

20 contre 200... : La guerre aérienne aux Malouines

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **147 (2002)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-346270>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

20 contre 200...

La guerre aérienne aux Malouines

Il y a vingt ans, la guerre des Malouines a pu être appelée tout à la fois la dernière guerre coloniale britannique, la dernière guerre d'infanterie légère, la première guerre de l'âge des missiles de croisière et des satellites à imagerie thermique, des appareils à décollage vertical ou encore la première guerre des médias en direct. Ce conflit, qui pouvait paraître insignifiant à première vue, s'est révélé une entreprise formidablement complexe pour chacun des adversaires et à tous les échelons, car il s'est agi à la fois d'une campagne diplomatique, navale, aérienne, logistique et terrestre.

■ Cap Alexandre Vautravers

Impréparation matérielle

L'invasion des îles Malouines le 2 avril 1982 par une force aéronavale argentine surprend naturellement le commandement britannique. A ce moment, la Grande-Bretagne ne doit bientôt plus avoir de navires dans l'Atlantique Sud; son dernier porte-avions, l'*Hermes*, doit partir à la ferraille et le porte-aéronef *Invincible* est vendu à l'Australie. A Portsmouth, le départ prompt mais précipité de la *Task Force* nécessite une halte à l'île d'Ascension pour décharger, trier, compléter puis redistribuer la logistique nécessaire à l'opération.

Comme la *Royal Navy*, la *Royal Air Force (RAF)* sort très affaiblie et excessivement focalisée sur la menace soviétique de la période de gouver-

nement travailliste des années 1970. En 1982, elle ne dispose plus de bombardiers stratégiques à long rayon d'action: les *Vulcan* et les *Victor* viennent d'être démobilisés¹. Les derniers appareils encore en état de voler doivent être rassemblés, les premiers revalorisés pour effectuer des missions de reconnaissance ou d'attaque, les seconds transformés en ravitailleurs. Les distances sont si grandes que la mission d'un seul bombardier ou d'un seul avion de patrouille maritime (*Nimrod*) dure quinze heures et exige l'assistance de quinze ravitailleurs!

Durant le conflit des Malouines, la *RAF* se révèle incapable de remplir ses missions traditionnelles de reconnaissance, de couverture aérienne, d'appui et de soutien logistique. Privée de bases aériennes dans le secteur d'engagement, elle doit limiter sa participation directe à un groupement hétéroclite d'hélicoptères et une es-

cadrille de *Harrier* hâtivement familiarisée au combat aérien et aux opérations embarquées.

Instruction d'urgence

Durant le trajet qui mène la *Task Force* dans l'Atlantique Sud, les pilotes de *Sea Harrier (Shar)* de la *Fleet Air Arm (FAA)* reçoivent une instruction d'urgence à l'attaque au sol et de navires. Pendant ce temps, les pilotes de *Harrier GR.Mk.3* s'installent à Yeovilton pour se familiariser avec le combat aérien et la rampe de décollage des porte-avions. Un pilote de la *RAF* devra, malgré tout, effectuer son premier appontage en rejoignant l'*HMS Hermes*.

Signe de la précipitation ambiante, le *Squadron 809* de la *FAA*, destiné au *HMS Illustrious* encore en chantier, est formé de prototypes et d'avions-écoles, de stagiaires et d'instructeurs de l'école aéronavale de Yeovilton.

¹Dans les années 1970, les *Victor*, *Vulcan* et *Bucaneer* sont progressivement remplacés par le *Jaguar* ou le *Phantom* et, dix ans plus tard, par le *Tornado*. Des appareils remarquables, mais aucun n'est en mesure d'égaliser le rayon d'action de ses aînés...



Le vénérable HMS Hermes et son groupe aérien.

