

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2010)
Heft: [2]: Aviation

Artikel: En visite chez le baron rouge
Autor: Wicki, Aldo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514501>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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



Ci-contre et ci-dessous: Un missile air-air à guidage infrarouge AIM-9P quitte le pylône Law Draw de la station armée n° 2 pendant le Live Squadron Firing'09.
Toutes les photos © FA.

Forces aériennes

En visite chez le baron rouge

Aldo Wicki

Forces aériennes suisses

Six semaines durant, les Forces aériennes suisses se sont entraînées au dessus de la mer du Nord avec huit F/A-18C/D *Hornet*, depuis la base de Wittmund. Grâce à l'hospitalité et au soutien exemplaire de l'escadrille de chasse 71 « Richthofen » basée à Wittmund, une cinquantaine de pilotes suisses de *Hornet* ont pu effectuer de nombreux vols riches en expériences précieuses au cours de cette campagne baptisée « Squadron Live Firing 2009, » qui s'est déroulée en deux parties.

«L'objectif de cette campagne d'entraînement était entre autres de permettre aux pilotes de renforcer leurs capacités d'action dans la défense aérienne à basse altitude et d'approfondir les contacts avec nos voisins sur le plan de l'instruction commune et de l'entraînement, en vue de la coopération dans le cadre du service de police aérienne dans les régions frontalières. » Les Forces aériennes ont effectué des vols de défense dans les domaines « Basic Fighter Manoeuvring (BFM)» et «Dissimilar Air Combat Training (DACT)», relève le major EMG Jérôme

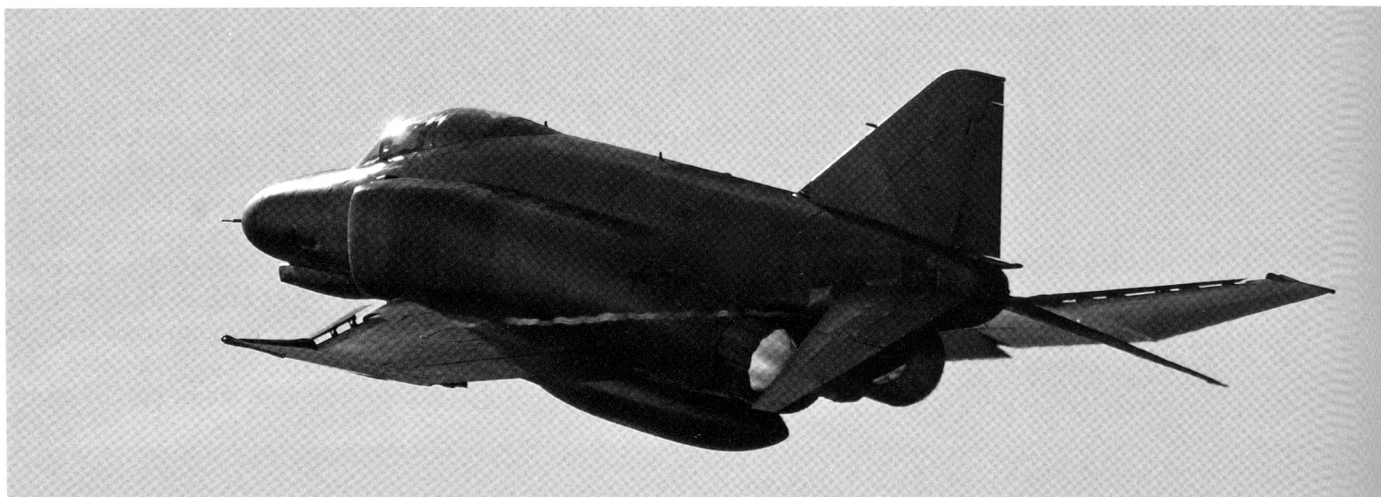


«Geronimo» d'Hooghe, qui a dirigé cette campagne d'entraînement d'envergure en Basse-Saxe en tant que commandant. Des F-4F *Phantom* de l'escadrille de chasse 71 et des Eurofighter *Typhoon* de l'escadrille de chasse

73 de Laage ont servi de partenaires d'entraînement aux *Hornets* suisses. « Initialement, nous avions prévu d'exercer les tirs de missiles air-air du type AIM-9P *Sidewinder* à guidage infrarouge sur une cible aérienne tractée par un autre avion, avec huit F/A-18C/D dans la zone de sécurité au-dessus des eaux internationales. Mais en raison d'un incident technique avec un missile, cette partie de la campagne a dû être interrompue », poursuit le major d'Hooghe. « Par la suite, les huit *Hornets* ont donc tous été utilisés pour l'entraînement à la défense aérienne, principal objectif de la campagne. » Les équipes suisses ont été très bien accueillies en Frise orientale, aussi bien sur la base aérienne de Wittmund que dans leurs loisirs. Le détachement des Forces aériennes suisses a reçu un soutien attentif et optimal de la part de l'escadrille de chasse 71. Ces six semaines d'entraînement auront permis aux deux parties de recueillir de nouvelles expériences précieuses, d'approfondir les contacts existants et de nouer de nouvelles relations.



A gauche insigne de la Jagdgeschwader (JG) 71 « Richthofen », à droite : insigne de l'exercice.



Les F-4F *Phantom* II de la JG71 ont servi de partenaires d'entraînement à la défense aérienne aux Forces aériennes suisses.



L'escadrille de chasse JG71 vole sur McDonnell Douglas (Boeing) F-4F *Phantom* II depuis 1974 déjà et vraisemblablement jusqu'en 2012/14.

