betroka
24.10	Phrygane	S/C des Courtis	Reco Ihosy-Sakaraha-Betroka
30.10	Phrygane	Sgt Bon, Cne Baché	Reco Betroka-col du Tapir
01.11	Phrygane	Cne Leonetti, S/C des Courtis	Reco Betroka-Sakaraha
02.11	Phrygane	Cne Baché, Sgt Balcou	Reco col du Tapir-Sakaraha

INTERDICTION DE MITRAILLER

À environ 130 km au sud de la capitale, à la gare de Sambaina, les Britanniques se font accrocher par des troupes malgaches, qui cessent rapidement le combat. Sans livrer d'autre combat, les Britanniques s'emparent d'Antsirabe le 2 octobre.

Pendant ce temps, le 29 septembre, deux détachements ont débarqué, l'un à Tulear sur la côte sud-ouest, et l'autre à Fort-Dauphin, sur la côte sud-est. En reconnaissance dans le secteur d'Antsirabe le 1er octobre, le sergent-chef des Courtis mitraille des troupes au sol. Deux jours plus tard, l'état-major donne l'ordre à l'aviation de ne plus attaquer les colonnes britanniques pour éviter les représailles contre... les voitures du quartier général !

Passant outre, le 6 octobre, le sergent-chef Largeau largue quelques rafales sur des « chenillettes » (probablement des Bren Carrier) à la sortie d'Antinchi. Cette action déclenche la colère des Britanniques qui décident de bombarder tous les terrains susceptibles d'abriter la fantômatique aviation française qu'ils recherchent en vain depuis plus de dix jours. Le 7 octobre, deux Maryland lancent 24 bombes sur le hangar d'Ihosy qui n'est atteint que par quelques éclats. Au cours de cette vaste opération de nettoyage, qui se solde par la destruction d'une mitrailleuse et de deux voitures légères du côté français, le Potez 63.11 est pris en chasse au-dessus d'Antsirabe par deux Fulmar, mais il parvient à les semer et à rentrer tranquillement au terrain.

Le 3 octobre, l'*Air Component* s'est installé à Ivato, tandis que le N° 1433 *Flight* et ses Lysander ont pris leurs quartiers à Antsirabe. Au 10 octobre, il ne dispose plus que deux appareils disponibles; l'un de ses Lysander a été abattu par la DCA française et un membre de l'équipage a été tué. Il est alors relevé par un détachement de trois Fulmar et de cinq Albacore de la Fleet Air Arm et il est replié sur Ivato. Les appareils de la Royal Navy maintiennent une activité quotidienne importante en appui direct des 22e et 29e brigades. À une date non précisée, un Fulmar mitraille un convoi de véhicules parmi lesquels se trouve la voiture du gouverneur général qui quitte Fianarantsoa. Il n'est pas impossible que cet incident ait une relation directe avec l'ordre donné aux aviateurs français de ne plus mitrailler les forces terrestres britanniques !

Le N° 16 *Squadron* est réorganisé. Ses 32, 36 et 37 *Flights* sont dissous et remplacés par les A et B *flights* traditionnels, le premier recevant les Maryland, le second les Beaufort. Il reçoit enfin une provision substantielle de rechanges, apport indispensable pour un regain d'activité en vue de la dernière phase de la conquête de l'île.

