

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 112 (1967)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Visite de la presse étrangère dans des établissements de l'armée de l'air  
**Autor:** Perret-Gentil, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-343342>

### **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:** 22.02.2026

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

tion. Le lecteur assiste à la progressive évolution du jeune officier qui, ayant constaté les excès du régime, devait bientôt s'interroger sur la valeur du serment prêté à Hitler et s'associer à l'action alors déjà envisagée dans l'entourage du général Beck.

L'auteur nous montre l'adhésion de Stauffenberg au complot « Walkyrie » — au profit de la résistance. Puis sont décrits les échecs successifs des divers attentats projetés et les raisons qui devaient inciter Stauffenberg à prendre l'opération à son compte. Sur l'attentat lui-même et ses suites, Kramarz nous fournit des informations précises, émouvantes, recueillies auprès des familiers et des anciens chefs du jeune colonel.

Tels sont les ouvrages qu'il convenait de signaler à l'attention du lecteur. Ils prennent, à vrai dire, une valeur de témoignages sur une période troublée de l'Allemagne et de l'Europe. L'enseignement qui s'en dégage est à méditer, en cette heure de crise atlantique, alors que l'Occident s'interroge sur son destin...

Et pourtant on peut trouver, dans cette lecture, de sérieuses raisons d'espérer si les puissances du Pacte se montrent capables, à la fois, de vigilance devant une menace persistante et de compréhension vis-à-vis de certaines aspirations qui, détournées de leurs objectifs légitimes, seraient de nature à engendrer de néfastes résurgences.

Fernand Th. SCHNEIDER

---

### **Visite de la presse étrangère dans des établissements de l'armée de l'air**

Le SIECA (Service d'information, d'études et de cinéma des armées) qui dépend du cabinet du ministère de la guerre a organisé plusieurs visites à l'intention des représentants de la presse étrangère accréditée en France: en 1965, au prin-

temps et en automne aux établissements de l'armée de terre et de la marine et en juin 1966 dans ceux des forces aériennes. Il s'agissait presque exclusivement d'écoles appelées à fournir à la presse étrangère une sorte d'initiation en vue d'autres invitations au sein des forces armées.

A vrai dire, toutes ces visites n'étaient pas d'un égal intérêt pour le journaliste en quête d'actualité, sauf peut-être le centre de formation des parachutistes à Pau et diverses installations relatives à la force de frappe, bien que sous la forme très indirecte de l'instruction du personnel: navigateurs, pilotes, mécaniciens et spécialistes de toutes les catégories des forces aériennes stratégiques. Les questions posées par les visiteurs montraient que l'on se préoccupait aussi des conséquences du retrait de la France de l'OTAN, notamment au point de vue de la défense aérienne de l'Europe. Parmi les 27 participants allemands (les plus nombreux), suisses, belges, italiens, hollandais, marocains, israéliens etc. se trouvaient un certain nombre de représentants de revues spécialisées, militaires ou d'opinion, et un délégué de la radio allemande. Montrant un intérêt constant, ces hôtes étrangers manifestèrent quelque étonnement devant la valeur et la précision des démonstrations qui leur furent présentées.

Le programme comportait, le premier jour, après un voyage effectué en une heure d'Orly à Cognac en *Caravelle*, la visite de l'Ecole technique des sous-officiers de l'air à Rochefort; le lendemain, la visite du Centre d'information des forces aériennes stratégiques à Bordeaux-Mérignac; et, enfin, pour terminer, celle de la Base aérienne de Strasbourg-Entzheim et de la 33<sup>e</sup> escadre de reconnaissance qui y est stationnée.

### *L'Ecole technique de l'armée de l'air de Rochefort et la Base aérienne I21*

Cette école est chargée d'instruire et de former la quasi-totalité des sous-officiers du personnel non navigant spécialiste (P.N.N.S.).

L'école de Rochefort a près de 50 ans d'existence. Elle a été créée sous sa première forme dans la région bordelaise, en 1916, puis transférée à son siège actuel en 1932. Pendant la dernière guerre elle a subi quelques transformations; reconstituée à Agadir et à Chambéry, elle a réintégré Rochefort en 1945. L'année suivante, les établissements extérieurs y furent regroupés puis, en 1960, 1962 et 1964, l'école des télémécaniciens d'Auxerre, celle des mécaniciens « fil », précédemment à Fez, et encore celle des ravitailleurs « Saint-Cyr » furent à leur tour concentrés à Rochefort.

