Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 102 (1957)

Heft: 4

Artikel: L'opération anglo-française en Egypte (du 31 octobre au 6 novembre 1956)

Autor: Perret-Gentil, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342808

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'opération anglo-française en Egypte

(du 31 octobre au 6 novembre 1956)

Un exemple de coordination des forces de l'air, de mer et de terre :

Abstraction faite de toutes considérations sur ses causes politiques et ses résultats, l'opération anglo-française à Port-Saïd mérite une première étude. Celle-ci tendra à ne mettre en relief que le seul aspect militaire, ainsi que les nombreuses données nouvelles pouvant intervenir dans une opération multiple.

La situation générale

Dès la saisie unilatérale par le Gouvernement égyptien du canal de Suez, en fin du mois de juillet, l'Angleterre et la France s'apprêtent à une intervention militaire. Des mesures sont prises pour réunir des moyens importants à Chypre, Malte (ces deux bases abritent également des commandements importants des forces de l'OTAN) et Alger.

A ce moment deux méthodes étaient possibles : ou bien le coup de semonce immédiat, en groupant hâtivement des moyens navals avec leur seule aviation embarquée, comme l'opinion en a été maintes fois exprimée ; ou bien une expédition dûment préparée mais exigeant d'assez longs délais.

Le premier procédé avait le désavantage de ne pas résoudre la question primordiale : reprendre possession du canal et internationaliser son statut. De plus, il pouvait être très risqué du fait du degré du réarmement égyptien, notamment en aviation soviétique. En outre, des négociations diplomatiques se poursuivant, il importait de ne pas leur enlever leurs chances de réussite. En revanche, le second procédé, malgré les avantages d'une mise sur pied très minutieuse, avait tous les inconvénients de la lenteur, en donnant à l'Egypte le temps

nécessaire au renforcement de ses armements, à l'organisation de sa défense ; et surtout en lui laissant la latitude de faire appel à des conseillers militaires et techniques russes.

Ainsi les forces anglo-françaises, destinées à une opération de police, vont-elles prendre l'aspect d'un corps expéditionnaire. Mais leur mission consistant à occuper les installations du canal, elles ne pouvaient engager une manœuvre de grande envergure, mais devaient agir strictement sur la bande de la zone du canal et éviter toute action préjudiciable aux personnes et aux biens. Enfin, elles ne pouvaient pas se lier entièrement à la campagne menée par Israël, ce qui eût été d'un intérêt considérable pour aborder le canal frontalement et non dans le sens de sa longueur (168 km).

La concordance des actions des Israéliens et des Anglo-Français n'a pas manqué d'être souvent évoquée et débattue. Toutefois, sur le plan politique, il est vain de vouloir la rechercher, car les données générales de l'affaire n'en seraient en rien modifiées. En revanche, dans le domaine strictement militaire, elle devait forcément se produire à partir du moment où l'Egypte repoussait la demande occidentale, mais avec l'importante restriction indiquée ci-dessus.

Les forces en présence

Israël...

L'armée du temps de paix, non loin de 100 000 hommes, a été portée à 180 000 par rappel de réservistes, une seconde tranche de 100 000 hommes environ restant disponible. Les forces terrestres comprennent 16 brigades et des unités de parachutistes ; ces éléments sont équipés de chars lourds anglais et légers français. Les forces aériennes de combat réunissent plusieurs escadrilles de « Meteor », « Mustang », « Mystère IV A » ; en outre, il existe des formations de bombardement armées de « Forteresses volantes » et de « Mosquitos », et de transport « C47 ». En tout une vingtaine d'escadrilles.

Une partie des forces israéliennes a dû être distraite à la garde des frontières, où s'opère une certaine concentration des armées de plusieurs pays arabes, dont les forces s'évaluent à quelques dizaines de milliers d'hommes. La situation stratégique d'Israël est très défavorable. Son territoire se trouve étranglé en son centre, par la poche de Jérusalem, ne laissant qu'une bande d'une vingtaine de kilomètres de largeur en bordure de la Méditerranée de part et d'autre de Tel-Aviv. De plus l'enclave égyptienne de Gaza permet d'élaborer des projets d'attaques en corrélation avec d'autres venant de la pointe jordanienne à l'ouest du Jourdain. Pour se défendre, Israël ne peut qu'attaquer pour tuer dans l'œuf de tels projets. Attendre les offensives de l'adversaire lui serait mortel.

...et la campagne du Sinaï

L'armée de campagne israélienne avait formé quatre groupements opérationnels, deux agissant au travers de la péninsule, un sur la côte de la Méditerranée et le quatrième vers le sud du Sinaï. En sept jours, du 29 octobre au 5 novembre, la totalité de la péninsule fut occupée jusqu'à une vingtaine de kilomètres du canal, soit à environ 250 km de la base de départ ; au sud, la mer Rouge et le golfe d'Akaba étaient atteints et finalement l'enclave de Gaza conquise à son tour. L'opération bien conçue a été menée avec une vigueur remarquable en plein désert. Les observateurs ont signalé la discipline de cette jeune armée, son haut degré d'instruction et la compétence de son commandement. Cependant cette campagne-éclair ne présente pas en elle-même un intérêt très particulier, malgré la bonne coordination des forces aéro-terrestres, ainsi qu'une entreprise aéroportée de diversion.

