

## L'armée de l'Air à Berlin : cinquante ans de présence ininterrompue

Marie-Catherine Villatoux

colloque organisé par le musée des Alliés à Berlin *Berlin et la liberté préservée, 1945-1989*, Fondation Singer-Polignac, 29 novembre 2002. Actes, Musée des Alliés, 2003, p. 226-233.

A l'image de Janus, l'histoire de la présence des forces aériennes françaises à Berlin présente un double visage dont l'un, en pleine lumière, affirme aux yeux du monde le prestige retrouvé de la France de l'après-guerre, et dont l'autre, la face obscure, reste encore très largement méconnu. Ainsi de nombreux articles et études<sup>1</sup> ont été consacrés à la mise en place et à la montée en puissance de l'aérodrome puis base aérienne 165 de Berlin-Tegel contribuant à éclairer le rôle joué par l'armée de l'Air dans la capitale allemande. A contrario la création, à partir de 1955, d'une unité électronique à proximité du terrain de Tegel semble à peu près totalement ignorée du grand public comme des chercheurs. L'extrême confidentialité de cette spécialité à laquelle vient s'ajouter la difficulté d'accès aux sources archivistiques dans un domaine aussi sensible expliquent pour une bonne part cette méconnaissance. Il convient enfin d'avoir toujours en arrière-plan le contexte bien spécifique qui prévaut à cette aventure de l'armée de l'air à Berlin : celui de la guerre froide, guerre de l'ombre dans laquelle le renseignement occupe une place cruciale. Ce n'est donc assurément pas le fait du hasard si quelques uns des grands moments de la guerre froide – pont aérien, construction du mur, invasion de la Tchécoslovaquie – mais aussi le retrait de la France de l'OTAN rythment et impulsent les réalisations aériennes françaises à Berlin-Tegel jusqu'au départ des éléments français, consécutif à la chute du mur et à la fin de la confrontation Est/Ouest.

---

<sup>1</sup> Cf. notamment l'ouvrage très complet : *Les éléments Air français en Allemagne, 1967-1994*, plaquette éditée à 6 000 exemplaires en 1994, 96 p. Voir également les nombreux articles publiés au cours des années 1980 par le magazine *Air actualités*.



### Naissance d'un aérodrome

Dès 1945, l'armée de l'Air est représentée à Berlin par une poignée d'officiers et de sous-officiers intégrés à l'armée de Terre dans le cadre de l'Office militaire de sécurité (OMS), chargé d'assurer, au niveau interallié, la mise sur pied des services de gestion et d'administration de la ville. Ce n'est que le 5 novembre 1946 que ce petit groupe adopte la désignation de « détachement Air (DA) 04.165 », rattaché à la base aérienne de Lahr. Cette présence ne peut rester que hautement symbolique dès lors que l'armée de l'Air ne dispose d'aucun aérodrome – condition indispensable à la mise en œuvre de ses moyens aériens –, à la différence des Américains (aérodrome de Tempelhof) et des Britanniques (aérodrome de Gatow). Or, le 27 octobre 1945, à la suite de pourparlers entamés à l'été<sup>2</sup>, les Soviétiques consentent à céder à la France le territoire de Stolpe, au nord du secteur français, pour y bâtir une piste. Cet espoir s'avère rapidement déçu en raison de difficultés techniques et politiques inextricables. Ce n'est que sous la pression du déclenchement du blocus de Berlin en juin 1948, que les Alliés décident, dans l'urgence, de la construction d'une piste en secteur français afin d'alléger le trafic incessant consécutif aux débuts du pont aérien.