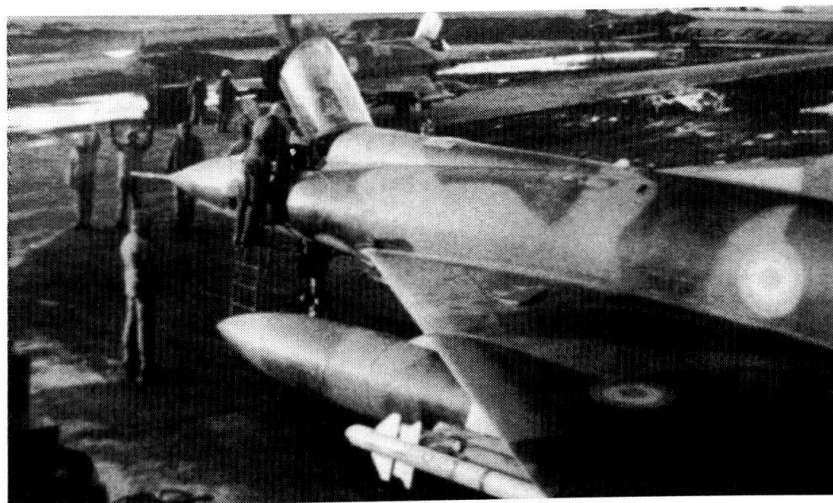
Que les Britanniques aient été surpris par l'invasion des Malouines, cela peut se comprendre. Mais il est frappant de constater que les militaires argentins se trouvent dans une position guère meilleure, car le régime du général Galtieri n'a jugé bon d'informer de ses intentions que les officiers supérieurs, et cela dans des délais très courts. Ainsi les commandants d'escadrilles ne découvrent-ils que le 2 avril, jour du déclenchement de l'invasion, le tournant imprévu que prennent leurs manœuvres aéronavales.

Dans un contexte de précipitation, les escadrilles de la *Fuerza Aera Argentina (FAA)* et du commandement des forces navales (*CANA*) sont décentralisées. Certaines autour de Buenos Aires, afin de protéger la capitale, d'autres à proximité de la côte afin de se rapprocher du théâtre d'opérations. Après la phase d'invasion, trois aérodromes sont rapidement exploités sur les îles, grâce à un gigantesque pont aé-

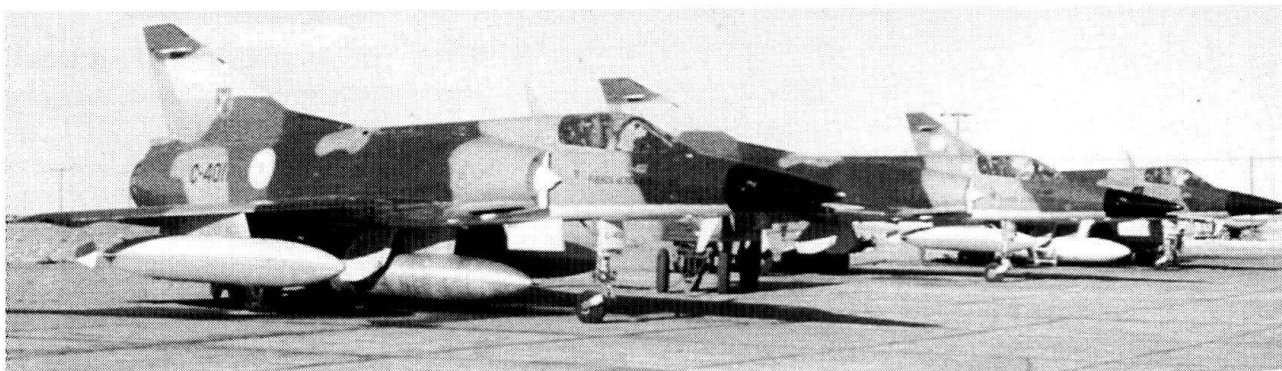
rien depuis la métropole. Si près du cercle antarctique, il faut compter avec des conditions climatiques extrêmes. Les insuffisances en matière d'infrastructures et de logistique apparaissent béantes. De plus, la coordination entre les points d'appui aériens souffre d'une part des distances considérables, d'autre part de la dispersion des sites et des commandements.

