

Clausewitz et la guerre aérienne des Malouines

PAR LE COMMANDANT RODOLFO PEREYRA, ARMÉE DE L'AIR URUGUAYENNE

Résumé de l'éditeur : Le commandant Pereyra applique les idées classiques de Carl von Clausewitz sur la guerre pour analyser les opérations aériennes de la guerre des Malouines de 1982. La position de l'auteur, un officier de la Fuerza Aérea Uruguaya (Armée de l'air uruguayenne) lui permet d'avoir une perspective unique de ce conflit infortuné entre l'Argentine et la Grande-Bretagne. Les lecteurs peuvent profiter de cet examen des concepts de base tel que centre de gravité, la friction et la relation entre politique et opérations militaires.



La guerre des Malouines de 1982 est toujours fraîche dans notre mémoire, particulièrement dans celle des aviateurs des pays latino-américains. On peut attribuer ce fait à plusieurs facteurs : le rôle prépondérant de l'un de ces pays dans le conflit, le fait que l'Amérique latine est à proximité de la zone des combats et la possibi-

lité d'obtenir des informations d'anciens combattants. D'un point de vue professionnel, il est toujours intéressant d'étudier cette guerre du fait du rôle dominant des combats aériens dans le destin des îles. Plus spécifiquement, il est intéressant de voir comment la *Fuerza Aérea Argentina* – FAA (armée de l'air argentine) et l'aéronavale ont réussi à sérieu-

sement inquiéter la prestigieuse *Royal Navy* qui bénéficiait pourtant de la supériorité en armements et en technologie.

Cet article utilise donc les forces aériennes argentines comme centre de gravité, sans négliger les événements qui ont abouti au conflit, pour lier les événements se déroulant et les concepts philosophiques énoncés dans *On War* (De la guerre) de Carl von Clausewitz. La complexité interprétative de ce livre est bien connue, mais cet article veut souligner certains événements pour nous aider à réfléchir et à rechercher les faits d'une façon différente. Cette approche nous laisse aussi déterminer si les concepts énoncés dans *On War* qui remontent à 1831 s'appliquent encore parce que l'histoire a prouvé que les chefs militaires basent leurs décisions sur les conseils de penseurs variés, y compris le stratège militaire prussien.

Aspects politiques et objectifs

En 1982, le destin politique de la République argentine était aux mains d'un gouvernement militaire (imposé après la chute du gouvernement de Maria Estela Martinez de Peron en 1976), le général Leopoldo Fortunato Galtieri occupant les fonctions de président et de chef d'état-major. Galtieri avait remplacé le général Roberto Viola l'année précédente et, du fait de son expertise militaire, tout le monde pensait que son mandat serait modéré, une transition vers la démocratie, opposé à l'intégration de l'Argentine dans les pays non alignés et éliminant ainsi le risque d'une campagne militaire dans l'Atlantique sud. La détérioration de l'économie, héritée du gouvernement précédent, donna cependant au général Galtieri l'idée de récupérer les Iles Malouines (Falkland Islands), un bastion colonial britannique depuis 1833, pour changer le destin de son gouvernement et pour masquer les difficultés économiques.

Le premier ministre britannique, Margaret Thatcher, membre du parti conservateur, était le leader de la Grande Bretagne. Bien qu'elle ait obtenu un second mandat par une solide majorité, en mars de cette année sa popularité avait baissé du fait d'un taux élevé de

chômage (affectant plus de deux millions d'individus) et de problèmes économiques. En fait, son gouvernement semblait en passe de devenir le pire gouvernement de l'histoire britannique. Mais la possibilité d'une victoire dans un conflit armé comme celui des Malouines donnerait à son gouvernement l'occasion de surmonter la crise et de restaurer la fierté britannique. D'après Clausewitz, « La guerre n'est pas seulement un acte de politique, mais un vrai instrument politique, le prolongement de la politique par d'autres moyens ».¹ Cette définition s'appliquait aux deux gouvernements parce que la guerre qui les confrontait réglerait leur conflit diplomatique par d'autres moyens et produirait un instrument politique pour surmonter la situation intérieure des deux pays.

Le 2 janvier 1833, le capitaine John Onslow, commandant la corvette *Clio* prit possession des Iles Malouines pour la Grande-Bretagne. Onslow profita de sa supériorité militaire pour forcer le capitaine Don Jose Maria Pinedo, commandant du bâtiment de guerre de la marine argentine *Sarandi* et son état-major à quitter les îles. L'Argentine perdit la souveraineté sur ces territoires à partir de ce jour, commençant une longue controverse diplomatique pour les récupérer.