L'histoire retient que l'emplacement choisi, l'ancien terrain de manœuvre de Tegel qui avait déjà été utilisé au début du siècle pour les Zeppelins, a vu la réalisation en à peine 110 jours d'une piste longue de 1 650 mètres et large de 45 mètres ainsi que de trois bâtiments annexes, d'un hangar, deux bâtiments de réception, une chaufferie, sans oublier une tour de contrôle en bois qui n'est remplacée qu'en 1966. Les travaux, qui commencent début août, sont menés sans répit, de jour comme de nuit, grâce aux efforts conjugués de la population berlinoise – près de 15 000 personnes dont une majorité de femmes – et des hommes du Génie des armées française et américaine. Le premier avion, un DC-4, se pose à Tegel le 5 novembre 1948, tandis qu'une deuxième piste de 2 000 mètres est mise en construction pour ne devenir opérationnelle qu'en juin 1949. Deux

---

<sup>2</sup> Lettre du général de Sevin au ministre de l'Air, 2 août 1945, E 3269.

conventions passées entre le général Curtiss Le May, commandant de l'US Air Force en Europe et le général Ganeval, commandant le secteur français, précisent en outre que pendant toute la durée du blocus le terrain serait placé sous pavillon et commandement français et que, 90 jours après la fin du blocus, l'aérodrome passerait entièrement sous contrôle français. La mission dévolue au détachement Air au cours de cette période décisive consiste à assurer, aux côtés de l'US Air Force, le bon fonctionnement du pont aérien où interviennent timidement 6 Ju-52 Toucan et 4 C-47 Dakota français, le reste de la flotte de transport servant en Indochine. Les officiers de l'armée de l'Air demeurent sur place jusqu'au 27 août 1949, date d'envol du dernier avion<sup>3</sup>.

Au-delà de l'importance logistique représentée par la plate-forme de Berlin-Tegel, les dirigeants aériens, par la voix du général Valin, alors inspecteur général de l'armée de l'Air, sont unanimes à reconnaître en octobre 1948 « *le gain indéniable de prestige aux yeux des Allemands et même des Alliés* » qu'elle induit. Instrument d'action psychologique comme de puissance, l'aérodrome français doit être de leur point de vue à tout prix sauvegardé car « *même si le trafic doit être réduit à un ou deux avions par semaine, ce serait "perdre la face" que de laisser gâcher un si gigantesque effort* »<sup>4</sup>. Dès lors, on comprend mieux pourquoi, une fois le blocus levé, Berlin-Tegel, en dépit d'une longue période de léthargie de près de dix ans, voit ses effectifs et ses installations conservés en l'état avant que de nouvelles tensions internationales ne réactivent le détachement Air qui voit ses effectifs renforcés (16 officiers, 149 sous-officiers, près de 50 hommes du rang) et ses missions élargies pour se muer, au final, en base aérienne au début des années soixante.

### *La base aérienne 165 : une base pas comme les autres*

---

<sup>3</sup> Cf. François Pernot, « Le pont aérien de Berlin et l'armée de l'Air », *Revue historique des armées*, n°2/1999, pp. 51-62.

<sup>4</sup> Rapport du général Valin sur l'inspection des éléments « Air » en Allemagne, Paris, octobre 1948, SHAA, H 9748.

A la fin des années cinquante, les missions dévolues au détachement Air sont triples : administrer et supporter les grandes unités rattachées à Berlin – le Centre de sécurité aérienne de Berlin, la mission militaire française de liaison auprès du haut commandement soviétique, la participation Air au poste de sécurité militaire –, mettre en œuvre les éventuels plans d'opérations en cas de nouveau blocus et enfin gérer l'aérodrome qui, à partir du 2 janvier 1960, connaît un regain d'activité avec le transfert de la compagnie Air France de Tempelhof à Tegel, bientôt suivies par des compagnies civiles américaines et britanniques. Devant l'accroissement du trafic, le gouvernement militaire français de Berlin décide de signer, le 7 juillet 1960, un contrat d'exploitation à des fins commerciales avec la société aéroportuaire de Berlin. Trois ans plus tard, le maire de la ville, Willy Brandt, donne son accord pour l'agrandissement du terrain Tegel et l'aménagement d'un aéroport de classe internationale, dont la construction ne débute qu'en avril 1970 et qui est inauguré le 23 octobre 1974.

La base aérienne 165, née le 1<sup>er</sup> août 1964, va présenter dès lors la particularité de gérer un aéroport civil qui relève du ministère des Affaires étrangères par le canal de l'ambassade de France à Bonn et du gouverneur militaire français à Berlin, et d'assurer le bon fonctionnement d'une base aérienne militaire de type classique, qui relève jusqu'en 1965 du 1<sup>er</sup> commandement aérien tactique (CATAC) avant de passer sous le contrôle de la force aérienne tactique (FATAC). C'est ainsi que, compte tenu de cette spécificité, le commandant de la base aérienne et de l'aéroport civil de Berlin-Tegel, est nommé par le ministre de la Défense en personne, après consultation de l'ambassade de France en République fédérale allemande.