Camp d'entraînement estival pour les pilotes de combat

Tandis que les vacanciers du nord de l'Europe se précipitaient vers les plages de la Méditerranée dans des files interminables de voitures, pour profiter du soleil du sud durant les vacances d'été, un détachement des Forces aériennes suisses quittait la Suisse et ses montagnes pour la vaste plaine de la Frise orientale avec huit avions de combat du type Boeing F/A-18C/D. Du 20 juillet au 28 août, une cinquantaine de pilotes de *Hornet* des escadrilles d'avion 11, 17 et 18 ont suivi un entraînement commun avec leurs confrères de l'escadrille de chasse 71 à Wittmund, en Basse-Saxe, à 75 minutes de vol de la Suisse. Ils étaient accompagnés d'une centaine de techniciens et de membres du personnel au sol des bases aériennes de Meiringen et de Payerne, ainsi que de spécialistes de l'entreprise d'armement RUAG, d'armasuisse et de la Base logistique de l'armée (BLA). Les Forces aériennes suisses entretiennent de bons contacts avec la Deutsche Luftwaffe depuis un certain nombre d'années. En 2006 déjà, elles avaient accompli une campagne d'entraînement commune en Sardaigne, au-dessus de la Méditerranée, depuis la base de Decimomannu. En 2007, un détachement suisse avait été reçu par l'escadrille 71 « Richthofen ». C'était donc la troisième rencontre entre Suisses et Allemands. Les Forces aériennes suisses utilisaient pour la première fois les RLACMI-Pods (*Rangeless Air Combat Manoeuvring Instrumentation*) nouvellement acquis. Il s'agit d'un enregistreur de vol de l'entreprise allemande Diehl BGT Defence, formé d'une boîte électronique fixée à l'extrémité de l'aile des F/A-18. Ce système est utilisé comme instrument d'entraînement et renforce l'efficacité des débriefings de mission, car il permet d'enregistrer tous les paramètres de vol et d'armement pour l'ensemble des avions engagés, indépendamment des stations au sol, ce qui n'était pas le cas avec les ACMI-Ranges utilisés auparavant. Un système intégré d'alarme anticollision à moyenne altitude ou au sol augmente également la sécurité de vol. Plusieurs armées de l'air partenaires de la Suisse en Europe utilisent également ce système.

Entraînement quasi sans restrictions

« Au-dessus de la mer du Nord, il est possible d'effectuer des vols d'entraînement à la défense aérienne quasiment sans restrictions, même à basse altitude. Ils permettent de figurer le cas réel, tel qu'il pourrait arriver aussi en Suisse », explique en résumé le major EMG Jérôme d'Hooghe. Il poursuit : « Les missions de police aérienne transfrontalières peuvent s'avérer nécessaires à tout moment, comme l'a montré notamment l'EURO 08. » Les procédures des accords de police aérienne conclus entre les Etats ne peuvent être exercées qu'au moyen d'entraînements communs. En plus de ces possibilités d'entraînement, la mer du Nord offre également la possibilité d'exercer les tirs de missiles dans des zones spécifiques. « Pour les missions de défense et de police aérienne, les pilotes doivent impérativement maîtriser le tir avec des munitions réelles », affirme le major d'Hooghe. Les tirs de missiles n'étant pas possibles en Suisse par manque de place, les pilotes et le personnel au sol n'ont plus eu l'occasion d'acquérir d'expérience en la matière depuis 1991. Cette campagne d'entraînement



Un F/A-18C des Forces aériennes suisses avec un F-4F *Phantom II* de la JG 71 pendant un exercice de défense aérienne.



Les exercices de défense aérienne avec les F-4F se sont déroulés au-dessus des eaux internationales de la mer du Nord.



Les accélérations puissantes durant les manœuvres de combat aérien génèrent la condensation de l'air marin humide sur le dos du *Hornet*.



Le personnel de maintenance des bases aériennes de Meiringen et de Payerne s'occupait de l'entretien technique des huit F/A-18 pendant le Live Squadron Firing'09.

reposait sur les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Allemagne concernant le service de police aérienne dans les régions frontalières ainsi que sur la collaboration en matière d'instruction et d'entraînement entre les Forces aériennes des deux pays.

Mer des Wadden et champs d'éoliennes

La commune de Wittmund, située en Frise orientale, s'étend sur quelque 210 km² et compte 21'000 habitants. La ville de garnison elle-même, qui abrite l'escadrille de chasse 71 depuis 1963, compte 8'000 habitants. « Wenn de Kojen moijer sünd as de Wichte, denn is man in Oostfreesland ! » ou... quand les vaches sont plus jolies que les femmes, c'est qu'on est en Frise orientale, ironise un vieux dicton en dialecte bas-saxon.

Mais le paysage de Frise orientale se reconnaît surtout aux Marsch, aux Geest, aux landes et aux prairies, à ses marais et ses canaux, mais aussi à ses petites villes cossues, ses hameaux soigneusement entretenus et ses villages de briques rouges, ses maisons alignées comme des coupe-vents, ses bosquets, ses champs d'éoliennes puissantes et ses troupeaux immenses de bovins noir et blanc. Le paysage est si plat qu'on le croirait tassé par la main de l'homme. Au décollage de Wittmund en direction du nord, ce paysage en patchwork disparaît sous le fuselage des *Hornets* tandis que la côte se dessine à l'horizon. Bientôt apparaît l'éclat gris mordoré de la mer des Wadden à marée montante. A l'avant, les îles de vacances et leurs longues plages de sable blanc semblant coller à la vase de la mer des Wadden se détachent sur le bleu sombre de la vaste mer du Nord comme des taches de couleurs allongées : Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, etc. Trois mille pieds au-dessous, les plages grouillent de monde : les vacanciers s'affairent entre le rivage et la plage parsemée

de chaises frisonnes colorées. Les jets suisses s'élèvent alors à toute allure au-dessus des eaux de la mer du Nord, laissant derrière eux la Frise orientale et la zone contiguë à la mer territoriale. Au signal « *Fight is on, fight is on* », ils entament un nouvel entraînement exigeant et captivant contre les « *Phabulous* » *Phantoms* de l'escadrille de chasse 71 de Wittmund.

