

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 125 (1980)
Heft: 12

Artikel: Les ESO et ER aviation de Payerne
Autor: Fiaux, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344338>

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: 21.01.2026

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

Les ESO et ER aviation de Payerne

par le major EMG Michel Fiaux

1. L'historique

La Basse-Broye peut être considérée comme le berceau de l'aviation helvétique. Le 10 mai 1910 en effet, un jeune homme d'Avenches âgé de 18 ans, Ernest Failloubaz, parvenait à s'élever de quelques mètres dans les airs sur un aéroplane construit par René Grandjean dans une ferme du Vully. C'était, il y a tout juste 70 ans, le premier vol d'un avion en Suisse. La même année, Failloubaz reliait Avenches à Payerne par la voie des airs, et désormais le nom de Payerne allait demeurer étroitement lié à l'histoire de l'aviation dans notre pays.

En 1921, la Confédération conclut un bail à ferme avec la commune de Payerne pour la création d'une place d'atterrissement et y implante l'ancien hangar Failloubaz transféré d'Avenches. Cette modeste bâtie existe d'ailleurs encore aujourd'hui; elle a même servi très récemment à abriter provisoirement les premières livraisons de matériel TIGER à l'intention des écoles d'aviation...

Sous la pression des événements politiques des années trente qui laissent pressentir la guerre, puis pendant la mobilisation, l'extension de l'aérodrome va prendre un cours de plus en plus rapide.

En 1936, le mariage entre Payerne et l'aviation va être scellé par la création de la Place d'armes.

Entre 1937 et 1943, inaugurées par le général Guisan, deux casernes vont être construites successivement entre la ville et l'aérodrome, et plusieurs halles sont érigées de part et d'autre de la piste.

Après la guerre, cette infrastructure sera complétée et adaptée aux besoins d'une aviation militaire en constante évolution.

La Place d'armes de Payerne comprend aujourd'hui environ 365 hectares, répartis en proportion presque égale entre les cantons de Vaud et Fribourg et elle abrite:

- l'*office fédéral des aérodromes militaires*, chargé de l'entretien et du bon fonctionnement des avions et des installations;
- l'*escadre de surveillance*, comprenant actuellement 3 escadrilles de

- pilotes professionnels Mirage et Tiger;
- ainsi que *trois écoles de sous-officiers et de recrues*:
 - aviation
 - DCA légère
 - transports

2. L'ESO/ER aviation — Payerne — Généralités

L'ESO/ER aviation est la seule école en Suisse chargée de la formation de l'ensemble du personnel technique de l'aviation militaire.



Fig. 1: Travail d'équipe : la préparation au vol.

Les candidats pilotes, après leur formation initiale à Payerne, poursuivent leur instruction aéronautique sous un autre commandement, si bien que le gros des effectifs est constitué par ce qu'il est coutumier d'appeler le personnel «rampant».

Ainsi, chaque année, l'école fournit aux EM et unités des aérodromes militaires et de l'aviation légère les quelque 1000 spécialistes que l'on attend d'elle.

Le haut degré de technicité de l'aviation moderne a entraîné, durant les années d'après-guerre, une spécialisation extrêmement rapide. Cette

évolution a heureusement tendance à se stabiliser depuis une dizaine d'années; on compte néanmoins aujourd'hui plus de 50 *spécialités* au niveau de la troupe, auxquelles il convient d'en ajouter une vingtaine au niveau des cadres.

Il serait fastidieux bien sûr de passer en revue l'ensemble de ces groupes techniques; on relèvera cependant que près de la moitié de ces spécialistes sont rattachés directement au service des avions (tels les mécaniciens d'avions, de réacteurs, d'armes, d'appareils, électroniciens, etc.), tandis que l'autre moitié comprend les spécialistes des divers services de l'aérodrome (personnel de sécurité de vol, des transports, des transmissions, préposés à la sécurité des installations souterraines, pompiers d'aérodrome, service des munitions, du matériel, etc.).

3. L'instruction

L'ensemble de l'instruction se fait en français et en allemand, et certains groupes techniques sont formés si nécessaire en langue italienne. La spécialisation évoquée précédemment a trois conséquences quant à la structure des écoles:

- avec ses 40 instructeurs techniques (les maîtres d'apprentissage de l'aviation militaire en quelque sorte), l'ESO/ER aviation de Payerne dispose de l'effectif le plus élevé de notre armée en personnel militaire de carrière;
- les unités de l'école sont trilingues, les sections en général bilingues; au niveau du groupe, on ne parle en principe (!) qu'une seule langue...
- pour des raisons de rendement enfin, il n'est pas possible d'instruire à chaque école les différentes spécialités de tous les types d'avions en service dans notre armée de l'air. Durant les prochaines écoles, les personnels techniques Mirage et hélicoptères sont formés durant les écoles de printemps, tandis que les spécialistes Tiger et Hunter accomplissent les écoles d'été. Sans grande importance au niveau des recrues, cette alternance a cependant des conséquences au niveau de l'avancement des cadres, puisque le type d'avions instruit dans telle ou telle école détermine le moment auquel le candidat doit être appelé. Si, pour des raisons professionnelles, un candidat désire poursuivre exceptionnellement son avancement immédiat-

ment, une transition d'un type d'avion à un autre devient nécessaire, avec tous les inconvénients qu'il est facile d'imaginer. Pour toutes les fonctions techniques qui ne sont pas liées à un type d'avion particulier, le problème du moment de l'avancement ne se pose cependant pas.

Pour clore le chapitre de l'instruction, dans le domaine technique en particulier, on soulignera que l'école dispose d'environ 150 types de prescriptions techniques différentes, l'ensemble existant en français et en allemand, et une bonne partie en italien également.

4. Les structures permanentes

Plus importante encore que l'organisation de l'école proprement dite, une structure de base assure la continuité de toute l'instruction générale et technique au niveau des conceptions et de leurs applications.

Cette organisation de base ne comprend que des officiers et sous-officiers instructeurs et ne subit que des adaptations mineures après plusieurs écoles, voire plusieurs années pour certaines fonctions. Le



Fig. 2: Les « coulisses » indispensables : la réparation.

titulaire d'un mandat le conserve même s'il n'est plus provisoirement attribué à l'école.

Cette continuité est facilitée par la très grande disponibilité des instructeurs rattachés à l'ER aviation, d'une part, et d'autre part, aussi par le fait que cette école étant la seule de notre pays, les mutations sont peu fréquentes.

Cette structure de base comprend, de manière très simplifiée, les éléments suivants subordonnés au commandant d'école :

- *Administration*: archives et documentation
- *Planification*: concepts, projets, budgets, installations
- *Technique*: concepts, règlements, matériels, services, guerre électronique
- *Education et instruction*: inclus le matériel didactique
- *Information*: interne, externe, expositions et démonstrations.

Ainsi chaque instructeur, en plus de sa tâche dans le domaine de l'instruction proprement dite, assume en outre une fonction permanente dans un domaine qui correspond le mieux à ses aspirations personnelles ou à sa formation antérieure, l'ensemble des activités étant bien entendu subordonné à un cahier des charges détaillé.



Fig. 3: Les services de l'aérodrome : rapidité et efficacité.

5. L'organisation d'école

- Elle doit répondre aux trois critères suivants:
- elle doit satisfaire aux besoins en personnel des formations de l'infrastructure de l'aviation militaire et des escadrilles légères;
 - elle doit respecter les sélections préalables des candidats pilotes, des candidats mécaniciens, des automobilistes, des soldats de transmission, ainsi que les décisions des officiers de recrutement basées sur les connaissances professionnelles prémilitaires;
 - elle doit pouvoir, dans la phase finale de l'école, lui permettre d'assumer indépendamment toutes les fonctions nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle d'une escadre d'aviation à partir d'installations de guerre souterraines, et d'une escadrille légère opérant à partir de points d'appui en campagne.

Durant l'instruction de base, l'école comprend 4 unités de recrues plus une section de candidats pilotes. Leur instruction de base terminée, ceux-ci poursuivent leur formation aéronautique sous un commandement séparé.