L'école dispense une instruction aux trois niveaux de qualification suivants: brevet élémentaire, brevet supérieur, cadre de maîtrise. Les principales matières ou spécialités sont: mécanicien-avion, équipement, radio, détection-radar, armement, photo, ravitaillement etc. L'école, au sein d'une section de pédagogie, forme des instructeurs pour les différentes bases des armées de l'air. Ce programme comprend l'enseignement de quelques langues étrangères, surtout l'anglais. En 1965, elle a formé 4500 élèves, dont 500 des armées de terre et de la marine, ainsi que des représentants d'armées étrangères. Il existe deux catégories d'élèves: les engagés, qui ont subi une sélection et un stage de quatre mois à la Base aérienne 726 de Nîmes, et ceux qui ont satisfait aux conditions de l'école d'enseignement technique de l'armée de l'air de Saintes (préparatoire dès l'âge de 17 ans).

L'organisation de l'école comporte: la direction des études qui met au point les programmes des différentes spécialités et fait élaborer les matériels et installations nécessaires à l'instruction; le service des examens et de la gestion mécano-graphique; une compagnie d'encadrement; plusieurs escadres correspondant aux diverses spécialités auxquelles s'ajoutent l'escadre « Perfectionnement » (pédagogie, langues) et l'escadre « Instruction militaire et Sports ». Enfin, cinq autres organismes sont chargés des différentes activités nécessaires à la vie et au fonctionnement de la base, dont tout particulièrement un important atelier d'imprimerie utilisé pour la

publication des cours destinés aux 3000 élèves qui se trouvent en permanence à l'école. Le personnel de commandement et d'enseignement comprend pour sa part un effectif d'environ 2000.

Outre sa mission principale de formation, l'établissement assure également certaines missions secondaires. Il est l'école d'application pour les sous-officiers techniciens; il forme des professeurs techniques adjoints pour ses propres besoins et organise des « stages de transformation » pour inculquer aux officiers parfois déjà anciens la connaissance des matériels nouveaux d'emploi au sol qui se développent et se modifient au rythme d'introduction des nouveaux types d'avions. La formation des sous-officiers se poursuit durant 5 à 6 ans. Il leur faut une quinzaine d'années pour parvenir à la maîtrise et éventuellement devenir officiers. Dans le cadre d'un escadron, des EMI (Ensemble mobile d'instruction) fournissent l'outil de cette formation continue. L'école en compte quatre actuellement, dont deux sont en activité, ceux du Mirage III E et des Missiles, au sujet desquels on ne sait d'ailleurs pas grand-chose; le troisième est en cours de transformation: c'est l'EMI STRIDA II (système de transmission et de représentation des informations de défense aérienne). Le quatrième n'est pas encore achevé: il concerne le TRANSALL.

Comme l'avion lui-même, ce dernier ensemble sera franco-allemand; son commandement mixte groupera des officiers des deux pays; de même que le corps des instructeurs, qui formeront les stagiaires des deux nationalités. Aux difficultés naturelles à la création d'un tel organisme s'ajoutent celles dues aux différences d'organisation des deux pays, aux divergences dans la conception des méthodes d'instruction et à l'ignorance de la langue des partenaires. A titre d'exemple, pour l'instruction sur le Transall, il a été prévu des cours rédigés et imprimés portant sur les points suivants: la cellule, les circuits hydrauliques, le groupe turbo-propulseur « Tyne P22 » et turbo-générateur, les hélices, les commandes de vol et les aides automatiques du pilotage, la centrale gyroscopique

et tous les instruments de bord, la génératrice électrique alternative, le calculateur de navigation « Crouzet 62 », le radar Doppler et le radar météo.

Pour l'instruction proprement dite des sous-officiers, les matériels suivants sont notamment utilisés: le CESAR (Complexe d'Exploitation Semi-Automatique de Renseignements); les appareils de transmissions émetteurs-récepteurs de communication TRAP 11 et 21 de bord; le système de radio-navigation automatique TACAN, soit au sol, soit à bord.

L'EMI des Missiles fait appel à des techniques toutes nouvelles et à des matériels d'une complexité accrue. Leur guidage automatique utilise des appareillages électroniques très évolués et différenciés selon les deux types d'engins air-air et air-sol.