Un léger frisson

L'objectif des tirs de missiles AIM-9P était d'offrir à tous les pilotes de F/A-18 l'occasion d'expérimenter le tir réel de missiles. Les procédures liées à la logistique et à la maintenance lors de tirs de missiles devaient aussi être entraînées, afin de contrôler et d'adapter au besoin leur déroulement. Les spécialistes de la maintenance des armes doivent aussi pouvoir élargir leur expérience avec des tirs réels. Ce n'est qu'ainsi qu'ils peuvent renforcer leur capacité à éviter les risques et à gérer les dysfonctionnements, à l'aide de listes de contrôle précises et de procédures standardisées.

« Malgré les préparatifs minutieux, l'entraînement préalable très réaliste des procédures de tir dans le nouveau simulateur de vol pour *Hornets* SHOTS à Payerne, les briefings d'entraînement détaillés sur place et les deux *Dry Runs* avant le tir, j'ai eu l'impression, le moment venu, que tout allait incroyablement vite. Bien qu'ayant déjà exercé toutes ces manipulations au cours de centaines d'entraînements, chaque année en Suisse, et bien que nous nous entraînions au tir simulé lors de tous nos essais en vol, j'ai ressenti une tension psychique et une sensation de nervosité désagréable au moment décisif », raconte le chef des opérations de la campagne Squadron Live-Firing, capitaine Nicolas « Nick » Mauron. Or, c'est exactement ce genre de situations que les pilotes



Un F/A-18C *Hornet* de retour d'un exercice d'entraînement au-dessus de la mer du Nord.

en service doivent maîtriser. « De telles expériences sont indispensables afin de nous permettre de gérer avec succès toutes les situations dans l'utilisation de notre système de défense F/A-18, même dans des conditions (psychologiques) difficiles. La déception a été grande quand les tirs ont été stoppés, car cette expérience nous fait maintenant défaut. Nous espérons toutefois pouvoir refaire de tels tirs d'essais bientôt », souligne Nicolas Mauron.

Tirs contrôlés dans la zone de sécurité

Tout comme les Forces aériennes étrangères, qui procèdent régulièrement à des tirs d'essai au-dessus de la mer du Nord, les Forces aériennes suisses ont effectué leurs entraînements dans la zone de sécurité prévue à cet effet. Celle-ci s'étend sur 51'00 km², soit environ la superficie du canton du Valais. Les tirs d'essai suivent en outre un parcours défini avec des angles d'approche et des vitesses données. Avant de tirer, les avions de combat vérifient à l'approche qu'aucun bateau ne se trouve dans la zone de sécurité au moyen de la commande « Ship Search » de leurs radars de bord. Une échelle de temps fixe indique



Major EMG Jérôme « Geronimo » d'Hooghe, pilote militaire professionnel, chef service technique du combat aérien et commandant Squadron Live Firing 2009

« Cette campagne a été un succès, malgré l'interruption des tirs de missiles. D'une part parce que nous avons pu nous entraîner de manière systématique au combat aérien à basse altitude et consolider nos expériences. Mais aussi parce qu'au cours des tirs air-air que nous avons pu accomplir durant les deux premières semaines, nous avons recueilli de précieuses expériences pour nos spécialistes en logistique et maintenance, ainsi que pour nos pilotes. Compte tenu des possibilités restreintes existant en Suisse, ces campagnes d'entraînement à l'étranger sont un complément indispensable aux entraînements habituels si l'on veut maintenir le niveau élevé requis dans la défense aérienne, qui constitue un domaine de compétence clé. Nous avons reçu un très bon accueil et un excellent soutien de la part de l'escadrille de chasse JG71. Cette hospitalité et cette collaboration ont même été l'un des points forts de cette campagne. »



Capitaine Nicolas « Nick » Mauron, pilote militaire professionnel dans l'escadre de chasse 18 et chef des opérations Live Firing 2009

« Nous avons commencé la planification des missions en octobre 2008, une fois la procédure de tir établie. Le plus grand défi a consisté à définir la procédure spécifique jusque dans le détail avec les différents partenaires suisses et étrangers, sans grande connaissance pratique préalable, et en particulier de développer un véritable exercice de simulation en vue de la préparation de nos pilotes. La collaboration s'est déroulée de manière très professionnelle et enrichissante, notamment aussi avec l'entreprise GFD. Je suis certain qu'un pilote de combat doit pouvoir s'entraîner au tir de missiles réels, afin de pouvoir mettre en pratique l'ensemble de ses aptitudes de manière professionnelle. L'aspect psychologique, soit la capacité à fonctionner de manière précise et efficace même en situation d'urgence, ne peut être entraîné qu'au moyen des tirs réels. Ce que je retiens de mon expérience après deux tirs, c'est que tout va incroyablement vite ! Nous sommes très déçus d'avoir dû interrompre les tirs au missile air-air. Nous espérons cependant qu'un nouvel exercice de tir réel sera bientôt planifié. »

très précisément au pilote de l'avion de combat et à celui de l'avion tracteur ce qu'ils doivent faire, à quel moment et comment. Les tirs sont effectués sur des cibles tractées par la société privée pour les vols de remorquage GFD, sur des *Learjets* spécialement équipés. Elles sont accrochées à un câble en acier à une distance de six kilomètres.

