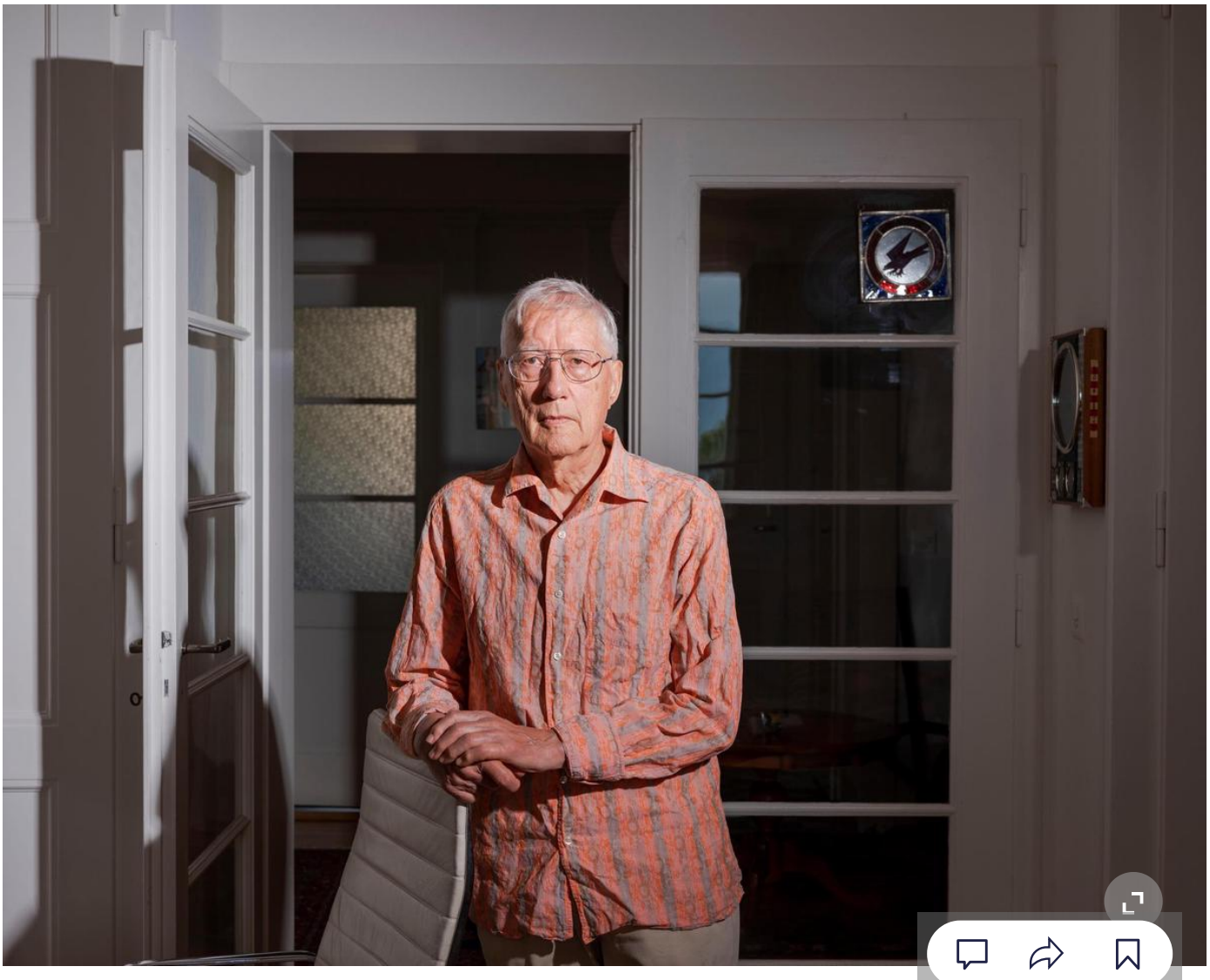
Abo **Portrait de Hans-Ulrich Jost**

Le prof d'histoire volant n'a jamais eu froid aux yeux

Pilote militaire et historien portant un regard critique sur le passé de la Suisse, il fait l'objet d'un portrait de Plans-Fixes.