Créée en 1945, l'Organisation des Nations Unies (ONU) inclut dans sa charte (chap. 10) une « Déclaration sur les états non autonomes » demandant à chaque Etat membre d'indiquer les colonies qu'il avait l'intention de décoloniser. A la surprise de l'Argentine, la Grande-Bretagne inclut les Iles Malouines parmi les 43 possessions mentionnées.² Mais l'Assemblée générale de l'ONU n'a pas approuvé la Résolution 2065 avant 1965, invitant les deux gouvernements à négocier le sort de ces îles. Cette résolution créa un grand dilemme politique pour les Britanniques qui durent décider 1) de se conformer à la résolution et de reconnaître la souveraineté de l'Argentine sur les Iles Malouines parce qu'ils ne possédaient aucun document probant, 2) d'agir pour retarder l'application de la résolution ou 3) de se préparer à un conflit armé.³ Bien que la Grande-Bretagne ait choisi la

seconde option, des délais excessifs risquaient de déclencher la troisième.

Étant donné les problèmes internes politiques de l'Argentine, les délais dans les négociations avec la Grande-Bretagne et le rôle du gouvernement argentin dans l'incident du *Bahia Buen Suceso*, un vaisseau de l'*Armada Republica Argentina* – ARA (Marine argentine), dans les îles South Sandwich, l'Argentine encouragea la mise en œuvre du plan de campagne schématique qui comprenait une opération militaire pour récupérer les Malouines, mais sans les conserver, définissant ainsi l'objectif politique argentin d'occuper pour négocier.⁴ Il était clair que le gouvernement argentin voulait éviter une confrontation armée. Suivant l'observation de Clausewitz que « puisque la guerre n'est pas un acte de passion sans aucun sens, mais qu'elle est contrôlée par son objectif politique, la valeur de cet objectif doit déterminer les sacrifices à faire pour l'atteindre. »⁵

En conséquence, le 2 avril 1982, l'Argentine envoya 500 soldats par voie maritime et aérienne pour occuper les Malouines, établir un gouvernement temporaire et attendre que la Grande-Bretagne entame des négociations pour la remise des îles.⁶ Cette action supposait une occupation sans effusion de sang avec les troupes retournant sur le continent, ne laissant qu'une petite garnison dans les îles. Elle supposait aussi que la Grande-Bretagne ne prendrait aucune mesure militaire pour récupérer les îles. L'Argentine n'avait cependant pas réalisé que cette opération donnait au gouvernement britannique la justification dont il avait besoin pour récupérer les îles et bâtir la « Forteresse malouines » conçue par l'état-major britannique.⁷ L'article 51 de la charte des Nations Unies légitimerait une réponse militaire britannique comme une « guerre de légitime défense, reconnue comme le droit d'un État à se défendre contre une attaque armée. »⁸

Nature de la guerre

Clausewitz a créé un modèle définissant la nature de la guerre : « En tant que phénomène total, ses tendances dominantes font

toujours de la guerre une trilogie paradoxale – violence, haine et animosité primordiales qu'il faut comprendre comme une force naturelle aveugle ; le jeu de la chance et des probabilités au sein duquel l'esprit créateur est libre de jouer ; et son élément de subordination, en tant qu'instrument de la politique, qui la rend soumise à la raison seule ».⁹ D'après Clausewitz le premier de ces aspects s'applique particulièrement au peuple, le deuxième au général et à son armée et le troisième au gouvernement.

L'objectif politique d'occuper pour négocier produisit l'opération *Rosario*, basée sur le plan de campagne schématique et conçue pour ne pas être mise en œuvre avant le 15 mai. L'Argentine choisit cette date arbitrairement, raisonnant que si la Grande-Bretagne réagissait militairement à l'occupation, ses forces ne pourraient pas atteindre les Malouines avant le 5 juin. L'hiver approchant, un débarquement amphibie s'avérerait alors impossible. La junte militaire supposa que, du fait de l'incident du *Bahia Buen Suceso* à l'île de Géorgie du sud, les forces britanniques dans les Malouines seraient renforcées, il fut donc décidé d'avancer l'occupation au 2 avril.¹⁰

La réaction des Argentins à la nouvelle de l'occupation réussie des Malouines raviva leur fierté nationale léthargique et créa des événements politiques imprévus tels que la modification de l'objectif politique. Celui-ci pourrait être résumé à tenir les îles et faire face à l'assaut de la *Royal Navy*. Évidemment, deux des trois facteurs du modèle de Clausewitz – le gouvernement et le peuple – se sont trouvés mutuellement encouragés par la cause. Il incombait cependant aux forces armées d'agir malgré de nombreuses incertitudes. Dans cette optique, Clausewitz note que « ces trois tendances... ont des racines profondes dans leur sujet et sont pourtant variables dans leur relation l'une envers l'autre. Une doctrine qui en ignore une ou essaye d'établir une relation arbitraire entre elles serait tellement en conflit avec la réalité que, pour cette seule raison, elle serait totalement inutile ». Il ajoute que le problème consiste à suspendre la doctrine entre ces trois tendances, comme entre trois aimants.¹¹ Un élément – les forces

armées – opposait les deux autres, une violation de la théorie.