Par ailleurs, une autre des originalités de Berlin-Tegel réside dans les conditions d'accès de la zone de contrôle de Berlin (Berlin Control Zone ou BCZ). Seuls trois couloirs d'accès situés entre 1 000 et 3 000 mètres et larges de 32 kilomètres permettent d'atteindre Tegel. L'entrée dans l'un de ces couloirs ne s'effectue qu'après accord avec le centre de contrôle aérien de Berlin où veillent de façon permanent quatre officiers, respectivement américain, britannique,

français et soviétique. Le contrôle d'approche enfin, est assuré via l'aérodrome de Tempelhof où des contrôleurs français sont intégrés à des équipes anglo-américaines.

Or, depuis le milieu des années 1970, en dépit d'un trafic somme toute modeste - 4 millions de passagers - comparé à celui d'aéroports comme Roissy - près du double - l'aéroport de Tegel bénéficie d'un équipement exceptionnel. Les deux pistes parallèles de 3 000 et 2 500 mètres sont balisées de jour comme de nuit et restent ouvertes quelles que soient les conditions météorologiques (200 mètres de visibilité et 15 mètres de plafond). Pour ce faire, 26 véhicules de déneigement sont en mesure de dégager les aires de roulage et un ordinateur monté sur véhicule mesure de coefficient de freinage sur les pistes. Ces dernières sont équipées de quatre moyens de guidage ILS (Instrument Landing System ou système d'atterrissage aux instruments) de catégorie 2 et 3. Par ailleurs, Tegel est l'un des premiers aéroports à mettre en œuvre le radar de sécurité d'aérodrome « Corail » qui détecte, par effet « doppler », toute anomalie, permettant de prévenir les dangers de collision ou d'accidents entre appareils.

Pour autant, cet équipement, véritable « vitrine » de la technologie française, s'il permet apparemment d'assurer le bon fonctionnement de l'aéroport a pour véritable finalité d'autoriser le passage immédiat, en cas de crise, de cette plate-forme civile en une plate-forme militaire utilisable par plusieurs centaines d'appareils alliés, depuis les avions de chasse jusqu'aux gros porteurs lourds d'attaque ou de transport. Pour mener à bien toutes ses missions, la base aérienne (BA) 165 accueille au milieu des années soixante-dix plus de 700 personnes parmi lesquels de nombreux civils allemands. Fait pour le moins singulier pour une base aux effectifs aussi conséquents et à la position stratégique si éminente, il faut attendre le 1<sup>er</sup> juin 1977 pour que l'armée de l'Air affecte à la BA 165 son premier appareil, un MH 1521 Broussard d'entraînement, suivi d'un bimoteur DHC 6 Twin Otter en juillet 1988, sans compter les deux Cessna L 19 appartenant au détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) de Berlin.

### Les « oreilles » de l'armée de l'Air à Berlin

Le renseignement électronique constitue, assurément, la part la moins visible des missions dévolues aux éléments Air stationnés à Berlin. La trace la plus ancienne de cette activité sur le territoire allemand remonte à 1951, avec la création à Fribourg de la compagnie des moyens généraux 817, dont dépend l'escadron de guerre électronique 50.450. Quatre ans plus tard, un détachement Air de cet escadron, qui comprend cinq linguistes sous le commandement d'un sous-officier d'origine russe, s'installe dans un baraquement en bois, au nord-est du terrain de Tegel. Ce détachement n°2 met en œuvre des moyens d'écoute Haute fréquence (HF) et très Haute fréquence (VHF). Sa montée en puissance s'accélère à partir de 1958 pour devenir, jusqu'au terme de la présence militaire française à Berlin, une pièce maîtresse du système d'écoute et de renseignement électronique en direction des pays du Pacte de Varsovie.

