



par Marcel BERTIN-MAGHIT (51 - Jeandet)

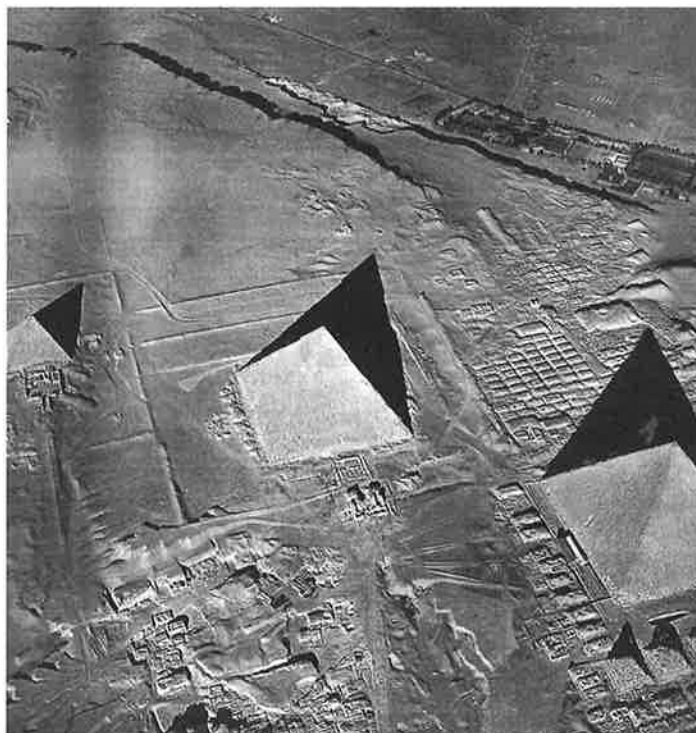
1956 : LA RECO SUR LE CANAL DE SUEZ

Comment le récent et triste épisode du Clemenceau, ranimant de vieux souvenirs, a incité l'auteur à retrouver le fil des événements ainsi que les photos prises durant l'opération, il y a tout juste 50 ans.

Il y a cinquante ans, l'opération 700¹ devait rendre la liberté à la circulation internationale sur le canal de Suez. « On s'est fait rouler dans la farine » ont dit les grands chefs.

L'escadron de reconnaissance 4/33 a participé en octobre et novembre 1956 à cette expédition et, dès mi-août, sept lieutenants pilotes sont envoyés en échelon précurseur à Akrotiri dans l'île de Chypre, base opérationnelle britannique de la Méditerranée orientale. Formés aux USA, ces sept pilotes ont été précieux pour le commandement pour servir d'interface avec les Britanniques car les officiers d'état-major ne parlaient pas anglais. En fait,

1. Appellation de l'opération combinée franco-britannique sur le canal de Suez.



Document auteur

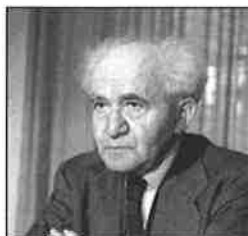
durant deux mois, ils furent la cheville ouvrière de la mise en place de tout le matériel de l'escadron et de la 3^e escadre de chasse.

Enfin, début octobre, le sifflement familier des réacteurs J-65 vient caresser les oreilles des sept pilotes qui vont se précipiter pour reprendre en main leurs montures et photographier les sites historiques de Chypre.

Fin octobre, les choses se précipitent; on va faire la guerre ! Les avions arrivent de France en paquets serrés. Le 28 octobre, je fais un vol et, comme j'étais officier de camouflage et de dispersion lors des manœuvres avec l'OTAN, je ne peux m'empêcher de faire des photos des quarante avions, aile dans aile le long du taxiway, et à la verticale, de notre campement et de celui de l'État-major.



Anthony Eden



David Ben Gourion



Nasser et Krouchtchev



Guy Mollet



Eisenhower

DR



Le terrain d'Akrotiri

Document auteur

Le 30 octobre, ça y est, c'est parti : quatre missions *Top Secret* sont préparées par le chef des ops et les trois leaders les plus anciens et, de 9 h à 10 h, les quatre RF-84F décollent dans la fumée des *jatos* (les fusées d'appoint au décollage).

Nous les regardons partir avec envie quand le permanent aux ops nous prévient : trois missions nouvelles viennent d'arriver. Je me précipite et, heureux comme un fou, je m'empare d'une mission : « strip vertical à 30 000 pieds de la route d'Ismaïlia à Bir Hamura dans le Sinaï ; décollage à 13 h 00 ; pas de briefing spécial, rester pendant la mission à 30 000 pieds, caméra verticale de trente-six pouces, échelle des photos au 1/10 000^e, intervallo-mètre à 10 secondes pour une vitesse sol de 400 kt assurant un bon recoupement des photos de 24/48 de format ».

