

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 147 (2002)  
**Heft:** 6-7

**Rubrik:** Revue des revues

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.02.2025

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

# Revue des revues

## ■ Cap Alexandre Vautravers

### Guerre des Malouines

Pour compléter un article de ce numéro et en savoir plus sur la guerre des Malouines, nous avons choisi de proposer ce petit essai bibliographique, qui fait largement appel à l'internet. L'ouvrage de référence sur ce conflit est toujours celui de Gordon Smith, *Battles of the Falklands War*, Ian Allan, Shepperton, 1989. Cette étude complète offre des cartes très utiles, même si l'on peut, encore une fois, regretter que les cartes terrestres n'utilisent pas la symbologie OTAN. Il faut saluer l'effort de mise à jour de l'éditeur qui, pour toucher un public plus large et profiter des dernières recherches, a choisi de mettre cet énorme ouvrage sur le web: [naval-history.net/NAVAL1982FALKLANDS.htm](http://naval-history.net/NAVAL1982FALKLANDS.htm). Le site contient 16 chapitres chronologiques, richement illustrés et disposant de cartes et de tableaux; on y trouvera donc la totalité des bâtiments de guerre, avions, pertes, commandements et formations terrestres du conflit.

A visiter également, le site [thenews.co.uk/news/falklands](http://thenews.co.uk/news/falklands), moins détaillé mais qui donne un récit de quelques épisodes de la guerre; [britains-smallwars.com](http://britains-smallwars.com) est un lien utile pour de nombreuses opérations outre-mer; [warships1.com](http://warships1.com) est un site naval. On trouvera sur [comcen.com.au/~raiment](http://comcen.com.au/~raiment) ou [sscamberra.com](http://sscamberra.com) le périple du navire de transport militarisé *SS Camberra*, surnommé affectueusement «the big white whale». Enfin, une chronologie de base peut être trouvée sur [yendor.com/vanished/falklands-war.html](http://yendor.com/vanished/falklands-war.html).

Un article a également retenu notre attention, «The Falklands: Joint Warfare Justified», in *RUSI* N° 3, septembre 1982. L'amiral E.F. Gueritz établit un parallèle entre le débarquement en force aux Malouines et ceux à Québec en 1759, à Aboukir en 1801 ou le 5 mai 1942 à Madagascar. D'autres opérations, comme la Norvège en 1940 ou Suez en 1956 n'ont pas été opposés; d'une façon générale, les capacités et les compétences en matière de débarquement et de combat interarmes s'érodent rapidement.

Sur le plan naval, un meilleur compromis entre la vitesse et l'endurance des destroyers et frégates se révèle nécessaire; un nombre supplémentaire de navires spéciaux (porte-aéronefs, navires de ravitaillement, logistique) est indispensable pour assurer les rotations et une disponibilité prolongée; la défense aérienne ne peut reposer exclusivement sur des engins guidés à longue portée; un grand nombre de canons de 30 ou de 20 mm a dû être installé à la hâte sur des affûts improvisés; l'absence d'alerte radar avancée est également évoquée. La présence avec les forces et l'effet psychologique des médias est déterminante: l'échec de Suez en 1956 est resté dans les mémoires, alors que la résistance contre l'insurrection malaise en 1964-1966 a été largement oubliée. L'article se termine sur la devise «Ne pas remettre à demain ce que l'on peut faire aujourd'hui», qui doit inspirer aussi bien le tacticien que le décideur politique.

Nous avons enfin mis la main sur un document du Conseil œcuménique des Eglises, *Documents on the Falklands/Malvinas Crisis: Conflict in the South Atlantic*, Commission of the churches on international affairs (éd.), Genève, 1983. Ce cahier, en plus de donner les positions des gouvernements et l'historique des relations diplomatiques et géopolitiques entre l'Argentine et la Grande-Bretagne, a surtout le mérite de nous offrir une retranscription des sermons d'éclésiastiques durant le conflit.

### Combats terrestres

Sur l'engagement des bataillons légers britanniques, on trouve tout d'abord l'ouvrage de Mark Lloyd, *Tactics of Modern Warfare: Rapid Deployment in the 20<sup>th</sup> Century*, Malard Press, New York, 1991. Un chapitre est consacré au *Scots Guards* et à l'assaut de Mount Tumbledown. Il insiste sur l'importance des mitrailleuses et des *snipers*, qui ont infligé la grande majorité des pertes durant le combat d'infanterie. Les forces britanniques n'avaient pas la supériorité du matériel. En réalité, les deux côtés disposaient du même fusil (FN, FAL), des mêmes mitrailleuses (FN, MAG) et des mêmes lance-roquettes (LAW 66 et *Carl Gustav*), mais le niveau d'entraînement et de résistance psychique des Britanniques, des

tactiques mobiles et agressives et l'emploi ponctuel des premiers systèmes de vision thermique ou de missiles *Milan* ont fait pencher la balance.

L'ouvrage de Matthias Kuster, *Gefechtsausbildung mit Kampfbeispielen*, SUOV, Bienne, 1987, consacre un chapitre à la reconnaissance, d'après l'exemple du *Special Boat Service* (SBS) dans la baie de San Carlos, afin de préparer le débarquement du 21 mai 1982.