Les Israéliens ont signalé quatre interventions aériennes égyptiennes, qui leur occasionnèrent des pertes ; ils y ripostèrent en engageant leurs « Mystère », rapides et maniables. Durant leur progression quelques résistances au sol bien organisées réussirent à bloquer les attaques et les mouvements tournants des chars ; les armes antichars égyptiennes étaient,

en général, bien employées. Ce fut par l'engagement de leurs forces aériennes à des points précis que les Israëliens firent céder complètement la défense. L'action de l'artillerie fut peu efficace en raison de l'éclatement des obus dans le sable, où ils n'obtenaient qu'une partie restreinte de leurs effets. La colonne progressant en bordure de la Méditerranée put opérer en liaison avec des forces navales, puis dut en partie se rabattre vers l'arrière pour compléter l'investissement de Gaza.

Du côté égyptien, environ la moitié des forces avait été concentrée dans la péninsule, deux ou trois divisions, ou trois ou quatre brigades selon d'autres informations, et un groupement blindé. L'autre moitié avait été réservé à la défense du delta face au nord. Il faut convenir que l'Egypte se trouvait dans une situation défavorable, non seulement en raison de deux fronts à défendre, mais aussi par le fait que la péninsule du Sinaï n'avait pas été aménagée pour une défense, mais, au contraire, en une véritable base de départ pour une offensive. Et au dernier moment le dispositif n'a pas pu être réajusté défensivement. Ainsi les troupes égyptiennes, sans possibilités de contre-attaques ou d'une contre-offensive, ont lâché pied, abandonnant non seulement leurs chaussures, mais surtout une grande quantité d'armements soviétiques qui s'y trouvaient. Ce fait est capital.

Les chiffres donnés à cet égard sont troublants : environ 2000 véhicules de tous modèles, dont de nombreux transporteurs de troupe chenillés et semi-blindés ; un millier de fusils pouvant tirer la cartouche standardisée de l'OTAN (7,62) ; 200 pièces d'artillerie, dont des canons antichars de 57 mm, d'origine russe, et d'autres tchèques ; 120 canons autopropulsés de 100 mm ; 145 chars T 34, 60 chars Staline ; six à sept mille tonnes de munitions diverses ; des quantités innombrables de rations de vivre et d'effets d'habillement ; près de deux millions de litres de carburant et les approvisionnements correspondant de produits antigel (!), ce qui prouve que les dotations russes ont été expédiées collectivement, comme s'il s'agissait d'équiper une grande unité soviétique ; d'une

manière générale toutefois, ce matériel n'était pas spécialement adapté aux conditions du désert. Enfin, 90 MIG 15 et 50 bombardiers Ilyouchine 28, ainsi qu'une station radar ultra-moderne. En outre de nombreux abris, garages souterrains et emplacements de protection pour avions ont été trouvés, construits selon le modèle soviétique.

La majeure partie de ce matériel était à l'état de neuf et non distribué. On estime qu'une quantité à peu près équivalente a été stockée dans le delta. Ainsi un groupement de plusieurs divisions blindées et d'infanterie modernes pouvait être équipé. Deux suppositions sont possibles : ou bien on espérait avoir suffisamment de temps pour lever les hommes nécessaires en Egypte (population d'environ 20 millions d'habitants) et les instruire, tout en les encadrant de spécialistes russes (dont certains ont conduit des chars pendant la campagne), ou bien l'éventualité de « volontaires » venus de l'extérieur n'était pas un mythe — les deux possibilités ne s'excluant pas. Une des réussites de l'opération aura été de démantibuler en grande partie cette base avancée jetée par l'U.R.S.S. dans le Proche-Orient. Il lui sera certes beaucoup plus difficile de créer de l'extérieur un satellite lointain qu'une démocratie populaire limitrophe. Cependant une telle base se reconstituerait en Syrie, si l'on en croit certaines informations.

Du côté égyptien...

D'environ 100 000 hommes en temps de paix, l'armée, principalement des forces terrestres, a été renforcée à 150 000 par des réservistes ; de plus elle est complétée par des forces disparates de l'arrière. L'encadrement et l'instruction sont médiocres ; les spécialistes des armes modernes font gravement défaut ; le niveau général est loin d'égaler celui d'Israël.

L'effort de guerre, depuis quelques années, est allé en s'amplifiant ; le budget de la défense a même atteint le quart du budget général, d'où le besoin pressant de se procurer de nouvelles ressources, et la mainmise sur le canal de Suez. Mais les achats de matériels de guerre à l'étranger ne pouvant

suffire à assurer sa politique de prestige, l'Egypte a été portée à accepter les offres soviétiques.