Cette mise en place s'inscrit dans un cadre beaucoup plus vaste, celui de l'organisation de type « guerre électronique » au sein de l'armée de l'Air dans les années cinquante. Ainsi, c'est à la suite d'une demande adressée dès 1952 par le ministre français de la Défense nationale au Quartier général suprême des forces alliées en Europe (SHAPE) concernant les unités de guerre électronique – qu'il s'agisse de leur organisation, du personnel et du matériel adéquats – que cette spécialité fait officiellement son apparition au sein de l'armée de l'Air<sup>5</sup>. Toutefois, les développements s'avèrent difficiles et particulièrement lents en raison du nombre insuffisant de personnels spécialisés<sup>6</sup>.

En 1960, seuls trois escadrons de guerre électronique ont vu le jour, respectivement à Villacoublay où les installations restent expérimentales, à Alger où son existence n'a rien d'officiel, et surtout à Fribourg<sup>7</sup> où l'unité est rebaptisée

---

<sup>5</sup> Traduction de la lettre SHAPE 583/52 du 26 mai 1952 fixant l'organisation des unités de guerre électronique, 22 juillet 1952, SHAA, E 3822.

<sup>6</sup> Lettre du Secrétaire d'état aux forces armées « Air » au commandant du service d'exploitation des télécommunications de l'armée de l'Air, n°6584/EMAA/1/O.S., 7 septembre 1957, SHAA, E 3822.

<sup>7</sup> *Instruction portant modification nominale des escadrons de guerre électronique*, n°3698/EMAA/1/O.DR., 5 décembre 1960, SHAA, E 3822.

« escadron électronique 30.813 ». Ce dernier apparaît alors comme le plus actif de tous, bénéficiant tout au long de son histoire des dernières innovations technologiques. C'est ainsi que dès 1960, le détachement de Berlin, situé au cœur du dispositif soviétique en RDA, reçoit en dotation ses premiers moyens de renseignement non-discursif ELINT (Electronic INTelligence) autorisant le recueil et l'exploitation des signaux électroniques émis par les radars et systèmes d'armes. Dans le même temps, son personnel s'accroît et comprend désormais deux officiers, 45 sous-officiers, 4 hommes du rang, ce qui en fait le détachement français le plus étoffé d'Allemagne. En 1963, il s'installe dans le bâtiment 33 de la base aérienne de Berlin-Tegel et reçoit en 1965 deux récepteurs de type SMYRNE (bandes S et X).

Une nouvelle étape est franchie à la suite de l'invasion de la Tchécoslovaquie, le 20 août 1968, date à laquelle l'état-major de la FATac demande au détachement d'assurer une permanence d'alerte ainsi que d'expérimenter la corrélation de l'ensemble des différents moyens de recueil de renseignement électronique. Un groupe de spécialistes en provenance de Nancy et équipé d'un radar DRVV 5A s'installe à Tegel où il demeure jusqu'en décembre. Dès lors, les effectifs du détachement ne cessent de croître pour atteindre près de 120 personnes en 1977, alors que les bâtiments sont agrandis. Le 8 janvier 1979, le détachement adopte officiellement l'appellation d'escadron électronique sol 32.351 de Berlin. Le matériel ELINT comme COMINT est l'objet de constantes modernisations, l'informatisation faisant son apparition en 1986 avec l'arrivée du système IRIS (Integration du renseignement et des informations SIGINT<sup>8</sup>). Enfin une tour de 17 mètres est mise en construction au sud-est du bâtiment de l'escadron pour loger l'antenne parabolique destinée au système DIANE (Dispositif d'Interception et d'Analyse des nouvelles émissions) dont l'installation définitive n'est achevée qu'en 1991.