Gilles Simond
Publié aujourd'hui à 09h00



Le professeur Hans-Ulrich Jost dans son appartement lausannois. On remarque sur la porte vitrée le faucon emblème de son escadrille des Forces aériennes suisses.
Olivier Vogelsang

Et dire que Hans-Ulrich Jost a failli laisser sa vie à 30 ans dans un champ nord-vaudois… Cinquante ans plus tard, dans son appartement lausannois aux bibliothèques bien rangées, il raconte l'événement le plus paisiblement du monde. «Il me manquait 1000 litres d'essence. Ils ont oublié de remplir deux réservoirs de 500 litres qui sont sous les ailes des Mirage. Mais, sur l'instrument de bord, ces 1000 litres étaient dedans. J'aurais pu voir plus tard, en l'air, avec de petites lampes de contrôle, que quelque chose clochait. Mais j'étais engagé dans un combat aérien et je l'ai remarqué trop tard. Je n'en suis pas fier. C'est la vie, quoi.»

Ce 27 août 1970, vers 10 heures du matin, voyant qu'il ne réussirait pas à rejoindre l'aérodrome de Payerne, sa base, le premier-lieutenant Jost dirige alors son jet à cours de carburant, qui chute à près de 50 mètres par seconde, en direction d'un champ près d'Yverdon, «pour ne pas qu'il tombe sur un village. Je me suis éjecté au dernier moment.» Il s'en tire avec deux vertèbres cassées et six semaines d'hôpital. «En octobre, je revolais.»

Les images du Mirage en miettes font la une de tous les journaux. «Le «Blick» a titré: «Chaque Suisse a participé avec 5 francs», et mon portrait.»

FEUILLE D'AVIS
DE LAUSANNE
LE PLUS FORT TIRAGE DES QUOTIDIENS ROMANDS
Un « Mirage » s'écrase près d'Yverdon
PANNE DE RÉACTEUR ?
Au cours d'un vol en patrouille, un avion militaire « Mirage III », vraisemblablement victime d'une panne de réacteur, s'est écrasé dans un champ entre Orzens et Ursins. Le pilote est indemne. La « Feuille » a interrogé les témoins de l'accident.
page 3

Le reste de l'arrière de l'avion du premier-lieutenant Jost après son crash dans un champ entre Orzens et Ursins, dans le Nord vaudois, le 27 août 1970. Le faucon du logo de l'escadrille 17 de Payerne est bien visible sur la dérive. Une photo parue en une de la «Feuille d'Avis de Lausanne» le lendemain de l'accident.

FAL

Vendredi 28 août 1970

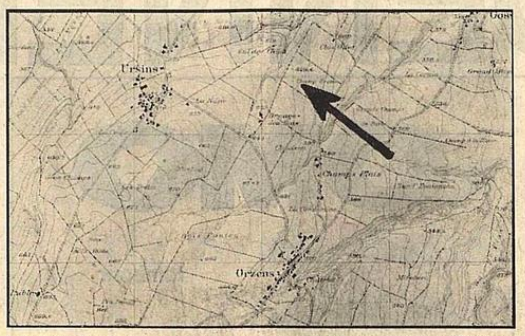
FEUILLE D'AVIS DE LAUSANNE

POI

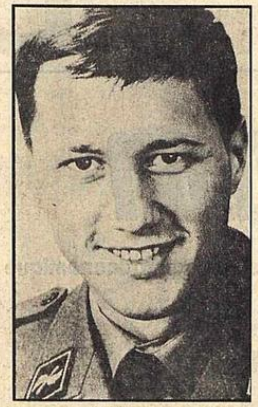
A LA SUITE D'UNE PANNE DE RÉACTEUR (?)
Un « Mirage » tombe entre Orzens et Ursins
LE PILOTE EST SAUVÉ PAR SON SIÈGE ÉJECTABLE

Hier matin, aux environs de 10 heures, un « Mirage III-S » s'est écrasé, ainsi que nous l'avons dit dans une partie de nos éditions de jeudi, entre les hameaux des Champs-Plats et de Grange-des-Bois, sur le territoire de la commune d'Orzens. Le pilote, le premier-lieutenant Jost, incorporé à l'Escadrille 17, a dû faire usage, au dernier moment, de son siège éjectable et de son parachute. Il est fort heureusement sain et sauf.

Quant à l'appareil, il est totalement détruit. Ses débris sont éparpillés sur plusieurs centaines de mètres.



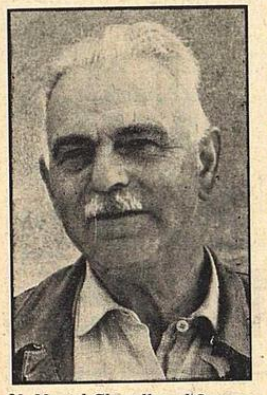
Le point de chute du « Mirage » : entre les hameaux des Champs-Plats et de Grange-des-Bois.