L'armée de terre comptait une dizaine de brigades, certaines semble-t-il, réunies en divisions et la valeur d'une division blindée. L'armement constituait un vrai échantillonnage : environ 200 chars « Sherman » et « Centurion » ; autant de chars anglais déclassés et remis en état de marche par une firme belge sous le nom de « Valentine »... ; quelques dizaines de chars légers français AMX ; l'artillerie et le matériel léger étaient de provenance anglaise et américaine. Mais depuis un an le matériel russe et tchèque faisait son apparition : 150 chars T34 et Staline ; transporteurs de troupes semi-blindés ; artillerie et armes spéciales. Les estimations faites avant l'opération se sont avérées fort au-dessous de la réalité, car, comme nous l'avons dit, une grande partie du matériel reçu de l'Est n'avait pas été mise en service.

L'aviation comptait à l'origine une centaine de chasseurs britanniques, auxquels étaient venus s'ajouter, croyait-on, tout autant de MIG 15. En fait ce fut le double au bas mot, avec un certain nombre de MIG 17, version très améliorée du précédent ; et une centaine de bombardiers Ilyouchine 28, ainsi que des bombardiers biréacteurs. Une artillerie antiaérienne assez forte fut rapidement réduite au silence.

La marine comprenait de petites unités anglaises et américaines, dont les plus grandes ne dépassaient pas 3000 tonnes. Quelques destroyers et vedettes soviétiques complétèrent récemment ces forces, ainsi que, depuis la mainmise sur le canal, six sous-marins qui manifestement ne pouvaient pas avoir des équipages égyptiens. Ils disparurent d'ailleurs après le débarquement ; mais leur présence n'aura pas été sans conséquences.

Le corps d'intervention anglo-français.

Sa composition se caractérise par la grande variété des éléments inhérente à une opération de débarquement mer-air-terre, avec pour chacune de celles-ci de nombreuses catégories différentes.

Les forces à mettre à terre s'élevaient à cinq divisions à faibles effectifs, n'atteignant ou en tout cas n'excédant pas 10 000 hommes chacune. Soit : 2 formations de parachutistes : la 16e Brigade anglaise et la 10e Division française (un régiment colonial et des éléments divers) ; la 3e Division d'infanterie anglaise et une formation blindée stationnées en Angleterre, à Chypre et outre-mer, qui furent renforcées de personnels et matériels venus d'Allemagne, tandis que des réservistes rappelés y étaient dirigés ; la 7e Division mécanique française prélevée sur les forces en Algérie, après l'avoir été en Allemagne.

Deux formations de transport aérien, anglaise et française, outre les appareils civils pour le transport des forces terrestres jusqu'à Chypre.

L'aviation proprement dite comprenait : du côté britannique, un nombre d'escadrilles, qui n'a pas été précisé, de bombardiers lourds « Valiant » et surtout de bombardiers moyens « Canberra » ; et des escadrilles de chasse qu'il serait difficile de dénombrer, car étant stationnées aussi bien à Chypre que dans tout l'Orient : Libye, Bahrein, Aden, etc. Du côté français, une « division » de chasseurs-bombardiers, notamment des « Mystère IV A » armés de roquettes ou petits engins téléguidés d'aviation. Certaines estimations ont porté sur un total de plusieurs centaines d'appareils, tout au plus un millier, en comptant l'aéronavale, l'aviation de transport et celle à même d'être actionnée en Orient par l'Angleterre.

Les forces navales groupaient neuf porte-avions, dont sept anglais, une partie d'entre eux « en réserve » ayant dû être remis en service ; leurs aéronavales réunissaient plusieurs centaines d'appareils, qui toutefois resteront en surveillance en mer. Du côté français se trouvait le cuirassé *Jean-Bart*. Les Anglais alignèrent un nombre considérable de bâtiments de toutes catégories. Les deux marines durent réquisitionner encore foule de navires de commerce pour le transport des troupes, du matériel et des approvisionnements. On en compta une cinquantaine du côté français, y compris un navire de transport de vin, qui fut chargé à pleine capacité d'eau pour

le cas où les installations d'amenée d'eau douce de Port-Saïd eussent été détruites. Autres mesures particulières : on peut signaler la réunion de navires spéciaux prévus pour le dégagement du canal, ainsi que d'« hommes-grenouilles » (scaphandriers), de personnels particuliers, pilotes du canal et un certain nombre d'administrateurs coloniaux des deux pays.

Tout avait été prévu pour une opération autonome se déroulant à 3000 km des bases françaises, moins pour les bases anglaises en Méditerranée, mais davantage pour celles de Grande-Bretagne. Il est donc évident que de tels préparatifs exigeaient de sérieux délais.

Le commandement avait été organisé selon la formule « intégrée » du SHAPE, c'est-à-dire en un panachage aussi bien des nationalités que des différentes armes. Il comportait deux commandants en chef, un Anglais, de terre, et un Français, marin, avec prépondérance de l'officier général britannique. A tous les échelons du commandement supérieur se retrouvait cette même alternance d'un chef et de son adjoint de nationalités et d'armes différentes.

Une base alliée avait été organisée à Chypre. Mais on ignore en général que celle-ci ne comportait que l'infrastructure aérienne, le commandement et les forces de l'air : bombardement, chasse et transport et les éléments aéroportés, d'ailleurs partiellement en ce qui concerne les Français. A 400 km de la côte égyptienne, Chypre et ses aérodromes se trouvaient à portée favorable pour agir sur le delta. Si les forces aériennes égyptiennes avaient été implantées nettement plus au sud dans la vallée du Nil, les distances eussent été trop grandes pour une aviation légère et moyenne. Il est vrai que, dans ce cas, l'action aurait probablement pu être engagée par les forces anglaises d'Orient.