Théorie de la guerre

Pour Clausewitz le principe théorique des plans de guerre consiste à réduire autant que possible la puissance de l'ennemi en annihilant sa capacité de combat puisque « la destruction des forces ennemies est toujours le moyen supérieur, le plus efficace, avec lequel les autres ne peuvent pas faire concurrence ».¹² En outre, la Grande-Bretagne avait considéré depuis le 19 février 1976 trois plans d'action pour défendre les Malouines : 1) agir sans moyens aériens, 2) repousser une invasion en utilisant les forces amphibies de déploiement rapide déjà embarquées, et 3) reprendre militairement les îles. L'état-major interarmées britannique conçut ces plans d'action en se basant sur la supposition que l'Argentine occuperait les îles, fournissant une justification pour cette intervention militaire, satisfaisant ainsi l'objectif britannique d'établir la Forteresse malouines et rendant sans objet toute négociation future concernant la souveraineté sur les îles.

Un avantage pour la Grande-Bretagne était que l'amiral Sandy Woodward, commandant la *Task Force 317*, chargé de reconquérir les îles, était au courant des plans de circonstances depuis 1974 quand il était directeur délégué des plans maritimes au Ministère de la Défense britannique.¹³ Les Britanniques conçurent leurs plans et combinèrent tous les éléments pour réduire la capacité de combat de l'ennemi au minimum. Le 2 avril 1982, quand l'Argentine lança l'opération *Rosario*, le débarquement amphibie aux Malouines, l'amiral Woodward reçut l'ordre de mettre en œuvre l'opération *Corporate*.¹⁴

La réponse rapide des Britanniques étonna les Argentins, mais ne changea pas l'opinion publique. Les militaires de haut rang devinrent cependant profondément préoccupés par le passage d'un objectif d'occupation en vue de négociation à celui d'une défense des îles. Le 4 avril, ils analysèrent la situation au plus haut niveau des opérations interarmées. Le com-

mandement argentin, connaissant la taille de la *Task Force 317* britannique et ses capacités opérationnelles (particulièrement ses forces amphibies et l'instauration probable d'un blocus avec ses sous-marins nucléaires), ordonna la plus grande utilisation possible de la FAA. En plus des tâches imposées par sa doctrine, l'aviation servirait comme le seul lien entre les îles et le continent en cas de blocus naval. La description large et vague des opérations aériennes autorisait la FAA à remplir toutes les missions qu'elle pourrait. Pour la défense terrestre des îles, l'Argentine décida de faire passer son cadre initial de 500 hommes à 13,000 hommes, les déployant par air en avril. Après que le manque de plan de défense soigneusement étudié soit devenu évident, les forces armées eurent recours à des mesures rapides, conditionnées par la vitesse de réaction des forces britanniques et par le changement subi dans l'objectif politique.

Centre de gravité

Clausewitz observe qu'« il faut garder à l'esprit les caractéristiques dominantes des deux belligérants. A partir de ces caractéristiques, un certain centre de gravité se développe, le centre de toute puissance et mouvement, dont tout dépend. C'est le point sur lequel toute notre énergie doit être dirigée ».¹⁵ Les deux forces avaient défini clairement leur centre de gravité. La Grande-Bretagne choisit Port Stanley (renommé brièvement Puerto Argentino) parce qu'il était le centre critique des Malouines et parce que les Argentins y avaient basé le commandement militaire responsable de la défense des îles.

La *Task Force 317* britannique consistait en 25.000 hommes et en une participation navale de plus de 100 vaisseaux.¹⁶ Spécifiquement, la flotte comprenait 40 bateaux de guerre : deux porte-avions, trois croiseurs de bataille, neuf destroyers, 20 frégates, deux bâtiments de débarquement et quatre sous-marins. Les 60 vaisseaux restants étaient des unités de soutien : six bâtiments de débarquement logistique, 20 pétroliers, 13 cargos, huit transports de troupes, deux vaisseaux pour services spéciaux,

trois navires-hôpitaux, quatre remorqueurs et quatre bateaux de pêche modifiés. La plupart des bâtiments de guerre possédaient un équipement électronique très moderne et très efficace : radar de surveillance, radar de guidage et de commande des missiles, systèmes d'identification ami ou ennemi (*Identification Friend or Foe* –IFF), systèmes de contre-mesures électroniques. L'armement de la flotte comprenait des missiles *Sea Dart* à longue portée (jusqu'à 61 kilomètres), des missiles *Sea Wolf* pour attaquer les cibles à basse ou moyenne altitude, des missiles *Sea Cat* et des pièces d'artillerie DCA de 20 mm et 40 mm.

