Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 144 (1999)

Heft: 8

Artikel: Entretien avec le capitaine Pascal Hügli... : Un pilote suisse de "Super-Puma" de retour d'Albanie

Autor: Weck, Hervé de / Hügli, Pascal

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-348717

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: 14.07.2025

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

Entretien avec le capitaine Pascal Hügli...

Un pilote suisse de «Super-Puma» de retour d'Albanie

L'OTAN a déclenché ses frappes contre la Serbie; c'est le samedi 3 avril, week-end de Pâques. Le téléphone portable du capitaine Pascal Hügli, pilote professionnel à l'escadre de surveillance, sonne. Le colonel Müller, chef du transport aérien aux Forces aériennes, se trouve au bout du fil avec une question qui provoque une grande surprise chez son subordonné. Il cherche, parmi les pilotes professionnels de *Super-Puma*, 9 volontaires pour une opération humanitaire en Albanie. Durée du séjour: environ 3 semaines.

Le capitaine Hügli demande un temps de réflexion, car il veut en parler à son épouse. «Je suis marié, j'ai deux enfants et cela m'a retenu. Mais il fallait y aller, par respect pour les camarades qui étaient déjà partis là-bas. Ma femme l'a bien compris...» Il répond positivement le mercredi: il participera à la deuxième relève.

Dans le même temps, les responsables de l'opération contactent également le personnel indispensable à la maintenance des appareils, les gardes-fortifications, les seuls Suisses qui, en Albanie, seront armés et assureront la sécurité. Les gardes-fortifications ont déjà une vieille habitude de ces missions spéciales, urgentes et volontaires!

Lancement de l'opération «ALBA»: un rythme inhabituel

Un briefing avec la première relève de pilotes a lieu le soir du lundi de Pâques; le premier *Super-Puma* part pour l'Albanie le mardi, deux autres le mercredi. Avant de les envoyer, une reconnaissance sur place a été faite. Malgré le long week-end de Pâques, il n'a fallu que quelques jours pour monter une opération qui est une première dans l'histoire de l'aviation suisse. Vraiment, on ne peut pas parler d'esprit bureaucratique aux Forces aériennes!

Vu la rapidité des décision et le rythme de la phase de préparation, le concept n'a pas vraiment été mûri selon la technique des travaux d'état-major... Pour les pilotes, un séjour de trois semaines en Albanie est trop long; on le réduit à 10 jours, auxquels viennent s'ajouter 5 jours de récupération, après le retour en Suisse. Les problèmes logistiques, sauf la maintenance des appareils qui a été correctement organisée, sont sous-estimés, spécialement tout ce qui rend acceptables les conditions de vie pour les pilotes, les mécaniciens et les gardes-fortifications. A Berne, on a d'abord prévu de louer des chambres d'hôtel, solution qui s'avère impossible à cause de l'éloignement de l'aéroport et de problèmes de salubrité...

Puisqu'il faut bivouaquer, on emprunte dans l'urgence aux voisins français des tentes, des sacs de couchage, des douches de campagne, alors que les conditions météorologiques en sont aux averses continues. Tout est mouillé. La collaboration franco-suisse est exemplaire!

Tous les trois ou quatre jours, les militaires suisses passent une nuit à l'hôtel. Qu'importent ces lacunes, dit le capitaine

Les pilotes de «Super-Puma des Forces aériennes suisses

Une trentaine de pilotes professionnels, une soixantaine de pilotes de milice pour 15 *Super-Puma*. Au moment de l'entretien (mi-mai), les pilotes de milice n'entrent pas en ligne de compte pour l'Albanie. Ce n'est pas leur niveau d'instruction qui empêche de les engager, mais des problèmes d'assurance.

Hügli, si on avait attendu que tout soit réglé depuis Berne, il aurait fallu des semaines avant qu'on puisse intervenir. Avec les temps, des mesures complémentaires assurent des conditions de vie plus confortables.

Des transport aériens au profit des réfugiés

A Tirana, c'est le Haut commissariat pour les réfugiés (HCR) qui donne les missions aux 8 pilotes qui engagent 3 *Super-Puma*, sous les ordres d'un chef d'équipe, pilote lui-même. Au début de l'opération, le chef d'état-major des Forces aériennes, le brigadier Keckeis, se trouve sur place. Respectant un horaire régulier (ce qui n'est pas évident, vu les conditions sur place!), les appareils effectuent quotidiennement 4 vols vers les camps de réfugiés kosovars, ce qui leur permet, avec 3 *Super-Puma*, de transporter 24 tonnes de subsistance et de matériel médical par jour. Il s'agit dès lors d'assurer des relèves pour les vols qui, en principe, s'effectuent de jour. Pendant le séjour du capitaine Hügli, deux vols de nuit ont pourtant eu lieu, dans le but d'évacuer des blessés.