Au cours de la deuxième semaine, un missile air-air s'est subitement désintégré peu après avoir quitté son point d'accrochage. Ni le pilote du F/A-18 ni aucun tiers n'ont été blessés. Dès le lendemain, une équipe d'experts en missiles d'armasuisse et de la RUAG étaient sur place, chargés d'enquêter sur cet incident. « Nous pouvons affirmer que le missile avait été déclaré conforme par armasuisse et qu'il avait été correctement installé sur le F/A 18 par les équipes de maintenance suisses. Le pilote a lui aussi suivi correctement la procédure et géré comme il se doit le système d'armement dans le cockpit, tirant le missile air-air sur le parcours standard au moment indiqué. La tête du missile n'a pas fonctionné, c'est pourquoi le missile AIM-9P n'a pas explosé. Les débris sont tombés dans la mer dans la zone de sécurité », explique le major d'Hooge. Après cet incident, le chef de l'engagement des Forces aériennes, le divisionnaire Bernhard Müller, a décidé de stopper les tirs d'essai de missiles AIM-9P à guidage infrarouge, compte tenu de l'enquête en cours. Le major poursuit : « Nous avons donc malheureusement dû interrompre les exercices de tir réels de la campagne, ce qui a été une déception pour tous. Cependant, comme les tirs réels de missiles font partie du programme d'entraînement standard des pilotes de combat de la plupart des armées de l'air étrangères, nous espérons fort avoir bientôt une nouvelle occasion de faire ce type d'expériences », souligne le major Jérôme d'Hooge. Si cette situation délicate a pu être gérée avec succès, c'est aussi grâce à l'équipe de commandement de la campagne, qui a procédé à une évaluation approfondie des risques durant la préparation avec les principaux partenaires

impliqués dans les opérations. Cette évaluation a permis de déterminer les risques potentiels et les mesures adéquates pour les réduire.

Les premiers seront les derniers

« L'escadrille de chasse 71 « Richthofen » est sous l'autorité de l'OTAN en tant que « Command Force ». A ce titre, elle est chargée, en collaboration avec les forces armées alliées, de défendre l'espace aérien au-dessus de l'Allemagne 365 jours par an et 24h/24. Elle dispose à cet effet de deux F-4F en état d'alerte », déclare l'officier porte-parole du JG71, le capitaine Frank Holtkamp. « Outre cette mission permanente, l'escadrille assume également d'autres tâches dans le domaine de l'aviation. En 2005 et 2008, elle s'est ainsi chargée durant plusieurs mois de défendre la sécurité de l'espace aérien au-dessus de la Baltique depuis la Lituanie », ajoute le capitaine. Elle met également des avions et du personnel à disposition pour des missions de la Response Force de l'OTAN (NRF). Ces forces de réaction rapide doivent pouvoir être détachées en l'espace de quelques jours. Elles comprennent au plus 12 avions de combat, quelque 9'000 soldats et environ 1'000 tonnes de matériel. L'escadrille de chasse JG71 est constituée d'une escadrille d'état-major, d'un groupe volant formé des deux escadres 711 et 712 et d'un groupe technique. Depuis 1974, l'escadrille JG71 utilise le McDonnell Douglas (aujourd'hui Boeing) F-4F *Phantom* II, sur lequel elle a accompli pas moins de 250'000 heures de vol.

Le F-4F *Phantom* II utilisé par l'armée de l'air allemande est un jet de combat qui date déjà des années 1970. Les premiers avions de reconnaissance RF-4E ont été livrés en 1971 ; l'armée de l'air en compte aujourd'hui 88 (AG51 « Immelmann » à Bremgarten). Les premiers appareils de combat, quant à eux, ont été livrés en 1973 : aujourd'hui, la flotte de combat comprend 175 F-4F (JG71). Mais les



Des Eurofighter (EADS) de l'escadrille JG73 de Laage ont participé à certains exercices de défense aérienne du Live Squadron Firing'09.

programmes d'optimisation au combat ont redonné du « mordant » au McDonnell Douglas, qui a accompli son premier vol en mai 1958 déjà, comme prototype, sous la désignation XF4H-1. Pour pallier les failles tactiques et en attendant l'introduction prévue des nouveaux avions de combat JF90 (actuels Eurofighter Typhoon), soit jusqu'à la fin des années nonante, le système d'armement F-4F a été modernisé de façon constante. Afin d'obtenir la capacité au-delà de l'horizon (BVR) manquante, des radars de bord AN/APG-65GY Pulse Doppler de Hughes et des missiles radar air-air AIM-120 AMRAAM ont été ajoutés aux 113 F-4F de l'Armée de l'air dans le cadre du programme « Improved Combat Efficiency, ICE A/D », entre 1991 et 1996.

Aujourd'hui, l'escadrille Richthofen est la seule formation de l'Armée de l'air allemande à voler encore sur les F-4F. Sur les 175 avions acquis autrefois, seule une soixantaine sont encore utilisés. 2012/2014 marquera la fin définitive de l'ère des *Phantoms*. L'escadrille de chasse JG71, la première à avoir utilisé le F-4F et dernière formation de *Phantoms*, passera alors au nouvel Eurofighter.

A.W.

Baron Manfred von Richthofen – le baron rouge

Le 21 avril 1961, à l'occasion du 43^e anniversaire de la mort du Rittmeister Manfred von Richthofen, l'escadrille de chasse JG 71 a été baptisée du vénérable nom de « Richthofen » par le Chancelier Lübke. Manfred Albrecht, Baron von Richthofen, fut le pilote de chasse allemand le plus performant durant la Première Guerre mondiale, avec pas moins de 80 victoires à son actif.

Au début de la Première Guerre mondiale, von Richthofen était chef patrouilleur de cavalerie sur le front de l'est et de l'ouest. Fasciné par le prestige des soldats de la troupe aérienne, il demande sa mutation en 1915. Au début, il était simple observateur dans la section des pigeons voyageurs d'Ostende, la première formation de bombardiers allemands. Après avoir suivi la formation de pilote, il rejoint finalement l'escadrille de chasse Jasta 2, placée sous le commandement d'Oswald Boelcke, en septembre 1916. Il abat sa première cible le 17 septembre 1916 au-dessus de Cambrai. Von Richthofen était un fin tacticien, fidèle aux enseignements de son maître Oswald Boelcke. Avant une bataille, il parvenait généralement à mettre tous les avantages de son côté.

