

## L'ER 1/33 « Belfort » pendant la campagne de Suez, octobre-novembre 1956

Samedi 18 août 1956 : Pilotes et mécaniciens du 1/33 sont mis en alerte. Les permissionnaires rappelés doivent rejoindre leur escadron basé à Cognac.

Mardi 21 et mercredi 22 août 1956 : A midi, 10 officiers, 42 sous-officiers et 38 hommes du rang embarquent avec armes et bagages dans les wagons de 2<sup>e</sup> classe direction Bordeaux et Marseille. Après un voyage dans l'inconfort, dès l'arrivée en gare de Marseille, tout le personnel embarque dans des camions en direction de la BTA 247. Hébergement des plus spartiates, tentes et paille en guise de lit de campagne. Le personnel prend ses quartiers.

Jeudi 23 au vendredi 31 août 1956 :

Les réunions se succèdent. Départ, faux départ, ordres, contre-ordres. Le personnel passe son temps à lire, jouer à la pétanque, visiter la ville de Marseille pour certains. Le samedi 1<sup>er</sup> septembre, c'est le départ après le repas. Embarquement sur le paquebot Athos II. Tout le monde est sur le pont, et l'appareillage est à 17 h. Le port de Marseille s'éloigne, au revoir la France et à bientôt.

Du dimanche 2 septembre au jeudi 6 septembre 1956, l'Athos II fonce à toute vapeur, à la vitesse

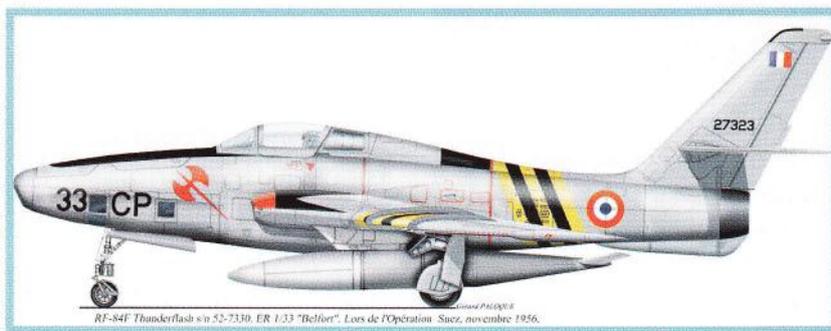
d'une dizaine de nœuds vers une destination inconnue pour le personnel du 1/33. La destination est annoncée au personnel : c'est Farmagouste et Limassol (Chypre). La vie à bord est loin d'être celle des paquebots de croisière. Lundi 3 septembre, passage au large de l'île de Malte, reconnue par un ancien qui avait fait l'Indochine. Le voyage continue et tout le monde vaque à ses occupations habituelles :

lecture, repas. Le temps passe lentement pour les hommes du 1/33.