Néanmoins, le gros du corps d'intervention anglo-français se trouvait dans des bases de la Méditerranée occidentale et devait être amené à un jour fixe ; il n'en aurait pas été de même si tout le corps expéditionnaire avait pu être concentré à Chypre ; l'opération en eût possédé une faculté de souplesse

supérieure. En effet, un « planning » très rigide eut à faire concorder des mouvements partant de points différents, à des vitesses et par conséquent à des moments dissemblables. Cependant l'idée de base de la planification reposait sur l'estimation que le temps nécessaire, après rejet de l'ultimatum par l'Egypte, à l'action aérienne de destruction de la puissance aérienne égyptienne, devait correspondre à la durée de la marche du convoi portant les éléments de débarquement. Celle-ci s'élevait à cinq jours, compte tenu que l'armada naviguerait tous feux éteints et en « silence-radio » absolu, en raison surtout de la présence des sous-marins soviétiques.

Après coup des critiques ont été adressées à cette rigidité du « planning » des Anglais. Ceux-ci sont peut-être restés influencés par l'exemple du débarquement d'énorme envergure de Normandie ; et également par celui d'Arnhem, d'autant plus que pour une simple opération de police il eût été déplorable d'exposer les formations parachutées à un échec sanglant. Il est bien d'autres exemples dans l'histoire militaire dont les enseignements s'appliquent à contretemps... Or, dans le cas présent, le seul moyen d'acquérir la possibilité d'une action « qui aurait dû être foudroyante », selon la remarque du Général Gruenther, eût été, semble-t-il, de concentrer tout le corps d'intervention à Chypre. De là l'envoi des éléments de débarquement se serait opéré à un moment dont le choix restait libre.

Tel qu'il était, le « planning » anglo-français, de conception principalement anglaise, n'en a pas moins été très bien monté et exécuté. Il a même pu être accéléré.

L'opération alliée

L'opération des Anglo-Français débuta le 31 octobre à 18 h. 50, soit deux jours après celle d'Israël. Elle est scindée en deux parties bien distinctes : la préparation aérienne et le débarquement proprement dit.

Les escadrilles prirent immédiatement comme objectifs — comme seuls objectifs, à part le poste de radio du Caire, ne

cessant depuis des années d'inciter à la révolte et au meurtre en Afrique — les aérodromes égyptiens. Il est à remarquer que toute l'opération aurait eu des résultats beaucoup plus rapides et efficaces par un bombardement sans ménagement du Caire effectué par les porte-avions.

