



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Colonel Georges Hertig; Begegnungen

Am 8. Juli 1987 traf ich Georges Hertig zum ersten Mal. Er war ein quirliger und sympathischer Geschäftsmann aus dem Neuenburger-Jura. Als Miliz-Oberst der Transporttruppe mit Jahrgang 1923 hatte er im Rahmen der schweizerischen Kampfflugzeugprojekte ein Mandat von Serge Dassault, dem Verwaltungsratspräsident der Firma Avions Marcel Dassault, welche die Milan- und Mirage-Flugzeuge herstellte und vermarktete.

Insgesamt hatte ich mit Georges Hertig drei weitere freundschaftliche Begegnungen. Er erklärte, sein Ziel sei die Durchsetzung des Flugzeugs Mirage 2000 als neues Kampfflugzeug für die Schweiz. Ich erläuterte ihm bei jedem Treffen unsere Sicht der Dinge. Die Evaluation der Flugzeugtypen erfolge absolut korrekt. Leider weise das Waffensystem Mirage 2000 gegenüber den amerikanischen Typen, insbesondere beim Triebwerk und im Elektronikbereich, Schwächen auf.

Georges Hertig behauptete, er habe 1972 den Nullentscheid des Bundesrates im Projekt des Erdkampfflugzeugs A-7 Corsair herbeigeführt. Als Beweismittel überreicht er mir die Kopie eines fünfseitigen Briefes vom 17. Juni 1972, welchen er an Bundesrat Rudolf Gnägi, dem damaligen Chef des Eidgenössischen Militärdepartements und an alle weiteren Bundesräte gerichtet hatte. Darin wird die Evaluation der Flugzeuge Milan und Corsair infrage gestellt. Das französische Flugzeug sei massiv benachteiligt worden. Die Erprobungsequipe habe Ergebnisse des amerikanischen Corsair-Erdkampfflugzeugs teilweise wissentlich gefälscht. Zweifellos wollte er mir signalisieren, dass auch bei der laufenden Ausmarchung im Flugzeuggeschäft mit ihm zu rechnen sei.

Bei einer Begegnung vom 6. Juli 1988 sagte Georges Hertig, er habe am Wochenende Bundesrat René Felber, Vorsteher des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten, bearbeitet. Die Strategie von Dassault zielte offenbar darauf, im Bundesrat den Typenentscheid im Oktober 1988 zu verhindern, um Zeit zu gewinnen. Avions Marcel Dassault werde vorschlagen, im Oktober 1988 das Flugzeug Mirage 2000 mit dem Radarsystem RDY in der Schweiz zu erproben.

Am 29. Juli 1988 besuchten Georges Hertig und seine Familie das Fliegermuseum in Dübendorf. Ich machte für sie eine Führung. Das war meine letzte Begegnung mit dem engagierten Zeitgenossen.

Selbstverständlich orientierte ich Bundesrat Arnold Koller über diese Begegnungen und den Inhalt der Gespräche über das F/A-18-Projekt.

Beilagen:

Handnotiz vom 8. Juli 1987

Schreiben an Bundesrat Gnägi vom 17. Juni 1972

Gespräch mit Col Hertig

Hotel Schweizerhof, 28. 9. 87

Ech erläutere das neue Bedrohungssegment:

- Tiefflug
- Nacht, schlechtes Wetter
- EWK

Die Technologie der 4. Generation

- Verbundwerkstoffe
- Triebwerke (Schub - Gewicht - Verhältnis)
- look-down, shoot-down (Radar, Waf)
- Integrierte Software

Jedes Flugzeug hat Schwadstellen:

- JAS 39 Gripen: Zeitfaktor. FT für Schweden nicht "unermesslich", Neue Generation
- MIRAGE 2000: Triebwerk, Radar

Col Hertig vertritt die Ansicht, man sollte die Konventionen über die Schwadstellen orientieren. Daraus würde z.B. U- Elektronik offizieren.

Ech sage ihm, dass Frankreich gut im Rennen stehe für Transporthelikopter (Aérospatiale) und auch MISTRAL (MATRA) und weise auf Aussage Rüstungsdief hin, dass die nun auch etwas tun müssen.

Col Hertig will
M-2000 durchsetzen

Kommandant der Flieger-
und Fliegerabwehrtruppen

W. Dörig
Korperkommandant W. Dörig

2300 La Chaux-de-Fonds, le 17 juin 1972
GH/dk

Col Hertig behauptet, den

Corsair - Null-entwurf

herbeigeführt

zu haben (1972).

(28.09.1977)

Monsieur Rudolf GNÄGI

Conseiller fédéral

Chef du Département Militaire

3003

B e r n e

Monsieur le Président,

Je vous remercie de répondre en date du 30 mai 1972, ainsi qu'en date du 24 mai 1972 à ma lettre du 19 mai 1972.