À 13 h 05, je m'aligne et mets les gaz : ça y est, c'est parti ! Le badin monte à 95 kt, j'allume les *jatos*, je suis plaqué contre mon siège. À 170 kt, je décolle, rentre le train et je pends dans les bretelles, *jatos* éteintes ; je suis sur la mer et largue les supports, je prends ma vitesse de montée et cap sur l'Égypte.

À 30.000 pieds, je découvre sous moi la 6^e flotte US : au centre, deux porte-avions, un premier cercle avec les frégates, un deuxième avec les escorteurs et les ravitailleurs. « Tiens, tout ce monde fait cinquante degrés à gauche ». Les cercles restent en place ; quelques minutes après, un *Panther* de l'US Navy me frise les moustaches en battant des plans. Un brin vexé, je bats des plans ; je viens de servir de plastron pour la Navy air force. Bien compris, j'ai intérêt à

mettre mes lunettes, à voir les avions pour ne plus me laisser surprendre. Il y a une centaine de *MiG-15* en Égypte, nous a-t-on dit.

J'arrive sur la côte, cap sur Ismaïlia, voici la route qui s'enfonce à l'est du Sinaï. Avec l'hyposcope, je m'axe pile sur la route et déclenche mon intervallo-mètre. Toutes les dix secondes ma lampe de contrôle clignote : ça baigne ! Je surveille devant et derrière : rien à signaler. Quinze minutes dans le désert. Je pense à Moïse qui a mis quarante ans !

Terminé ; virage à gauche, cap sur Chypre, atterrissage, *recesnap*² et hop ! à la photo pour visionner mon film avec les interpréteurs. Rien à signaler, la route est vide et sur les bords, pas de travaux de défense ni de troupes. Je suis déçu. Derrière moi, un officier avec des galons étrangers : « Parfait, merci, demain on est sur le canal. Pouvez-vous me fournir un jeu de photos pour mon état-major ? ». J'apprends que c'est un officier de renseignement israélien qui, en fin de journée, décollera dans un *Dakota* piloté par un camarade de l'école militaire de l'air, avec un paquet de photos pour Israël.

Le soir, briefing général par les Anglais pour tous les pilotes : distribution de foulards représentant l'Égypte, de boutons de culotte aimantés, d'argent local représentant Farouk ! Bref, toutes les consignes d'exécution sont détaillées : demain on attaque et, cette nuit, les bombardiers britanniques paralyseront les terrains où



Terrain d'Abu Sweir

Document auteur

2. Compte-rendu de mission reco.





La tente photo

Document auteur

sont les *MiG* et le *IL-24*. Il semble que les réactions ennemies soient nulles. Sept avions de reco français ont fait des missions sans avoir été inquiétés. On roule des mécaniques face aux chasseurs. Un seul d'entre nous a vu des traçantes et a interrompu sa mission. Le mystère resta toujours entier.

Mercredi 31 octobre. Sept missions décollent de 7 h à 16 h pour contrôler par photos verticales et

obliques les résultats des bombardements de la nuit et les attaques de *F-84F* sur tous les terrains où sont parqués la centaine de *MiG-15* et les *IL-24*.

Les résultats ne sont pas satisfaisants. Notre tente des ops se couvre de photos; nos chasseurs, mes frères, viennent nous rendre visite et repartent avec un paquet de photos, heureux de pouvoir découvrir les caractéristiques de leurs objectifs. Du 1^{er} au 3 novembre, à raison de dix à douze missions par jour, nos *RF-84F* renouvelleront les contrôles photos des terrains égyptiens et sillonnent de reconnaissance à vue l'Égypte entre le Nil et le canal, sans découvrir de mouvement de troupe. Ils photographient les DZ prévues pour les parachutages de la 10^e DP à Port-Fouad et Port-Saïd.

L'amiral Barjot sort un plan d'opération tous les jours, essayant de donner une poignée d'élan à l'état-major britannique d'Episcopi qui dirige l'ensemble de l'opération combinée. Mais les Anglais sont inflexibles : l'opération de débarquement ne sera lancée qu'à partir du 4 novembre, quand la maîtrise du ciel sera totale et la division blindée à base de T-34 russes localisée.

Le 4 novembre, notre commandant d'escadron accomplit une mission photo sur le terrain de Louxor à plus de 900 km d'Akrotiri pour vérifier la destruc-

Suez 1956 : rappels géopolitiques

Construit, comme chacun sait, par Ferdinand de Lesseps, le canal de Suez est inauguré en 1869 par l'impératrice Eugénie. Peu après, les Anglais rachètent, à vil prix, les actions égyptiennes et, en 1882, s'installent en maîtres sur ses rives.

En 1952, avec le coup d'État de Nasser, la donne change. L'évacuation des troupes britanniques de la zone du canal, commencée en 1954, se termine le 13 juin 1956.

L'Égypte de Nasser apporte un soutien logistique au FLN algérien.

16 juin : refus des Occidentaux de financer le barrage d'Assouan.

26 juillet : Nasser nationalise le canal de Suez.

Une intervention militaire franco-britannique, sous direction britannique et en parallèle avec une action diplomatique internationale, se prépare laborieusement. Le cabinet d'Anthony Eden est divisé.

