

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 138 (1993)
Heft: 3

Artikel: Interdiction des vols au-dessus de la Bosnie-Herzégovine : une décision difficile à mettre en pratique
Autor: Matic, Ljubomir
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345285>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.12.2024

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



Interdiction des vols au-dessus de la Bosnie-Herzégovine: une décision difficile à mettre en pratique

Par Ljubomir Matic

L'aviation militaire serbe stationnée à Banja Luka, forte d'environ un régiment d'avions de combat *Jastreb* (Faucon) et *Orao* (Aigle), destinés à agir contre des objectifs au sol, ainsi que d'un escadron d'hélicoptères de combat et de transport, a fait notoirement pencher la balance, dans la guerre en Bosnie-Herzégovine, en faveur de la partie serbe. Ces opérations se sont révélées d'autant plus efficaces que la majorité des équipages avait une expérience du combat, acquise préalablement en Slovénie et en Croatie. C'est pourquoi les musulmans et les Croates de Bosnie, qui ne disposent d'aucune force aérienne, n'ont eu de cesse que l'engagement de l'aviation serbe soit interdit, ce que le Conseil de sécurité de l'ONU a fini par décider.

L'interdiction violée

Or l'interdiction de voler au-dessus de la Bosnie-Herzégovine n'a pas apporté les résultats attendus. Les vols ont été poursuivis, tant par les Serbes que les

Croates qui appuient les forces croates et musulmanes, ce qui a fourni aux belligérants matière à accusations mutuelles. De leur côté, les observateurs étrangers rédigent des rapports dans lesquels ils ne peuvent que souligner l'indiscipline générale régnant dans l'espace aérien de la Bosnie-Herzégovine.

A vrai dire, il y a bien eu un changement: les sources serbes – cela apparaît vraisemblable – affirment que les vols d'avions de combats ont été interrompus. Le leader des Serbes de Bosnie, Radovan Karadzic, avait même proposé de les transférer sur des aéroports en Serbie, afin de couper court à tous les doutes entourant leur engagement. Seuls les hélicoptères volent, sans armes et exclusivement pour des missions humanitaires (transports de blessés et de malades). Ces mouvements, toujours selon les mêmes sources, sont contrôlés par la FORPRONU qui, dans chaque cas, vérifie l'absence d'armement sur l'appareil. Ces hélicoptères procèdent-ils à d'au-

tres missions, par exemple à des reconnaissances? Cela n'est pas d'emblée à exclure, la partie serbe s'étant dès l'abord farouchement opposée à condamner ces hélicoptères à l'immobilité. Il est également certain que ces hélicoptères transportent des personnalités politiques et militaires serbes.

Les bases aériennes

Les Croates et les musulmans étant dépourvus d'aviation, les forces aériennes de Croatie viennent, dans une certaine mesure, à leur rescousse. Au début du conflit, en 1991, la Croatie ne disposait que de trois *Mig-21*, dont deux ont été abattus entre-temps selon des sources serbes¹. L'armée croate n'a donc pas pu assurer un véritable soutien aérien à ses protégés du pays voisin. De plus, à l'exception de l'aérodrome de Banja Luka, tous les champs d'aviation de Bosnie-Herzégovine ont été entièrement ou partiellement paralysés par le retrait de l'armée fédérale yougoslave. Cette constatation vaut

¹ Comme des photographies montrent deux *Mig* croates en action, on peut se demander si le second avion n'est pas celui qui, portant alors les cocardes de l'armée fédérale yougoslave avait, un pilote croate aux commandes, fait défection en Autriche. Il aurait donc été restitué, mais à l'armée croate.



principalement pour l'aérodrome de Bihac, d'une valeur stratégique toute particulière, qui était l'une des dix bases aériennes les mieux équipées au monde. Tout, du poste de commandement aux hangars, entrepôts, locaux d'hébergement et hôpital, se trouvaient profondément sous terre, alors que les avions décollaient directement de tunnels excavés dans la montagne. La base alignait principalement des *Mig-21*. Elle avait pour mission première de couvrir l'ouest de la Yougoslavie; donc son système de détection d'objectifs, y compris ceux volant bas, ainsi que de téléguidage de projectiles était spécialement efficace. La base a été entièrement mise hors d'usage, son équipement et ses appareils déplacés.

