

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 111 (1966)
Heft: 3

Vereinsnachrichten: Chronique "AVIA-DCA"

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

Le rapport d'arme des troupes d'aviation et de défense contre avions

Le commandant des troupes d'aviation et de DCA avait convié ses officiers à un rapport facultatif au Kursaal de Berne, samedi le 22 janvier 1966. Plus de 800 officiers et SCF ont répondu à l'appel de leur chef.

Les autorités militaires cantonales étaient représentées par le conseiller d'Etat Hürlimann, président de la conférence des directeurs militaires des cantons. Les colonels divisionnaires en retraite Rihner et Primault, ainsi que les colonels brigadiers en retraite Magron et Bachofner, avaient également tenu à suivre l'évolution de l'arme à laquelle ils ont consacré leur vie.

Le colonel commandant de corps Studer s'était demandé s'il était indiqué de convoquer un rapport d'arme cette année déjà, le dernier ayant eu lieu en mars 1965, étant donné que de telles rencontres volontaires provoquent pour les intéressés des frais de déplacement non négligeables. Il avait trois raisons de se décider pour l'affirmative:

- il s'est rendu compte que le besoin d'information est pressant;
- c'est pour lui l'occasion d'entrer en contact direct avec tous ses subordonnés, et de leur exposer les problèmes qui sont communs aux troupes d'aviation et de défense contre avions;
- les commandants subordonnés peuvent, de leur côté, organiser ce jour-là des rapports utiles avec leurs officiers.

Se référant au plan qu'il nous avait présenté l'année dernière, le cdt. et chef d'arme des trp.av. et DCA fit un tour d'horizon de la situation actuelle.

Voici le résumé de son rapport:

Florida. — Le système d'alerte et de conduite, qui a fait couler pas mal d'encre et de salive au Parlement, nous permet de faire un énorme pas en avant. Il prouve que la Suisse est décidée à défendre sa neutralité aussi bien dans son espace aérien qu'au sol, non pas par des déclamations et des mots vides de sens, mais en engageant des moyens efficaces.

Les régiments de DCA 2 et 3. — Le Parlement n'a pas hésité à accorder les crédits nécessaires au remplacement des canons de DCA de la dernière guerre par les 35 mm automatiques dans les deux derniers régiments de DCA. Jusqu'à 3000 m donc, notre espace aérien est

défendu par un grand nombre d'unités de feu pouvant compter parmi les plus modernes du monde.

Après l'introduction des canons automatiques de calibre moyen, des engins téléguidés Bloodhound, des avions Mirage et du système d'alerte et de conduite des opérations Florida, notre défense aérienne dans son ensemble sera plus forte qu'elle ne l'a jamais été.

Escadrilles légères. — Aux 5 escadrilles légères actuelles s'ajouteront bientôt une escadrille de transport d'hélicoptères Alouette III et une escadrille d'avions Pilatus-Porter. Notre capacité de transport par la voie des airs augmente donc systématiquement.

Au cours de l'année dernière, sans porter préjudice aux organisations civiles, ces moyens ont été mis à disposition à plusieurs reprises pour des actions de secours et de recherches en montagne. Depuis le 1^{er} décembre dernier, un service de piquet est installé sur l'aérodrome de Dübendorf, prêt à intervenir dans les cas d'urgence.

Les avions Pilatus-Porter rendront d'excellents services comme moyens de liaison. Ils pourront servir aussi, par exemple, au transport de parachutistes pour de petites actions de tous genres. Nous disposons de plusieurs organisations civiles qui se chargent de la formation des parachutistes et de leur entraînement. Le cdt. trp.av. et DCA pense qu'une solution classique de l'armée de milice consisterait à incorporer tout simplement les parachutistes civils, dont l'âge minimum pour l'obtention du brevet a été ramené à 18 ans, à l'escadrille de Pilatus-Porter.