Capitaine Hügli, né en 1967, marié, père de deux enfants; pilote professionnel à l'escadre de surveillance depuis dix ans. Habilité à piloter le PC-7, *le* Porter, *l'*Alouette-III, *le* Super-Puma. *Incorporation militaire: chef de transport aérien ad intérim à l'état-major CA camp 1.*

Au retour, les hélicoptères suisses assurent des évacuations de malades, de blessés, de personnes âgées et d'enfants. Les Suisses sont les premiers à le faire; à l'aéroport de Tirana, il n'y a pas, au début, de structures sanitaires capables de prendre en charge ces personnes. Des équipes des forces armées italiennes organisent un suivi médical... Des pilotes italiens, qui disposent d'hélicoptères aux capacités d'emport supérieures à celles des *Super-Puma* suisses, ne vont pas tarder à faire également des évacuations de réfugiés.

La collaboration est exemplaire entre les pilotes, le personnel civil, chargé de la maintenance des appareils, et des gardes-fortifications qui assurent la sécurité rapproché des *Super-Puma*, celle des opérations de chargement et de déchargement. L'armement de ces

derniers doit être adapté: ils reçoivent des pistolets-mitrailleurs, alors qu'au début, ils ne disposaient que d'armes de poing. Ce sont surtout des Romands lors du séjour du capitaine Hügli, qui souligne aussi le rôle essentiel de l'équipe de cuisine au bivouac. Le moral de la troupe dépend, dans une bonne mesure, de la qualité de son travail.

La Suisse ne faisant pas partie de l'OTAN, quelques problèmes se posent dans le domaine du contrôle aérien et de la coordination des vols. Tout aéronef non identifié est automatiquement considéré comme ennemi, et la défense aérienne de l'OTAN ouvre le feu... Les *Super-Puma* suisses, qui ne sont pas équipées de l'identification ami-ennemi de l'alliance, doivent donc voler en formation avec des appareils français; ensuite, les Suisses reçoivent les codes nécessaires.

Les Super-Puma *suisses sur l'aéroport de Tirana.*

Le relief de l'Albanie ressemble à celui des Préalpes suisses, comme les conditions météo. Les pilotes suisses ne connaissent donc pas de problèmes particuliers pendant les vols qu'ils effectuent à basse altitude (300-400 mètres), afin de rester le plus discrets possible et de ne pas s'exposer aux engins sol-air. En revanche, le risque subsiste de tirs d'armes légères de l'UCK ou des troupes albanaises, qui pourraient toucher des parties sensibles de l'appareil, par exemple le rotor de queue, ce qui rendrait le *Super-Puma* incontrôlable. Un blindage a été monté autour de la cabine de pilotage, pour protéger les pilotes. En principe, ils ne portent pas le gilet pare-balles, contrairement aux gardes-fortifications qui se trouvent à bord des appareils pendant les vols.

Les membres du détachement suisse, quelle que soit leur fonction, n'ont pas beaucoup de contacts avec les réfugiés, dans les camps de Kukes et de Kruma, au nord de l'Albanie. Les biens de soutien qu'ils y amènent sont réceptionnés par des équipes du HCR, assistés par

Le capitaine Hügli a confié au quotidien «Le Temps»

«Ce que l'on n'avait pas imaginé, c'était l'Albanie elle-même. Tout y est désagrégé, désorganisé, pollué, souillé. Pour le Suisse moyen que je suis, ça a été un choc. Heureusement ceux qui étaient à Tirana nous ont accueillis. On se sentait dans une enclave amicale au milieu d'un environnement hostile.

La pensée qui nous habitait tout le temps, c'était la menace qui pesait sur nous. Tout était envisageable: un attentat terroriste, une balle perdue. Dans les camps de réfugiés, on était à portée de l'artillerie serbe. On entendait des détonations, on voyait les soldats albanais prendre position. En volant, on apercevait des camps militaires, sans qu'on puisse savoir s'il s'agissait de l'armée albanaise, de l'UCK ou de l'OTAN.

On se sentait protégé par notre nationalité et notre neutralité. C'était peut-être un sentiment trompeur. Souvent, les Italiens, Français ou Hollandais ne volaient pas, pour des raisons que nous ignorions. Nous, on y allait...

quelques réfugiés. Et il ne faut pas oublier le problème de la langue !

Lorsque l'opération «ALBA» débute en Albanie, les Suisses se trouvent presque seuls sur l'aéroport de Tirana avec leurs 3 *Super-Puma* et le personnel indispensable. Vont suivre des détachements des forces aériennes françaises, italiennes, néerlandaises, grecques, autrichiennes. Les Suisses collaborent plus particulièrement avec les militaires français et italiens qui travaillent dans le domaine humanitaire. Le débarquement à l'aéroport de Tirana de l'US Air Force, qui participe à la guerre contre la Serbie, provoque un «mélange» de combattants et de soldats remplissant une mission humanitaire, ce qui ne manque pas de poser quelques problèmes aux militaires d'un Etat neutre comme la Suisse. Les humanitaires ne tardent pas à être «relégués» en bout de piste…

Le capitaine Hügli avoue que l'arrivée des hélicoptères de combat américains *Apache* à l'aéroport, l'avant-dernier jour de son engagement, l'a fait réfléchir. «Nous n'avons pratiquement eu aucun contact avec les Américains qui se disaient en mission humanitaire, mais des armes sortaient de leurs avions. Je me suis dit qu'il nous fallait opérer d'un autre endroit que celui où stationnent les *Apache*. Pourtant, il n'y a qu'une base possible, c'est l'aéroport de Tirana.»