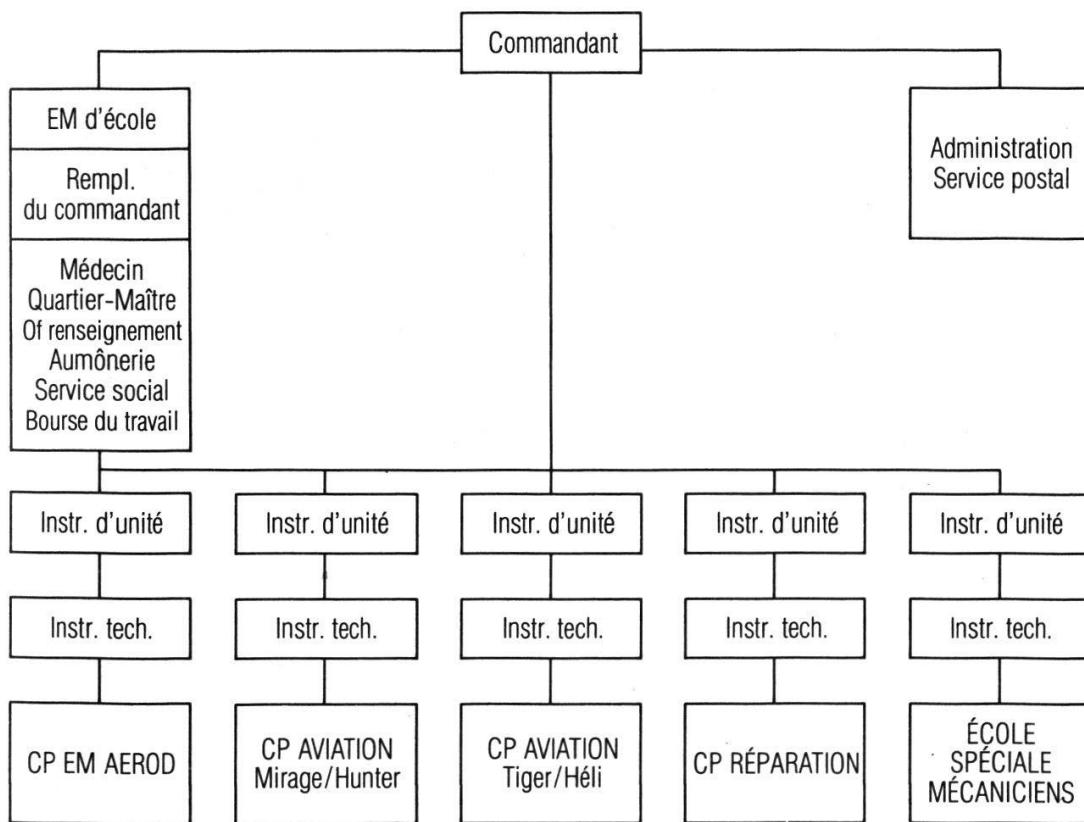
Dès la 11^e semaine, l'école se constitue en groupe aérodrome et s'agrandit d'une cinquième unité: l'école technique spéciale. Cette dernière compagnie comprend les futurs mécaniciens de l'aviation militaire, qui, leur ER terminée, viennent compléter une année plus tard leur formation de base par une instruction complémentaire de 6 semaines. Ces mécaniciens, après 23 semaines d'ER réparties sur deux années et sanctionnées par un examen d'aptitudes techniques, pourront alors rejoindre leur unité d'incorporation ou poursuivre leur formation dans une école de cadres.

Pour les ⅔ du personnel (les non-mécaniciens), l'incorporation définitive ou l'appel à une école de sous-officiers a lieu, comme dans les autres armes, après 17 semaines déjà.

Les mécaniciens de l'aviation militaire se recrutent exclusivement parmi les jeunes gens dont la formation civile préalable correspond aux exigences de la formation militaire; ainsi un mécanicien sur voitures au civil peut sans autre acquérir la formation de mécanicien réacteur.

Par contre, pour tous les non-mécaniciens, la formation civile préalable ne joue qu'un rôle secondaire.

L'organisation d'une école d'aviation se présente ainsi:



Trois remarques complémentaires :

- à l'instar de nombreuses autres écoles de notre armée, l'effectif des instructeurs d'unités ne permet pas de doter chaque compagnie du «mentor» qui lui serait nécessaire. Dès lors, le cumul des fonctions est de règle, ici comme ailleurs;
- l'effectif de quelque 40 instructeurs sous un même commandement rend nécessaire un regroupement par team de tous les spécialistes techniques rattachés à une même unité. Ainsi, l'instructeur de compagnie se voit-il confier (selon un cahier des charges propre à l'école) un certain nombre de responsabilités dans le domaine des affaires courantes relatives au personnel instructeur;
- le rôle important des cadres de milice doit être mis en évidence ici: une grande partie des fonctions de conduite, toutes les tâches d'instruction générale, et une partie non négligeable de l'instruction technique leur sont confiées; la fonction première du personnel instructeur demeure la formation des cadres, avant d'être, dans des domaines hautement spécialisés, l'instruction directe de la troupe.



Fig. 4 : l'aviation légère en mission de sauvetage

6. Les unités de l'aérodrome (ESO/ER aviation)

La cp EM aérodrome

assure l'ensemble des services de l'infrastructure de l'aérodrome :

- le service des munitions
- la sécurité de vol
- le service des transports, des carburants et de la piste
- la sécurité d'ouvrage
- le piquet de sauvetage

- le service des transmissions
- l'observation éloignée
- le service sanitaire
- le service des films (reco)
- le soutien.

Les cp d'aviation (deux unités)

assurent le service aux avions (Mirage/Hunter/Tiger/Héli) :

- préparation au start
- contrôle intermédiaire
- rétablissement
- contrôles périodiques.