Si les forces armées argentines sont équipées de matériels modernes, l'état technique et logistique de ceux-ci n'est pas toujours exemplaire. L'embargo international, même s'il n'est pas entièrement respecté, n'arrange rien. Notamment dans le domaine de l'entraînement et de l'approvisionnement en munitions.

En 1982, l'Argentine vient de recevoir livraison de ses *IAI Neshar*, baptisés *Dagger* d'après le nom du programme d'armement argentin. Ces appareils sont une copie israélienne du *Mirage 5* français, lui-même version simplifiée du *Mirage III E* destiné à l'exportation. Ils sont performants, mais dépourvus de radar. A l'origine, les deux escadrilles de *Dagger* devaient être employées exclusivement pour l'interception. Au cours du conflit, ils seront rapidement engagés contre la flotte britannique, en raison de leur vitesse et de leur capacité d'emport. La relative jeunesse de l'appareil, mal



Deux Mirage IIIIEA équipés de missiles « Magic » et un Skyhawk se préparent sur le terrain très austère de Rio Gallegos.



Trois Dagger armés de deux bombes et de trois réservoirs de 1300 litres, prêts au vol sur l'aérodrome de San Julian.

maîtrisé par ses pilotes, le manque d'entraînement de ceux-ci dans l'attaque au sol, l'absence de missiles d'autoprotection et de contre-mesures vont avoir des conséquences terribles. Le taux d'attrition des *Dagger* s'élève à 9 avions perdus sur 34, soit 26,5%. Ce taux sera encore plus élevé pour les appareils plus anciens comme l'*A4 Skyhawk*: 22 appareils perdus sur 48, soit 45,8%...

La guerre du renseignement

Dès le début de l'invasion, la guerre diplomatique et médiatique que mène le gouvernement Thatcher isole l'Argentine de ses alliés politiques et de ses fournisseurs d'armements. Cela a pour effet de rendre inutilisables les trois destroyers *Type 42* de provenance britannique; faute de pièces de rechange, ceux-ci resteront à quai durant tout le conflit et se limiteront à servir de «marqueurs» pour l'entraînement des chasseurs-bombardiers argentins. Malgré les déclarations d'intention, une mission technique française restera dans le pays pour aider à l'engagement des

missiles *Exocet*. En revanche, seuls 5 *Super Etendard* sur une commande de 14 ont été livrés avant le conflit; les autres, en pièces détachées, ne pourront être assemblés à temps.

Le renseignement britannique est considérablement gêné par la distance. Trois sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire sont aux troussees de la flotte argentine. Plusieurs *Camberra PR.Mk.9* de reconnaissance effectuent des missions depuis le Chili: pour ne pas at-

tirer l'attention, ils portent des cocardes locales.

Malgré sa neutralité affichée, le gouvernement américain met à disposition des Britanniques, outre des missiles air-air, une série de clichés des Malouines pris par leurs satellites à caméras thermiques. Le renseignement britannique recherche en effet l'emplacement des postes de commandement argentins, afin d'engager contre eux des actions de commandos. Il s'avérera impossible de détermi-



Quatre bâtiments de la flotte argentine: au premier plan, deux destroyers classe Sheffield; derrière, deux Meko 360 HZ. Ces navires ont été construits respectivement en Grande-Bretagne et en Allemagne.

ner leur emplacement car, dans Port Stanley, les forces d'occupation installent le long de tous les axes, espacés de quelques mètres, de simples bougies qui vont «brouiller» la vision des satellites.

Conscients des limites de la technologie en matière de renseignement, les Britanniques engagent d'importants moyens d'exploration terrestre. Plusieurs équipes du SBS et du SAS ont pour tâche de reconnaître les sites de débarquement potentiels. Plus audacieux encore, une équipe de SAS a pour mission l'espionnage des terrains d'aviation sur le continent; elle sera héliportée à la frontière chilienne et son *Sea King* s'abordera, le 19 mai, près de Punta Arenas, pour ne pas dévoiler l'action en cours. Des équipes de SAS jouent un rôle plus actif sur les Malouines, en attaquant le 15 mai le terrain d'aviation

de Pebble Island au fusil et à l'arme antichar, détruisant plusieurs avions et hélicoptères.