Accidents d'aviation. — Malheureusement, 5 pilotes ont perdu la vie au cours de l'année 1965. Depuis 1960, ce sont 23 victimes de leur devoir militaire que nous déplorons, ce qui correspond à un accident mortel sur 10 mille heures de vol. En moyenne, un peu plus du 50 % des accidents sont dus à des erreurs du pilote, dans la plupart des cas à des erreurs d'appréciation de la situation, très exceptionnellement à des infractions aux prescriptions du service de vol.

Réorganisation du commandement des troupes d'aviation et de DCA. — A la fin du service actif, le Général Guisan disait déjà que la charge du commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions et des fonctions du chef d'arme des trp. av. et DCA, sur les épaules d'un seul responsable, était écrasante.

Dix ans plus tard, le commandant d'alors proposait de séparer le commandement des trp.av. et DCA du Service de l'av. et de la DCA. Les troupes d'aviation et de DCA comptent en chiffres ronds 50 mille hommes, c'est-à-dire l'effectif de 3 divisions. Le Service de l'aviation et de la DCA est aussi important que les Services des troupes mécani-

sées et légères ou de l'artillerie, mais il a plus d'écoles et de cours, par exemple, que le Service du génie et des fortifications ou le Service des troupes de transmission.

Le projet de l'organisation des troupes de 1961 prévoyait la séparation du Service et du Commandement, mais elle a été renvoyée jusqu'au moment où seraient introduits les nouveaux avions et les armes modernes de DCA. Nous espérons que cette réorganisation indispensable (subordonnant au chef des troupes d'aviation et de défense contre avions le *commandant de ces troupes*, le *chef du Service proprement dit*, soit le *chef d'arme* et la *Direction des aérodromes militaires*) pourra entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1968.

Dès le 1^{er} janvier 1966 déjà, les sections du Service de l'av. et de la DCA ont été subordonnées à un *remplacant du Chef du Service*.

Prévisions pour l'année 1966.

Les principaux buts de l'instruction.

Parmi les nombreux cours et exercices prévus, quatre sortent du cadre habituel:

- les manœuvres du corps de montagne 3,
- l'introduction des canons de DCA de 35 mm,
- l'introduction des engins téléguidés BL 64 (BL signifient *Boden Luft*)
- l'exercice Veritas 66.

Les deux tiers de notre aviation, les deux tiers des formations de nos aérodromes et de fortes formations de DCA prendront part aux manœuvres de notre corps de montagne. La collaboration de l'aviation, des engins guidés et des batteries de DCA dans le cadre de la défense de notre espace aérien sera au premier plan de nos préoccupations. L'appréciation rapide de toute la situation aérienne, des moyens à disposition et de leur degré de préparation, la donnée d'ordres aux formations subordonnées seront autant d'éléments qui permettront aux chefs de tous les échelons de parfaire leur préparation à la guerre. Le fonctionnement de toute l'organisation dépend en grande partie du travail des organes chargés de l'entretien et de la mise en action des avions, des engins, des installations de radar et des moyens de transmission. Seuls des exercices de grande envergure permettent d'éprouver les possibilités des moyens engagés et de se rendre compte où se trouve le degré de saturation.

Dans le cadre de ces manœuvres, nous recueillerons de nouvelles expériences dans le domaine de la collaboration entre l'aviation et la DCA, la DCA légère surtout. Il s'agit pour nous d'éviter que nos propres avions soient abattus par les nombreuses unités de feu de DCA dispersées dans les secteurs des divisions. Prétendre simplement

que les avions doivent voler où il n'y a pas de DCA, c'est esquiver le problème et renvoyer à d'autres les responsabilités.

Lors de ces manœuvres, l'engagement de l'aviation sera prévu au profit des troupes terrestres. Cet appui sera essentiellement indirect. Nous ne jouerons pas seulement le rôle de l'aviation en faveur des divisions engagées, mais nous représenterons aussi les autres corps d'armée et divisions pour nous rapprocher le plus possible de la réalité.