## Aviation

L'ouvrage de référence sur le conflit aérien aux Malouines est celui de Christopher Chant, *Air War in the Falklands 1982*, Osprey Combat Aircraft N° 28, Oxford, 2001. Il fait partie d'une collection consacrée à certains types d'appareils et aux campagnes aériennes des conflits récents (guerres israélo-arabes, Balkans), réunissant chaque fois une somme de données et d'illustrations impressionnantes. A lire absolument!

On trouve désormais de plus en plus d'informations sur l'engagement des forces argentines durant le conflit de l'Atlantique Sud. Un bon exemple est l'ouvrage de Salvador Maté Huertas, *Dassault Mirage: the combat log*, Schiffer, Atglen, 1996. Cet ouvrage rassemble un bref historique du développement du *Mirage III*. Il s'intéresse ensuite à l'engagement de cet appareil et de ses dérivés (*Mirage III R*, 5, 50, F1, 2000, Kfir, Dagger, Finger, Cheetah, Panthera etc.) en Israël, en Argentine, au Pakistan, en Iraq, au Qatar ou en Espagne. On découvre les conditions terribles dans lesquelles les pilotes argentins ont dû opérer: des combats à la limite de leur rayon d'action en carburant, les obligeant à opérer à partir de terrains d'aviation improvisés dans un désert gelé, sans possibilité de ravitailler en vol, donc avec l'obligation d'emporter trois bidons de 1300 litres ou d'être accompagnés par des *Learjets* disposant de systèmes de navigation.

On découvre également un armement inadéquat: bombes Mk.82 de 227 kg souvent non freinées, missiles R-530 français à guidage radar semi-actif à portée trop courte et totalement inefficaces ou AIM-9B, Magic I et Shafrir dotés d'enveloppes d'engagement inférieurs à l'AIM-9L des Britanniques. Le taux d'attrition très élevé des pilotes argentins (entre 13 et 24% des pilotes selon les escadrilles) est dû au niveau d'entraînement des pilotes de *Dagger* plus bas que celui des *Skyhawks*, au manque d'entraînement dans l'attaque contre les navires, au manque de soutien entre pilotes et aux mauvais choix tactiques: renoncer aux combats aériens pour se concentrer uniquement sur les missions d'attaque, attaquer en priorité les navires de combat plutôt que les navires de transport.

Livre singulier que celui de B. Estival et J. Guillot, *L'extraordinaire aventure de l'Exocet*, Editions de la Cité, Pa-

ris, 1988. Entre roman et récit journalistique, les auteurs nous présentent le développement du missile anti-navire français, les épisodes médiatisés aux Malouines et dans le Golfe durant les années 1980. A lire également pour découvrir la « famille » d'engins: AS-36 *Kormoran* (D), AS-37 *Martel* (GB), MM-38, AM-39, SM-39, MM-40, ASMP... L'engagement des *Exocets* argentins est décrit dans le détail, y compris la construction d'une rampe improvisée sur une remorque pour palier au manque d'engins air-mer.

L'ouvrage richement illustré de Michael Taylor, *Naval Airpower*, Hamlyn, London, 1986, n'est certes pas des plus récents, mais il a le mérite de décrire l'évolution de l'aéronavale et résume l'historique et les performances des principaux types d'appareils depuis 1911. Ecrit peu après la guerre des Malouines, une partie est consacrée à ce conflit et à l'avenir des appareils à décollage court ou vertical comme le *Harrier*.

## « Harrier »

Sur l'histoire du *Harrier*, nous renvoyons à notre article paru dans la RMS N° 9 et 10/2000. Pour préparer celui-ci, nous avons principalement consulté Denis J. Calvert, *Harrier*, Ian Allan, London, 1990, qui est inestimable pour découvrir le développement de cette machine sans pareil.

La revue américaine, *World Air Power Journal*, gagnerait à être mieux connue en Suisse! Elle est tout à la fois un recueil d'images superbes, une mine d'informations sur le développement de nombreux appareils et de forces aériennes étrangères; elle représente une véritable source de renseignements sur le nombre, le type et l'état des appareils ou des forces aériennes dans le monde. Le volume 41 de l'été 2000 est consacré au *Sea Harrier* et à sa version améliorée *Frs Mk.2*. Dans le désordre, le volume 32 retrace l'histoire des *Harrier* améliorés: Mk.5 et 7 en Grande Bretagne, AV-8B, AV-8B NA (*Night Attack*) et AV-8B *Harrier Plus* équipé d'un radar.

Jon Lake y découvre les mécanismes sournois qui ont ralenti le développement de ces programmes, les problèmes techniques et les lenteurs qui ont empêché cet appareil ultra-moderne d'être qualifié à emporter des armements sophistiqués: dix ans après sa mise au point, le *Harrier GR Mk.5/7* ne dispose toujours pas de canons ou de système de reconnaissance, et vole avec un nez lesté et des pods canons vides... On trouve également des informations précieuses sur le système de contre-mesures électro-magnétique BOL 300 conçu par Celsius Tech, qui sert simultanément de rail de lancement pour le missile air-air *Sidewinder*, sans pour autant monopoliser un point d'emport comme cela était le cas avec le pod français *Phimat*.