En janvier 1917, von Richthofen prit le commandement de l'escadrille de chasse 11. Celle-ci fut bientôt connue sous le nom de « cirque volant », car les pilotes peignaient leurs avions de couleurs bariolées. Richthofen lui-même avait une préférence pour la couleur rouge. Le « baron rouge » devint vite le pilote de chasse le plus célèbre d'Allemagne. Au fil des mois, alors qu'il était à la tête de la Jasta 11, celle-ci devint l'une des unités d'élite les plus redoutées. Plus de 20 engins britanniques tombèrent sous les tirs de Richthofen et ses pilotes abattirent eux aussi de nombreux engins. Cette escadre fut largement responsable du fameux « *bloody April* » (« avril sanglant »), comme le baptisèrent les Britanniques. L'espérance de vie moyenne d'un pilote du Royal Flying Corps et du Royal Naval Air Service était tombée de 295 heures à 92 heures.

En juin 1917, les escadres 4, 6, 10 et 11 furent intégrées dans l'escadrille de chasse n° 1. Les quatre escadres étaient

sous le commandement de Manfred von Richthofen. En juillet 1917, il fut grièvement blessé à la tête au cours d'un combat aérien et dut atterrir en urgence, momentanément privé de la vue. Il ne se remit jamais complètement de cette blessure. Le 21 avril 1918, le « baron rouge » reprit les commandes de son triplan Fokker Dr I. Ce jour-là, le groupe fut pris dans un combat contre les Sopwith *Camels* de l'escadre N° 209 de la RAF. Tandis que von Richthofen pourchassait un pilote au-delà des lignes anglaises, il fut abattu par des tireurs australiens. Von Richthofen fut mortellement atteint et son avion, volant à basse altitude, s'écrasa au sol près des lignes australiennes.

Le respect qu'il inspirait à l'ennemi était tel qu'il fut enterré avec tous les honneurs militaires le 22 avril près d'Amiens. Il fut sans doute le premier pilote pour lequel fut dépêchée la « *Missing Man Formation* », un rite aujourd'hui traditionnel. Son escadrille apprit sa mort par les Alliés, qui envoyèrent un de leurs avions de combat lancer le message suivant sur la base : « A l'attention du Corps aérien allemand : le 21 avril 1918, le capitaine Manfred Baron von Richthofen a été tué dans un combat aérien. Il a été enterré avec tous les honneurs militaires. » Le 20 mai 1918, l'escadrille de chasse N° 1 fut officiellement baptisée « Jagdgeschwader Freiherr von Richthofen Nr.1 ». Le surnom mythique de « baron rouge » fut probablement attribué à Manfred von Richthofen après la Première Guerre mondiale seulement : le titre de « Freiherr », étant inconnu en anglais, il aurait été traduit par « baron » dans un document sur l'histoire de la guerre.

GFD et le « mystérieux tiers »

Les missiles air-air AIM-9P n'ont bien sûr pas été tirés sur des avions, mais sur des cibles volantes tractées de type DO-SK6 IRCM, accrochées à un câble d'acier de six kilomètres de long tiré par des *Learjets* 35/36, fonction prise en charge par l'entreprise privée de représentation de cibles aériennes GFD, basée à Hohn (Schleswig-Holstein). Depuis 2002, l'entreprise GFD fait partie du consortium EADS et possède une flotte constituée de 11 *Learjets*, dans les configurations les plus diverses. Cette entreprise privée offre ainsi une large palette de services à l'armée allemande et à des clients étrangers, de la représentation de cibles pour les tirs air-air, à l'utilisation de brouilleurs électroniques pour l'entraînement électronique au combat. « Nos pilotes ont tiré sur la cible tractée DO-SK6, qui est équipée d'une lentille de Lüneburg afin d'obtenir un plus grand angle transversal. Pour éviter qu'un trop grand nombre de cibles ne soient endommagées et gaspillées, des leurres (Decoy-Flares) à forte signature infrarouge sont éjectés par téléguidage par l'équipage des *Learjets*, afin de détourner les missiles », explique le capitaine Nicolas Mauron.

Une singularité dans le monde de l'aviation : l'entreprise BAe-Flight Systems est installée sur la base aérienne de Wittmund depuis 1991 avec ses six A-4N *Skyhawk*, anciens chasseurs-bombardiers de l'US Navy, des Marines américains et de l'armée de l'air israélienne. D'anciens pilotes de combat américains et allemands effectuent des vols de représentation pour l'entraînement aux tirs air-air des F-4F, *Tornados* et *Typhoons* de l'Armée de l'air allemande. Baptisée « Dart-Staffel 713 », elle passe pour la troisième escadre de chasse de la JG 71, à titre non officiel.



Topographie différente : Roger Süess planifie un vol d'hélicoptère en Bosnie.
Toutes les photos © Peter Brotschi.

Transport aérien

Le *Cougar* suisse auprès de l'EUFOR en Bosnie-Herzégovine : un service indispensable

Marc Forster

Les drapeaux de deux douzaines de nations, dont celui de la Suisse, flottent au-dessus du camp Butmir, au sud de la capitale bosniaque, Sarajevo. Dans le cadre de l'opération ALTHEA, la troupe de la force multinationale EUFOR veille à préserver l'équilibre dans cet Etat balkanique où Serbes, Croates et musulmans se sont livrés la guerre jusqu'en 1995. La Suisse a participé à cette opération de maintien de la paix avec deux hélicoptères de type *Cougar* de 2005 à fin septembre 2009. La collaboration internationale de la troupe de protection n'aurait pu fonctionner sans l'appui des pilotes et mécaniciens suisses dans le domaine du service de transport aérien.

En ce matin d'avril, le ciel est couvert au-dessus de la plaine de Sarajevo. Mais ce fait ne saurait empêcher le lieutenant-colonel Markus Just et le capitaine Roger « Sweety » Süess, de mener à bien la mission qu'ils ont reçue du commandement de l'EUFOR. « Nous volons presque chaque jour », explique Markus Just. « Nous assurons principalement le transport de personnes, mais effectuons également des vols de reconnaissance et convoyons parfois aussi du fret. »



En bonne compagnie : un *Cougar* et un Mil-17 slovaque en service pour l'EUFOR.