Ces « ensembles » sont dits mobiles parce que, emportant tous leurs moyens d'instruction et leurs matériels aménagés spécialement pour les cours, ils sont en mesure de se rendre eux-mêmes dans les unités; cette solution a paru beaucoup plus rationnelle que celle qui aurait consisté à déplacer la totalité d'une unité opérationnelle auprès du centre d'instruction. L'« ensemble » comprend de très nombreux bancs et maquettes d'instruction qui assurent par exemple la visualisation du fonctionnement de plusieurs circuits de calculatrices électroniques. Pour assimiler le fonctionnement de tous ces matériels, des stages de plusieurs semaines, jusqu'à neuf ou dix, sont nécessaires. L'instruction de base proprement dite exige des durées encore bien supérieures. L'une et l'autre instruction sont lentes, minutieuses, précises; elles se déroulent selon des programmes rigoureux, distribués sur des fiches correspondant à chaque leçon.

L'escadron d'application, pour sa part, dispense une instruction essentiellement pratique au profit des élèves de presque toutes les spécialités. Les élèves sont réunis par groupes dans de petites salles, qui sont autant d'ateliers; chacun a à sa disposition une machine ou un appareillage concernant l'une ou l'autre des disciplines indiquées. Tous ont une attitude sérieuse, concentrée, silencieuse.

Les journalistes étrangers ne se sont pas trompés à cet aspect nouveau de l'instruction militaire. La recrue d'autrefois est devenue un apprenti ou un élève technicien. Leurs questions de profanes ont porté sur le moral des hommes, sur la durée des cours et sur les soldes touchées par ces jeunes gens; ils apprirent ainsi que leur traitement de base était de 200 à 300 francs par mois.

Mais à chacune des visites aux différents établissements de l'air, les journalistes étrangers ont constamment manifesté leur préoccupation, ouvertement et à tout propos, au sujet des incidences éventuelles sur l'efficacité des forces françaises de leur retrait de l'OTAN.

*Le Centre d'instruction des forces aériennes stratégiques  
(CIFAS) et Base aérienne 106  
à Bordeaux-Mérignac*

Les journalistes étrangers ont été les premiers à pénétrer dans un établissement consacré à la force de frappe. A vrai dire, il ne s'agit pas d'un organe même de cette force stratégique, mais simplement d'une école spécialisée dans la formation du personnel, navigateurs et pilotes, desservant la première génération de l'instrument de dissuasion nucléaire.

Il n'est pas inutile de rappeler que ce premier échelon des forces stratégiques est déjà fort avancé dans sa réalisation. Deux escadres ont été créées, les 91<sup>e</sup> et 93<sup>e</sup>, dont tous les escadrons ont pris vie.

L'unité la plus petite comporte quatre bombardiers. Le Mirage IV donne toute satisfaction. Aucun défaut, majeur ou mineur, ne lui a été reproché. Plusieurs officiers ont déclaré spontanément que l'appareil était « agréable » à piloter. Ainsi, après une quinzaine d'années, la France a retrouvé dans de bonnes conditions une aviation de bombardement.

Le Centre d'instruction des forces aériennes stratégiques a son origine dans ce qui fut le CIB (Centre d'instruction de bombardement), créé en janvier 1957. Celui-ci était chargé



d'entraîner les équipages destinés aux groupes de B.26 engagés en Afrique du Nord et aux escadrons de Vautour, qui étaient alors en voie de création. Le Centre a reçu son appellation actuelle avec sa nouvelle mission, en mai 1964, lors de la mise sur pied des forces aériennes stratégiques équipées de Mirage IV.

Le CIFAS a été chargé d'assurer l'adaptation au Mirage IV des navigateurs-radaristes et des pilotes destinés aux escadrons ainsi que la spécialisation du personnel mécanicien. Cet établissement dispose pour l'exécution de sa mission de matériels aériens en général anciens, B.26 et T.33, équipés de radars de navigation, et d'appareils Nord 2 501 et Mirage III B, munis du système de navigation du Mirage IV. Au préalable, les élèves ont été entraînés sur des simulateurs en salle, après une première phase d'instruction théorique. La durée de chacun de ces différents stages est de trois à six semaines et davantage.