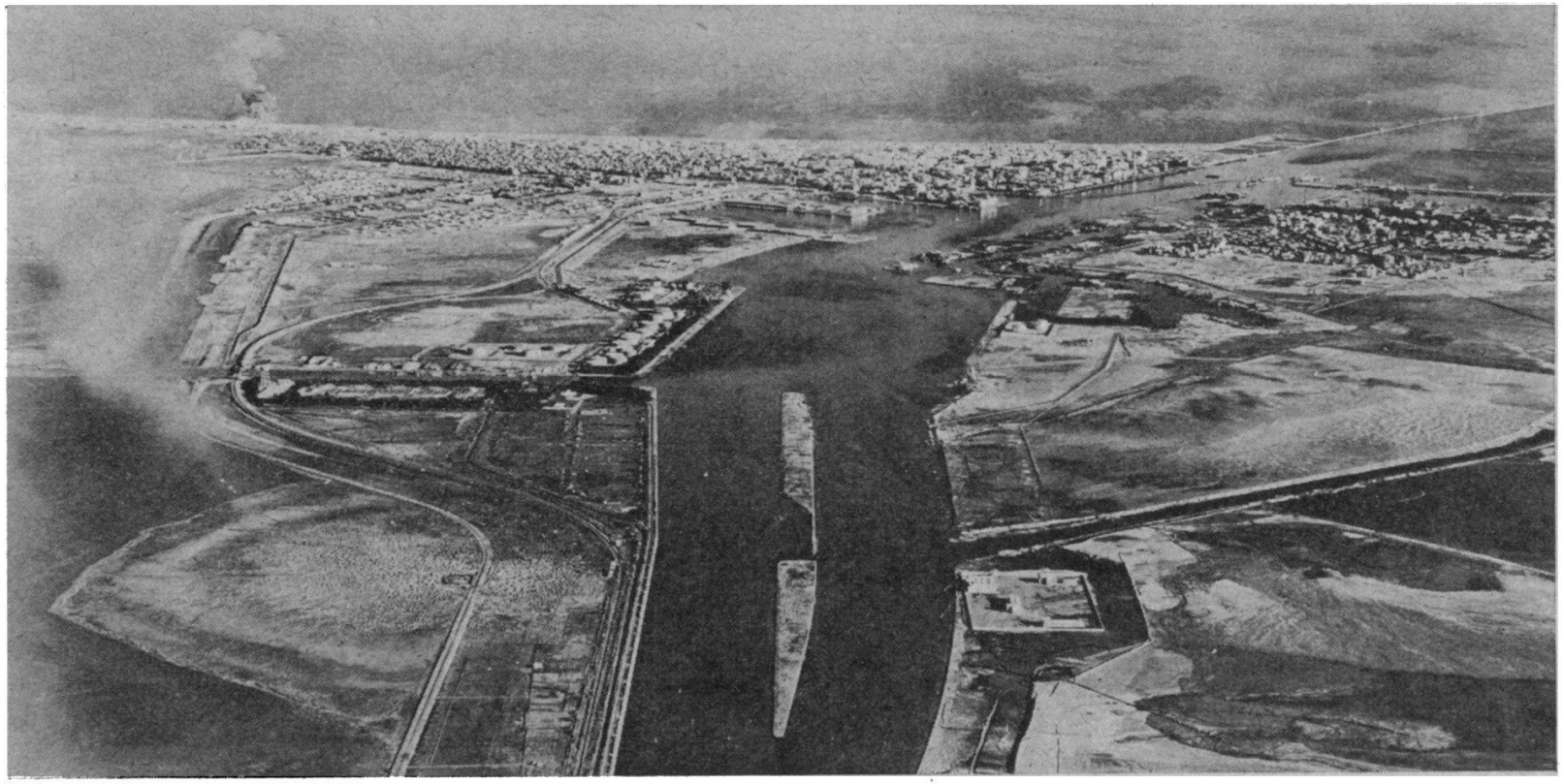
Les Anglais possédaient une aviation de bombardement semi-lourde. Ils procédèrent en général par bombardements classiques, dits « en tapis », consistant à placer la quantité de bombes égalant la capacité des avions employés, sur une zone donnée. L'effet de massue est obtenu ; les aérodromes se vident de leurs personnels et la DCA se tait assez rapidement ; le fonctionnement de la base se trouve momentanément paralysé. Mais, en fait, les destructions ne sont guère considérables. En raison du procédé employé les coups tombent forcément au hasard ; rarement les pistes sont endommagées et fort peu d'avions sont touchés, quoique stationnant sur les pistes ou à proximité. Les photographies aériennes prises aussitôt après montrent, en effet, un grand nombre de cratères de bombes, presque toutes déportées par rapport à l'objectif. Malgré la précision des appareils de visée, il suffit à plus de 10 000 m d'altitude de quelques influences externes ne pouvant être corrigées, pour fausser légèrement le tir. Ces photos font apparaître de grands jets de sable au travers des pistes sans dégâts particuliers. En outre, les cratères eux-mêmes paraissent avoir été restreints dans le sable, le même phénomène se produisant pour les obus et les effets brisants se trouvent grandement amortis. Il aurait donc fallu que les bombardements fussent renouvelés d'une manière devenant incompatible avec l'opération elle-même et les délais fixés.

Les Français, ne disposant que d'une aviation de combat, mais profitant du vide créé par les bombardements anglais, procédèrent à leur tour par piqués vertigineux de plus de 12 000 m d'altitude, sur des objectifs dûment déterminés, soit par mitraillage, soit par tirs aux roquettes air-air, utilisées dans ce cas — et peu glorieusement, dirent les aviateurs — en air-sol contre les appareils immobiles sur le terrain.

A cet égard, il y a lieu de signaler les progrès étonnants de la photographie aérienne et des appareils de visée (collimateur-radar). Une heure environ après le retour des appareils de reconnaissance, des photographies prises à plus de 10 000 m d'altitude et d'une netteté suffisante après agrandissement pour indiquer exactement l'emplacement au sol des appareils étaient distribuées aux équipages qui se répartissaient les objectifs. A 400 ou 500 km de distance, en ne comptant que le vol de retour, il suffisait donc de deux heures pour avoir la représentation exacte des objectifs, délai laissant fort peu de chance pour qu'interviennent des modifications importantes.

Le collimateur-radar, employé normalement contre un appareil en vol, permet de l'atteindre presque automatiquement, lorsque les corrections dues aux conditions du moment ont été apportées par manipulation de quelques manettes. Une petite lampe s'allume devant le tireur quand se trouve atteinte la distance — quelques centaines jusqu'à un millier de mètres, — la plus favorable pour le lancement des roquettes. Il va sans dire que contre les avions au sol, le procédé ne pouvait être que partiellement employé ; et en fait seulement le collimateur, car le dispositif radar devenait inutilisable en raison des nombreux « échos fixes » produits par les objets au sol. Le meilleur exemple de l'efficacité de ces attaques, la maîtrise de l'air étant réalisée, a été donné par les dix-huit MIG de la base de Louqsor mitraillés par dix-huit avions, qui ne pouvaient passer que deux fois sur les objectifs ; car parvenus à l'extrémité de leur rayon d'action, ils ne disposaient plus que de deux ou trois minutes de vol à cet effet. Une photographie absolument probante montre les dix-huit MIG carbonisés.

