

40 ANS DÉJÀ... SUEZ

M. BERTIN-MAGHIT (51)



Le canal de Suez avec les navires de débarquement - à droite, Port-Saïd.

NDLR. – M. Bertin-Maghit a quitté le service actif en 1977 avec le grade de colonel. Père de sept enfants, il a été pendant neuf années (de 1982 à 1992) aumônier protestant dans la marine nationale. À ce titre, il a longuement croisé au large du Liban à bord du porte-avions Foch.

Le 30 octobre 1996, un cycliste, un peu enveloppé, pédale dans la fraîcheur du matin sur la piste cyclable qui relie Toulon à Carqueiranne en empruntant l'ancien tracé de la voie ferrée du littoral. Il rêve... il y a 40 ans, le 30 octobre 1956 à la pique du jour, quatre ombres quittent en catimini la tente des officiers pilotes de l'escadron de reconnaissance 4/33 qui bivouaquent depuis la mi-août en lisière du terrain d'Akrotiri à Chypre.

Il est 9 h 30, le reste des pilotes du 4/33 arrive sur les parkings où règne une activité fébrile des mécaniciens qui préparent les *RF84 F*



Le camp des pilotes du 4/33 à Akrotiri, à droite celui de l'état-major.

sagement alignés. Quatre *RF84 F* roulent déjà pour s'aligner un à un sur la piste principale, le rugissement des réacteurs s'amplifie, un avion roule puis, dans un panache noir, s'élève le nez en l'air sous la poussée de ses quatre JATO et disparaît en bout de piste... Les veinards ce sont : le chef des opérations de l'escadron, les deux commandants d'escadrille et le chef de patrouille le plus ancien qui décolle vers l'Égypte pour les premières missions opérationnelles « TOP SECRET » car l'ultimatum envers Nasser n'a pas encore été lancé et aucune opération n'est encore officielle.

RÉCITS

Dans la tente des opérations de l'escadron, les pilotes discutent bon train sur les hypothèses des missions secrètes qui ont été demandées la veille au soir à notre escadron de reconnaissance... Quand soudain l'officier de renseignement surgit avec trois pochettes dans la main... trois nouvelles missions à préparer pour la fin de la matinée. Le chef de patrouille le plus ancien lance « Qui veut y aller... » Je me précipite... ça y est, j'ai une pochette et je me lance dans la préparation de la mission : « Strip vertical d'Ismaïlia sur la route du Sinaï » jusqu'au col de Bir Ghifgafa. Altitude minimum de 30 000 pieds – interdiction de descendre en dessous car il faut être invisible et discret... exécution des photos à l'échelle d'interprétation au 1/10 000... OK !

— Cameramen approvisionnez la caméra verticale de 36 pouces. Le *RF 84 F* est le meilleur avion de reconnaissance tactique du moment, apte à toutes les missions photo haute et basse altitude, et avec ses réservoirs supplémentaires de 450 gallons il peut accomplir des missions sur toute l'Égypte, même jusqu'à Louxor, qui est à plus de 900 km de Chypre.

— 12 h 45. En combinaison anti-G, parachute sur le dos, casque à la main droite, dossier et cartes dans la main gauche, je me dirige vers l'avion 303 où m'attendent les mécanos et les cameramen attentionnés. Tour de l'avion, les goupilles sont enlevées, les glaces des caméras parfaitement nettoyées, les JATO en place... Je grimpe sur l'échelle et m'installe, le mécanicien dévoué m'aide à me harnacher, enlève les goupilles de sécurité ; je ferme la verrière, mise en route et je roule vers la piste... Je jubile : ma première mission opérationnelle. Alignement, la manette en avant 100 %, le *RF* accélère. 100 kts, j'appuie sur l'allumage JATO, je suis plaqué sur mon siège, le *Badin* grimpe allégrement, ça y est, le nez en l'air, c'est parti, train rentré, volets, 200 kts, sensation de freinage, les JATO sont éteintes, un coup d'œil en dessous de moi, la mer, je largue les JATO et monte à

260 kts vers 35 000 pieds, cap sur l'Égypte... Il fait un temps de « curée », la visibilité est excellente, je pique légèrement, vitesse Mach 0,84. Je réduis légèrement la puissance, coup d'œil sur tous les instruments, tout marche à merveille, je me détends, heureux... Tiens, en dessous de moi je vois la VI^e flotte de l'US Navy – trois cercles concentriques parfaits, au centre deux porte-avions, premier cercle les frégates et les croiseurs, deuxième et troisième cercles les destroyers et les pétroliers ravitailleurs, j'admire l'organisation impeccable de la flotte américaine quand soudain un engin brillant me rase les moustaches et monte en chandelle devant moi, c'est un Jet *Cougar* américain avec ses étoiles blanches qui bat des plans, je réponds en battant des plans... Je viens de me faire intercepter, j'ai servi de plastron à l'aéronavale américaine... C'est un rappel à l'ordre, il y a intérêt à mieux surveiller le ciel pour éviter toute surprise... Mon dossier de consignes assure que les radars égyptiens installés par Thomson ne sont pas encore opérationnels mais on ne sait jamais.

