

Interview avec le lieutenant-colonel Aldo Wicki, Commandant de YORKNITE 2019-2021

Autor(en): **Wicki, Aldo / Grand, Julien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **- (2022)**

Heft [1]: **Numéro Thématique 1**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1035392>

Nutzungsbedingungen

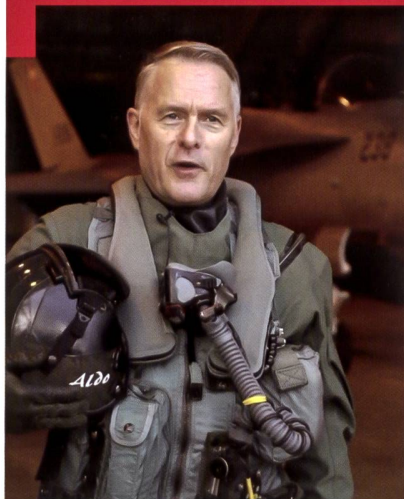
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



La présente interview a été réalisée par le média *Sky News*.
Nous en reproduisons ici la traduction avec l'aimable autorisation
de *Sky News* que nous remercions.

Toutes les photos © Forces aériennes suisses.

Forces aériennes

Interview avec le lieutenant-colonel Aldo Wicki, Commandant de YORKNITE 2019-2021.

Traduction : Lt-col EMG Julien Grand

En quoi «Yorknite 2021» s'est-elle distinguée des autres et les objectifs fixés ont-ils été atteints ?

Le YORKNITE (YN21) de cette année a été une « grande opération », exigeante et pleine de défis, plus complète et plus complexe que toutes les campagnes à l'étranger menées jusqu'ici par les Forces aériennes, car trois activités partielles ont été menées en parallèle sous un même toit. Il s'agissait d'une part du traditionnel module d'instruction à l'étranger (AMA) Yorknite avec jusqu'à neuf avions de combat F/A-18. D'autre part, la branche Transport aérien (TA) a mené une campagne d'essai avec trois hélicoptères de transport Cougar. Et troisièmement, avec le soutien organisationnel et logistique de la YN21, un tir de vérification Amraam AIM-120C7 a eu lieu dans le cadre d'une organisation de projet commune entre armasuisse et les Forces aériennes. Au total, plus de 210 membres des Forces aériennes, d'armasuisse et de la RUAG ont participé à la Yorknite 2021 et au Life-Firing 2021 sur RAF Leeming, RAF Lossiemouth et sur l'île de Benbecula.

En 2021, des Cougars suisses ont été engagés pour la première fois en Angleterre, pourquoi et que faisaient-ils ?

Après plusieurs années d'activités de formation et d'entraînement à Vidsel, dans le nord de la Suède, la branche TA cherchait un nouveau site pour son cours de formation tactique «Takauss 4». En raison des excellentes expériences que leurs collègues de la branche Défense aérienne ont faites, au cours des cinq dernières années, avec les AMA Scotnight et YORKNITE en Ecosse et dans le nord de l'Angleterre, les responsables de l'AMA TA ont décidé de mener une campagne d'essai également à RAF Leeming, avec le soutien organisationnel et logistique du commandement de YN21.

Quel objectif se sont fixés les pilotes d'hélicoptère ?

L'objectif était de déterminer si le nord de l'Angleterre et les zones d'entraînement existantes se prêtaient aussi bien à la réalisation du «Takauss 4» que pour l'entraînement au vol de nuit avec les F/A-18. Les pilotes de transport aérien ont effectué des missions d'entraînement au vol tactique à basse altitude de jour comme de nuit, ainsi que des missions dans l'installation de la RAF Spadeadam, vaste et très bien instrumentée pour l'entraînement aux profils d'engagement dans un environnement de guerre électronique et pour les scénarios de menace par des systèmes de défense aérienne au sol.

De plus, les Forces aériennes ont tiré des missiles réels, en collaboration avec armasuisse, dans les Hébrides. Comment ce test a-t-il influencé l'ensemble de l'exercice ?

Pour pouvoir tester avec succès et sans danger des missiles air-air, il faut disposer de grands champs de tirs avec de vastes zones de sécurité et des installations modernes de mesure, de surveillance et d'évaluation. L'un des rares terrains utilisables par les forces aériennes étrangères se trouve au-dessus de l'Atlantique, au large de la côte nord-ouest de l'Ecosse. D'une part, ce tir de vérification d'engins guidés a été effectué avec des missiles air-air AMRAAM AIM-120C7, sous une direction de projet autonome armasuisse-Forces aériennes. D'autre part, la responsabilité du soutien administratif, organisationnel et logistique de cette campagne Life-Firing LF21 incombait à l'état-major de «Yorknite 2021». Ainsi, l'état-major YN21 a soutenu le LF21 pendant les mois de planification et de préparation en Suisse et en Grande-Bretagne.