On comptait une dizaine d'aérodromes égyptiens, dont les quatre principaux en bordure du canal de Suez. A la fin du troisième jour (2 novembre), tous avaient cessé leur activité, la majeure partie des appareils, plus de cent, étant détruits au sol. Sur un ordre mystérieux, tous les MIG qui n'avaient pas été touchés, également environ une centaine, s'enfuirent vers



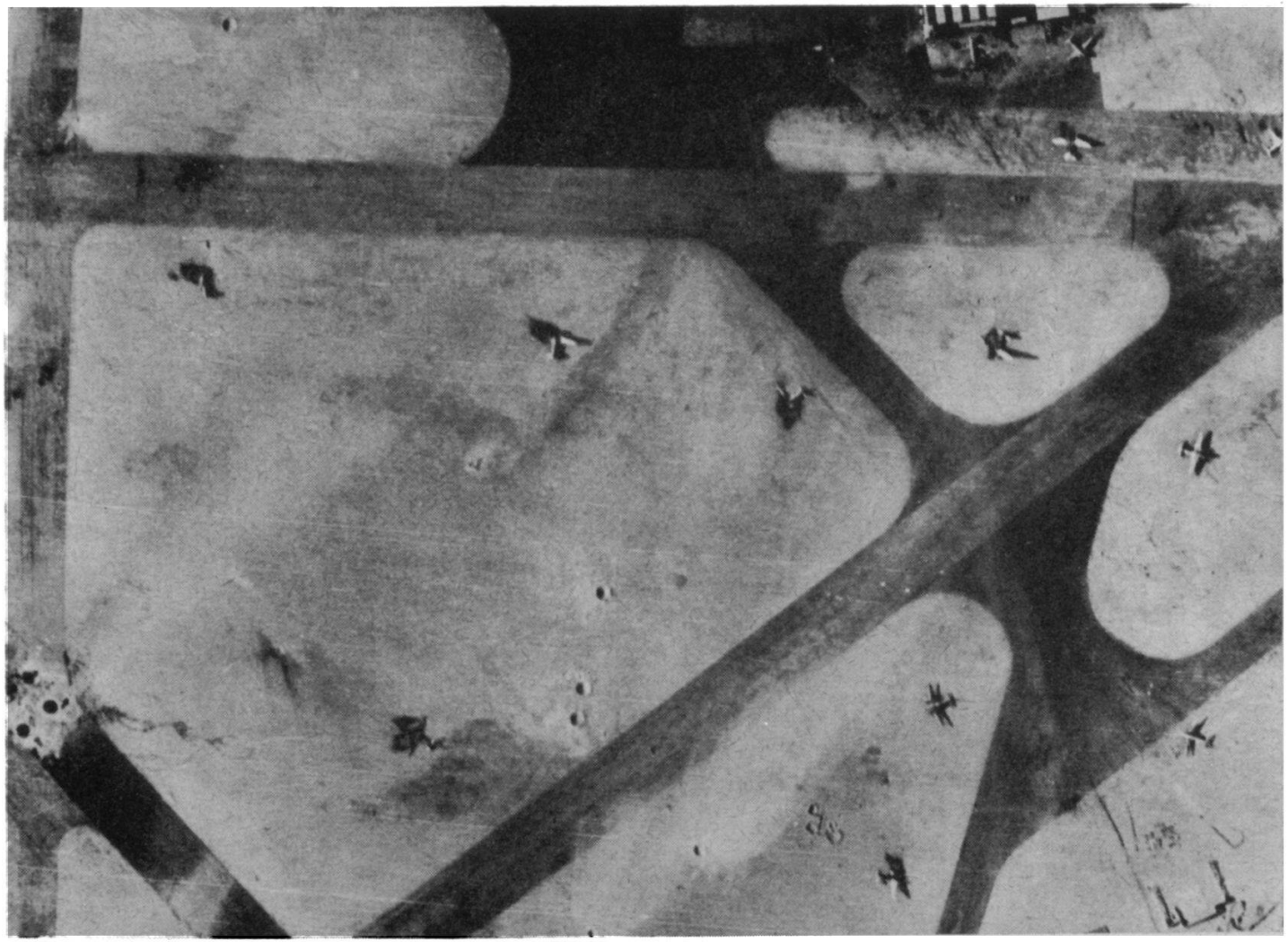
Vue générale de Port-Saïd, à l'ouest, et de Port-Fouad, à l'est. L'aérodrome de Gamil se trouve à gauche de la grosse fumée. A l'entrée du canal se remarquent les bateaux coulés. Sur la partie gauche on distingue la voie ferrée, qui s'incurvera plus loin vers le delta, et la route suivant le bord du canal. Immédiatement au sud du canal de dérivation, entourés d'arbres, les bassins de l'usine de purification d'eau et son château-d'eau, plus à gauche. Les citernes rondes sont les réservoirs de carburant de la Compagnie. Port-Fouad n'a pas de dégagement vers le sud et se relie à Port-Saïd par bateaux.

(Photo S.C.A.)

les pays arabes de l'est (Arabie séoudite, Syrie, etc.) Le 3 novembre, les aviateurs ne trouvèrent plus d'objectifs, à part quelques installations militaires et voies de communication. Mais un peu partout furent photographiés des détachements de blindés rangés dans les agglomérations, qui systématiquement n'avaient pas été bombardées.