Une autre base importante avait été érigée à Tuzla, pour le soutien tactique d'opérations de combat de l'armée de terre sur tout le territoire de la Bosnie-Herzégovine, alors yougoslave. Des avions de type *Orao* y étaient stationnés. L'aérodrome de Tuzla comportait, lui aussi, un équipement de pointe, dont des installations permettant l'atterrissage en toutes conditions météorologiques. Il s'y trouvait en outre une école d'officiers-pilotes de réserve. Lors du repli de l'armée fédérale yougoslave, toutes les installations ont été détruites, les avions déplacés, sauf trois, dont l'armement, l'équipement électronique et les moteurs ont été démontés.

La base de Mostar, qui servait aussi à des fins civiles, a également été condamnée à l'inactivité. Quoique d'une approche aux instruments particulièrement difficile, demandant des corrections de haute précision, son importance militaire était incontestable. Des formations héliportées, dotées de *Gazela*, équipées de fusées antichars, ainsi que d'avions *Orao*, y étaient stationnées. La base était le siège de l'Académie aéronautique (formation de pilotes d'hélicoptères de combat). Les installations ont été partiellement mises hors d'usage et les appareils retirés. L'aéroport ne peut être utilisé que dans des conditions d'excellente visibilité; les vols aux instruments sont exclus pour l'instant.

L'aviation croate semble avoir acquis en Pologne un certain nombre d'*AN-2*, des monomoteurs de 1500 kg de charge, les Croates affirmant qu'il s'agit de leur vieille «écurie agricole». Capables de voler à faible vitesse à basse altitude, de décoller et d'atterrir sur des courtes distances (terrains engazonnés), ils conviennent pour toutes sortes de missions, avec des équipages connaissant bien le relief local, donc capables d'effectuer des transports illégaux en tous genres. Jusqu'ici, des dizaines de tels vols, partant d'aérodromes proches en Croatie, ont pu être détectés depuis le sol, la plupart à destination de Cazin, ville en mains musulmanes, mais aussi de Mostar. Pour des transports

de plus grande envergure, la Croatie a acheté une unité espagnole à turbo-hélice, un *Casa-212*, dont les incursions sont plus difficilement dissimulables; pour cette raison sans doute, son engagement est moins fréquent.

Faut-il intervenir contre les «fraudeurs»?

Les experts militaires à Belgrade constatent que, même si l'on abattait les appareils qui enfreignent l'interdiction de vol, la situation ne serait pas substantiellement modifiée; il faudrait aussi compter avec les difficultés et les risques inhérents à de telles actions. Les conditions pour les opérations d'interception, si l'on tient compte du type d'appareils et d'armement utilisés par les belligérants, des caractéristiques du terrain et de l'absence d'une nette délimitation des territoires «amis» et «ennemis», diffèrent diamétralement de celles rencontrées en Irak.

Les ennuis commencent dès qu'il s'agit de découvrir des *AN-2* ou des hélicoptères serbes. Volant à petite vitesse, ces machines se cachent avec succès dans les replis montagneux de la Bosnie-Herzégovine et la courte durée des vols gêne l'identification, même avec des systèmes radar de pointe. Le repérage d'avions de combat s'avère beaucoup plus aisé, étant donné que leur vitesse et leurs performances ne leur



Mig-21. Ici une des premières versions de cet appareil, livrée en 1963 à la Finlande.

permettent pas d'épouser le relief. Or les Serbes affirment que leur flotte de combat ne vole pas.