La cp réparation d'avions

assure au niveau de l'ER :

- l'instruction de base à l'ensemble des services de réparation des avions et des installations de l'infrastructure.

La cp des mécaniciens de l'école spéciale

assure le complément d'instruction théorique et pratique propre aux mécaniciens des services de l'aérodrome.

Pour être complets, précisons que le groupe aérodrome opérationnel comprend en outre des unités dont l'instruction ne dépend pas des ESO/ER aviation :

- la batterie DCA aérodrome, chargée de la protection des avions et de l'infrastructure technique
- la cp de génie d'aviation, responsable de l'entretien des pistes, voies de roulage et de circulation, ainsi que des renforcements du terrain et des constructions
- la (ou les) cp lourde(s) de fusiliers avec des missions de sûreté, de protection et de défense.

7. Le programme d'instruction

Le personnel des aérodromes est à la fois «technique» et «militaire».

Si le 50% de l'instruction est consacré à la formation technique, l'autre moitié du budget total de 1000 heures environ est réservée à l'instruction militaire proprement dite :

- instr. de base et théories
- instr. aux armes d'infanterie (f.ass/t roquette/grenade à main)
- instr. protection AC et sanitaire
- sport et combat rapproché
- service de garde
- reconnaissance chars et avions
- information à la troupe et aumônerie
- démonstrations, expositions, films
- exercices techniques-tactiques dans le cadre du groupe aérodrome.

8. Les phases de l'école

Durant la période du *service en caserne*, l'école acquiert les bases militaires et techniques qui préparent les cadres et les recrues à mettre leurs connaissances en pratique dans l'ensemble opérationnel et combiné que constituera ultérieurement le groupe aérodrome de l'ER aviation.

Durant les *tirs en campagne*, chaque unité indépendamment devra être en mesure d'acquérir le niveau requis dans le domaine de l'organisation et de la conduite du combat dans le cadre du groupe d'infanterie avec engagement des armes individuelles et collectives.

La formation au *service de vol* débute par une phase de formation théorique, puis par un service de vol «formel», les avions étant engagés à partir de places de stationnement à découvert.

Durant la phase du *service de vol opérationnel*, l'école est constituée en un groupe aérodrome ad hoc, engagé à partir d'installations souterraines protégées, tandis que les formations de l'aviation légères sont décentralisées en campagne et en montagne dans les conditions les plus proches possible de leur engagement ultérieur, avec des missions de sauvetage, de transport ou d'appui au profit d'autres troupes.

La *fin de l'école* est marquée par l'inspection finale à l'image des autres ER, ainsi que par la remise du matériel général et technique, dont le volume et la valeur justifient à la fois une remise en état complète et un contrôle méticuleux.

A propos de ce dernier point, on relèvera une particularité propre à l'ER aviation qui, à l'exception des avions et véhicules, doit gérer elle-même l'ensemble de son matériel technique.

9. Le présent et l'avenir

Une aviation militaire moderne est-elle encore compatible avec une troupe de milice? Question certainement parfaitement justifiée, qui se posait d'ailleurs déjà en 1947 avec l'apparition des premiers avions à réaction Vampire qui ont équipé notre aviation militaire.

L'opinion largement répandue à cette époque était que l'avion à réaction allait devenir au sol comme en l'air, l'affaire exclusive des professionnels.

Et pourtant... On peut constater avec satisfaction que l'introduction du Tiger, toutes proportions gardées, n'a soulevé (environ 30 ans plus tard) ni les mêmes inquiétudes ni les mêmes difficultés.

C'est qu'entre-temps nos structures se sont développées et confirmées, c'est que la formation professionnelle a, elle aussi, considérablement évolué, améliorant notamment les bases du recrutement.

C'est aussi et surtout que les méthodes d'enseignement ainsi que le travail particulièrement compétent des officiers de recrutement permet d'obtenir des résultats autrefois impossibles, fournissant aux écoles à la fois la qualité et l'éventail professionnel qui permet la grande spécialisation actuelle. C'est enfin grâce au dévouement, au souci de perfectionnement et aux grandes compétences professionnelles de nos cadres de milice à tous les niveaux.

L'avenir peut être envisagé avec confiance, il sera l'image en constante évolution de ce que nous avons connu jusqu'à aujourd'hui: des hélicoptères de transport ou de combat... des Super-Tiger ou des Super-Mirage? Notre mission est de les engager, plutôt que de les choisir.

La condition essentielle demeurera l'adaptation préventive de nos structures aux problèmes nouveaux, et plus encore, l'état d'esprit «agressif» et évolutif de ceux qui portent les responsabilités de notre aviation.

M.F.