Plus qu'une guerre du renseignement, le conflit est également une guerre de l'information: bien utilisé, le secret peut être une arme décisive. Chaque camp saura le mettre à profit. La RAF mène depuis l'île d'Ascension une série d'audacieuses missions de reconnaissance et de bombardement stratégiques dénommés «BLACK BUCK». Chaque bombardier *Vulcan*, chargé de 21 bombes de 454 kg, parcourt 12875 km aller-retour, au cours d'une mission qui dure 15 heures et nécessite 18 ravitaillements en vol. Sur les 5 missions tentées, 3 ont pour objectif la neutralisation de l'aérodrome de Port Stanley. Cependant, le radar et l'armement du *Vulcan* sont une technologie des années 1940; le système d'armes date des an-

nées 1950. Pour avoir un maximum de chances de toucher et de percer la piste avec au moins une bombe larguée à 10000 pieds, il est convenu de larguer 21 bombes à un intervalle d'un quart de seconde, soit chaque 15 mètres au sol, selon une trajectoire croisant la piste à un angle de 30 degrés. Malheureusement, si «BLACK BUCK 1» parvient à toucher plusieurs hangars, «BLACK BUCK 2» manque la piste d'une dizaine de mètres.

Les Argentins, qui savent qu'un appareil de reconnaissance suit le bombardier pour estimer les dommages, construisent un cratère de terre et d'éboulis sur un côté de la piste. Ce cratère est disposé de façon à permettre au moins le décollage d'un avion, et peut être déblayé rapidement si besoin est. Vue du ciel, la piste semble hors d'usage.



L'aérodrome de Port Stanley, marqué par deux «sticks» de bombes: au centre Black Buck 1, à gauche Black Buck 2 (1^{er} et 4 mai 1982). L'impact au centre de la piste est un leurre.

Autre secret bien gardé, par les Britanniques cette fois. Les chasseurs-bombardiers argentins qui attaquent la *Task Force* utilisent le plus souvent des bombes lisses, c'est-à-dire non freinées, de 227 kg. Ces bombes Mk.82 posent certains problèmes lorsqu'elles sont larguées à haute vitesse et à très basse altitude. Grâce à leur énergie cinétique, elles doivent pénétrer la coque des navires pour exploser ensuite à l'intérieur, où les dégâts seront maximaux. Ejectées à 6 ou 800 km/h à une altitude de 10 à 100 mètres seulement, elles peuvent également causer de sérieux dégâts à l'avion qui les porte. Aussi disposent-elles de fusées munies d'une sûreté et d'un retardement, qui ne s'arme que quelques secondes après le lancement et explose après l'impact. Croyant bien faire, et ignorant les tactiques utilisées par les pilotes, les armuriers «tempent» les bombes. Ainsi, sur 15 navires touchés par des bombes ar-

gentines, dans 13 cas celles-ci n'explorent tout simplement pas, même si elles causent souvent des dégâts considérables². Dans leurs communiqués, les Britanniques n'ont donc pas parlé de ces UXB³, car une telle information aurait eu pour conséquence un «retempage» immédiat de ces bombes, avec des conséquences autrement plus terribles!

Missiles: une arme révolutionnaire?

