

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 119 (1974)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Le service des aérodromes militaires  
**Autor:** Rappo, Georges  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-343900>

### **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:** 12.02.2026

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

## Le service des aérodromes militaires

Le 29 juin dernier, la jeunesse et la population des régions voisines des aérodromes de Dübendorf, d'Emmen et de Payerne ont été conviées à une journée « portes ouvertes », organisée pour célébrer le 60<sup>e</sup> anniversaire des troupes d'aviation. D'autres journées officielles vont également avoir lieu sur les aérodromes occupés par la troupe, pendant les cours de répétition de l'année 1974. Exposition de matériel et d'équipement aéronautiques, films sur la formation des équipages et du personnel de l'organisation terrestre, démonstrations aériennes, tout cela doit permettre à un nombreux public de se familiariser avec l'activité de l'aviation militaire et plus particulièrement avec celle du Service des aérodromes militaires. Ce dernier service a été créé pour entretenir l'ensemble du matériel volant de notre aviation et son infrastructure, en temps de paix, ainsi que pour entretenir et assurer tout au long de l'année le fonctionnement des nombreuses installations de surveillance et de transmission des troupes d'aviation et de DCA.

Qu'est-ce que le Service des *aérodromes* militaires, appelé communément SAM? Quelles sont ses tâches et quelle est son activité? C'est ce que nous allons tenter de résumer dans les lignes qui suivent et nous verrons ainsi rapidement que l'exploitation des aérodromes proprement dits ne constitue en fait que l'une de ses nombreuses tâches. Malgré son appellation, le Service des aérodromes *militaires* est en fait une entreprise civile, mais dépendant du Département militaire fédéral, dont les établissements sont répartis sur tout le territoire. Il comprend notamment:

- l'administration centrale, à Dübendorf, avec ses subdivisions techniques et administratives;
- les 9 groupes d'exploitation, chargés de la gérance des aérodromes permanents ainsi que de l'entretien des avions, du matériel et des installations qui leur sont attribués;
- les nombreux détachements subordonnés aux groupes d'exploitation, stationnés sur les points d'appui de guerre, les positions d'engins guidés de DCA, les stations de radar et de transmission et enfin les places de tir d'aviation et de DCA.

Cette décentralisation, nécessaire du point de vue tactique, permet également de tenir compte des exigences particulières à l'instruction des équipages et de la troupe, d'offrir des possibilités d'entraînement très variées tout en respectant au mieux les problèmes d'environnement posés par le bruit des avions et des tirs de l'aviation et de la DCA.

Essayons de résumer la description des différentes activités du SAM en une formule lapidaire et disons que le SAM est responsable de fournir aux troupes d'aviation et aux formations d'engins guidés de DCA tout ce dont elles ont besoin, en matière de matériel, pour combattre et pour survivre. On peut s'étonner dès lors que les effectifs du SAM ne dépassent pas 2800 personnes!

L'éventail des professions représentées au SAM est très étendu, de l'ingénieur polytechnicien en passant par les ingénieurs-techniciens diplômés en mécanique, en électronique ou en génie civil, les mécaniciens spécialisés et une vaste gamme de professions artisanales, commerciales ou administratives.

La rapidité de l'évolution technique en matière aéronautique contraint les responsables à se préoccuper constamment de la formation et du renouvellement des connaissances de ce personnel, en organisant des cours de perfectionnement dans le cadre de l'entreprise ou dans des établissements spécialisés.

Enfin, le SAM prend à sa charge la formation d'environ 250 apprentis mécaniciens et électroniciens, domiciliés dans les régions proches des aérodromes militaires.

Essayons de présenter au lecteur un résumé de ces diverses activités. A Dübendorf, un directeur, un directeur-suppléant et une administration centrale constituent la tête de cette organisation. L'administration centrale est divisée en 2 parties bien distinctes, l'une technique, l'autre administrative et commerciale. La partie technique comprend les divisions du matériel aéronautique, de l'électronique, des constructions et des installations. La partie commerciale comprend les sections des finances, des achats, des immeubles, de la sécurité et des prescriptions techniques. La première tâche de cette administration centrale consiste à planifier les besoins présents et futurs des différents services. Elle établit ensuite les cahiers des charges et les demandes de crédits nécessaires à l'acquisition des biens-fonds destinés aux différents systèmes d'armes, à l'instruction des troupes d'aviation et de DCA, à la construction des

installations d'infrastructure souterraines et de surface, à l'achat des matériels aéronautiques et électroniques comme aussi à la commande des quelques centaines de milliers de pièces de rechange nécessaires. De plus, l'administration centrale étudie et améliore les systèmes de conduite et de direction des opérations aériennes réunis sous l'appellation de *Florida*. Ce sont en particulier les installations de radar et de transmission du réseau d'altitude ainsi que les engins guidés de DCA et leurs rampes de lancement. Elle est également chargée d'élaborer toutes les prescriptions techniques d'utilisation de ce matériel et d'assurer la traduction des principales d'entre elles dans les diverses langues nationales de manière à faciliter l'instruction du personnel SAM et de la troupe.

Dans le domaine de la sécurité de vol, il est nécessaire de codifier les procédures de navigation et de vol avec ou sans visibilité, d'établir les directives nécessaires pour les pilotes d'essai et de contrôle, comme aussi d'établir chaque jour et sur chaque aéroport les cartes des zones dangereuses ou interdites et le relevé des obstacles à la navigation, d'assurer enfin la publication d'heure en heure des bulletins et prévisions météorologiques.

Il est en outre indispensable d'établir les ordres et directives nécessaires à la sécurité militaire et à la prévention d'accidents, tout en procédant au contrôle périodique de leur application.