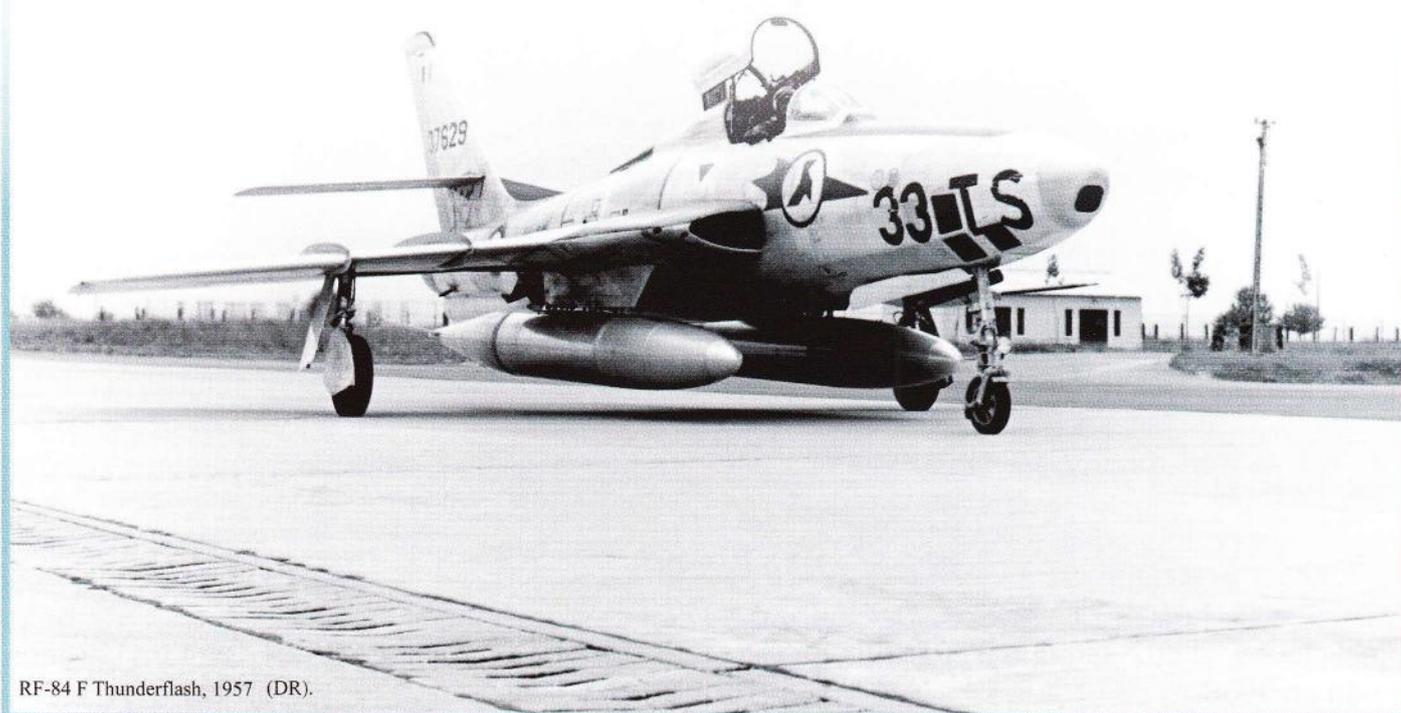
Jeudi 6 et vendredi 7 septembre 1956 : Les nouvelles ne sont pas bonnes. La tension s'élève entre les alliés (britanniques,

français) et l'Égypte. Le navire arrive à 12 h à Limassol et le personnel se prépare à débarquer. Tout le 1/33 est sur le pont prêt au retour sur terre. L'Athos II jette l'ancre à une dizaine de miles au large de Limassol. Attente. Une vedette arrive, un officier anglais monte à bord de l'Athos II pour une distribution de devises. Puis une autre vedette arrive avec l'état-major qui leur annonce le débarquement samedi 8 septembre 1956.

Ce jour-là, à 14 h embarquement du personnel du 1/33 dans des vedettes qui font le va-et-vient entre le paquebot et le port de Limassol. 15 h, tout le monde est sur le quai. Convoi de GMC et de cars grecs en



RF-84F Thunderflash s/n 52-7330. ER 1/33 "Belfort". Lors de l'opération Suez, novembre 1956.



RF-84 F Thunderflash, 1957 (DR).

direction de la zone de campement. 16 h 30, installation sur le terrain. Une zone de 130 m sur 300 m est affectée au 1/33 qui est le lieu de résidence de l'escadron pour une durée inconnue. Le chef des OPS attendait car il est arrivé quelques jours auparavant. C'est sur le terrain d'Akrotiri que les français s'installent avec de nombreuses difficultés et une organisation plutôt aléatoire, car tout le matériel pour ériger ce camp de tentes à été déposé sans ordre. Une fois le camp monté, des moments de repos sont accordés au personnel. Un bruit court que les avions arriveront peut-être lundi. Puis jeudi 27 septembre, un bruit familier tire les hommes du 1/33 de leurs tentes : c'est le sifflement strident des moteurs J-35 mais ce sont les F-84F de la 3<sup>e</sup> escadre de chasse qui arrivent. Le samedi suivant vers midi, nouveau bruit de réacteur dans le ciel, ce sont des RF-84F, les appareils se posent et sont parqués. Septembre se passe ainsi qu'octobre avec quelques vols d'orientation et d'entraînement. Les heures de vol sont rares. Le personnel s'occupe tant bien que mal. Mardi 30 octobre 1956 : Premières vraies missions : à 7 h 30 quatre RF-84F décollent, et à 8 h trois autres missions partent. Un RF aurait aperçu des traçantes monter vers lui. Le pilote fait demi tour et après l'atterrissage, débriefing avec l'officier de renseignement. On n'en saura pas plus sur la provenance de ces traçantes.

Mercredi 31 octobre : déclenchement de l'offensive terrestre par Israël, sept missions sont effectuées. Cinq nouveaux appareils arrivent de France, ce sont des pilotes du 2/33 qui ont effectué le convoyage.