La plupart des bases aériennes égyptiennes se trouvaient dans le delta, soit concentrées dans un triangle d'un peu plus de 100 km de côté, ou un quadrilatère en comprenant les aérodromes du canal ; toutefois ces derniers étaient conçus pour la défense rapprochée de la voie d'eau. Il est certain que le resserrement de ces bases sur un espace aussi restreint fut excessivement défavorable aux forces aériennes de l'Egypte. Le système avait été conçu par les Anglais pour des avions à hélice et surtout comme un des maillons d'une chaîne stratégique de bases. Avec l'aviation actuelle à vitesse sonique, chacune de ces bases n'aurait dû contenir que quelques appareils et de nombreux autres terrains auraient dû être aménagés à très grands frais de part et d'autre de la vallée du Nil. Le maillon de la chaîne anglaise ne pouvait pas constituer à lui seul une entité opérationnelle. La bataille aérienne, avec manœuvres et contremanœuvres basées suffisamment loin pour intercepter les formations ennemies à leur retour, devenait quasiment impossible. Ceci prouve, s'il était nécessaire, qu'on ne peut pas saturer de plusieurs centaines d'avions un pays si celui-ci ne possède pas une puissante infrastructure. Toutefois il est fort vraisemblable que ce dispositif aérien avait été prévu par les Egyptiens, d'une manière plus rationnelle, dans sa seule utilisation d'appui tactique des forces terrestres installées dans la péninsule du Sinaï ; or ceci corrobore une nouvelle fois les intentions agressives de l'Egypte.

L'apport russe dans l'organisation des bases se borne aux quelques aménagements nécessaires aux avions à réaction ; en l'occurrence des alvéoles et des extrémités de pistes en ciment, car le souffle surchauffé des réacteurs à l'arrêt suffirait à faire fondre le revêtement en goudron des pistes et à les rendre



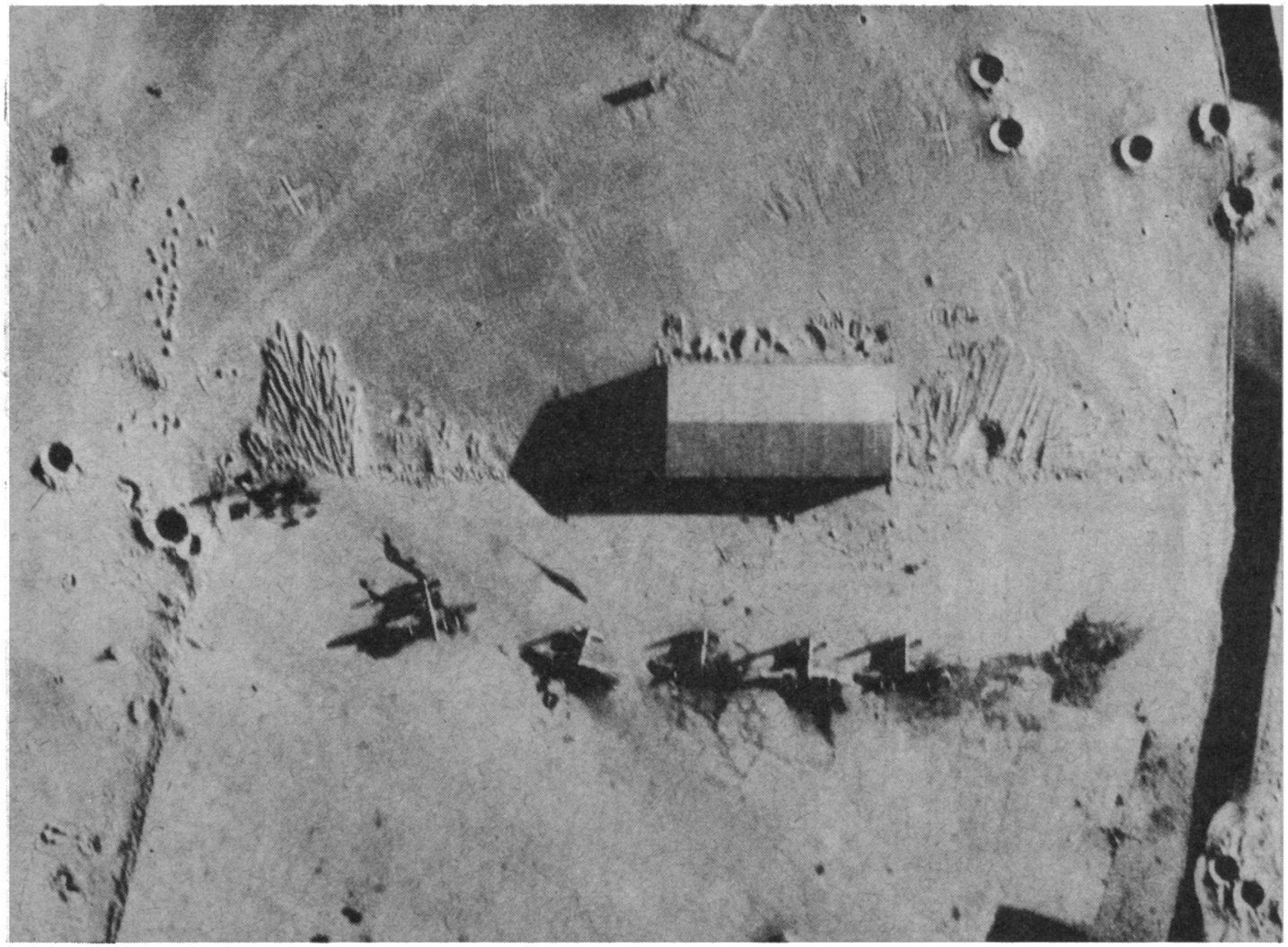
Agrandissement d'une vue aérienne d'un aérodrome égyptien. Les traces de deux actions successives s'y remarquent : bombardement anglais par Canberra : seul un croisement de pistes a été touché et l'on voit les grands jets de sable sur les pistes goudronnées, mais sans dégâts. Puis mitraillages au sol par chasseurs français ; les MIG de gauche sont touchés ; l'un à l'angle du haut brûle encore ; autour de certains on aperçoit de petits traits au sol provoqués par le mitraillage ; quelques avions à droite n'ont pas encore été touchés. En bas à droite, un abri pour avion, vide. *(Photo S.C.A.)*