En étant persuadé que vous avez donné toutes les instructions utiles afin que les essais comparatifs en vol des avions CORSAIR et MILAN se passent correctement et honnêtement, je prends la liberté de vous faire part de quelques réflexions. Elles reposent sur tout ce qui a pu être écrit ou dit et qui me soit parvenu. C'est dans l'esprit de l'élémentaire devoir du citoyen, comme de l'officier, que je le fais.

Vous avez été assez aimable en répondant le 19 mai dernier à mon appel téléphonique. Je vous informais que j'avais appris qu'un appareil qu'on nomme "répondeur" avait été installé sur la cible du CORSAIR à Forel et qui favorisait grandement l'exactitude des tirs de cet avion. J'ajoutais, qu'à partir de ce moment, je pouvais considérer que les résultats n'étaient pas à prendre en considération.

Votre première réaction, et je la comprends fort bien, a été de me dire "c'est faux!". Et par deux fois. J'ai pu alors vous informer que j'avais une pièce à conviction, sous la forme de photographies que je tenais à votre disposition, puisque je les avais prises moi-même.

Vous me les avez demandées, je vous les ai fait parvenir.

Monsieur le Président, si je n'avais pas été en mesure de vous fournir ces preuves, je pouvais me considérer déshonoré. Vous auriez pu croire que je mentais.

./.

Vous me dites dans votre réponse que le

- CORSAIR est en mesure d'attaquer des objectifs sans
- visibilité, de nuit ou par mauvais temps, à condition
- que l'objectif soit reconnaissable sur l'écran radar
- lors de l'attaque directe sans visibilité ;

je dois vous avouer que je n'ai relevé nulle part dans la presse, soit après les conférences organisées, soit dans les communiqués transmis régulièrement, mais indirectement, par le groupement de l'armement, cette " condition ". Le radar du CORSAIR est " brouillable " et le sera sans doute toujours, à moins que l'ennemi soit particulièrement naïf.

Dois-je penser que l'objectif une fois reconnu dans le radar même de l'avion, le répondeur peut être supprimé, les données étant bloquées dans le calculateur. Je pourrais alors comprendre son absence lors de la démonstration du 30 mai, car il aurait été désagréable de répondre à des questions indiscrettes, soit des parlementaires, soit des journalistes.

Du alors, dois-je penser que les erreurs de tir qui se sont si souvent répétées au Viêt-Nam sont le fait de toute absence de répondeur à cornet chez l'ennemi et que l'objectif n'était justement pas reconnaissable ?

Vous me parlez d'une cible que vous qualifiez de " laser ", cible ordinaire, mais de 42 mètres au lieu de 6 m. x 6 m. Il est vrai, je crois, que le laser est difficilement utilisable sur le lac tranquille, mais alors pourquoi choisir précisément le lac comme stand de tir ? Je suis persuadé que vous n'en avez pas donné l'ordre personnellement, mais n'y trouvez-vous pas, comme moi, une mesure tendant à mettre le MILAN en infériorité par rapport à son concurrent ?

J'avais déjà été frappé de l'arrivée de deux CORSAIR plus de 15 jours avant celle du MILAN, d'autant plus que je savais que le groupement de l'armement avait convenu avec le constructeur français du début des essais, avec arrivée des avions, le 2 mai. Il est bien entendu que l'avion américain a eu, de ce fait, un net avantage dans la préparation. Vous admettez, j'en suis certain, que cela laisse perplexé.

Perplexé, je le suis encore lorsque la TAGES ANZEIGER de Zürich publie que 120 personnes et techniciens français s'affairent autour du MILAN, qui le lui dit et de quel droit ?

./.

Pourquoi le TAGES ANZEIGER ne publie-t-il pas que les 120 personnes sont celles couchées sur la liste déposée à Emmen et pour lesquelles l'autorisation d'entrée est sollicitée par le constructeur ? Si le TAGES ANZEIGER publie que " même Monsieur Marcel DAS-SAULT " s'est rendu sur place, pourquoi ne publie-t-il pas que c'est son rôle de chef d'entreprise et qu'on a lâché les chiens sur lui ?

Ne pensez-vous pas, Monsieur le Président, que l'information, tant qu'à faire, aurait pu porter sur le carburant spécial que le CORSAIR utilise et qui va probablement faciliter grandement la logistique, sur le fait que cet avion doit encore être aménagé pour tirer des bombes suisses, (alors, le résultat des tirs avec nos bombes ?) et peut-être, aussi, que le télex et les voyages aux USA vont être beaucoup plus aisés et bien moins coûteux qu'en France. Je ne veux pas évoquer le temps de transport et les coûteux emballages des pièces de rechange.