Le soir, grande réunion pour annoncer au personnel que demain c'est le grand jeu. Les pilotes reçoivent l'équipement de survie en territoire hostile et un foulard avec la carte d'Égypte imprimée.

Jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1956 : Les bombardiers anglais ont attaqué durant la nuit. Les chasseurs bombardiers alliés attaquent les terrains d'aviation égyptiens. Les RF-84F du 1/33 vont aux résultats. Huit missions sont effectuées, dont deux reconnaissances à vue et une photo de recherche.

Vendredi 2 novembre 1956 : Onze missions décollent, neuf missions photos et deux reconnaissances à vue. On sait que l'aviation égyptienne est maintenant paralysée, mais la DCA devient très active.

Un pilote du 1/33 raconte : Nous survolons la 6<sup>e</sup> flotte US et nous sommes interceptés par un chasseur de l'US Navy. Franchissement de la côte égyptienne par les RF-84F qui, avec les pleins complets ont une grande autonomie.

L'objectif arrive à 495 Kts. Tout est OK, de petits nuages blancs sont aperçus alors que le ciel était clair. Je jette un coup d'œil vers l'arrière et j'aperçois de nouveau quelques nuages blancs, puis un autre plus près de l'avion. Cela devient malsain dans ce secteur, je pousse la manette à fond, et enclenche rapidement les caméras et le magnétophone sur « ON ». Il est 8 h 15 et je vois la piste principale du terrain égyptien intacte entourée d'entonnoirs causés par des bombes. A gauche, dans une alvéole un Mig 15, puis un autre Mig sur le taxiway. Virage serré toujours en basse altitude, cap sur le point tournant donnant le cap vers la mer, la côte est dépassée, coup d'œil vers l'arrière et la côte s'éloigne. Les gaz sont toujours à 100%. Le manuel dit qu'il ne faut pas dépasser 30 minutes plein gaz. Je réduirai plus haut. Cap sur Chypre, puis l'île se distingue à l'horizon, arrivée au break, atterrissage, parking. A la descente de l'avion, je vais directement avec la bande du magnétophone vers la tente de l'officier des renseignements. Je ne suis pas le seul à rentrer de mission. Dans la tente voisine, les techniciens photo sont déjà au développement des films de ma mission qui sont portés deux heures plus tard aux état-majors. Je rédige mon rapport. Une fois terminé, direction le mess. Les discussions vont bon train sur les événements de cette matinée puis repos. Nous attendons avec impatience la prochaine mission. En fin d'après midi, une mission urgente est déclenchée à la recherche d'IL-28 égyptiens qui se seraient réfugiés en Syrie. Le pilote rentre de mission sans résultat.

Samedi 3 novembre 1956 : Message de félicitations de l'état-major britannique pour le travail effectué par les pilotes de reconnaissance. Il demande que presque toutes les missions soient effectuées par notre escadron. Quatorze missions photos, deux reconnaissances à vue.

Lors d'un décollage, un RF-84F a un problème avec ses fusées JATO. En larguant le support des fusées, celui-ci vient heurter un bidon de carburant externe, qui heureusement, ne prend pas feu. Le pilote largue les deux bidons et se repose sans autre problème.

Dimanche 4 novembre 1956 : Neuf missions sont effectuées, cinq missions photos et quatre de reconnaissance. Tous les appareils rentrent sans problème.

Mais le profil de la mission avec un seul avion est jugé dangereux. Les missions se feront à deux appareils afin que chacun puisse surveiller les environs de l'équipier. Les objectifs choisis seront proches et chacun exécutera sa propre mission. Le retour se fera à deux. Lors d'une mission à deux avions, un RF-84F est accroché par une DCA intense. Le second appareil qui vole dans une zone plus calme avertit son équipier et lui donne un cap afin de quitter la zone dangereuse. Les deux RF-84F rentrent indemnes mission terminée.

Lundi 5 novembre 1956 : Les alliés recherchent l'armée égyptienne. 9 missions sont effectuées, RAV et photos. Il y a toujours une DCA intense autour du Caire.

Mardi 6 novembre 1956 : Après le décollage, un RF largue ses supports JATO en mer et manque de peu un navire anglais qui patrouillait le long des côtes de Chypre. L'incident en reste là. Dix missions sont effectuées sans aucun incident.

Mercredi 7 novembre 1956 : L'Égypte accepte un cessez-le-feu. Les opérations militaires cessent. Mais les avions de reconnaissance veillent et travaillent toujours. 2 missions photos sur l'Égypte sont effectuées. L'après midi, quatre avions décollent en direction de la Syrie.