impraticables. Les photographies aériennes font ressortir très nettement ces parties cimentées se détachant en blanc sur la couleur noire des pistes. En outre les Soviétiques ont fait construire des abris pour les avions, formés d'une murette sur trois côtés d'un carré, dont la surface est approximativement du double de celle couverte par un appareil.

Mais aucune photographie aérienne ne montre un avion dans un tel abri. Et en général les premiers avions qui furent touchés et brûlèrent, se trouvaient dans les alvéoles à sol cimenté, probablement en attente de départ. On pourrait croire qu'un avion de teinte claire ne serait guère visible sur le blanc du ciment. Or, tout au contraire, c'est son ombre, d'autant plus marquée que la photo a été prise par éclairage oblique du matin ou du soir, qui trahit le mieux sa présence. Il est en revanche plus difficile de déceler les appareils stationnant sur la terre nue, souvent mouchetée de taches. Inutile d'ajouter que les avions touchés sont absolument reconnaissables aux énormes éclaboussures noires d'essence brûlée, desquelles émergent parfois une ou deux parties claires de l'avion, qui ont été préservées du feu .

Il est étonnant que des photographies prises à plus de 10 000 m d'altitude puissent fournir une telle profusion de détails sur ces bases aériennes : des hommes y seraient parfaitement visibles, surtout par éclairage oblique, mais leur absence dénote le désarroi qui dut y régner ; tous les signes conventionnels au sol, sous forme de chiffres, lettres, etc., sont parfaitement rendus ; l'endommagement d'un hangar, apparemment intact, est dévoilé par des traces de débris projetés de plusieurs côtés d'une manière très caractéristique. De plus, les spécialistes de l'interprétation des photos aériennes parviennent à déceler de nombreux autres détails ; ainsi les 105 avions annoncés détruits au sol, ont été dûment identifiés.

Un examen rapide des photographies montre en toute certitude que la dispersion était fort médiocrement réalisée. Les appareils sont presque toujours resserrés sur certaines parties des pistes. L'ombre de quelques boqueteaux ou d'une



Exemple typique d'avions resserrés sur un espace restreint. Les éclatements de bombes n'ont fait que remuer un peu de sable. Les roquettes « air-air » au tir précis ne pouvaient manquer une telle cible. Il est curieux de constater que les carcasses métalliques des avions demeurent souvent en état, l'essence ayant brûlé au sol.

(Photo S.C.A.)

végétation, il est vrai très rare, n'a jamais été utilisée pour le camouflage élémentaire. Cependant les Israéliens eux-mêmes ont signalé la grande difficulté de masquer le moindre de leurs mouvements sur les pistes ou routes du désert et surtout dans le sable ; le camouflage des positions y devient même sans objet.

De plus, les aviateurs alliés ont pu se rendre compte que tous les dispositifs de détection-radar des anciennes bases anglaises n'ont pour ainsi dire pas fonctionné, ceci en raison de l'incompétence notoire du personnel égyptien, qui pourtant en grande partie avait été formé. De même la DCA, lorsqu'elle a agi, fut très imprécise. On en peut donc conclure qu'il faudrait, pour avoir des forces égyptiennes valables, non seulement des années d'une instruction très poussée mais, pendant une longue période encore, un commandement européen, ainsi que de nombreux techniciens qualifiés, beaucoup plus que le millier de Soviétiques qui se trouvaient en Egypte.

(A suivre) J. PERRET-GENTIL

Réflexions sur la guerre de demain[1]

I. INTRODUCTION

Dans un article sur « les aspects particuliers de la guerre possible »[2], le général de la Chapelle pose ainsi la question : « C'est un lieu commun de dire que la science et l'art de la guerre reposent sur des notions fondamentales qui sont universelles et immuables. Ce lieu commun correspond incontestablement à une vérité, si bien que les constantes dont il

[1] Ce texte est repris d'une conférence donnée par le major Schmidt, le 1er décembre 1956 à la Société romande des Armes spéciales, à Lausanne.
[2] Revue de défense nationale, février 1956.