Quel a été l'effort supplémentaire nécessaire ?

La charge de travail pour les prestations d'appui aux opérations aériennes a été limitée sur place, car les deux F/A-18 prévus pour LF21, l'avion Shooter et le

Chase-Plane, ont été engagés à partir de RAF Leeming et qu'il a été possible d'utiliser en partie les mêmes infrastructures et une partie du personnel spécialisé de YN21. Les deux *Hornet* n'ont dû qu'être ravitaillés à RAF Lossiemouth, afin de disposer de suffisamment de carburant pour les missions dans la zone d'essai, au large des îles Hébrides et les vols de retour vers RAF Leeming. Les nombreuses prestations de soutien administratif pour les réservations de voitures de location et d'hôtels, la mise en œuvre du concept de protection Covid-19 ainsi que les tests PCR et rapides de tous les participants par l'état-major YN21 à RAF Leeming ont toutefois demandé beaucoup plus de travail. L'équipe d'armasuisse, des Forces aériennes et de la RUAG était composée de 25 mécaniciens aéronautiques, spécialistes des armes guidées et policiers militaires ainsi que de douze pilotes et ingénieurs d'essais en vol. Pendant le Life-Firing LF21, deux AIM-120C7 équipés de têtes de guerre et provenant des stocks des Forces aériennes ont été tirés avec succès sur des drones cibles. Les performances de l'engin guidé ont ainsi pu être testées avec succès.

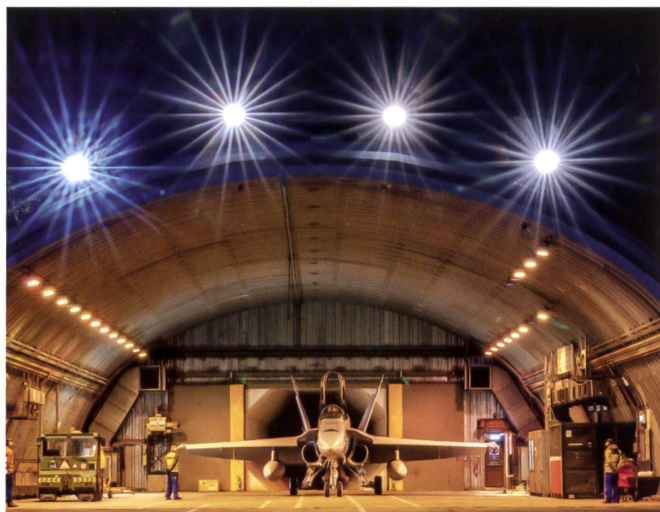
Comment avez-vous géré les mesures Covid britanniques ?

Sur la base des solides expériences acquises lors de Yorknite 2020, nous avons, cette année encore, mis en œuvre et appliqué un concept de protection complet et strict. Heureusement, une nouvelle fois, cela s'est avéré très efficace sur tous les plans et nous avons pu nous acquitter de nos tâches et mettre en œuvre les missions de formation sans problèmes majeurs et sans restrictions pertinentes. Le problème résidait plutôt dans le fait que le gouvernement de Londres avait levé toutes les mesures de protection pour l'Angleterre. Ce n'est que dans la deuxième partie de YN21 que l'obligation de porter un masque a été rétablie. Mais le fait que l'Ecosse, contrairement à l'Angleterre, applique ses propres mesures de protection particulières – tout comme le Pays de Galles et l'Irlande du Nord – a rendu encore plus difficile pour nous, au sein du commandement YN21, la planification et la mise en œuvre à tout moment des mesures de protection correctes et efficaces pour tous les participants à la LF21 en Ecosse et pour les YN21 et la LF21 dans le nord de l'Angleterre. Mais dans l'ensemble, ni notre propre concept de protection strict, ni les réglementations locales ne nous ont limités de manière significative dans l'exécution de notre mission de formation et d'entraînement.

Vous travaillez depuis plus de 30 ans dans les Forces aériennes suisses, comment se sont-elles transformées durant cette période ?