Dès qu'un appareil a été détecté, il s'ensuit une action d'interception fort difficile. Les unités serbes disposent d'une excellente défense antiaérienne, comprenant des fusées *Strelka* en majorité, ainsi que de *SAM-2* et *SAM-3*, tandis que les forces musulmanes et croates sont équipées d'engins *Stinger*. De ce fait, les appareils des deux parties, qui volent environ à 4000 mètres d'altitude, sont hors de portée des engins *Strelka* et *Stinger*, alors que les *SAM* restent pratiquement inévitables. Le pilote, pour sa part, en l'absence d'une ligne de front déter-

minée, ne peut savoir s'il survole un terrain d'où il risque d'être attaqué. A 4000 mètres, volant à haute vitesse, il a beaucoup de mal à discerner un objectif volant bas et lentement, qui utilise le relief. De cette altitude, il ne peut non plus attaquer l'objectif avec efficacité quand il le détecte, même s'il dispose de projectiles téléguidés; du fait des dangers le guettant du sol, sa trajectoire doit être presque verticale et extrêmement rapide, ce qui diminue les probabilités de toucher.

Si, malgré l'interdiction des vols et la possibilité de détruire les aéronefs qui l'enfreignent, les avions de combat serbes reprenaient l'air, un handicap de plus

surgirait pour l'intercepteur. L'avion ou l'hélicoptère serbe, outre la possibilité de se défendre, pourrait chercher, le plus rapidement possible, son salut dans l'espace aérien de la Yougoslavie actuelle, en Serbie ou au Monténégro. L'appareil d'interception le poursuivant s'exposerait ainsi au risque d'être abattu par un projectile de grande portée de l'armée yougoslave, ce qui provoquerait de nouveaux incidents, voire un conflit. A supposer que tous les contrevenants soient traités d'égale façon, quelle que soit leur appartenance, des incidents pourraient survenir avec la Croatie aussi, dont les appareils sont également susceptibles de rebrousser chemin vers son territoire. D'où le

débat déjà connu sur l'opportunité de poursuivre les contrevenants hors de l'espace aérien de Bosnie-Herzégovine.

Evidemment, il existe toujours la possibilité, au lieu de la chasse incertaine dans les airs, de mettre fin aux infractions par la destruction de la flotte aérienne au sol, soit le bombardement des aérodromes et de leurs installations. Puisque qu'une telle opération ne pourrait toucher que les

bases de Banja Luka (réputée être dotée d'une excellente défense), de Serbie et du Monténégro, les implications dépasseraient alors largement l'aspect purement militaire du problème.

Tous ces éléments ne laissent cependant planer aucun doute sur l'issue d'une opération internationale et la partie serbe en est parfaitement consciente – puisque les mesures punitives lui sont de toute évidence réservées, les deux

autres belligérants y échappant. Donc, exposant les risques et difficultés d'une intervention aérienne en Bosnie-Herzégovine, éventuellement contre la «troisième» Yougoslavie, les Serbes veulent faire comprendre qu'une telle solution ne s'appliquera pas sans anicroches, ni sans victimes qu'il faut prendre en compte dès maintenant.

L. M.

Des responsables de l'armée croate confirment en se faisant tirer l'oreille l'achat d'un «certain nombre» d'Albatros ultra light de la firme Deutsch tout en prétendant que cette acquisition ne contrevient pas à l'embargo, puisque ces avions entrent dans la catégorie «Sport et amateurisme». Ils ont une cellule en matière plastique avec très peu de métal, leur envergure est de 10,4 m, leur fuselage a 6 m de longueur. La vitesse peut atteindre entre 160 et 200 km/h; Le rayon tactique est de 300 km, le réservoir permettant 600 km de vol. Une piste d'une longueur de 60 à 80 m suffit pour le décollage et l'atterrissage. Des sources croates indiquent que ces avions, enduits d'une peinture spéciale, ne peuvent pas être repérés par les radars. Equipés spécialement pour des vols de reconnaissance, ils reviendraient à 37 500 DM la pièce.

Dans la presse croate, une photographie de l'Albatros a paru avec la mention «appareil de reconnaissance croate ultra-léger».



UNION SUISSE ASSURANCES

L'assurance d'être
compris

Siège social
Rue de la Fontaine 1
1211 Genève 3
Tél. 022/317 01 01