Que penser de nos pilotes d'essais, mes camarades officiers, qui endossent une combinaison de vol américaine, brodée pompeusement " FLY CORSAIR " et qui acceptent de se transformer en homme sandwich ? Il est difficile pour eux de servir deux maîtres, l'éducation ou le fair play et le groupement de l'armement. C'est probablement aussi la raison pour laquelle le pilote qui a commis certaines erreurs de manipulation, qui tire à 7 degrés, alors que l'ordre était de tirer à 15 degrés, ne peut, en aucun cas, le faire savoir au même TAGES ANZEIGER, ce journal aurait été heureux de préciser que le mauvais décollage, le premier, était dû à un manque d'entraînement et que le fait de couper la post-combustion au décollage lors de la démonstration devant le Conseil Fédéral à Emmen était dû probablement au même phénomène qui ne permettait pas, et jamais, de virer à 7 G parce que le CORSAIR ne peut virer qu'à 5 G.

Je pense, Monsieur le Président, que vous aurez été comme moi sensible au fait que ce qui a été déclaré à Payerne, le 30 mai, à savoir que les tirs du MILAN pouvaient être corrigés sans problème, le laser ayant été déréglé (je cite la presse). Cela est faux, c'est le viseur du laser qui était cassé ! Il paraît que cela peut arriver, mais qu'il est inutile de prévoir des recharges dans la même proportion que pour les emballages. C'était une bonne mesure également d'avoir couvert de papier les inscriptions A 7 sur le camion et la remorque de carburant spécial que le CORSAIR utilise, mais une autre fois, il serait judicieux de couvrir également l'arrière du camion. Nous avons eu de la chance que les curieux journalistes ne s'en soient point aperçus.

Que dois-je croire lorsque j'entends que le radar DOPLER du français pouvait être amélioré sur place à Emmen, mais que l'autorisation fut refusée à l'ingénieur habilité à se

rendre sur l'avion et, qu'à l'heure actuelle, la lettre adressée par le constructeur personnellement, est encore sans réponse ? Vous n'êtes pas sans savoir que ce constructeur, s'il est fournisseur de notre pays, l'est de 15 autres et qu'il n'a jamais manqué à ses engagements, ni dans les prix, ni dans les délais. Le CORSAIR n'a jamais été livré à un pays étranger.

Que dire de la manipulation des prix de base et du nombre d'avions, de l'interdiction qu'a eu l'équipe américaine, de bons garçons, sûrement, et qui ont été empêchés de parler à leurs camarades français ?

Que penser des tirs à la cinématrailleuse dont les résultats n'ont jamais été communiqués ? Ou encore des points 2 et 3 de la définition où le CORSAIR ne satisfait ni à l'un, ni à l'autre et au sujet desquels les performances du MILAN, exposées à Payerne, ont dû être (celles-là aussi) cachées par du papier " sous menace de faire intervenir la troupe ! ".

Je suis persuadé que vous ignorez tout cela, en tous les cas beaucoup de tout cela et je sais combien la difficulté est grande pour vous de diriger les affaires. La suppression de la cavalerie, les objecteurs de conscience et les autres gauchistes sont de graves sujets de préoccupation. Je n'ose pas penser à ce qu'il arriverait si des indiscrets, démunis de conscience et du sens du devoir, pouvaient avoir accès à toutes les questions que je me permets de vous soumettre. La confiance serait ébranlée, comme elle le fut en 1964, mais alors pour des raisons valables et de fond.

Je sais que vous ne permettrez pas, comme d'aucuns le désirent, nous mettre dans une situation insoutenable en face du pays et de son armée et acquérir, pour nous défendre, un avion usé, en fin de série, interdit de vol dans son pays d'origine et qui sera complètement démodé dans 5 ans. La perfection n'est pas de ce monde, pas même la perfection helvétique. Je suis persuadé qu'on ne jettera pas, ni vous, ni le Conseil Fédéral, près de deux milliards de francs dans cette acquisition, au moment où nous faisons un effort considérable pour nous attacher à l'Europe, dont nous sommes une partie intégrante. On y regardera à deux fois, avant de risquer une initiative qui demanderait une réduction importante de ce budget, si ce n'est du budget général du Département Militaire Fédéral, initiative qui aurait, hélas ! de larges échos.

Pour conclure, je voudrais me permettre de vous dire que ce qui me fait le plus mal, c'est de savoir que des amis étrangers, des Français, pourront ne plus jamais croire à l'honnêteté fondamentale de la Suisse. Ce qui s'est passé dans cette affaire constitue une page noire de l'histoire helvétique

et c'est l'honneur de tous les Suisses, de son armée et de ses officiers, qui s'en trouve entaché. De cela, Monsieur le Président, je ne pourrai jamais en excuser les responsables.

Je reste à votre disposition et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments respectueux.

GEORGES HERTIG

Copie à : Monsieur le Président de la Confédération.
Messieurs les Conseillers Fédéraux.