Quittons maintenant le domaine de l'administration centrale et visitons un groupe d'exploitation quelque part en Suisse. Poussons le portail et entrons. « Halte! Avez-vous une autorisation d'entrer? » C'est le surveillant qui nous arrête et qui nous demande de remplir la feuille de contrôle des visiteurs. La nuit, accompagnés de chiens dressés à cet effet, les surveillants gardent, contrôlent et assurent la sécurité des installations.

Commençons notre visite, comme il se doit, en allant saluer le chef du groupe d'exploitation, et profitons de notre présence dans le bâtiment principal pour jeter un coup d'œil dans les différents bureaux. Débutons par le service administratif, qui comprend le chef du personnel, le secrétariat, la caisse et la comptabilité, ainsi que les archives. Voici le bureau du chef de la planification et du traitement électronique des données, plus loin celui du chargé de la surveillance, responsable de tout ce qui, de près ou de loin, est en rapport avec la sécurité. Quelques

portes encore et nous trouvons le bureau des contrôleurs techniques, chargés de la vérification de tous les travaux effectués sur les avions et le matériel aéronautique. A côté nous rencontrons les pilotes d'essai et de contrôle. Leur activité principale consiste à soumettre à des essais en vol les avions sortant des contrôles périodiques ou ayant subi des réparations importantes. Une visite furtive, des portes entrebaillées et déjà le téléphone sonne, c'est la centrale qui appelle. Quittons les lieux... Cet autre bâtiment, à proximité, abrite les organes de la sécurité aérienne et la tour de contrôle. Des avions roulent en piste, d'autres atterrissent. Par n'importe quel temps les équipages doivent pouvoir accomplir leurs missions, de jour comme de nuit, avec un minimum de risques. Météorologues, *speakers*, contrôleurs du trafic et contrôleurs-radar, *supervisors*, voici le personnel de la tour de contrôle. Il est responsable de la coordination du trafic aérien, il ordonne, conseille, contrôle, dirige et veille à son déroulement, tant dans la zone proche de l'aérodrome que dans l'espace aérien dont le contrôle lui est attribué.

« ... *tower, Miro one seven, Chasseral, altitude four five, request landing instructions.* »

C'est un *Mirage* en approche qui demande l'autorisation d'atterrir. Comme dans l'aviation civile, le trafic radio se déroule en langue anglaise pour toutes les procédures de décollage et d'approche sur les aérodromes.

Dans le bâtiment voisin, nous trouvons les chefs des différents services du groupe d'exploitation: matériel aéronautique, électronique, installations et constructions.

En compagnie des chefs responsables, faisons le tour des installations et des ateliers. Voici la halle de montage où sont effectués les contrôles périodiques et les réparations importantes aux cellules, réacteurs et équipements d'avions. Dans les locaux annexes sont installés l'atelier de l'avionique, avec ses bancs d'essais pour le contrôle de tous les appareils électroniques de bord, et l'atelier des mécaniciens armuriers. Dans un bâtiment séparé, bien insonorisé, les essais au point fixe des réacteurs d'avions peuvent être effectués sans inconvénient pour le voisinage. Plus loin se trouvent les halles du service de vol, où les mécaniciens s'affairent à préparer les avions au vol.

Dirigeons nos pas vers le service électronique. Voici le local des simulateurs de vol, permettant un entraînement économique des pilotes dans toutes les conditions de vol, sans risques inutiles et sans consom-

mation de carburant. Dans les ateliers spécialisés, les installations de télécommunication et de conduite, radios, radars ou antennes paraboliques sont entretenues et réparées. L'interdépendance des appareils une fois montés à bord rend indispensable une étroite collaboration entre les différentes spécialités professionnelles. Dans un autre atelier, les équipements de vol sont vérifiés et adaptés: casques avec écouteurs, masques à oxygène, combinaisons pressurisées permettant de monter à 20 000 m d'altitude, combinaisons anti-g diminuant les effets de l'accélération, et bottes.

Terminons notre visite par les ateliers des artisans, menuisiers, selliers et plieurs de parachutes, peintres et ferblantiers, puis par le garage avec les mécaniciens chargés de l'entretien et de la réparation des véhicules courants et spéciaux tels que tracteurs avec groupe électrogène, camions-citernes, engins de nettoyage des pistes et de déblaiement de la neige, véhicules d'extinction et grues motorisées du service de sauvetage. Voici encore le laboratoire-photo où sont développés, entre autres, les films enregistrés par les équipages lors des vols de combat aérien, d'attaque au sol ou de reconnaissance.

Le temps nous manque pour visiter la totalité des groupes de travail, tels que les installateurs-électriciens, les dessinateurs-constructeurs, le personnel des casernes ou du service chargé de l'entretien des pistes et des bâtiments, le personnel d'une position d'engins guidés de DCA et d'autres encore. D'ailleurs, chaque groupe d'exploitation a son propre caractère. Certains d'entre-eux possèdent des ateliers et des installations des plus modernes pour la réparation et l'essai des réacteurs, d'autres les bancs d'essai pour le contrôle des engins sol-air, air-air ou air-sol.

Cependant, tous les groupes d'exploitation montrent la même conscience professionnelle à tous les échelons, gage de la confiance des équipages et sans laquelle aucun travail sérieux n'est possible dans l'aviation, et le même esprit de collaboration avec la troupe de milice à laquelle le SAM fournit toute l'aide nécessaire, lui permettant ainsi de maîtriser la multitude de ses missions avec un matériel toujours plus complexe.

**Colonel Georges RAPPO**

**Chef de Groupe exploitation Aviation et DCA**