Le CIFAS utilise un « Ensemble mobile d'instruction » (EMI). L'effectif du personnel navigant s'amenuise au fur et à mesure que les appareils se perfectionnent et deviennent plus coûteux. Il comprend actuellement 3500 officiers et presque autant de sous-officiers, sur un effectif total de l'armée de l'air de 106 000 personnes, soit 10 %. Bientôt il n'y aura plus que des officiers comme navigateurs et pilotes. Pour 62 Mirage IV, ils seront peut-être 200 à 300, avec une proportion naturellement plus forte de personnel au sol. Il va de soi que la formation de ces pilotes deviendra toujours plus complexe et plus longue. Les jeunes officiers à qui seuls sont confiés des bombardiers devront effectuer deux années consacrées à leur instruction de base, école et application : d'autres années, plus nombreuses, pour pouvoir assumer enfin la conduite de ces nouveaux engins : ils ne seront pas prêts avant l'âge de 28 ans.

Cette instruction sur Mirage IV est rigoureusement programmée. D'abord connaissance théorique du radar, puis entraînement au simulateur en salle, qui est la reproduction du poste de commande. Le stagiaire est ensuite instruit au nou-



veau radar de navigation du Mirage IV installé d'abord sur appareil lent, puis sur avion à réaction. Les vols d'entraînement sur ces derniers appareils s'échelonnent sur deux ans. Pendant 18 semaines, il est procédé à des exercices de bombardement vérifiés par radar. Le stagiaire aura encore à s'initier au ravitaillement en vol. En tout, on compte au minimum un millier d'heures de vol.

Avant de soumettre les jeunes officiers à ce long entraînement, il aura été procédé, durant le cycle préparatoire, à de nombreuses épreuves de sélection sur les types d'avions d'instruction mentionnés plus haut. Au CIFAS, le taux d'élimination est remarquablement faible: 5% de tous. Les jeunes officiers ont déjà subi, lors de leur admission dans l'armée de l'air, des épreuves très sévères.

Les salles où se donne l'instruction préliminaire comportent un nombre de représentations schématiques et visuelles de différents dispositifs du Mirage IV: réseau d'alimentation en kérosène, liaison entre les commandes actionnées par le pilote et les gouvernes et ailerons, le système d'escamotage et de sortie des trains d'atterrissage, etc. La partie maîtresse de ce matériel d'instruction est certainement constituée par les simulateurs de navigation et de pilotage. Ils sont la reproduction exacte des deux postes du Mirage IV. Le fuselage de l'appareil est évidemment tronqué; à sa tête se trouve le pupitre de l'instructeur, qui peut simuler toutes les phases d'un vol, incidents, pannes de certains circuits etc. Celui-ci peut faire placer sur les instruments de bord, grâce à un film, toutes les données réelles obtenues par un radar de navigation.

Cette partie du programme a éveillé naturellement le plus grand intérêt parmi les journalistes qui ont posé maintes questions, certaines assez techniques émanant de représentants de la presse spécialisée. Quelques visiteurs, qui avaient servi dans l'aviation de leur pays, demandèrent s'il y avait assez de « volontaires » pour l'aviation de bombardement. Leurs questions sur les rayons d'action, les vols en basse et en haute altitude ne reçurent que des réponses imprécises. D'autres

cherchèrent à se renseigner sur la poursuite du programme et la seconde génération de la force de frappe. Presque tous marquèrent leur inquiétude au sujet du processus de dislocation amorcé par l'OTAN.

### *La 33<sup>e</sup> Escadre de reconnaissance et Base aérienne 124*

Traversant l'hexagone en diagonale, la Caravelle conduisit ensuite les journalistes à Strasbourg-Entzheim, domaine de l'aviation tactique et dernière étape de leur tournée. C'est là que sont basés deux des trois escadrons de la 33<sup>e</sup> escadre de reconnaissance. Ces deux unités sont dotées de Mirages III R, tandis que la première à Luxeuil l'était de RF 104 F. Celle-ci a rejoint Strasbourg à la fin de 1966, après avoir reçu à son tour son contingent de Mirage III R.

Ces trois escadrons figurent parmi les unités les plus anciennes de l'armée de l'air. Ces escadrons comprennent chacun 30 pilotes, tous officiers; ils sont dotés de 15 Mirage III R, monoplaces à réaction à vitesse de mach 2, équipés de cinq caméras du type français OMEGA 31. Ces appareils peuvent être équipés soit de deux canons jumelés placés sous l'avant en un seul bloc; soit de deux réservoirs supplémentaires de carburant.