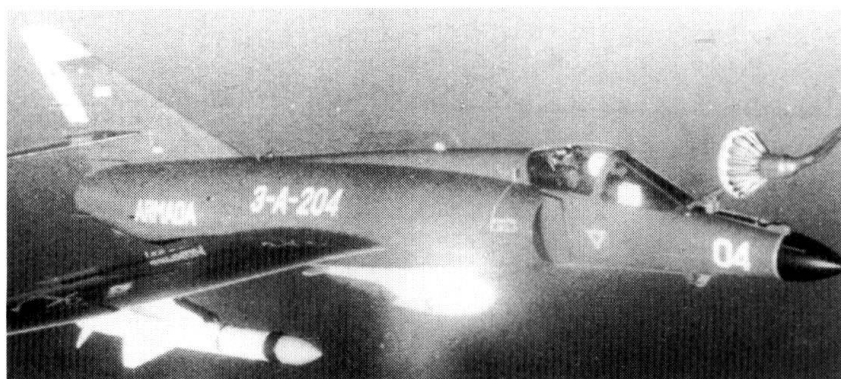
Malgré le coulage du destroyer israélien *Eilat* par des frégates lance-missiles égyptiennes en octobre 1967, la première bataille navale de l'ère des missiles anti-aériens et des missiles de croisière a lieu pendant la guerre des Malouines. Les deux camps disposent en effet du même missile mer-mer MM38 *Exocet*, de missiles air-mer, respectivement l'AM39 *Exocet* et l'AM37 *Martel*. Les Britanniques sont en outre sur

le point d'adopter le *Sea Eagle* et le *Harpoon*, mais ceux-ci n'ont pas pu être engagés à temps. De plus, le tir de missiles air-mer depuis le *Sea Harrier* ne va pas de soi, car il nécessite le largage de deux armes simultanément, ou d'une seule contrebalancée par un réservoir pendulaire faisant office de lest, afin de maintenir l'appareil en équilibre. Tout ceci évidemment aux dépens du rayon d'action de ce dernier.

Le meilleur moyen d'engager ce type d'arme sera donc l'adoption rapide du *Harpoon* américain sur les *Nimrods*. Ceux-ci, opérant indépendamment depuis l'île d'Ascension, sont également armés de *Sidewinder* pour leur propre protection.

On pouvait s'attendre à ce que l'apparition de missiles révolutionne le combat naval. Il est certain que la conception des navires a considérablement évolué depuis la Seconde Guerre mondiale; les défenses aériennes se sont automatisées et ont été améliorées qualitativement, mais considérablement réduites en quantité. L'importance des radars et des contre-mesures électroniques s'est révélée décisive.

Le conflit de l'Atlantique Sud démontre qu'il n'y a en réalité guère de différence entre l'utilisation tactique des missiles et celle des torpilles depuis la Première Guerre mondiale. Le



Le 25 mai, un Super Etendard (en route vers sa cible: l'Atlantic Conveyor), se ravitaille.

² Le 8 juin, près de Fitzroy, la frégate HMS Plymouth est touchée par cinq bombes; aucune n'explose, mais un obus de 30 mm tiré par un Dagger fait exploser une mine sur la plage arrière. Le 23 mai, l'HMS Antelope est touchée par 6 bombes, dont 1 explose le même soir, alors qu'une équipe de démineurs essaie de la désamorcer. Le 25 mai, l'HMS Broadsword est touché par une bombe qui perce la poupe de part en part et tombe dans la mer.

³ Unexploded Bomb.



Un conteneur MM38 sur son affût de fortune.

renseignement et la surprise sont primordiaux. La tactique la plus efficace est donc l'attaque aérienne par saturation: un grand nombre d'armes aux signatures, types de guidage et profils d'attaque différents venant simultanément de plusieurs directions, si possible imprévues.

La «révolution», pour une fois, n'est pas venue du ciel. Leurs cinq AM39 tirés, les Argentins poursuivent leurs attaques avec des bombes clas-

siques, mais ils n'osent pas risquer la confrontation mer-mer. Plusieurs engins MM38 sont donc démontés de leurs navires, bricolés sur des remorques, couplés à un agrégat et à un radar terrestre RASIT pour pouvoir être tirés depuis la côte. Ces mesures de fortune surprennent la Royal Navy. Les Argentins parviennent ainsi, le 12 juin, à toucher le destroyer HMS Glamorgan. Si de telles armes avaient été disponibles plus tôt et en plus grand nombre, elles auraient sérieusement

hypothéqué aussi bien les opérations de débarquement que l'appui de feu des navires anglais tout au long de la campagne terrestre.