Mes réflexions concernent surtout le domaine des jets : lorsque j'ai rejoint les Forces aériennes, en 1990, celles-ci se trouvaient depuis plusieurs années déjà dans un processus de transformation important, passant d'une armée de milice relativement importante, dotée d'avions de combat pour la plupart obsolètes et inférieurs, à une armée de l'air fortement réduite et de plus en plus professionnalisée au niveau du personnel





navigant, dotée d'un matériel en partie très moderne et performant. Des capacités importantes ont été perdues jusqu'à aujourd'hui sans être remplacées, comme la reconnaissance aérienne tactique et le « combat terrestre », avec la mise hors service des flottes de *Mirage* et de *Hunter*. Au début de ma carrière au sein des Forces aériennes, la lutte politique pour l'acquisition du F/A18 et donc directement – comme aujourd'hui avec la lutte politique en cours pour la réussite de l'acquisition du F-35 – la garantie de l'avenir des Forces aériennes et donc d'une politique de sécurité crédible étaient au centre de mes préoccupations.

Quel a été l'impact de l'introduction du Hornet dans les Forces aériennes ?

Avec le F/A-18, les Forces aériennes ont eu l'occasion de se hisser au niveau international, tant sur le plan tactique que technologique, et de développer des compétences reconnues au niveau international dans les tâches essentielles. D'autre part, dans le même temps, la mise en réseau de tous les processus opérationnels par le biais des technologies de l'information s'est accompagnée d'une « bureaucratisation » peu reluisante. Au lieu d'idéaux de direction courageux et créatifs, il semble aujourd'hui que le principe de la « compliance » soit trop souvent appliqué, avec une protection totale de ses propres actions par des prescriptions, des règles et des paragraphes juridiques. Mais à l'excès, cela paralyse toute créativité et une « prise de risque entrepreneuriale » raisonnable, essentielle pour un développement orienté vers l'avenir et décisive pour une mentalité d'engagement orientée vers le succès.

Auriez-vous parié que le F-35 serait choisi comme nouvel avion de combat suisse et quelle est votre opinion sur ce choix ?

Pour être honnête, j'aurais perdu ce pari. Mais aujourd'hui, en me basant sur les informations que nous avons reçues, jusqu'à présent, sur les résultats de l'évaluation complète et minutieuse et sur les informations que nous avons reçues sur l'ensemble du système F-35 Lightning II, je réalise à quel point le type d'avion choisi est en réalité plus avancé, plus performant, plus efficace et, de surcroît, beaucoup moins cher que les autres candidats. Autant le F-35 est un « game-changer » de la stratégie militaire mondiale avec ses capacités en système réellement supérieures, autant, pour beaucoup d'entre nous, le choix du type et les connaissances acquises sur l'énorme amélioration des performances, son avancée technologique flagrante en matière de génération, ont été un véritable « eye-opener ».

Et la Finlande et l'Allemagne ont bien choisi le F-35A...

Oui, et cela confirme, une fois de plus, le choix judicieux du type par le Conseil fédéral suisse. L'évaluation en Suisse n'a pas seulement été menée de manière très professionnelle, transparente et crédible. La procédure d'évaluation suisse, et donc tous les experts qui ont participé à l'évaluation avec un grand sens des

responsabilités et une grande loyauté, a également été récompensée par un prix international. Le choix du F-35 par la Finlande est une confirmation supplémentaire de la clairvoyance du Conseil fédéral dans le choix du type. Alors que la production des autres types d'avions évalués s'arrêtera dans un avenir proche, celle du F-35 se poursuivra pendant des décennies avec plusieurs milliers d'exemplaires commandés. Entre-temps, dix pays d'Europe occidentale ont opté pour le F-35, dont la Finlande après la décision de la Suisse, avec les mêmes résultats d'évaluation sans équivoque pour les mêmes candidats que la Suisse et ensuite l'Allemagne. Cette décision judicieuse et pionnière du Conseil fédéral garantit que la Suisse, avec sa politique de sécurité, restera à l'avenir un partenaire fiable au cœur de l'Europe. Dans une Europe occidentale au centre de laquelle se forme de plus en plus un vide stratégique militaire en raison des priorités stratégiques divergentes et des orientations de la politique militaire de la France (Sud/Afrique) et de la plupart des autres pays de l'UE et de l'OTAN (Nord-Est/Russie/Région polaire), ainsi que dans un corridor est-ouest en forme de coin avec des espaces aériens faiblement protégés sur le plan militaire, de la mer Noire à la frontière suisse.

A. W.