Le premier-lieutenant Jost pilote du « Mirage ».

C'est au cours d'un exercice de vol à deux appareils que l'accident s'est produit. La commission d'enquête, actuellement au travail, en établira vraisemblablement les causes. On pense qu'il s'agit d'une panne de réacteur. L'avion n'a pas explosé en touchant le sol, mais il a rebondi et parcouru plusieurs centaines de mètres en se disloquant.

Moins d'une heure après l'accident, un important service d'ordre était mis en place autour de la parcelle dite « Les Planches-Fromage » sur laquelle l'appareil s'est écrasé. Les débris éparpillés seront minutieusement recueillis pour être soumis, ensuite, à un examen.



M. Marcel Chevalley, d'Orzens, qui est allé chercher en voiture le pilote du « Mirage ».

Emoi à Orzens

C'est miracle, dit-on à Orzens, qu'en ces temps où l'on fait les moissons, sur les hauteurs de la Mentue, qu'il ne se soit personne trouvé dans la parcelle des « Planches-Fromage ». L'accident aurait peut-être pris, alors, des proportions tragiques.

Il n'en reste pas moins que la chute du « Mirage III-S » a provoqué un vif émoi dans le paisible village d'Orzens, de même qu'à Bioley-Magnoux d'où il fut possible d'apercevoir très nettement l'accident.

D'après des témoins oculaires des Champs-Plats, l'appareil a perdu rapidement de l'altitude, avant de piquer presque sans bruit dans le champ, tandis que s'ouvrait le parachute de freinage. On put également entendre deux ou trois détonations avant de voir les débris de l'avion partir dans toutes les directions.

Le pilote sain et sauf

Un autre témoin de l'accident, M. Marcel Chevalley, également aux Champs-Plats, travaillait dans un pâturage lorsqu'une première détonation lui fit lever les yeux. Il vit alors un parachute descendre entre les villages d'Orzens et de Bioley-Magnoux.

— Je pensai tout d'abord, nous dit M. Marcel Chevalley, qu'il s'agissait d'un exercice. En voyant l'avion se diriger à très faible altitude vers les « Planches-Fromages », je compris bien vite de quoi il en retournait.

M. Chevalley sauta alors dans sa voiture à la recherche du pilote qu'il trouva indemne au Ruz-de-Joudré. Le premier-lieutenant Jost était très calme et refusa même la tasse de café que M. Chevalley voulut lui offrir dans sa cuisine.

Le premier souci du pilote fut de savoir si son avion s'était écrasé sur une maison et s'il avait causé des dégâts.

Quelques instants plus tard, un hélicoptère venait « prendre possession » du premier-lieutenant Jost pour le ramener à Payerne où, dans le courant de l'après-midi, il subit des contrôles médicaux.

Les enquêteurs au travail

Tandis qu'un détachement de l'Ecole de recrues d'aviation de Payerne établissait un cordon de surveillance autour du lieu du sinistre, une commission d'enquêteurs arrivait sur place et se mettait sans tarder au travail en collaboration avec la police cantonale.

Leurs recherches se poursuivirent tout l'après-midi sous les yeux de quelques curieux maintenus à distance.

Il faut souligner ici que la gravité de l'accident d'Orzens aurait justifié l'organisation sur place d'une rapide information de la presse. Les nombreux journalistes accourus étaient en droit d'attendre sans pour autant qu'on leur dévoile les secrets d'une enquête encore à l'état d'ébauche, les circonstances de l'accident.

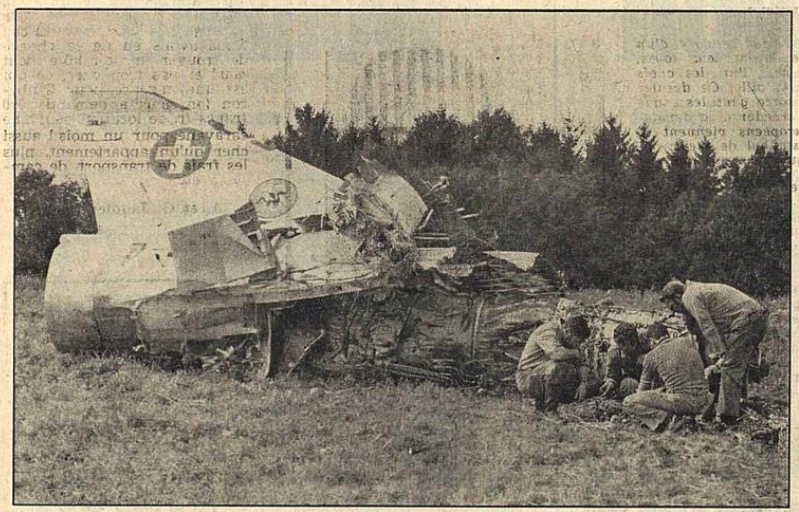
Chacun comprend que ce n'est ni à la troupe engagée ni aux organes de surveillance à se charger de l'information de la presse. Mais, à Berne, on doit s'organiser pour être à même de mettre sur pied, même au dernier moment, une conférence de presse qui, en l'occurrence, aurait été non seulement utile, mais encore, répétons-le, amplement justifiée.