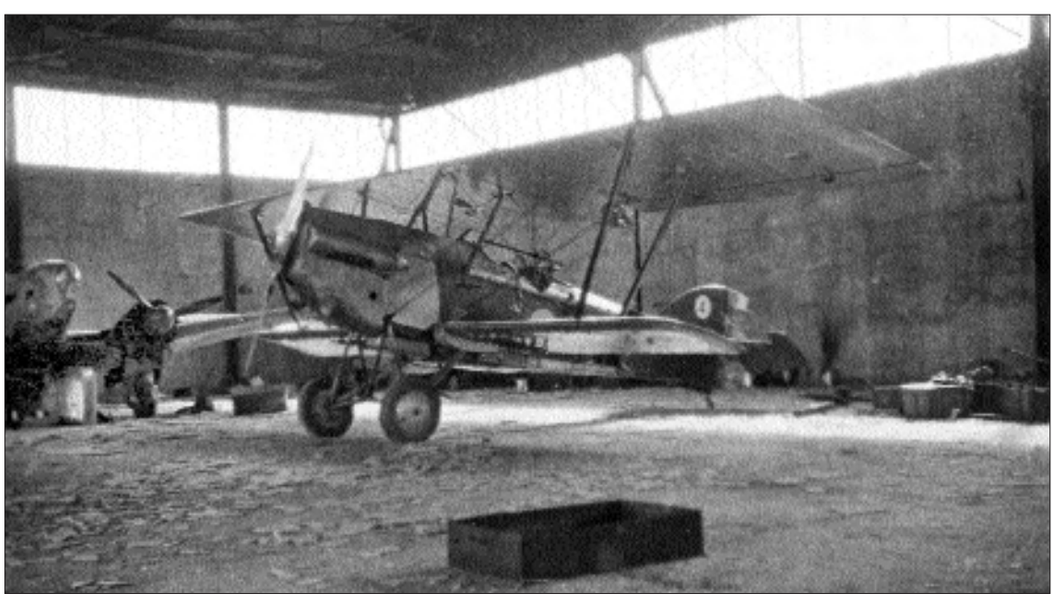
IHOSY MATRAQUÉ

Les Sud-africains sont persuadés que les restes de l'aviation française ont été regroupés à Ihosy et ils manifestent l'intention d'y revenir.

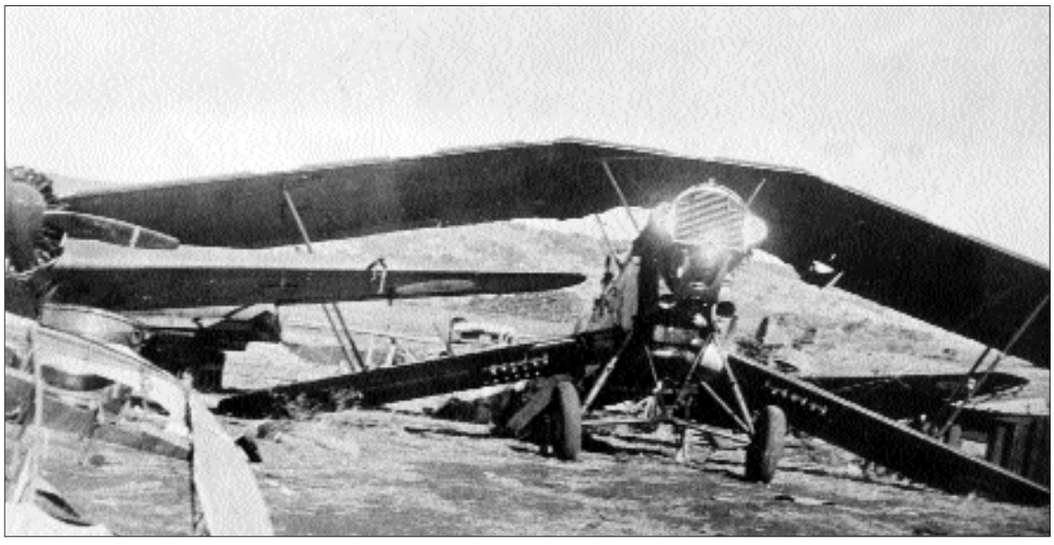
Le 8 octobre, trois Beaufort se présentent au-dessus dudit terrain. Ils aperçoivent trois Potez 25, un Potez 63 et un Morane 406 cachés au milieu des buissons à deux kilomètres au sud-ouest de la piste. Et, en effet, les Français sont surpris par les Sud-africains au moment où ils sont en train de camoufler leurs avions. Le Morane prend une balle dans le fuselage et une aile d'un Potez 25 prend feu. Après une passe de mitraillage, les Beaufort lancent leurs bombes sur le hangar. Ils rentrent à Ivato en signalant que le Morane a été incendié. Ils rapportent des photos sur lesquelles les cinq avions français sont bien visibles. Un Maryland décolle aussitôt, arrive à la verticale d'Ihosy à midi, mais ne trouve rien. Et pour cause. Dès le départ des Beaufort, les Français se sont empressés de bouger leurs avions. Le Morane et le Potez 63.11 sont rangés à l'intérieur du hangar, toujours intact, à côté d'un Potez 25 et d'un Potez 29 et les autres appareils sont dispersés dans la brousse.

Le 10 octobre, les Maryland placent enfin un coup direct sur le hangar, y détruisant le Potez 63.11 et le Potez 29. Par contre, le Salmson Phrygane, un appareil civil réquisitionné, qui se trouvait aussi à l'intérieur sort indemne de l'aventure.

Le 12 octobre, quatre Beaufort bombardent Ihosy et le lendemain, c'est au tour des Maryland. Plus adroits, ils touchent à nouveau le malheureux hangar et écrasent tout ce qui se trouve à l'intérieur. Le Morane 406 n° 815 est cependant toujours intact et le sergent-chef Largeau effectue à son bord une longue reconnaissance sur la piste entre Tulear et Ihosy car, pour l'instant, le danger se rapproche davantage par le sud-ouest que par le nord pour les Français.