Terre historique

Les deux pilotes démarrent le *Cougar* peu avant 12h. L'hélicoptère s'éloigne en traçant un arc de cercle dans le ciel au-delà du camp et de l'aéroport de Sarajevo. Les maisons alignées au-dessous à perte de vue rappellent brièvement à l'observateur les Jeux olympiques d'hiver de 1984 qui ont fait la renommée de la ville, mais aussi le siège de 1992 à 1995 et la souffrance des habitants de la ville, qui l'ont rendue quant à eux tristement célèbre. Des souvenirs du passé surgit également la figure imposante du prince héritier François Ferdinand d'Autriche-Hongrie en uniforme d'apparat, dont l'assassinat dans la métropole bosniaque en 1914 fut à l'origine de la Première Guerre mondiale.

Retour au présent : le *Cougar* vole direction nord-est, destination la ville de Brcko. A bord de l'hélicoptère, un passager chargé de mission importante : le major-général Stefano Castagnotto, commandant de l'EUFOR. A 12h42, l'hélicoptère se pose dans le stade inachevé de la ville située au nord de la Bosnie. Le colonel en descend et remercie les pilotes. Le loadmaster Sandro Oettli referme la porte



Le détachement suisse pour le service de transport aérien à Sarajevo : Markus Just, Sandro Oettli, Werner Walther, Christian Meyer et Roger Süess (depuis la gauche).



Swiss Ops : les missions sont préparées dans un bâtiment fonctionnel et modeste. Les équipages de l'Armée de l'air allemande ont pris leurs quartiers au parterre et hissé le drapeau de la Bavière.

TAIL NO	T-337	T-336	TASK
FUEL	1500	1200	T-336
FAT	11:45	17:40	
ETD	12:00	17:55	
ETA	15:30	19:15	
PIC	Markus	Markus	
COPI	Sweetly	Sweetly	
LM			
ROUTE	LOT Brčko LOT Bos Grad Kecce Borja Luka	LOT Brčko retour	
RMK	Lunch 14:00		

Plan de missions des pilotes d'hélicoptère suisses.



Les églises et les mosquées, nouvelles ou reconstruites, rappellent la guerre civile sanglante qui s'est déroulée de 1992 à 1995.



Point d'atterrissage des hélicoptères suisses en avril 2009, à l'endroit de l'ancienne ligne de front entre les belligérants au début des années 90.

Contexte

Stabilité précaire

Depuis 1995, la Bosnie-Herzégovine est une nation constituée de deux entités : la Fédération des Croates chrétiens et des Bosniaques musulmans qui habitent à l'Ouest et au Sud, d'une part, et la Republika Srpska, la République serbe des Bosniaques orthodoxes au Nord et à l'Est, d'autre part. Le gouvernement bosniaque à Sarajevo compte des représentants des trois groupes ethniques, mais la destinée du pays se trouve de fait entre les mains du « Haut Représentant international (IHR) ». C'est un mandat conjoint partagé par l'ONU et l'UE.

L'EUFOR, la force de protection officielle depuis 2004, est chargée de veiller à la stabilité du pays, encore précaire. Elle dispose à cet effet de 43 « maisons-LOT » (en anglais, « Liaison and Observation Team»). Les Suisses gèrent deux maisons-LOT, à Bosanska Gradiska et à Bugojno.

« La Bosnie est un Etat constitué de deux forces – la Fédération croato-bosniaque et la République serbe. Le territoire de la Fédération compte dix cantons, eux-mêmes constitués de différentes communes », explique le major Thomas Schmidt, chef du contingent suisse en Bosnie et officier supérieur de la « Division Information & Analyse » de l'EUFOR pour décrire la structure complexe de cet Etat multinational.

« Le pays compte 140 ministres : 70 % du budget de l'Etat est consacré aux salaires des représentants politiques et des fonctionnaires », affirme Thomas Schmidt. Le système est lourd et l'économie du pays est dévastée, même 14 ans après la fin de la guerre. Seuls 10 % du parc industriel qui existait en 1992 au moment de la guerre ont été reconstruits.

« Les frontières actuelles sont bâties sur du sang et des cadavres », explique Thomas Schmidt. L'accord de Dayton, qui a mis fin en 1995 à cette guerre effroyable entre les trois ethnies, constitue en fait un armistice. « La confiance mutuelle entre les trois groupes de population fait défaut. » Aussi longtemps que l'EUFOR sera présente avec des maisons-LOT, il n'arrivera rien », ajoute-t-il. Mais l'avenir du pays après le retrait de l'EUFOR demeure incertain.

du *Cougar*, qui reprend son envol à peine deux minutes plus tard. Nouvelle destination : le point « W094 » dans la ville de Bosanska Gradiska, à la frontière avec la Croatie au nord du pays.

L'appareil atterrit à 13h13. Un groupe suisse de l'équipe de liaison et d'observation (LOT) monte à bord. Un vol de reconnaissance qui durera une bonne heure permettra d'approcher différents villages pour prendre des vues du ciel. Le détachement fait partie de la maison LOT de Bosanska Gradiska. Il s'agit d'un poste avancé géré par des troupes internationales, qui sert de relais avec la population en cas de problèmes. Il en existe dans toute la Bosnie-Herzégovine. Deux LOT sont constitués par la

Sergent-major Christian Meyer
Mécanicien sur hélicoptère

« Ici, on vole souvent »