La deuxième perte d'un « Mirage »

Dans le communiqué qu'il a diffusé, le Département militaire fédéral rappelle que c'est la deuxième perte d'un « Mirage » par notre aviation militaire depuis l'entrée en service, en 1964, des premiers avions de ce type. Le 3 avril 1969, un « Mirage III BS » (biplace), s'était écrasé près de Buochs. On avait dû déplorer, alors, un mort et un blessé. Les deux hommes de l'appareil avaient pu faire fonctionner leur siège éjectable, mais l'avion se trouvait à trop faible altitude au moment de l'accident. Il faut ajouter qu'un troisième « Mirage » avait été fortement endommagé lors d'un mauvais atterrissage, en mai 1969, à Buochs.

Le Département militaire fédéral précise encore, dans son communiqué, que les avions « Mirage » de notre aviation militaire, totalisent environ 11 000 heures de vol en Suisse. « La proportion d'une perte pour 5000 heures, écrit-il, peut être qualifiée de faible, tant par rapport aux autres types d'avions de notre armée que par rapport aux statistiques étrangères. »

J.-P. C.



Ce qu'il reste de l'appareil.

La page 3 de la «Feuille d'Avis de Lausanne» du 28 août 1970.

FAL

Une anecdote, cet accident? Oui et non. Car le pilotage a tellement fait partie de la vie de Hans-Ulrich Jost qu'il est devenu constitutif de sa pensée, y compris dans son

travail d'historien. Il l'explique: «Si vous êtes pilote de chasse à la poursuite d'une cible, vous bougez en même temps. Un historien qui observe, il bouge aussi en même temps, mentalement, car il apprend de nouvelles choses. Ensuite, la cible, l'objectif de travail, par exemple la Seconde Guerre mondiale, elle bouge aussi. Comme historien et comme pilote, on essaie d'approcher et de prendre cette cible dans le collimateur, mais il faut regarder le contexte, éviter la surconcentration, car sinon on rate la cible. Comprendre l'espace et le combat aérien ou comprendre l'histoire et un moment crucial de l'histoire, il y a là des affinités. Un psychiatre a dit que l'homme moderne sera celui qui possédera une conscience rationnelle et technique mais gardera en même temps l'esprit d'un enfant joueur. C'est comme ça que je vois chez moi le lien entre l'historien rationnel et l'aviateur, mon côté enfant joueur.»

Spectacle et crainte

De la Seconde Guerre mondiale, Hans-Ulrich Jost conserve l'image de bombardiers que leurs pilotes avaient dû poser d'urgence en territoire neutre, alignés sur un aérodrome, peut-être celui de Payerne, déjà, où son père l'avait emmené. Mais il se souvient aussi, dans le paysage bucolique d'un hameau de la campagne bernoise, d'une menace, de la peur des sirènes, d'une ferme en flammes, de sa famille qui se défaisait.

SUITE APRÈS LA PUBLICITÉ

La Seconde Guerre mondiale, sous l'angle économico-social, est devenue sa «cible» après ses études d'histoire à Berne, sous la houlette du professeur von Greyerz dont il est devenu l'assistant. En 1981, Hans-Ulrich Jost est nommé professeur d'histoire contemporaine et suisse à la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne. C'est deux ans plus tard que son «approche contextuelle» fait mouche. Paraît alors la «Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses», où figure le chapitre «Menace et repliement, 1914-1945» écrit par Jost, qui y mentionne les compromissions de la Suisse avec l'Allemagne nazie et notamment «l'or pris aux victimes des camps de concentration». Les polémiques éclatent. «Des collègues trouvaient intéressant, d'autres détestaient. La vision critique de l'histoire a rendu malades beaucoup de gens qui croyaient à la version officielle.»