Les hommes des unités de DCA de 35 mm qui ont appris à connaître leurs nouvelles armes l'année dernière effectueront en 1966 leur cours de tir.

Les cours de transition sur engins téléguidés seront effectués conformément au plan établi, le matériel et les constructions arrivant comme prévu.

L'opération Veritas 66 est un exercice entre l'aviation et la DCA de 35 mm. Nous voulons entre autres éprouver l'engagement de nos unités de feu modernes (radars et canons automatiques) dans différents compartiments de terrain, constater le moment de la prise du but par les radars, de l'attribution des buts aux unités de feu et le moment de l'ouverture du feu pour pouvoir apprécier la probabilité des touchés. Les résultats seront enregistrés sur films, bandes magnétiques et grâce à un réseau d'arbitres aux missions bien définies.

Un inconvénient de ces exercices sera le bruit des avions. Pour qu'ils soient proches de la réalité, ces exercices doivent avoir lieu là où l'ennemi serait censé arriver. Pour échapper aux radars, les pilotes doivent utiliser le terrain et voler bas. La population devra faire preuve de compréhension.

Nouvelles subordinations. — Pour simplifier le commandement, diverses subordinations ont été prévues déjà dès le 1^{er} janvier 1966. Dans la DCA, certains groupes jusqu'ici indépendants ont été enrégimentés. Le commandant de la DCA qui reste chef de l'instruction des troupes de DCA sera ainsi déchargé quelque peu.

Par suite des *réductions de crédits* imposées par le Parlement, un certain nombre de cours d'officiers prévus au tableau officiel ont dû être supprimés, entre autres les cours tactiques I et II, les cours de télémètres, le cours des chefs DCA des unités d'armée et CA.

La dotation en munitions a été réduite. Il sera donc inutile de proposer des attributions supplémentaires.

Les heures de vol des pilotes seront réduites. Le commandant a insisté sur le fait que l'entraînement des pilotes incorporés dans les escadrilles ne sera pas restreint. En revanche, le statut de tous les autres pilotes sera soumis à un examen qui entraînera des mesures draconiennes.

Le personnel

Régulièrement, dans les rapports de cours, les commandants soulèvent la question des effectifs au cours de répétition. Etant donné que nos formations comprennent des militaires de l'élite et de la landwehr, il est clair qu'au cours de répétition l'effectif ne peut pas être celui du temps de guerre. La solution élite/landwehr présente d'autre part de sérieux avantages. Le soldat qui reste dans son unité jusqu'à la fin de son service en landwehr n'a pas besoin d'apprendre à connaître de nouvelles armes. Le noyau des anciens joue un rôle non négligeable sur le moral et l'esprit de corps des unités.

Service complémentaire féminin

Nous ne pouvons compter sur aucune augmentation de notre personnel masculin, mais nous aurions beaucoup de possibilités, dans les troupes d'aviation et de DCA, d'engager des SCF. Elles sont même beaucoup mieux préparées que les hommes à diverses fonctions: téléphonistes, dactylographes, etc. Si les remarques négatives à l'égard de l'armée sont à l'ordre du jour, le colonel cdt. de corps Studer ne se souvient pas d'avoir entendu des critiques sérieuses au sujet des SCF. Elles représentent effectivement une élite, ne serait-ce que parce qu'il s'agit d'un service volontaire. En remerciant les SCF du sacrifice de temps qu'elles consentent pour l'armée, le cdt. trp.av. et DCA a lancé un appel pressant à tous les officiers pour qu'ils engagent leurs filles, leur femme ou leur fiancée à accepter des fonctions dans l'armée.