Quant à l'aviation britannique, les FRS.1 *Sea Harrier* de la *Royal Navy* et les *Harrier GR3* de la *Royal Air Force* furent ses avions de combats principaux, possédant tous les deux des nacelles avec 6 armes. Les pods internes étaient équipés de canons de 30 mm, les deux intermédiaires contenaient des réservoirs de carburant ou des bombes et les nacelles externes étaient équipés des missiles *Sidewinder AIM-9L* à infra rouge troisième génération avec champ de vision de 90 à 120 degrés et une portée utile de 10 kilomètres. En plus de déployer cette force à 14.000 kms, la Grande-Bretagne établit le 12 avril une zone d'exclusion totale – un cercle d'un rayon de 200 miles nautiques autour des Malouines.

Désignant la flotte britannique comme étant le centre de gravité de l'ennemi pour la défense des îles, les Argentins prévoyaient de harceler cette force aussi loin de la côte que possible afin de l'empêcher d'approcher des îles et de débarquer des troupes. Seule la FAA pouvait assumer cette tâche, parce que l'ARA avait dû retirer sa flotte dans la sécurité des ports après que le croiseur de bataille *General Belgrano* ait été coulé par le sous-marin nucléaire *HMS Conqueror* le 2 mai. La FAA et l'aéronavale ont fourni les éléments aériens argentins. La FAA attaquant directement la flotte et les troupes britanniques avec des *Mirage III EA*, *Mirages 5 Dagger*, *A-4B/C Skyhawks*, *Canberras MK 62* et des *Pucaras IA-58* et l'aéronavale employant *Super Etendard*, *A-4Q Skyhawk* et *Aermacchi MB-339*.

Dans la plupart des cas, ces avions attaquèrent les cibles en surface avec des munitions

classiques comme les bombes de 250, 500 et 1000 livres, à chute libre ou avec parachute, roquettes de 2,25 et 2,75 pouces, canons de 20mm et 30 mm et mitrailleuses de 7,62 mm. Seul le *Super Etendard* pouvait lancer une munition de la dernière génération, le missile AM-39 Exocet de 1300 livres avec une portée de 48 kms, mais les Argentins n'en avaient que cinq en stock. Pour les combats aériens, seuls les *Mirage* pouvaient utiliser des missiles – le missile à infrarouge *Matra 530*, d'une portée de 10 kms et un champ de vision limité à 30-40 degrés qui obligeait l'avion à se placer derrière son adversaire. Les forces aériennes argentines faisaient donc face au problème difficile de surmonter des obstacles technologiques et d'armement pour atteindre leurs objectifs, ce qui rappelle une assertion de Clausewitz : « Cela ne signifie pas pour autant que le but politique soit tyrannique. Il doit s'adapter à ses moyens choisis, un processus qui peut le changer radicalement ; le but politique demeure néanmoins la première considération... Une fois que l'effort à faire dépasse la valeur de l'objectif politique, il faut y renoncer et la paix doit s'ensuivre. »¹⁷

La défensive

La décision britannique surprenante de reprendre militairement les îles obligea le gouvernement militaire argentin à agir de façon non prévue et à adopter une position défensive. La formation rapide de la *Task Force 317*, issue de l'excellent service de renseignements britannique alertant son gouvernement de l'invasion, amena le général Galtieri à envoyer des troupes supplémentaires dans l'île sans consulter l'état-major. Les forces déployées, membres de la 10^e brigade mécanisée d'infanterie (sans ses véhicules blindés) et de la 3^e brigade d'infanterie rejoignirent la 5^e brigade d'infanterie de marine, basée sur les îles depuis l'occupation, pour former la défense terrestre. En avril, les avions de transport amenèrent aux Malouines plus de 10.000 hommes et leur équipement logistique. Nous verrons plus loin comment cette décision changea le cours de la guerre de façon négative.

Les Argentins formèrent la *Fuerza Aera Sur* – FAS (Force aérienne du sud) basée à Comodoro Rivadavia le 5 avril sous le commandement du général de brigade Ernesto H. Crespo, qui rendait compte directement à la junte militaire. Il commandait tous les appareils désignés par le FFA et l'aéronavale basés sur le continent. Le vice-amiral Juan Lombardo, commandant des opérations dans l'Atlantique sud commandait les unités de la marine argentine et, avec le général Mario Menendez de l'armée de terre argentine, la garnison des Malouines. Pour défendre les îles, le général Menendez avait en plus d'unités terrestres des appareils IA-58 *Pucara* de la FAA et *Aermacchi* MB-339 et *Mentor* T-34C de l'aéronavale. Il est évident que l'organisation du commandement argentin contredisait les principes d'opérations interarmées tels que commandement centralisé, intégration maximale, utilisation complète des forces et soutien mutuel.