Erreurs techniques ou tactiques ?

On peut attribuer la défaite des Argentins à deux séries de facteurs: techniques d'une part, tactiques d'autre part. S'il est vrai que les Britanniques ont pu disposer de missiles air-air techniquement supérieurs, l'AIM-9L ou Lima n'a pas conféré à son utilisateur un avantage réellement décisif. Sur les 21 appareils argentins détruits par la chasse britannique, 18 l'ont été par des missiles et 3 au canon, mais 5 d'entre eux étaient des hélicoptères ou des appareils de reconnaissance non armés. On peut penser que si les pilotes argentins avaient pu eux aussi disposer du modèle le plus récent du Sidewinder, les résultats n'auraient pas été radicalement différents.

On peut dire en revanche que les Argentins n'ont pas su conserver la liberté de manœuvre

Comparaison: Les missiles antinavires en 1982

Dénomination:	AM37 Martel	MM38 Exocet	AM39 Exocet	MM40 Exocet	Sea Eagle	AGM 84 Harpoon
Type:	Air-Mer	Mer-Mer	Air-Mer	Mer-Mer	Air-Mer	Air-Mer/Mer-Mer
Origine:	F/GB	F	F	F	GB	USA
Guidage:	SARH/antiradar	SARH	SARH	SARH	SARH	SARH
Portée maximale:	> 40 km	45 km	< 70 km	70 km	> 90 km	> 90 km

SARH (Semi Active Radar Homing): les éléments de tir (coordonnées probables de la cible, profil du vol, point d'activation du radar de bord, priorités du but) sont fournis par le radar et le système d'armes de l'appareil porteur, ou un appareil de surveillance maritime (AEW). Lorsque le missile est lancé, le navigateur inertiel guide l'engin jusqu'au point d'activation du radar de bord; à ce point, une cible est sélectionnée et le missile se dirige de façon autonome à très basse altitude pour échapper à la détection et aux défenses ennemies.



Le cargo civil Atlantic Conveyor, chargé d'hélicoptères, de Harrier et de pièces détachées.

nécessaire. Surtout, ils n'ont pas réussi à maîtriser la concentration de leurs moyens et la priorité des objectifs. Dans le combat terrestre, on a l'habitude de frapper, dans l'ordre :

1. le but le plus menaçant/dangereux ;
2. le but le plus facile à détruire, généralement le plus proche ;
3. les buts logistiques (engins spéciaux, commandement) ;
4. combattre de l'extérieur vers l'intérieur, pour coordonner les feux.

Les deux porte-avions britanniques *Hermes* et *Invincible* étaient à l'évidence des objectifs prioritaires, la mise hors service d'un seul de ces navires mettant la *Task Force* dans une situation très difficile. La perte des deux bâtiments aurait compromis les opérations à proxi-

mité des îles, entraînant un retard considérable et la possibilité de contraindre le gouvernement britannique à la négociation.

En dressant la liste des unités aériennes argentines, on constate que seuls les cinq *Super Etendard* ont été engagés directement contre les porte-avions britanniques avec, d'ailleurs, un succès considérable : le coulage du destroyer *Sheffield*, le 4 mai, et surtout du navire de transport *Atlantic Conveyor* le 25, chargé de *Harrier*, de *Wessex* et de *Chinook*. Les avions ont tous pu se sauver, mais neuf hélicoptères ont été noyés. Cette perte a eu des conséquences graves : les hélicoptères sur les îles devenant impossibles. Les filets de transport et des pièces détachées ayant également été perdus en mer, le soutien des cinq bataillons à terre a été rendu très

difficile, nécessitant le cabotage de navires logistiques qui ont été ainsi mis en danger à proximité immédiate des côtes.

