



Rubrique Historique de GUERRELEC N°26

*« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »*

Jean-Paul SIFFRE

Le rôle de la base aérienne de Toul-Rosières (TRAB) dans la Guerre Electronique

Dans les années 1950, un vaste plan de construction de bases aériennes est entrepris par l'OTAN en Europe de l'Ouest. La France y contribue grandement en offrant à l'Alliance un véritable maillage de plus de vingt aérodromes. L'USAFE (USAF en Europe), l'US Army et la RCAF (Royal Canadian Air Force) s'y installent à partir de 1952, et ce, jusqu'en 1967. L'une de ces bases eut un rapport direct avec la Guerre Electronique : Toul-Rosières AB (TRAB), devenue BA 136 à partir de 1967.

En 1939 la RAF envisage d'installer un aérodrome sur des parcelles de terrains le long de la route nationale de Toul à Pont-à-Mousson. Celui-ci devait accueillir un escadron de Fairey « Battle » lors de la « Phoney War » (Drôle de Guerre). Cependant, mis à part quelques coups de socs de charrues, le projet n'aboutira pas.

En pleine guerre, en septembre 1944, lors de l'offensive de la « 3rd Army » du général Patton pour libérer la Lorraine du Nord, un « Auxiliary Landing Ground » (ALG) est construit au nord de Toul sur le terrain envisagé par la RAF en 1939 avec pour nom code A98 « Rosy ». Cette piste supportera l'offensive de la campagne de Moselle et sera

très active de novembre 1944 à avril 1945 avec les P-47 « Thunderbolt » du 354th Fighter Group.

En 1950, de grands travaux sont entrepris sur le site afin de transformer ce terrain boueux en base aérienne au standard OTAN avec sa piste de 2 400 mètres, ses deux taxiways (dont une « serpentine » côté est) et ses trois « marguerites ». Le 10 juillet 1952, la 10th TRW s'installe à TRAB avec ses 215 officiers et ses 1 310 sous-officiers et hommes de troupe. Ses trois escadrons sont équipés de RB-26 et de RF-80A. Les travaux d'installation n'étant pas terminés, les escadrons s'installent en Allemagne de l'Ouest sur les bases de Neubiberg et de Furstenfeldbrück, puis se regroupent sur la base de Spangdahlem.

Après six années d'absence, la 10th TRW revient à TRAB sous la forme d'un détachement de Douglas RB-66B/C « Destroyer ». Puis, le 25 août 1959, la 10th TRW est officiellement mutée de Spangdahlem vers la base d'Alconbury au Royaume-Uni, selon l'opération « Red Richard ». Cette opération réorganise les implantations des escadres de chasse de l'USAFE à la demande du Général de Gaulle de ne plus « héberger »

sur le sol français des ogives nucléaires de l'Alliance. Passant sous les ordres de la 17th Air Force, elle déploie un détachement avancé à TRAB en octobre 1959 afin de tenir une alerte à 15 minutes (Echo Alert) avec un minimum de personnels pour soutenir les « Destroyer ». La 10th TRW opère maintenant depuis quatre bases différentes : RAF Alconbury, RAF Bruntinghorpe, RAF Chelveston et Toul-Rosières.

Cette alerte avancée à Toul permet aux RB-66 de rejoindre rapidement les F-100D « Super-Sabre » en « Alert Victor » en RFA et leur fournir un éclairage et une escorte de Guerre Electronique pendant que les « Huns » pénètrent dans l'espace aérien est-allemand.

Le Det 1 résout deux problèmes pour l'escadre (nom du détachement de TRAB) : libérer des logements à Toul pour recevoir des familles et diviser par deux la pollution sonore du RB-66 autour de la base d'Alconbury.

Les personnels du Det 1 sont soit en détachement, soit mutés sur la base de Toul pendant les années d'existence du détachement. Le Det 1 de la 10th TRW débute les opérations à Toul le 15 octobre 1959 avec une flotte mixte de vingt-quatre RB-66¹ et cinq-cent-cinquante personnels. Le détachement est supporté par le 7451st Support Group, le 7544th Material Squadron se chargeant des réparations et de l'entretien imprévu des avions. L'« Alert Echo » dure jusqu'en octobre 1965 lorsque la 25th TRW de Chambley absorbe le détachement, permettant la réactivation à TRAB de la 26th TRW (première escadre de l'USAFE à être équipée du RF-4C « Phantom II »). Les équipages des 1st, 19th, 30th et 42nd TRS volent sur EB-66B, RB-66B/C et WB-66D de 1959 à 1965. Toutes ces versions de RB-66 sont incapables de porter l'Arme nucléaire, c'est la raison pour laquelle ces avions sont acceptés sur le sol français (cf : décision du Général de Gaulle en 1959 – Red Richard).