Toutefois si aucun appareil de renseignement électronique n'est officiellement affecté à la base aérienne 165, en réalité, cette dernière accueille

---

<sup>8</sup> Signal Intelligence.



depuis le milieu des années soixante les premiers avions de guerre électronique servant au sein de l'escadrille électronique 54 « Dunkerque » créée le 1<sup>er</sup> janvier 1964 à Lahr, et qui succède à l'escadron électronique 30.813 de Fribourg dissous un an plus tôt. Il s'agit tout d'abord de quelques C-47 gonio, bientôt remplacés par 8 Noratlas Gabriel jusqu'en 1989 où deux C-160 Transall viennent prendre la relève. Le 1<sup>er</sup> juillet 1966, le « Dunkerque » est transféré en Lorraine, sur la base aérienne 128 de Metz-Frescaty. Toutefois les appareils continuent d'assurer leurs missions d'écoute dans le couloir de Berlin et sur la Baltique. La base de Berlin-Tegel est en réalité leur port d'attache privilégié où ils se ravitaillent après leur départ de Metz. Ils stationnent sur la zone militaire de l'aérodrome, face à la tour de contrôle, mêlés aux autres appareils de transport qui effectuent la liaison périodique avec Berlin. Leurs missions d'écoute d'une durée variable (2 à 3 heures pour les plus courtes, 6 à 7 heures pour les plus longues), se déroulent très tôt le matin ou tard le soir vers 18 heures pour coller au plus près à l'emploi du temps des pilotes est-allemands et soviétiques. Ces dernières connaissent par ailleurs un net pic d'intensité lors des manœuvres et exercices soviétiques. Comme le rapporte un ancien pilote puis commandant de l'escadron dans les années 1980, une fois la mission accomplie, *« l'appareil se pose à Berlin pendant 5 à 6 six heures où les informations recueillies sont transmises à l'escadron électronique au Sol qui les envoie immédiatement à Metz où la synthèse est effectuée. De ce fait les échanges étaient constants entre Berlin et Metz.... Le matériel ELINT et COMINT qu'embarquent les Gabriel permet d'analyser toutes les signatures radar adverses afin de développer des contre-mesures pour les brouiller, s'en protéger et les détruire. En suivant le déplacement des unités en vol, il permet également d'identifier le maillage sol-air adverse et de découvrir les nouveaux systèmes d'armes. Grâce au COMINT, on s'efforce de déterminer à l'écoute des conversations le niveau d'entraînement des pilotes ainsi que de remonter les doctrines d'emploi de l'aviation du Pacte de Varsovie. Berlin était donc un maillon essentiel dans la corrélation de toutes ces informations ELINT, COMINT et HF »*<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Interview du général Roland Le Bourdonnec, chef du Service historique de l'armée de l'Air, 30 septembre 2002, SHAA.

Fait pour le moins révélateur de l'effort de rationalisation du renseignement électronique au sein de l'armée de l'Air, le 1<sup>er</sup> janvier 1988 l'escadrille « Dunkerque » prend le statut d'escadron électronique lors de la création de la 54<sup>e</sup> Escadre électronique tactique qui regroupe, outre l'escadron volant, toutes les unités électroniques sol dont celle de Berlin.

Toutefois la chute du mur, le 9 novembre 1989, marque une rupture radicale dans l'histoire de la présence de l'armée de l'Air à Berlin. Dès le 3 octobre 1990, les installations de l'aéroport de Tegel passent sous la tutelle des autorités allemandes, le personnel français restant en place jusqu'au 31 décembre 1992 pour assurer le transfert de compétence en matière de contrôle aérien. Les activités opérationnelles de la BA 165 comme celles de l'escadron électronique sol 02.054 cessent définitivement le 31 mars 1994, l'armée de l'Air quittant Berlin le 15 septembre suivant. Le redéploiement en France de l'escadron électronique sol de Berlin-Tegel s'effectue dans la même période, venant renforcer la 54<sup>e</sup> escadre électronique tactique qui prend l'appellation d'escadre de renseignement air le 1<sup>er</sup> août 1995. Si l'on en croit le commandant en second interviewé par le magazine *Air actualités* en 2001 « *les compétences et l'efficacité de la 54<sup>e</sup> escadre proviennent essentiellement de notre personnel. Le facteur humain est notre richesse. Certains de nos anciens sont capables instantanément d'identifier et d'analyser un signal. Cette expérience ils l'ont acquise surtout pendant la guerre froide. C'est pour cela qu'ils sont appelés les grandes oreilles* »<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> « 54<sup>e</sup> escadre de renseignement Air. Discrète et indiscrete », *Air actualités*, n°535, janvier 2001.