Clausewitz parle de la défense comme de la forme la plus puissante de la guerre, notant « Mais si nous faisons vraiment la guerre, il nous faut rendre les coups de l'ennemi. Ces actes offensifs dans une guerre défensive apparaissent sous le titre de 'défense' – en d'autres termes, notre offensive a lieu dans nos propres positions ou théâtre d'opérations. Une campagne défensive peut ainsi comprendre des batailles offensives et nous pouvons utiliser nos divisions de façon offensive dans une bataille défensive. »¹⁸ Immédiatement après avoir pris le commandement de la FAS, le général Crespo donna l'ordre d'entraîner les équipages à l'attaque de bateaux, utilisant comme cible simulée un destroyer moderne type 42 de la marine argentine. Les résultats s'avèrent décourageants, suggérant que les équipages pourraient subir des pertes de 50 pourcent pendant les attaques ; l'entraînement continua cependant jusqu'au début de la guerre et le général Crespo montra qu'il avait l'intelligence et le jugement intuitif nécessaires pour affronter le puissant ennemi.¹⁹

Tactique et stratégie

Clausewitz a écrit, « Cela donne naissance à l'activité toute différente de planification et

d'exécution de ces batailles elles-mêmes et de les coordonner entre elles pour faire avancer l'objectif de la guerre. L'une fut appelée la tactique et l'autre la stratégie »²⁰. A partir de cette définition, nous pouvons conclure que l'utilisation de la tactique n'est qu'une façon parmi d'autres d'employer la stratégie pour atteindre l'objectif politique de la guerre. Comme indiqué auparavant, les Argentins prirent une position défensive, exprimée dans leur but politique de « tenir les îles et faire face à l'attaque de la *Royal Navy* ». Dans ce but, leur stratégie était d'empêcher la flotte britannique d'approcher de la côte et d'atteindre ses objectifs. Seule la FAA pouvait remplir cette mission.

Mais le général Crespo dut faire face à plusieurs obstacles qui empêchèrent l'emploi optimal de ses forces – certains causés par une technologie insuffisante et d'autres par l'organisation du commandement. Prenons par exemple la décision arbitraire du général Galtieri d'envoyer des troupes supplémentaires tout en mettant en œuvre le plan initial de défense des îles. Ce déploiement utilisa tous les avions de transport disponibles – quatre C-130 et quelques F-27. Malheureusement, le nombre limité d'avions de transport et la piste courte de 5.500 pieds de l'aéroport de Port Stanley ont empêché le déploiement de pièces d'artillerie et de véhicules blindés.

La carence du système de renseignements du général Galtieri ne lui permit pas de sentir le besoin d'allonger la piste d'atterrissage de Port Stanley pour la rendre utilisable par les avions de combat.²¹ La FAA avait les moyens de faire le travail de construction nécessaire en un petit peu plus d'une semaine ; en fait, si la piste avait été allongée, la guerre se serait peut-être terminée différemment.²² En réalité, la FAS dut opérer à partir de bases situées sur le continent loin des îles, y compris des bases de Comodoro Rivadavia (870 kms), San Julián (710 kms), Río Gallegos (760 kms), Río Grande (1.110 kms), et Trelew (1.000 kms), les quatre dernières accueillant les avions de combat comme Mirage III EA, Mirage 5, A-4B/C/Q *Skyhawk*, *Super Etendard*, et *Camberras*. A Comodoro Rivadavia, les Argentins stationnèrent leurs avions de transports, de ravitaille-

ment, de surveillance, de diversion et de recherche et sauvetage – spécifiquement, C-130, KC-130, *Learjets* 35, F-27, et hélicoptères.

Dans la flotte aérienne argentine, seuls le A-4 et le *Super Etendard* pouvaient être ravitaillés en vol, chose qu'il leur faudrait faire deux fois par sortie de combat. La distance entre les bases et les îles limitait l'utilisation des Mirage III et Mirage 5 à un maximum de dix minutes, empêchant l'utilisation de la postcombustion. Ces limites empêchèrent les argentins d'acquiescer la supériorité aérienne sur les îles ou d'offrir une couverture aérienne aux missions au-delà de l'autonomie des intercepteurs. De plus, des attaques massives contre la flotte britannique s'avèrent impossibles du fait que l'Argentine ne possédait que deux ravitailleurs KC-130. Malgré ces restrictions, les pilotes obtinrent des succès importants grâce à leur inventivité et leur courage, faisant douter l'amiral Woodward de l'issue du conflit. « A ce stade, la guerre est devenue un combat entre la *Royal Navy* et l'aviation argentine pour la victoire. Qui gagnait à ce moment précis ? J'ai peur que ce n'était pas nous. »²⁴

Le 1^{er} mai, la FAA reçut son baptême du feu quand elle perdit deux Mirages III EA et un *Canberra* en action, montrant au général Crespo que les attaques à haute altitude rendaient les avions argentins vulnérables aux radars de surveillance britanniques et aux *Harriers*. A partir de ce moment, les opérations eurent lieu à basse altitude, les avions volant juste au dessus des vagues. Les Argentins appliquèrent cette tactique pendant le reste du conflit pour contrecarrer le bouclier électronique protégeant la flotte britannique.