Cette 33<sup>e</sup> escadre est la seule qui soit affectée à la reconnaissance; elle joue dans ce domaine le rôle de base-mère. Elle se fractionne en trois échelons:

— *Opérations.* Personnel, équipages et engagement. Les missions comportent en général trois objectifs. Les vols comprennent une alternance de phases à haute altitude, pour économiser le carburant, et même à très haute altitude en approche tactique, et à basse altitude pour échapper à la détection radar. Les opérations photographiques peuvent commencer à une altitude minimum de 300 pieds. Ses servants ne peuvent photographier que d'un seul côté. Les missions sont effectuées pour 70 % dans le cadre de l'OTAN et pour 30 % dans le cadre national.

— *Entretien*. Mission générale : maintenir en état de vol toujours le 70 % des appareils. La base possède un atelier important et un personnel hautement qualifié.

— *Exploitation*. Cet échelon comporte deux activités : le développement photographique, effectué dans une installation à gros débit, capable de livrer dans des délais très courts, et l'interprétation des clichés. Cette opération est confiée à des spécialistes, qui doivent posséder des connaissances variées sur les structures au sol, voies de communications, complexes industriels de toutes catégories ; leur activité consiste à estimer par comparaison avec des cas connus le potentiel des installations repérées.

Pour les tâches de reconnaissance proprement dite, comme dans l'aviation de bombardement, la tendance s'affirme de ne recourir qu'à des pilotes officiers, vu les conséquences très graves d'un compte rendu erroné. On rappellera, en effet, qu'au retour de mission le pilote fait immédiatement un compte rendu verbal sur ses propres observations et ce n'est qu'après ce rapport que l'étude des photographies permettra de dégager les détails et, cas échéant, d'en apporter confirmation.

Ces missions de reconnaissance, on le conçoit, sont hérissées de difficultés. Elles consistent à découvrir dans une vaste zone certaines choses, dont on ne possède que des indices, ou qui ne sont que présumées. Ces objectifs, terrestres ou maritimes, ne peuvent être identifiés que si l'observateur dispose de connaissances très amples dans toutes sortes de domaines, qui dépassent le cadre déjà très large de sa formation technique. A l'instar de son camarade de l'aviation de bombardement, l'instruction complexe du pilote de reconnaissance demande, on le comprend, une pratique qui se prolonge sans cesse.

Son expérience doit notamment porter sur l'équilibre à respecter entre la masse de prises de vues à effectuer et le débit que peut assurer normalement l'atelier photographique.

Les journalistes étrangers se sont trouvés à Strasbourg-Entzheim le jour même où ont été connus les résultats d'un

concours de reconnaissance aéronautique récemment organisé dans le cadre de l'OTAN. Les escadrons et pilotes français étaient parvenus à se classer partout en tête, grâce à la rigoureuse mise au point de la suite des opérations à effectuer entre l'atterrissage de l'avion et la remise de la photographie: ce délai, ramené à moins de cinq minutes, confirmait l'efficacité des méthodes des aviateurs français dans une branche moins prestigieuse que le bombardement stratégique.

J. PERRET-GENTIL

---

## Où doit porter l'effort principal ?

### *Armement léger ou armement lourd ?*

Le débat parfois passionné sur la Défense nationale suisse dont nous sommes témoins depuis dix ans a pour objet principal les divers aspects d'un problème particulier qu'exprime l'interrogation suivante: dans quelle mesure devons-nous et jusqu'à quel point pouvons-nous acquérir et introduire dans les unités de l'armée des armes et des engins modernes, qualifiés de lourds et se caractérisant par une grande puissance de feu, ainsi que les installations que leur emploi exige?

En effet, les fondements de notre Défense tels que la neutralité armée, la nature défensive de nos objectifs stratégiques qu'elle commande, la volonté et l'obligation, que ce statut nous impose de mettre en œuvre les moyens nécessaires au maintien de l'indépendance du pays en cas de conflit, ou encore le système de milice dont nous nous enorgueillissons, n'étaient et ne sont pas en cause. L'intérêt s'est en fait concentré sur le problème de la relation à établir entre les moyens lourds et l'armement léger ou, considéré sous un autre angle,