Christian Meyer a passé trois semaines au camp de Butmir en avril 2009. Dans le civil, il travaille comme mécanicien et loadmaster auprès des Forces aériennes à Dübendorf. « On est toujours en activité, mais de manière plus flexible qu'à la maison. La routine est différente : on a parfois des semaines de sept jours, mais il arrive aussi qu'on puisse faire la grasse matinée. J'apprends davantage ici parce qu'on exécute tous les travaux de maintenance. Ça rend le travail plus varié. J'ai surtout des contacts avec des Allemands, des Autrichiens et des Luxembourgeois, en raison de la langue. Les contacts ainsi noués sont très intéressants. Il est enrichissant de découvrir les expériences des autres. On vole aussi plus souvent qu'en Suisse. Pour ma première mission, j'étais à Mostar – il y faisait plus chaud. Je dois accomplir une mission par an ; ça fait partie de mes obligations. Mais cette année, j'y suis déjà pour la troisième fois. A Sarajevo, l'environnement est différent. Bien que la ville se soit très bien remise de la guerre, on sent une certaine pauvreté. La Bosnie est malgré tout un pays magnifique, surtout vu du ciel. En Suisse, quand les gens évoquent la Bosnie, ils pensent à la guerre. Mais le pays compte des paysages très variés et des beautés naturelles impressionnantes. »

Suisse. La liaison aérienne est d'une importance cruciale pour toutes les maisons LOT.

A 14h16, le *Cougar* se pose brièvement et le groupe en débarque après avoir mené à bien sa mission de reconnaissance. Une halte-carburant à l'aéroport de Banja Luka et un atterrissage rapide pour déposer un membre suisse de l'EUFOR basé à Banja Luka et voilà le *Cougar* reparti pour Sarajevo, où il rejoint le Camp Butmir après 45 minutes. Mission accomplie.

Câbles et pylônes

Les troupes internationales recourent volontiers aux services des équipes suisses. « Nous volons en toute saison, jusque tard dans la nuit et même par mauvais temps, pour autant que les conditions le permettent », explique Markus Just. D'autres nations se voient confier des tâches parallèles et accomplissent par conséquent moins de missions de vols.

Les hélicoptères suisses sont en outre bien équipés. « Le Map Display, le système de navigation à cartes électroniques, est un avantage considérable », souligne Roger Süess.

En 2005, la Suisse a repris une part du service de transport aérien pour la troupe internationale assurée auparavant par les Britanniques. Les équipages, qui viennent en Bosnie pour des missions de trois semaines environ, profitent de leurs précieux préparatifs : des cartes de vol pour hélicoptères répertoriant de nombreux obstacles dont le signalement n'est pas obligatoire dans un pays comme la Bosnie. Les pilotes d'hélicoptères suisses redoutent en

Officier technique Werner Walther
Chef des opérations de vol et de la maintenance

« Werni » Walther connaît les Balkans depuis de nombreuses années. A Sarajevo, il était responsable des opérations des mécaniciens d'avion et des loadmasters.

« Le travail d'équipe est important »

« Ce qui m'impressionne, c'est la collaboration avec d'autres nations. Nous avons de très bons rapports, en particulier avec les Allemands et les Autrichiens. La langue commune est bien sûr un atout ; nous nous entraînons beaucoup. Des amitiés se développent au cours de visites ou de formations. C'est l'occasion de se revoir. En tant que chef des opérations de vol et de la maintenance à Dübendorf, je veux motiver mon équipe. Durant mon séjour à Sarajevo, je n'ai jamais eu de retour négatif de la part d'un mécanicien. Après ma première mission auprès de la KFOR au Kosovo en 2003, j'ai organisé une présentation à laquelle j'ai convié également les parents et les compagnes des mécaniciens en mission afin de combattre les peurs et les préjugés. En Bosnie, la problématique des réfugiés n'est plus d'actualité. Mais je me souviens d'une scène en Albanie, en 1999 : nous emmenions des réfugiés de Kukes à Rinas. Parmi eux se trouvait un couple âgé avec quatre sacs en plastique à la main, qui contenaient tout ce qu'ils possédaient.

Quand ils sont descendus de l'hélicoptère, ils ont hoché la tête en signe de remerciement – à ce moment, les larmes me sont montées aux yeux. »

particulier les lignes à haute tension, les antennes isolées et les hautes cheminées d'usine. Ces éléments ne sont pas éclairés comme c'est le cas en Suisse. La seule solution est de savoir où se situent ces pièges.

Richesse du paysage

Voler au-dessus de la Bosnie révèle un pays riche en beautés naturelles : collines boisées, vallées en pente douce et falaises spectaculaires frappent l'observateur qui contemple le paysage à travers les vitres de l'hélicoptère. Au-dessus des villages et des villes, les clochers des églises et les minarets dominent le paysage. De nombreuses églises – orthodoxes pour les Serbes et catholiques pour les Croates – ainsi que des mosquées sont en construction car certains édifices religieux ont été détruits durant la guerre. Les tours et les coupes de certains scintillent, flambant neuves. Ces éléments rappellent pourquoi les troupes multinationales EUFOR sont chargées de veiller à la stabilité dans le pays depuis si longtemps déjà.

« Les différentes ethnies ne vivent pas tellement en communauté, mais plutôt les unes à côté des autres », résume Roger Süess pour dépeindre la réalité de la Bosnie-Herzégovine en 2009. Le « haut représentant » de l'ONU continue à veiller sur le gouvernement de coalition de cet Etat multinational. Depuis fin mars 2009,

Lieutenant-colonel Markus Just
Chef du détachement *Cougar*

Markus Just était responsable du détachement *Cougar* en avril à Sarajevo

« Un défi passionnant »

« La mission accomplie ici diffère de la routine habituelle du pilote d'hélicoptère en Suisse, à plusieurs égards. La topographie et les conditions climatiques différentes induisent également des situations météorologiques différentes. On part en outre du principe qu'il y a toujours une menace et un risque possible d'escalade. Les préparatifs de vol ici sont plus exigeants. Il faut notamment tenir compte dans la planification de vol du fait qu'il n'existe que deux stations où faire le plein de carburant en Bosnie. En Suisse, un hélicoptère peut s'approvisionner – même à brève échéance – à divers endroits. Le petit détachement que nous formons ici doit relever des défis passionnants. L'équipe travaille en étroite collaboration, ce qui nous permet d'observer la manière de travailler des autres et de faire preuve de compréhension. Les performances accomplies par les Suisses avec ces moyens modestes forcent l'admiration. Les Etats partenaires apprécient également beaucoup de disposer de cet hélicoptère moderne à Sarajevo. »