Friction

L'une des créations les plus originales de Clausewitz est sa notion de friction : « le seul concept qui correspond plus ou moins aux facteurs séparant la vraie guerre de celle sur papier. La machine militaire – l'armée et tout ce qui lui est lié – est en fait très simple et semble de ce fait facile à gérer. Mais il nous faut garder à l'esprit qu'aucune de ses composantes n'est d'une pièce : chaque partie est composée

d'individus, chacun gardant son potentiel de friction ». ²⁵ Clausewitz considère des facteurs comme le danger, l'effort physique, l'incertitude et la chance comme les piliers de la friction du fait de leur importance et de leur influence dans toutes les guerres. ²⁶ Sans aucun doute, les forces aériennes argentines, du général Crespo au plus novice de ses pilotes, allaient faire l'expérience de cette friction.

Cette guerre fut caractérisée par des dangers constants, spécialement quand les appareils argentins entraient dans la zone de détection radar de la flotte britannique où ils risquaient de rencontrer des missiles sophistiqués ou des *Harriers* avec leurs AIM-91 *Sidewinders* mortels. En fait, la flotte britannique abattit 14 avions argentins avec des missiles ou son artillerie antiaérienne et les *Harriers* en descendirent 19. Un ancien combattant de la FAA déclara plus tard « Avant la guerre, je pensais qu'il fallait enseigner aux pilotes de combat à voler en formation, à tirer, la navigation tactique ; plus tard, j'ai compris que la chose la plus importante est de leur enseigner d'atteindre la cible, de l'atteindre sans peur de perdre leur propre vie, de l'atteindre quoi qu'il arrive ». ²⁷ D'après Clausewitz, l'antidote du danger est le courage. ²⁸ Leur patriotisme et leur mépris de la mort permirent aux pilotes argentins de couler six bâtiments britanniques, un autre de débarquement, de mettre hors de combat cinq bâtiments et d'en endommager 12 autres (y compris deux porte-avions).

Les pilotes durent aussi faire face à l'épuisement. Volant des sorties de trois à quatre heures, y compris une heure juste au dessus des vagues et affrontant un nombre de risques, les réactions normales et le raisonnement des pilotes ont été affectés ; seul leur entraînement leur permit de surmonter ce type de stress. Au retour de sa mission d'attaque du porte-avion *Invincible* le 30 mai, le lieutenant G.G. Isaac, un pilote de A-4 a fait les commentaires suivants : « Je me rappelle aussi que j'avais chaud. Avant ça je ne le sentais pas, mais quels que soient les symptômes, je me détendais. Je voulais couper le chauffage, mais quand j'ai essayé de soulever ma main de la manette des gaz, j'ai réalisé que mon bras ne répondait plus. Le stress était tel

qu'il était raide, ne répondait plus. Je n'ai pas insisté et j'ai toléré la chaleur ».²⁹ Après cela, il lui fallut aussi se ravitailler en vol pour retourner à sa base. Des quatre hommes participant à cette mission, seul le lieutenant Isaac et un autre pilote survécurent.

Au niveau du commandement, l'incertitude, qui augmente quand l'ennemi a plus de liberté de mouvement, empêche le personnel des renseignements de dormir. Les Argentins n'avaient qu'une capacité de surveillance limitée, mais, malgré leurs avions mal préparés (B-707, C130 et LR-35), les qualités de navigation et de pilotage des équipages leur permit de trouver de nombreuses cibles au cours de leurs missions – par exemple la découverte le 21 avril de la *Task Force 317* à environ 3.000 kms de la côte brésilienne près de Salvador, Bahia. Les équipages argentins durent compter sur leur intuition du fait de leur manque de système de détection et de recherche.

La chance, un autre facteur qui augmente l'incertitude, était partie intégrale du conflit. Comme les Argentins possédaient peu de moyens de reconnaissance et uniquement des radars à courte portée (*Westinghouse AN/TPS-43F*) au centre information et commandement des Malouines, ils durent faire des attaques aveugles en mer. Le seul radar à longue portée (360 kms) de la FAA aux Malouines était conçu pour la surveillance aérienne, mais son image se dégradait quand la distance augmentait, limitant la vue sur l'océan à 50 kms. Ce qui suit illustre l'observation de Clauswitz qu'intelligence et détermination doivent surmonter incertitude et chance.³⁰ « Le radar de l'aviation installé à Puerto Argentino a commencé à enregistrer la route d'arrivée et particulièrement la route de départ des *Sea Harriers* en patrouille ou en vol d'attaque... Après plusieurs journées de surveillance, il fut admis que tous les avions disparaissaient de l'écran radar à des directions et distances similaires. Les vols se terminaient dans un petit cercle où toutes les lignes se rencontraient. Le porte-avion était dans ce cercle. »³¹ Ce système de repérage aida les Argentins dans la préparation de leur célèbre attaque du 30 mai contre l'*Invincible*.