Les EB-66B sont des bombardiers modifiés et transformés en avions de brouillage électronique. Cette modification est connue sous le nom de « Brown Cradle ». Chacun emporte vingt émetteurs de brouillage de grande puissance.

Les WB-66B, qui sont des avions de reco MTO, quittent l'Europe en juin 1960. Les RB-66 B/C prendront alors une part très

¹ Deux-cent-quatre-vingt-quatorze RB-66 furent construits, dont cent-cinquante-cinq RB-66B/C.

importante dans le soutien électronique lors de la guerre du Vietnam.

Le 10 mars 1964, à 13 h 00, un RB-66B serial 54-9451 du 19th TRS (en fait, un RB-66C du 42nd TRS) décolle de TRAB pour un entraînement de routine à la navigation. L'équipage est composé d'un pilote expérimenté, le capitaine David I. Holland, et du navigateur, le capitaine Melvin J. Kessler (un des leaders navigateur de l'escadre). Cette mission a pour but de tester un EWO (Electronic Warfare Officer), le lieutenant Harold Welch. Le plan de vol est du type Haut-Bas-Haut afin de prendre des "photos" de ponts dans la région d'Osnabrück, dans le nord-ouest de la RFA. Arrivé à 150 nautiques à l'est de Toul, l'équipage a des doutes sur les moyens de navigation de l'appareil. L'avion monte alors à 33 000 pieds et se trouve au-dessus d'une couche nuageuse de 8/8. Le lieutenant Welch essaye de déterminer la position de l'avion à l'aide de son radar de navigation. Mais dans une zone très dense en population la chose n'est pas aisée. Le capitaine Kessler tente alors de corréliser la position radar avec son calculateur. Il est vrai que des cas de dérive vers la droite de la plateforme gyro-magnétique équipant les RB-66 ont déjà été signalés.

En réalité, croyant survoler l'espace aérien de l'Allemagne de l'Ouest, l'avion est engagé sur une route le menant vers le couloir central allant vers Berlin et s'engage dans l'espace aérien de la DDR. Croyant s'être recalé, l'équipage commence sa descente et s'installe en basse altitude. Il reçoit rapidement une roquette air/air S5 de 57 mm lancée par un des quatre MiG-19 soviétiques qui le poursuivent. Aux commandes de l'un d'eux se trouve le capitaine Zinoviev du 35^{ème} Régiment de chasse de Zerbst (833 IAP-833^{ème} escadron).

L'avion étant en perdition, l'équipage s'éjecte et les trois hommes se posent dans un bois de pins près de la ville de Gardelegen en DDR (à 135 nautiques de la position prévue et à 70 km à l'intérieur de l'Allemagne de l'Est). Le lieutenant Welch aura un bras et une jambe cassée lors de l'éjection et sera libéré le 20 mars après avoir été soigné dans un hôpital militaire soviétique en RDA.

Un avion britannique présent dans le couloir a aperçu des parachutes et donne l'alerte tandis que des soldats soviétiques se lancent à leur recherche. Du côté ouest, les membres de l'USMLM (US Military Liaison

Mission - équivalent de la BRITMIX britannique ou de la MMFL française) sont dépêchés sur les lieux. Leur intervention se fait sans attendre l'autorisation officielle des autorités soviétiques. La première équipe de l'USMLM se heurte aux troupes soviétiques. Leur voiture est remorquée vers la Kommandantur de Gardelegen. Dans la soirée la Military Police de Toul ira chercher chez eux les familles de l'équipage qui seront envoyées, séance tenante, vers les USA. Washington niera farouchement que l'avion était engagé dans une mission 'espion' et dix-sept jours plus tard, les deux autres membres de l'équipage seront libérés. Ils rejoindront la base US de Wiesbaden le 27 mars 1964.

Il faut noter que le 42nd TRS est devenu le 42nd ECS (Electronic Combat Squadron) équipé de EF-111A "Raven" sur la base de

RAF Upper Heyford de 1984 à 1992. A Toul il était stationné dans l'alvéole nord-ouest, celle-là même où sévissait le grand 2/11 "Vosges", lui aussi un escadron de Guerre Electronique sur Jaguar.

Pour finir le capitaine Holland effectuera un total de cent-quarante-six missions d'escorte et d'écoute électroniques lors du conflit du Vietnam. Encore une fois la Guerre Electronique aura joué un rôle plein.

Pierre-Alain Antoine

**Comité Historique de Guerrelec
Rubrique Historique N°26 - Mai 2013**