Capitaine Roger Süess
Pilote

Roger Süess était en mission en Bosnie-Herzégovine comme pilote d'hélicoptère en avril 2009

« On apprend toujours quelque chose »

« Peu après ma formation de pilote sur *Super Puma*, je suis parti pour le Kosovo. Au début, beaucoup de choses étaient nouvelles. Mais on apprend toujours quelque chose dans de telles situations. Par exemple ici, nous décollons avec moins d'informations qu'en Suisse. La recherche d'informations pour l'aviation s'avère plus difficile. Contrairement à la Suisse, nous ne pouvons pas atterrir partout parce qu'il y a toujours beaucoup de mines. »

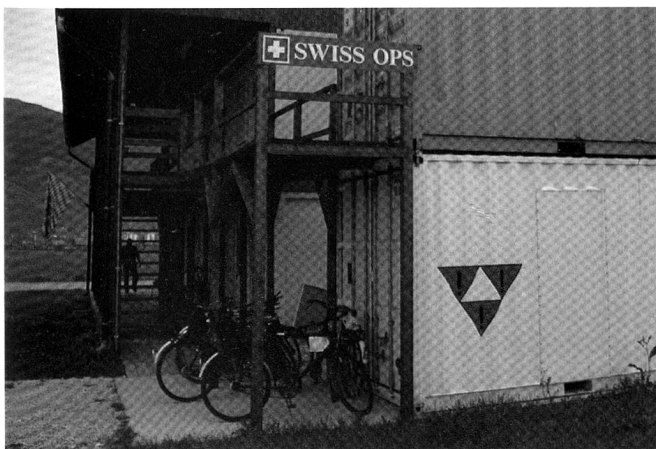
il s'agit du diplomate autrichien Valentin Inzko, qui est lui aussi un hôte bienvenu, souvent à bord du *Cougar* suisse. Comme la présence militaire de l'EUFOR va être massivement réduite, le *Cougar* a lui aussi été rappelé de Bosnie, fin septembre 2009, après quatre ans de services compétents.

Camp international

Les pilotes, mécaniciens et spécialistes suisses effectuent généralement des missions de trois semaines à Sarajevo. La plupart étant des employés de la Confédération, ce service fait partie pour eux de leur routine professionnelle. Mais le temps passé à Sarajevo est considéré par beaucoup comme un enrichissement et une nouvelle expérience. Au camp, le quotidien est marqué par la vie communautaire internationale.

Une navette vers la Suisse est assurée en règle générale deux fois par semaine par un Beechcraft 1900 des Forces aériennes, qui ramène les membres du contingent EUFOR au pays et apporte le courrier en provenance de la Suisse.

M.F.



Les Suisses réputés grands cyclistes au camp Butmir.



Camp Butmir : plus de 20 nations veillent à la paix encore précaire en Bosnie-Herzégovine.



Le *Cougar* suisse au décollage. A l'arrière-plan, on aperçoit la montagne Igman. Derrière les grillages vit la colonie des Bosniaques musulmans.



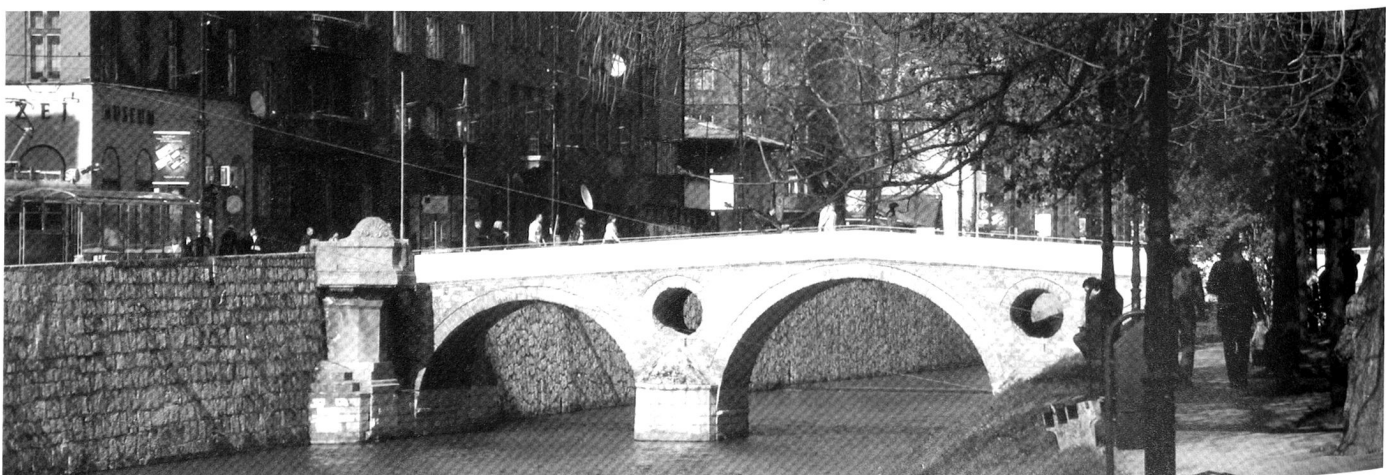
Arrivée d'un *Cougar* suisse en provenance d'Alpnach.



La cathédrale orthodoxe serbe de Sarajevo.



Scène de rue au centre de Sarajevo avec la cathédrale catholique romaine en arrière-plan.



C'est sur le « Pont latin » que le prince-héritier François Ferdinand d'Autriche-Hongrie et sa femme ont été assassinés en 1914.