Les futurs soldats

Ce chapitre peut également être qualifié de réjouissant. Une enquête menée en 1964, s'étendant à 6000 recrues, a fourni les résultats suivants:

En moyenne, la moitié des recrues de l'année 1964 avaient suivi un cours préparatoire, soit comme jeune tireur, pilote, radiotélégraphiste, etc. Certains cantons, de Suisse alémanique en particulier, arrivent même jusqu'à 73 % (Soleure et Grisons). Les cantons romands, eux, sont tous au-dessous de la moyenne, en particulier les régions de langue française. Le commandant a demandé à ses officiers romands de faire valoir leur influence en tant que parents, éducateurs, chefs d'entreprises ou politiques pour augmenter auprès de la jeunesse l'intérêt et la compréhension en faveur de l'instruction prémilitaire.

La moyenne de toutes les armes indique que 24 % des recrues ont demandé à être appelés à une école de sous-officiers. Dans les troupes d'aviation et de DCA, ce chiffre était de 36 %.

Quant à la culture physique, la grosse majorité des recrues estiment qu'elle devrait occuper une plus grande partie du programme. Un quart

d'entre elles désireraient davantage d'exercices de combat, de jour et de nuit.

Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'un très faible pourcentage seulement des recrues se soient déclarées contre le principe de la défense nationale. Il a été plus important de constater que la grosse majorité estime que :

- les efforts faits actuellement doivent être maintenus (24 %)
- la défense nationale doit être renforcée (55 %).

Dans les troupes d'aviation et de DCA, ce dernier chiffre était de 64 %.

Recrutement des officiers

Le nombre des candidats officiers qui sont d'accord d'accomplir volontairement les 8 mois supplémentaires jusqu'au grade de lieutenant est toujours étonnamment grand, surtout en Suisse alémanique.

Dans les troupes d'aviation et de DCA, la répartition des professions donne l'image suivante: bacheliers 52 %; élèves d'un technicum 18 %; artisans (mécaniciens, dessinateurs, électriciens) 11 %; instituteurs (10 %); commerçants (8 %); professions libres (1 %).

Parmi les chiffres cités, relevons encore ceux-ci: les pères de 47 % des aspirants étaient appointés, soldats ou SC; 20 % officiers; 19 % sous-officiers; 14 % non astreints au service militaire.

Ces deux statistiques prouvent clairement que la notion de citoyen-soldat n'est pas un vain mot et que l'armée plonge vraiment ses racines dans le peuple. Il est inexact de prétendre, comme on l'entend encore souvent malgré les mises au point répétées, que les futurs officiers sont recrutés essentiellement dans les familles dont les pères sont déjà officiers.

Le problème des instructeurs

Si tous les problèmes soulevés au rapport de 1965 semblent s'acheminer vers une solution satisfaisante, celui des instructeurs reste le souci majeur du chef d'arme des troupes d'aviation et de DCA. Il lui manque 40 % de l'effectif nécessaire à l'accomplissement régulier de sa mission. Dans l'aviation, la situation est tout simplement alarmante. Le fait que les compagnies aériennes civiles offrent des conditions matérielles plus avantageuses n'est pas étranger à ces difficultés.

Après avoir rappelé le rôle essentiel que joue l'officier instructeur, surtout dans l'armée de milice, le commandant de corps Studer a invité, une fois de plus, les jeunes officiers ayant des talents pédagogiques à embrasser cette profession, même si ce n'était que passagèrement.

La défense spirituelle du pays

Elle est devenue ces derniers temps un slogan, sans que la notion de défense spirituelle apparaisse à chacun bien clairement. Le cdt. des trp.av. et DCA est d'avis que c'est dans la famille, à l'école et durant les études ou la formation professionnelle que les bases de la défense spirituelle contre l'envahissement de conceptions ou d'idéologies étrangères devraient être jetées, mais qu'elle a sa place aussi dans les programmes militaires. Etant donné que le commandant d'unité est responsable du moral de sa troupe, c'est à lui qu'il appartient, par son exemple, ses connaissances, son attitude, sa compréhension humaine, de créer et de maintenir chez ses soldats l'état d'esprit favorable à la défense nationale.