La côte arrive, voilà le canal de Suez, au moins les lacs Amer... Ismaïlia, je m'aligne au cap 0 9 4 sur la route qui part d'Ismaïlia que je vois dans mon hyposcope... je déclenche ma caméra et l'intervalomètre et je suis le ruban noir qui se déroule sous mes yeux dans le désert du Sinaï, la lumière de contrôle verte clignote à intervalles réguliers, tout baigne... Je surveille attentivement le ciel, tout est calme... en 20 minutes je fais une grande partie du chemin que Moïse a mis 40 ans à parcourir... Virage serré, fin de bande, j'arrête ma caméra et cap sur Chypre... Je règle la climatisation car j'ai un peu chaud...

Retour sans histoire après 1 h 40 de vol. Je me pose, les mécanos se précipitent, le cameraman enlève le magasin de la 36 pouces. Je descends l'échelle, on m'enlève mon parachute, j'ai le dos trempé de sueur...

— Ça va, mon lieutenant... Oui, oui, tout baigne... les regards qui me scrutent sont attendrissants. Je déguste une bière que mon mécano me tend, et je me dirige vers la section photo et la salle de renseignement... MISREP, et déjà la pellicule humide est sur la visionneuse. Les interprétateurs se précipitent avec leurs loupes et examinent attentivement la route qui se détache sur un fond de désert : rien, aucun véhicule... aucune activité. Je suis un rien déçu quand une tape dans le dos me fait relever... « Sensationnel, merci, c'est formidable... » Un officier en tenue de combat kaki, que je ne connais pas, me félicite : « Grâce à vous, demain on est sur le canal », et il se tourne vers le chef de la section photo : « Vous pouvez me faire deux exemplaires de chaque photo, pour mon état-major... avec l'I.P.I.R. pour convaincre mes chefs... » Je me retourne bouche bée : c'est un officier de renseignement israélien que Burdairon a amené d'Israël avec son *Dakota* et qui repart bientôt pour Israël avec nos missions photos...

Le soir, grand briefing général avec nos frères chasseurs par les officiers de renseignement français et anglais. Demain, c'est le grand jour, les opérations aériennes commencent. On nous donne les consignes, la fréquence radar, l'organisation de l'opération 700, on nous distribue les cartes, les foulards avec les points de recueil si l'on s'éjecte, les boussoles et les boutons de culotte aimantés pour se diriger, les systèmes de secours qui sont organisés...

Puis... certains pilotes parmi nous ont déjà survolé l'Égypte et ils n'ont pas rencontré de réaction malgré les cent *MiG-15* qui sont sur les terrains égyptiens... Ah ! Aïe ! l'un d'entre eux a vu des traçantes l'encadrer... Maxime raconte... « Oh, quand j'ai vu des éclairs autour de moi, j'ai viré sec, le nez en terre et la manette en avant, cap retour en faisant des évasives... aucun avion ne m'a suivi. »

Vis-à-vis de nos frères chasseurs, nous avons bombé le torse

RÉCITS



Le camp d'Hickstage en Égypte.
Notre objectif :
recherche de la division blindée (T 34).

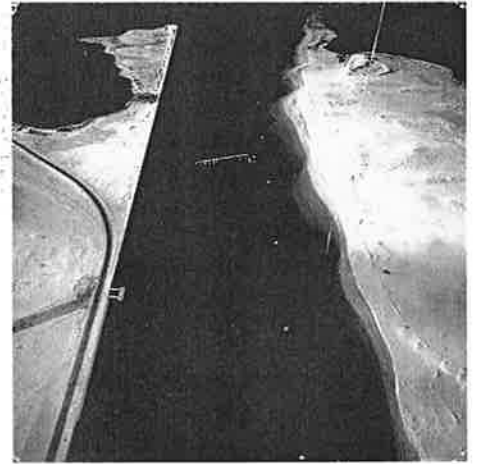
et, la crête haute, nous avons raconté nos vols... « *Solo in deserto déambulat leo...* »

Ensuite, pendant dix jours, 114 missions de reconnaissance à haute

et basse altitude se sont déroulées : reconnaissance à vue, contrôle photo, recherche des blindés égyptiens, photo des « Dropping zones » pour les parachutistes, suivi des opérations de débarquement, photos artistiques de Port-Saïd pour démentir les propos du « Big-Bachir » qui voulait faire croire que Port-Saïd était une ville martyre comme Stalingrad, sur les ondes radio... Des centaines de nos photos ont été envoyées à l'ONU et dans les pays alliés pour rétablir la vérité.

*

40 ans déjà, à Carqueiranne aux pins penchés, je contemple la mer d'huile et le ciel d'azur que soudain un *Super Étendard* déchire bruyamment en direction d'Hyères. Dans un quotidien national, le lendemain, je relevais le compte rendu succinct de l'opération 700 sur le canal de Suez par l'ancien chef



Le "Blockship".

d'état-major de l'armée de l'air, le général Martin, qui concluait : « On s'est fait rouler dans la farine... » Pourtant, ce 30 octobre 1956, pour moi, fut l'un des plus beaux jours de ma vie... j'avais eu l'impression de servir à quelque chose.



Port-Saïd le 15 novembre 1956.