Un deuxième quart des forces aériennes, surtout des hélicoptères et des avions d'appui rapproché, ont été subordonnés aux forces terrestres – avec des résultats dérisoires⁴. L'autre moitié de l'aviation argentine s'est concentrée sur l'attaque des navires anglais. Malgré certains succès, ces attaques sont restées focalisées sur les écrans de frégates et de destroyers protégeant les navires de débarquement ou de transport. Bien que ces derniers soient pratiquement sans défense, à l'exception du *Sir Galahad*, aucun n'a été touché. Ainsi, moins d'un quart des ressources aériennes ont effectivement été allouées à l'attaque des porte-avions britanniques, le reste étant gaspillé sur des cibles non prioritaires.

Mais l'erreur fondamentale a été d'ordre stratégique. En effet sitôt l'invasion accomplie, les forces argentines sont passées à la défensive, en s'enterrant sur place. Le commandement insulaire avait prévu des réserves hélicoptères et une aviation d'appui subordonnée directement aux forces terrestres, pour réagir rapidement à un débarquement. La destruction de ces moyens, par des actions de sabotage et des raids aériens, a stoppé net toute velléité d'actions mobiles.

De même sur mer, les Argentins prévoyaient d'inquiéter la

⁴ Le 28 mai, un Pucara du Gruppo 3 abat un hélicoptère Scout des Royal Marines.



Quatre A4 Skyhawks de la CANA, sur le pont du Veinticinco de Mayo.

Royal Navy en maintenant, en dehors de la zone d'exclusion maritime de 200 miles nautiques décrétée par la Grande-Bretagne, un groupe constitué autour du porte-avions *Veinticinco de Mayo*, ainsi que plusieurs unités de combat dont le croiseur lourd *General Belgrano*. Le coulage de ce dernier le 2 mai, par le sous-marin *Conqueror*, refroidit les ambitions des marins argentins. Leur porte-avions, qui comptait à son bord 24 *Skyhawk*, soit autant que la totalité de l'aéronavale britannique, n'a lancé que deux raids puis s'est retiré dans ses eaux territoriales, sous la protection d'un parapluie aérien.

Dans les airs, sa chasse disposant d'atouts considérables, le commandement argentin a d'abord tenté de gagner la supériorité aérienne au-dessus des Malouines en engageant ses meilleurs appareils: les groupes de chasse 8 et 6, équipés respectivement de *Mirage III EA* et de *Dagger*. On pensait

que ces chasseurs supersoniques ne feraient qu'une bouchée des *Shar*. Les Britanniques ont appliqué des tactiques très voisines de celles de l'aéronavale américaine durant la Seconde Guerre mondiale: ne pas engager le combat en dehors d'altitudes et de vitesses où l'on a soi-même l'avantage, puis prendre l'ennemi en tenaille afin de le mettre en difficulté.

Le 1^{er} mai, alors que les Britanniques refusent toujours le combat, deux *Mirage* argentins tirent leurs missiles *Matra 530* à longue distance, sans même avoir verrouillé correctement leur cible. Plus tard dans l'après-midi, des chasseurs argentins descendent enfin à l'altitude des *Shar* pour engager le combat: deux *Mirage* et un *Dagger* sont abattus en quelques minutes. Le commandement argentin, craignant la perte de ses meilleures unités, prend alors une décision lourde de conséquences: les *Mirage*

doivent être retirés du théâtre d'opération et protéger l'espace aérien autour de Buenos Aires, car on craint qu'un *Vulcan* ne vienne s'aventurer jusque-là; les *Dagger*, eux, abandonnent leur armement air-air pour se consacrer au bombardement de la *Task Force*. De plus, en cas de confrontation avec les *Shar*, les pilotes argentins avaient ordre d'abandonner le combat et de se concentrer sur l'attaque des navires. Les chasseurs-bombardiers argentins, ainsi désarmés, sont des proies faciles et vont payer un très lourd tribut face à une chasse britannique aux effectifs dérisoires, mais qui n'est guère inquiétée et bénéficie d'une liberté d'action presque totale.

Les Argentins ont donc abandonné toute l'initiative à l'assaillant, appliquant l'inverse du précepte de Moltke: ils ont été agressifs tactiquement mais ont appliqué une stratégie défensive et résignée.

A. V.