«Mon esprit critique s'est renforcé à l'épreuve des faits. Personne n'a pu montrer une erreur fondamentale dans mes écrits.»

Georges-André Chevallaz le traite de menteur au téléjournal, il reçoit de petits cercueils et autres menaces de mort. Mais aussi des témoignages émouvants, comme cet officier qui réalise soudain avoir repoussé des réfugiés «prêts à se suicider pour ne pas être remis aux Allemands», et qui avait totalement refoulé ces souvenirs. Ou cet employé d'une usine d'armement qui n'a pas encore digéré la visite d'officiers allemands en civil venus inspecter son travail. «Mon esprit critique s'est renforcé à l'épreuve des faits. Personne n'a pu montrer une erreur fondamentale dans mes écrits», souligne Jost.

En 1983, «L'illustré» organise un face-à-face entre Hans-Ulrich Jost en combinaison de pilote et Georges-André Chevallaz, alors chef du Département militaire fédéral, en uniforme de caporal d'infanterie.

L'illustré/Scriptorium

Cet esprit indépendant, le jeune «Ueli» l'a cultivé dès l'adolescence, à Zurich, où sa mère s'est installée avec son beau-père. À 15 ans, il commence à travailler à La Poste durant ses vacances. À 17, il vit seul dans une chambre louée. «C'était la fin des années 50, dans un quartier populaire. On était une bande de blousons noirs, on admirait Elvis Presley, on jouait au foot, on roulait à moto.» Certains de ses potes se tournent vers les cambriolages. «Pourquoi vous ne m'avez pas pris avec vous?» leur demande-t-il. «Toi, tu as de la chance, tu peux faire des études, on ne voulait pas t'impliquer.»

Bohème et armée

Les petits voyous zurichois avaient sans doute remarqué que leur copain, tout en profitant de sa jeunesse, entre modélisme et bricolage de radios, avait déjà cette

idée bien implantée dans le crâne: devenir pilote. C'est dans ce but qu'il est entré au gymnase technique: on lui avait soufflé que ça valait mieux qu'un apprentissage. À 18 ans vient le cours préparatoire à l'aviation en vol à voile. Après l'école de recrues, la phase de sélection pour l'école de pilotes militaires. «De 40 à 50 au départ, on est sortis 12 brevetés.» La solde de l'école de pilotes lui permet d'aller «voir à l'uni», côté histoire de l'art et littérature. D'un côté la vie de bohème, où il côtoie l'écrivain Adolf Muschg ou le comédien Bruno Ganz – «le seul à qui j'ai prêté ma moto, une italienne à guidon de course». De l'autre la rigidité militaire. Qui le mène à devenir l'un des quatre ou cinq vrais miliciens à prendre place dans le cockpit d'un Mirage.

Hans-Ulrich Jost en 1995, avec sa Honda 250 portant l'autocollant de l'escadrille 17 des Forces aériennes suisses: les ailes, toujours les ailes…
Gilles Simond

«C'est du slalom que j'ai fait dans la vie. Une vie libre qui m'a permis d'essayer différents champs, à la fois intellectuels, artistiques, professionnels. J'ai eu de la chance.» Sans oublier du sang-froid et du courage, face aux dangers de l'aviation

comme face à ceux qui ont eu du mal à accepter sa vision sans compromis de l'histoire. «L'important, conclut le jeune octogénaire, célibataire par choix, c'est de ne pas être en conflit avec sa propre vie.»

Lausanne, Casino de Montbenon, Salle Paderewski, mardi 21 septembre 2021, 18 h 30, première du film Plans-Fixes «Hans-Ulrich Jost, historien. La Suisse démystifiée». Entrée libre.

Bio

Afficher plus

Gilles Simond collabore à «24 heures» depuis 1989. Passé par la rubrique Sports, le supplément «24 Week-end» et la rubrique Culture, il est actuellement responsable de la rubrique Réflexions, rédige des articles en lien avec l'histoire régionale et remplace occasionnellement le chef d'édition.

Publié aujourd'hui à 09h00

Vous avez trouvé une erreur? Rapporter maintenant.

THÈMES

Portrait Histoire Suisse Aviation Armée

0 commentaires

Laisser un commentaire... 1500

J'ai lu et j'accepte la Charte des commentaires.

Envoyer le commentaire

inscrit comme: WMichel Modifier

La une

E-paper

Archives du Journal

Impressum

CGV

Politique de confidentialité

Abonnements

Contact

Tous les Médias de Tamedia

© 2021 Tamedia. All Rights Reserved