Les élections américaines sont pour la fin de l'année : la réélection d'Eisenhower n'est pas assurée (crise cardiaque le 8 juin) ; hostilité de l'opinion américaine à une intervention militaire.

Les Anglo-Saxons sont réticents pour armer les Israéliens, mais les 12 *Mystère IV* promis par Mendès-France sont livrés et Guy Mollet accélère les livraisons d'armes.

En octobre, Khrouchtchev doit accepter le communiste « modéré » Gomulka en Pologne. Les troubles en Hongrie débutent. Nagy se rallie à l'insurrection, le 29 octobre, puis annonce la sortie du Pacte de Varsovie le 1^{er} novembre.

Octobre : combats entre Israéliens et Jordaniens ; ceux-ci appellent les Anglais à l'aide. Mission de conciliation à Londres du général Challe. Conférence secrète le 22 octobre à Sèvres avec Ben-Gourion et accord franco-anglo-israélien.

29 octobre : attaque israélienne dans le Sinaï (initialement planifiée pour le 7 novembre, jour des élections américaines). Fort soutien de l'aviation française. Veto franco-britannique contre la résolution américaine au Conseil de sécurité.

31 octobre : début des opérations aériennes alliées contre les aérodromes égyptiens. Refus des Britanniques d'avancer le débarquement au 4 novembre.

2 novembre : condamnation par l'assemblée générale de l'ONU.

4 novembre : l'insurrection hongroise est écrasée par les Soviétiques. Condamnation par l'ONU.

5 et 6 novembre : parachutages puis débarquement alliés sur le canal.

Ultimatum de Boulganine, réélection d'Eisenhower et début de la déconfiture diplomatique.



Les chars T-34

Document auteur

tion des IL-24 qui s'y sont réfugiés et que les F-84F « Israéliens » de la 1^{re} escadre de Saint-Dizier ont attaqués et détruits, avec un résultat de 100% confirmé par notre chef lors de sa mission réussie, à la limite du rayon d'action des RF-84 F.

Le même jour, je décolle pour une mission photo sur le camp d'Huckstep, ancien dépôt de blindés de l'armée britannique qui vient d'être bombardé par le *Canberra*. Je fais d'abord un strip vertical à 20 000 pieds. Il fait un temps de curé et, en regardant derrière, je vois de petits cumulus grisâtres. Plouf ! En voilà un qui s'épanouit à mon altitude. « Mais, on me tire dessus !! » Bon, je vais refaire un passage, mais à très basse altitude en prenant des photos obliques avec ma caméra à compensation de filé. Je m'axe sur le camp d'ouest en est, à 495 kt. Je regarde un amas de blindés britanniques de la dernière guerre qui brûlent. J'ai la désagréable sensation qu'on me tire dessus. Je prends une dizaine de photos mais ne m'attarde pas. Je disparaissais en radada.



La statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd

Document auteur

Au retour, recesnap, quand le chef de la photo m'appelle : « Vous avez localisé la division de T-34 ». Avec les interpréteurs, on visualise sur mes photos une quinzaine de T-34 dispersés entre les bâtiments. Ils doivent s'entraîner à piloter ces chars. Vite, prévenons l'État-major. L'amiral Barjot va pondre un nouveau plan. Hélas ! les Britanniques sont inflexibles : le débarquement n'aura lieu que du 5 au 6 novembre.

Le 5 novembre, onze missions reco surveillent les parachutages et, par des RAV, montrent qu'aucune réaction des troupes ennemies n'est constatée.

Le 6 novembre, le débarquement se fait dans les règles de l'art. Mais le 7 novembre, le cessez-le-feu est proclamé par l'ONU sous la pression des USA et de l'URSS. Tous les vols basse altitude sont annulés. Seuls, quelques vols à 30 000 pieds sont exécutés pour surveiller les terrains égyptiens. Nasser exulte : ses forces armées ont repoussé les assaillants ; Port-Saïd en flamme a résisté comme Stalingrad.

Du 7 au 13 novembre, une dizaine de missions reco sont effectuées pour vérifier que tout est calme. Le 17 novembre, devant les rodомontades de Nasser qui nous exaspèrent, l'un de nos meilleurs photographes va faire des photos artistiques de Port-Saïd, qui seront envoyées par milliers d'exemplaires à travers la planète.


L'auteur, en 1988, aumônier protestant sur le *Clemenceau*

Document auteur

Épilogue

Cinquante ans après, notre porte-avions *Clemenceau* se fait racketter pour passer le canal de Suez parce qu'une bande de rigolos le fait passer pour une poubelle de déchets ! Je ne peux supporter de voir traiter ainsi ce valeureux navire, avec lequel j'ai navigué en tant qu'aumônier protestant de la Marine (de 1982 à 1991) dans le Golfe persique.

Je vois Nasser, sur son petit nuage, qui rigole à gorge déployée.

Cinquante ans après, il nous roule encore dans la farine ! □