Un Potez 25TOE capturé dans le hangar de Diego-Arrachart. À voir son bon état général, on peut raisonnablement penser qu'il s'agit du n° 2379 qui sera récupéré par les Français libres et expédié à Rayack (Liban) à l'escadrille de surveillance *Picardie*. (SAAF via M. Schoeman)



Tel un oiseau aux ailes brisées, ce Potez 25 gît abandonné dans une décharge en bordure du terrain d'Arrachart, symbole d'une aviation française submergée dès le premier jour des combats.
(SAAF via M. Schoeman)

Combats pour Fianarantsoa

Le 15 octobre, deux Maryland attaquent des troupes sur les collines au sud d'Ambositra où les Français ont établi une solide position défensive. Une companie malgache livre de durs combats, probablement les plus durs depuis Andriba, mais après avoir subi un terrible tir d'artillerie, elle se rend à l'infanterie est-africaine.

À dix kilomètres au sud d'Ambositra se trouve un massif montagneux en forme de « U » que la route épouse à son pied. Les Français sont retranchés depuis quelques jours derrière la ligne de crête, prêts à refermer le piège. À l'aube du 19 octobre, l'artillerie ouvre le feu sur les positions françaises, mais la 22e brigade est-africaine ne se manifeste pas sur la route. Et pour cause. À la suite d'un mouvement tournant, le Royal Fusilier africain arrive par derière et surprend les Français à découvert. Le colonel Metras et son état-major se rendent aux Britanniques. Il est le premier officier supérieur de Vichy à être capturé.

La fin des hostilités

Poursuivant sur sa lancée, la 22e brigade atteint Ankorana avant la tombée de la nuit. Les Français se replient sur des positions préparées à l'avance devant Fianarantsoa. Dans la journée, le MS.406 n° 815, piloté par le lieutenant Toulouse, revient à Ihosy avec son radiateur en mauvais état; l'avion doit être évacué sur Fianarantsoa pour y être réparé.

Les positions françaises devant Fianarantsoa sont attaquées à l'aube du 20 octobre, avec une manœuvre en tenaille effectuée par les auto-mitrailleuses sud-africaines. Les Britanniques font plus de 200 prisonniers alors que les éléments malaches ont déserté en masse.

Malgré les raids à répétition sur Ihosy, l'aviation française n'a pas totalement disparu des cieux malgaches, puisque le Morane continue ses missions, ce qui chagrine les Britanniques. Les Sud-africains partis de Tulear se plaignent des incursions régulières de cet appareil. Cela ne les empêche nullement d'atteindre Sakaraha le 21 octobre, qui marque la limite extrême de leur avance.

Ce même 21 octobre, le GAM est officiellement dissous et transformé en corps franc de l'Air. Le lendemain, deux Maryland reviennent à Ihosy pour s'assurer que plus rien ne bouge. Ils bombardent à nouveau le pauvre hangar qui n'est plus que ruines, mais le Morane, qui a été réparé à Fianarantsoa entre-temps, est toujours indemne. À partir de cette date, le sort de cet appareil, qui représente à lui seul la totalité de l'aviation française de combat à Madagascar, se perd dans la nuit des temps. Les forces aériennes de Vichy se résument alors à un malheureux Salmson Phrygane qui effectue le 2 novembre l'ultime mission de guerre de la campagne du côté français. Ce jour-là, le capitaine Baché est poursuivi par un Fulmar, mais aux commandes d'un avion de tourisme très maniable, il sème son poursuivant par d'habiles manœuvres au milieu d'un troupeau de zèbres !

Le 6 novembre, l'armistice est enfin conclu à Ambalavo, à quelques kilomètres au sud de Fianarantsoa. L'île entière passe sous le contrôle des Britanniques.

La 22e brigade est-africaine a parcouru 1 050 km en huit semaines, malgré la bagatelle de 3 000 obstacles mis en travers de sa route.

Après la cessation des hostilités, le N° 1433 *Flight*, qui a touché quelques Lysander en complément, demeure le seul gardien de Madagascar. En effet, les unités de la Fleet Air Arm s'envolent pour l'Afrique orientale, imitées par le N° 16 SAAF *Squadron* quelques jous plus tard.

Au cours de la période du 5 mai au 6 novembre 1942, les unités de l'*Air Component* ont effectué 230 sorties, perdant en plus des appareils mentionnés dans le texte, six avions fortement endommagés par la DCA française, considérés comme irréparabales, et trois autres plus légèrement endommagés. Le nombre exact de missions de guerre menées par les Français est inconnu, mais doit se situer aux environs de 40.

Les aviateurs français se voient offrir la possibilité de rallier les forces aériennes françaises libres. Peu l'accepteront et aucun ne voudra rejoindre ses frères d'armes engagés au sein de la RAF, à l'exception de Jean Le François des Courtis qui sera affecté au N° 341 *Squadron Alsace* en janvier 1944. Le capitaine Pierre Baché (FAFL mle 31573) restera sur place comme commandant de la base d'Ivato. André Balcou, Maurice Bon, André Largeau et Alexandre Laurent rejoindront *Normandie-Niémen* entre mai et juillet 1943.

FIN