Jeudi 8 novembre 1956 : L'activité aérienne est

réduite, une seule mission photos au-dessus des terrains égyptiens.

Maintenant on parle du retour en France. Quatre missions photos sont effectuées dans la journée.

Mardi 13 novembre 1956 : Quelques missions afin de surveiller l'activité aérienne égyptienne.

Mercredi 14 novembre 1956 : Premier retour vers la France pour deux appareils.

Jeudi 15 novembre 1956 : Quatre missions photos sur l'Égypte, puis les vols sur l'Égypte sont suspendues pour 48 heures.

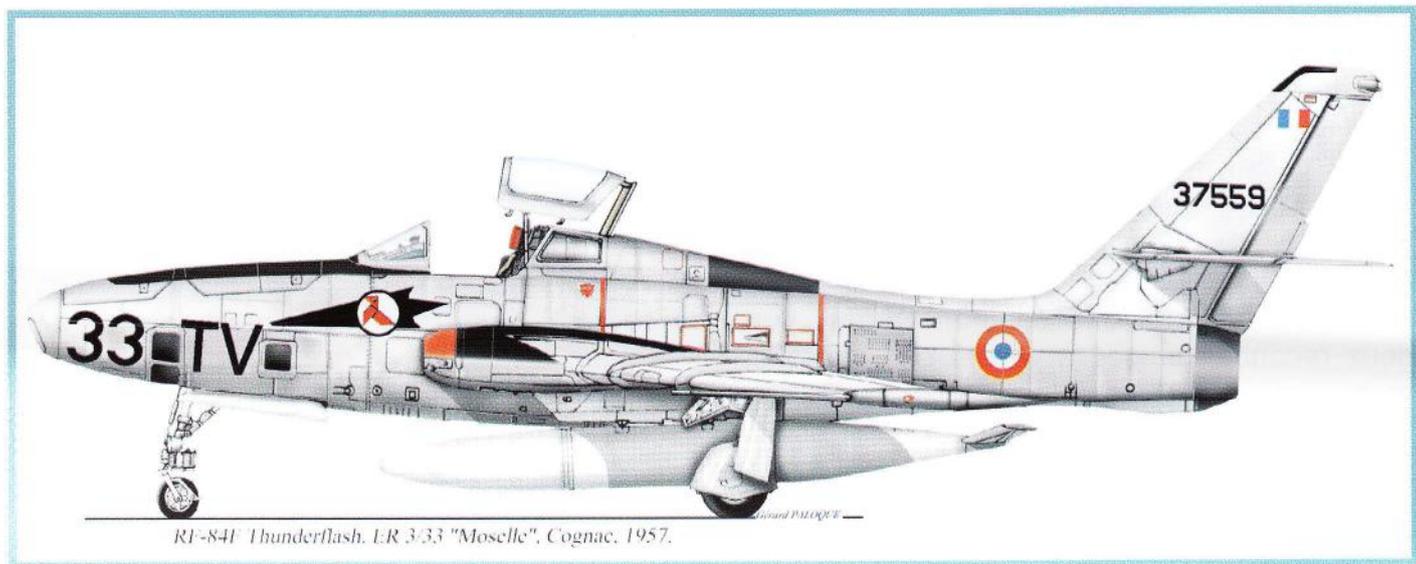
Vendredi 16 novembre 1956 : L'activité aérienne est réduite. Quatre missions sont quand même effectuées au bénéfice du 1/33.

Samedi 17 novembre 1956 : Trois vols locaux sont effectués. Il faut économiser le potentiel avions et les vols ne dépassent pas une heure. Une mission photo au-dessus de Port-Saïd est faite afin de montrer au monde que la ville est intacte, avant que les alliés soient accusés de destruction de celle-ci.

18 novembre 1956 : Vol local pour deux RF-84F. Départ pour la France, via Brindisi, Italie. Un dernier incident a lieu pour un RF-84F qui, lors de sa mise en route, le démarreur explose et l'appareil prend feu. Action rapide du personnel qui éteint l'incendie. L'avion est rentré dans un hangar, mais la météo est très mauvaise et une tornade fait tomber le toit du hangar sur le RF.

Puis les derniers personnels du 1/33 rentrent en France. L'opération « Mousquetaire » opération sur Suez est terminée.

Gérard Paloque



RF-84F Thunderflash. ER 3-33 "Moselle", Cognac, 1957.