Forces morales

Entre le 1^e et le 20 mai, la guerre comptait deux acteurs principaux – la FAS et la *Task Force 317*, chacun ayant infligé des dommages sérieux à l'autre. John F. Lehman, secrétaire de l'*U.S. Navy* a déclaré dans son rapport au Congrès du 3 février 1983 qu'en dépit des efforts héroïques des pilotes de *Sea Harrier*, les Britanniques furent toujours assez loin d'obtenir la supériorité aérienne sur les Malouines ».³² L'aviation argentine continua à atteindre ses cibles.

A cette époque de l'année, les Britanniques bénéficièrent d'un avantage causé par les conditions atmosphériques et les journées courtes. Les avions ne purent même pas décoller pendant 17 des 44 jours de la guerre à cause du mauvais temps et du fait qu'il n'y avait que neuf heures de jour. Mais le facteur qui favorisa le plus la flotte britannique est le large nombre de bombes argentines qui atteignirent leur cible mais n'exploquèrent pas, peut-être à cause du largage à basse altitude qui ne permettait pas aux fusées de fonctionner correctement.³³ Si les bombes avaient éclaté, la flotte britannique aurait peut-être subi un sort différent.

Le 21 mai les Britanniques profitèrent du mauvais temps pour lancer l'opération *Sutton* en débarquant 5.000 hommes à San Carlos Bay. Cette fois, le temps changeant ne joua pas en leur faveur car les conditions s'améliorèrent rapidement, facilitant les attaques de l'aviation argentine et créant ce que les Britanniques appelèrent l'allée des bombes. Les attaques provenaient du continent et des îles, mais, le 27 mai, les troupes britanniques purent quand même établir une tête de pont à San Carlos et autour. A partir de ce moment, le conflit tourna à l'avantage des Britanniques, mais la FAS continua à attaquer la flotte (par exemple l'attaque risquée contre l'*Invincible*).

Alors que les troupes britanniques gagnaient du terrain, l'aviation argentine se concentra sur le soutien de ses propres forces de surface pour empêcher l'avance des Britanniques et le débarquement de troupes supplémentaires – par exemple, le coulage d'un bateau de débarquement logistique britannique et d'un bateau

de débarquement, la mise hors de combat d'un bateau de débarquement et l'endommagement d'une frégate, tout à Bahia Agradable. Les avions argentins lancèrent aussi des attaques de jour et de nuit contre les postes de commande. La FAS opéra jusqu'à la fin de la guerre et, malgré la fin de sa mission de base et l'imminence de la victoire britannique, elle essaya de remonter le moral des forces terrestres, résistant à l'attaque britannique finale. Le 13 juin, un jour avant la reddition argentine, un C-130 atterrit à Port Stanley pour livrer un canon de 155mm qui ne fut jamais utilisé.

L'impossibilité de la part des Argentins d'obtenir des renseignements à temps du fait de la carence du centre renseignement et information, empêcha la prise de conscience de la situation britannique exacte lors de la dernière mission de la FAS. L'amiral Woodward a décrit les conditions sur le porte-avion *Hermes*, 480 kms à l'est des îles le 13 juin, « Nous sommes déjà à la limite de nos possibilités, avec seulement trois vaisseaux sans problème opérationnel majeur (*Hermes*, *Yarmouth* et *Exeter*). De la force de destroyers et de frégates, 45 pourcent ont une capacité opérationnelle réduite à zéro ». ³⁴ Les forces aériennes argentines perdirent un total de 74 avions, dont 33 lors de missions de combat, en plus de 41 personnels navigants qui sacrifièrent leur vie dans la poursuite des objectifs de leur pays. Malheureusement pour l'Argentine, ces individus ne possédaient pas l'information opérationnelle correcte (au bon moment) dont ils avaient besoin pour vaincre l'une des flottes les plus puissantes et les plus avancées technologiquement du monde.

Conclusion

En conséquence, il serait fallacieux d'imaginer la guerre entre peuples civilisés comme résultant seulement d'un acte rationnel de la part de leurs gouvernements et de concevoir la guerre comme se débarrassent progressivement de la passion.

—Carl von Clausewitz

En tant que chef de l'armée de terre et chef d'état-major, le général Galtieri fut le responsable principal du conflit, mais il ne comprenait pas les opérations interarmées modernes. Il retarda la participation de l'aviation, pensant que des troupes nombreuses et mal armées pouvaient se défendre elles-mêmes. Le vice-amiral Lombardo ne fit pas beaucoup mieux quand il essaya d'utiliser des avions n'ayant qu'une capacité de combat limitée à la défense des îles contre des *Harriers* polyvalents armés de *Sidewinders* et contre les autres armes et la technologie de la flotte britannique. De plus, envoyer le croiseur ARA *General Belgrano* contre la flotte britannique sans couverture anti-sous-marine causa les plus grandes pertes en vies humaines de la guerre (321 hommes).