Une expérience pour un pilote d'hélicoptère

Le lendemain, il rentre en Suisse. Son engagement, ce qu'il a vu en Albanie le «travaille» pendant cinq ou six jours. Pourtant, il ne pense pas qu'un «debriefing» par un psychologue soit nécessaire pour un pilote, bien qu'il sache que les gardes-fortifications, à leur retour d'Albanie, peuvent bénéficier d'un tel service.

Avec le recul, il considère que son séjour en Albanie lui a beaucoup apporté, humainement et professionnellement. Il a eu l'occasion de travailler hors du pays, sans les infrastructures presque parfaites

Pour diminuer les risques, on vole à très basse altitude…

dont il a l'habitude en Suisse. En revanche, les procédures de vol et du trafic radio ne pouvaient pas le surprendre puisque, partout dans le monde, elles sont semblables, comme la langue des pilotes. Pour un militaire volant ou rampant, c'est une véritable expérience de servir sous les ordres d'une instance internationale civile comme le HCR. Il est évident qu'une telle mission, dans une zone à risque, entraîne de l'inquiétude, partant du stress, mais on a la nette impression de faire quelque d'utile.

Depuis son retour à l'aérodrome de Payerne et à sa vie professionnelle habituelle, le capitaine Hügli sent un changement dans ses rapports avec ses camarades, pilotes d'avions de combat, qui, avant l'opération «ALBA», considéraient les pilotes d'hélicoptères comme des frères cadets à l'égard desquels il n'y a pas à se gêner de montrer sa supériorité. Les pilotes de jet ne vont-ils pas souvent s'entraîner avec des collègues européens aux quatre coins du continent? Les pilotes d'hélicoptères qui rentrent d'Albanie, on les regarde maintenant avec l'œil intéressé d'un frère du même âge…

(Propos recueillis par le colonel Hervé de Weck)

A propos de la guerre contre la République fédérale de Yougoslavie…

Du bon usage de l'incertitude en stratégie

N'avoir pas pu rester suffisamment ambigus à propos d'une éventuelle intervention terrestre au cours de «FORCE ALLIÉE» est regrettable. Telle est l'opinion du chef d'état-major des armées françaises, le général Kelche, qui tire les premiers enseignements de la guerre aérienne contre la République fédérale de Yougoslavie.

Le fait d'avoir trop clairement annoncé qu'il n'y aurait pas d'intervention terrestre et d'entrée en force au Kosovo a permis au commandement yougoslave de dispenser ses troupes, d'étendre sa couverture anti-aérienne, partant de compliquer la tâche des forces aériennes de l'OTAN. Il aurait fallu entretenir l'incertitude.

Cela n'était pas possible: il fallait assurer la cohésion des dix-neuf membres de l'Alliance atlantique, un élément capital, car Milosevic se tenait en embuscade, prêt à exploiter la moindre dissension. Ainsi, les Italiens et les Grecs refusaient toute opération terrestre. Le général Kelche admet que la pression des médias occidentales, partant celle des opinions publiques aurait rendu difficile le maintien de l'incertitude quant aux intentions de l'OTAN.

D'autre part, une entrée en force au Kosovo risquait de s'avérer incompatible avec le but politique de l'intervention militaire. Une expulsion sans négociation des troupes de Belgrade menait implicitement à l'indépendance du Kosovo, une solution rejetée par les membres de l'OTAN.

Il ne s'agissait pas d'obtenir une victoire totale, mais d'amener Belgrade à la limite de la rupture politique. Milosevic savait qu'il avait des chances, au cours d'une offensive terrestre, de déstabiliser l'Alliance en infligeait des pertes aux troupes alliées. Ses troupes y étaient préparées, avec l'avantage de la défense dans un terrain parfaitement connu. La détermination serbe s'est manifestée lors du déploiement des Apache américains en Macédoine; le commandement yougoslave a massé des troupes en face des Américains, prêtes à «recevoir» les hélicoptères.

Une invasion terrestre par l'OTAN aurait permis à Milosevic de souder plus étroitement l'opinion serbe autour de lui. En revanche, les frappes aériennes, sans briser ses forces, annihilaient son potentiel militaire et économique, cela à un moindre coût pour l'Alliance. (Adaptation d'une analyse parue dans *TTU Europe*, 24 juin 1999).