Pour conclure, le colonel commandant de corps Studer a rappelé que le Service de l'aviation et de la DCA a été créé le 13 octobre 1936 et que nous pourrons fêter cette année aussi le 25^e anniversaire de l'escadre de surveillance.

L'instruction des pilotes du « Mirage »

A l'occasion du rapport d'arme des troupes d'aviation et de défense contre avions, le colonel Moll, commandant d'un régiment d'aviation, a donné des indications quant à l'instruction des pilotes auxquels seront confiés les nouveaux avions « Mirage » que le Parlement a décidé de mettre à la disposition de notre aviation.

Avec les 57 appareils accordés, les troupes d'aviation pourront équiper 3 escadrilles dont les pilotes (professionnels et de milice) devront pouvoir être engagés contre des buts aériens et terrestres, ainsi que pour l'exploration.

Que la conduite d'avions de cette catégorie pose des exigences plus sévères que celle des appareils plus lents, cela tombe sous le sens. Alors que le Hunter ne dépasse pas la vitesse du son, le « Mirage » peut atteindre jusqu'à 2 Mach aux hautes altitudes. Son armement, concentré sur les fusées air/air et air/sol a une puissance de feu sérieusement accrue et sa vitesse potentielle augmente sa sécurité personnelle. Le « Mirage » d'exploration est doté d'installations photographiques pour le vol aux grandes et basses altitudes et des moyens d'éclairage lui permettront de remplir sa mission également de nuit.

Le radar de bord fournit au pilote l'image du terrain et lui permet d'éviter les obstacles, même s'il ne les voit pas à l'œil nu. Le calculateur de navigation lui indique à chaque instant sa position momentanée et projette sur une carte la distance et le cours du but envisagé.

Cet équipement correspond exactement aux missions qui sont confiées à cet avion moderne:

- | | |
|------------------------------|--|
| — défense de l'espace aérien | — défense de la neutralité |
| — appui indirect | — chasse et protection de l'espace |
| — exploration | — attaque des buts importants derrière les lignes ennemies |
| | — à vue et par la photographie, de jour et de nuit |

Il va sans dire qu'un système d'arme aussi puissant ne peut être rentable que si ceux qui l'engagent ont suivi une instruction sérieuse.

Une tâche essentielle incombe à la direction des aérodromes militaires qui est responsable de l'entretien des avions et de leurs précieux appareils. L'évolution fulgurante de l'électronique que contient le « Mirage » exige un personnel spécialisé.

En terminant son exposé, l'enthousiaste pilote des « Mirage » qu'est le colonel Moll a dit :

« En introduisant ce système d'arme, nous nous sommes chargés d'une mission qui n'est pas simple, mais chaque jour renforce notre conviction que les troupes d'aviation reçoivent une arme excellente qui leur permettra de remplir efficacement le rôle que l'armée attend d'elles. »

Colonel M. RACINE

Chronique suisse

Automobilistes et pilotes de chars

Comme il l'avait fait l'année dernière, le commandant de la division mécanisée 1, le colonel-divisionnaire Dénéréaz, a organisé le 15 février à Lausanne, une conférence de presse au cours de laquelle il a brossé un tableau de ce que seront les principales activités de son unité d'armée en 1966.

Les journaux romands ont largement rendu compte de cette conférence qui constitue — soulignons-le — une heureuse prise de contact entre les représentants de l'armée et de la presse.

Notre propos, dans cette brève chronique, n'est pas de reprendre point par point les différents objets qui ont été traités et qui concernent les cours des troupes de la division mécanisée 1, les cours spéciaux et l'activité hors-service. Nous ne voulons pas non plus nous étendre sur la deuxième *Journée romande de marche* — les journaux l'ont déjà fait ou le feront encore — qui aura lieu le 12 juin prochain et qui, sans nul doute, rencontrera un succès aussi éclatant que l'année dernière.

* * *