Des changements arbitraires dans les objectifs politiques sans étude approfondie par le personnel supérieur d'état-major pour soutenir la viabilité du conflit ainsi que l'absence d'un plan ou d'une stratégie pour atteindre ces objectifs, montrent que le général Galtieri et la junte n'étaient pas capables d'être chefs de guerre – ce que Clausewitz appelle le génie militaire. Seul le général Crespo, commandant la FAS, fit preuve de compétence et de professionnalisme, surmontant les différences technologiques, une autonomie insuffisante de ses appareils et un manque de ravitailleurs en vol et de moyens de reconnaissance.

Ces succès n'auraient cependant pas eu lieu sans le courage de ses pilotes, démontré à chaque mission. Le courage en face du danger, combiné avec le patriotisme, est souvent négligé par les puissances militaires qui pensent qu'il a été supplanté par les progrès de la technologie. En réalité, il mérite d'être considéré quand la volonté d'un adversaire d'atteindre son objectif l'emporte sur son infériorité physique et technologique. L'utilisation par les Argentins d'attaques à basse altitude et un nombre d'Exocets ne dépassant pas cinq ont amené la prestigieuse et sophistiquée *Royal Navy* à changer sa doctrine de défense après la guerre. Bien que ce conflit dans l'Atlantique sud ait éclaté 150 ans après la publication de *On War*, cet article démontre que les idées philosophiques de Clausewitz sur la guerre servent de piliers contemporains s'appliquant à tous les conflits armés. □

Notes

1. Carl von Clausewitz, *On War*, rev. ed., ed. and trans. Michael Howard and Peter Paret (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1984), 87.
2. Comodoro F. P. Matassi, *Probado en Combate* (Buenos Aires: Pio Matassi, 1994), 23.
3. Nicanor Costa Méndez, *Malvinas ésta es la Historia* (Buenos Aires: Sudamericana, 1993), 25.
4. L'entrepreneur argentin Constantino Davidoff arriva le 19 mars 1982 à Leith Harbor (Ile de Géorgie du sud) sur le ARA *Bahia Buen Suceso* pour prendre possession des vieilles usines baleinières qu'il avait achetées en 1981. Les forces armées d'Argentine avaient, paraît-il, inclus quelques commandos dans le groupe de Davidoff. Considérant l'incident comme faisant partie de l'opération *Alpha* de l'Amirauté argentine, le gouvernement britannique ne permit pas à M. Davidoff et à son personnel de demeurer sur les îles. Voir "Falklands War Roundtable" 15–16 mai 2003, *Miller Center of Public Affairs: Presidential Oral History*, <http://millercenter.virginia.edu/programs/poh/falklands.html>.
5. Clausewitz, *On War*, 92.
6. Dr. James S. Corum, "Poderío Aéreo Argentino en la Guerra de las Malvinas: Una Panorámica Operacional", *Aerospace Power Journal Español*, second quarter 2002, 69.
7. Matassi, *Probado en Combate*, 31.
8. Cité dans Christophe Swinarski, "Definición y ámbito de aplicación del Derecho Internacional Humanitario," *Revista Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial* 3 (1989): 19.
9. Clausewitz, *On War*, 89.
10. Matassi, *Probado en Combate*, 32.
11. Clausewitz, *On War*, 89.
12. *Ibid.*, 97.
13. Adm Sandy Woodward, *Los cien días* (Buenos Aires: Sudamericana, 1992), 88.
14. *Ibid.*, 89.
15. Clausewitz, *On War*, 595–96.
16. B. H. Andrada, *Guerra Aérea en las Malvinas* (Buenos Aires: Emecé Editores, 1983), 29.
17. Clausewitz, *On War*, 87, 92.
18. *Ibid.*, 357.
19. Matassi, *Probado en Combate*, 27. La résolution du Comité militaire de 1969 réglant la juridiction entre les différentes armes a transféré les opérations air et maritime de l'aviation à la marine.
20. Clausewitz, *On War*, 128.
21. Voir la discussion des renseignements de Clausewitz dans la section « Sur le génie militaire ». *Ibid.*, 100–112.
22. Corum, "Poderío Aéreo Argentino," 83.
23. *Ibid.*, 75.
24. Woodward, *Los cien días*, 281.
25. Clausewitz, *On War*, 119.
26. *Ibid.*, 122.
27. Capt Pablo Marcos Carballo, *Halcones sobre Malvinas* (Buenos Aires: Ediciones de Cruzamante, 1984), 17.
28. Clausewitz, *On War*, 114.
29. Matassi, *Probado en Combate*, 98.
30. Clausewitz, *On War*, 100–112.
31. Andrada, *Guerra Aérea*, 181.
32. Cited in Matassi, *Probado en Combate*, 67.
33. Carballo, *Halcones sobre Malvinas*, 171.
34. Woodward, *Los cien días*, 339.