

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 9: Spécial "90 ans des Forces Aériennes suisses"

Artikel: Le patrimoine aéronautique suisse, une archéologie aéronautique à construire
Autor: Jaimes, Anibal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346409>

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: 10.01.2026

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

Le patrimoine aéronautique suisse, une archéologie aéronautique à construire

[archéologie]: science des choses anciennes

La maîtrise des techniques de vol et sa continuation logique, les vols spatiaux, ont eu, comme nulle autre activité humaine, un effet fédérateur des sciences et techniques les plus variées. Aucun autre domaine technologique n'a aussi bien profité de la pollinisation croisée entre différentes branches, ainsi qu'entre science et empirisme. Des milliers de nouvelles inventions et brevets, matériaux et processus de construction ont été mis en place afin de rendre possible le spectaculaire développement de l'aéronautique et son utilisation universelle. Cent ans seulement nous séparent des premiers vols propulsés de machines plus lourdes que l'air, mais déjà des pans entiers du savoir-faire aéronautique des pionniers sont perdus pour toujours, et avec eux une partie du patrimoine technologique de l'humanité.

■ Anibal Jaimes ¹

Malgré l'existence des musées aéronautiques depuis le début du XX^e siècle, ce n'est que vers les années 1960 que l'intérêt pour l'aviation historique s'est fait sentir et que les activités culturelles et de loisirs liées à l'aviation historique ont pris une importance grandissante au sein des sociétés industrialisées. Des musées et autres institutions et associations aéronautiques essaient alors de sauver du ferrailleur ce qui est resté des anciens vestiges aéronautiques. Mais quoi faire des artefacts épargnés par le chalumeau? Les rendre tels quels à la société qui les a produits?

Dans ce but peut-être des musées et autres institutions recourent à l'exposition systématique et classificatoire des artefacts, plus ou moins dans le style des

anciens musées ethnographiques, où la valeur de l'objet est esthétique («un bel avion») et/ou fonctionnelle («un redoutable chasseur»). Egalement, mais plus rarement, l'avion exposé est présenté comme l'icône d'une période historique ou d'un événement remarquable («l'avion avec lequel Blériot a traversé la Manche»). De la sorte, nous voyons dans les salles des musées aéronautiques des avions rangés côte à côte, accompagnés d'un panneau comportant de brèves caractéristiques techniques et éventuellement une note historique. C'est tout. Des avions tombés du ciel!

Les aspects technologiques, culturels, industriels, économiques, sociaux, politiques et idéologiques sont absents. Dans ce contexte, aucune reconstruction généalogique n'est possible entre tous ces avions, frères

d'une même famille et orphelins au même titre. Monothématique et bref -à chaque objet sa fiche descriptive-, le discours du musée d'aviation classique épuise souvent l'expérience intellectuelle et émotionnelle du visiteur lors d'un seul parcours. Mais la tâche est rude. Comment concilier préservation et mémoire? Comment faire, en Suisse, la liaison entre l'héritage aéronautique (l'aéronef) et l'héritier (vous, moi, tous)? Différentes voies sont exploitées avec plus ou moins de succès, mais on constate nettement que l'objet (avion, moteur, pièce) ne se suffit plus à lui-même comme discours.

C'est pourquoi, afin d'assurer leur survie, quelques musées d'aviation deviennent peu à peu des sortes de «parcs à thème», qui essaient de récupérer les visiteurs partis ailleurs à la recherche de distractions. En

¹ Président de hepta.aero (histoire et pionniers de la technologie aéronautique).

Suisse, en dépit d'une tradition aéronautique riche et variée, les activités et expositions relatives à l'histoire aéronautique sont relativement rares, ce qui en fait l'un des terrains les plus pauvres dans ce domaine en Europe occidentale. Il s'agit bien d'un paradoxe dans un pays qui a occupé, et occupe encore, une position importante dans le développement technologique de l'aviation mondiale. La solution consiste peut être à ne pas partir à l'assaut d'un marché ou d'un territoire déjà couvert, mais à occuper des espaces vides et, à partir de là, échauder un discours novateur et fédérateur, non concurrentiel et constructif.

Il faudra aussi comprendre que chaque organisation aéronautique, en Suisse ou à l'étranger, est un partenaire potentiel, une force synergique supplémentaire, dont le succès propre peut contribuer à celui des autres. Dans ce terrain, les organisations de taille modeste, dégagées de la lourde responsabilité de régir un patrimoine matériel encombrant avec d'importants frais afférents, peuvent concentrer leurs efforts et leurs ressources sur leur objectif principal: la mise en valeur des technologies et des savoir-faire hérités du passé. L'aéronautique a été depuis toujours l'affaire de personnes issues du milieu: pilotes et mécaniciens civils et militaires, maquetistes, amateurs éclairés, historiens... La relation entre l'aviation et ses acteurs est toujours évidente et la séparation de deux mondes, perçue par le public en termes de «eux» et «nous», laisse toujours l'impression que l'aviation historique est un ghetto accessible aux seuls initiés. Les

rares fois où l'aviation ouvre ses portes à «Monsieur et Madame tout le monde» tout contribue à renforcer la barrière artificiellement bâtie entre l'aéronautique et la société. Abandonner l'aviation historique aux seuls professionnels de l'air est un non-sens qui équivaldrait à laisser la politique aux seuls politiciens ou la défense exclusivement aux militaires. Pourtant

c'est le cas en Suisse. Pas de salut loin des pistes et tarmacs, l'association «naturelle» avion-aérodrome-musée constituant la norme. Ce lien, heureux à plusieurs titres, ne l'est cependant pas de manière systématique. La concentration d'activités aéronautiques autour des terrains d'aviation a généré une «mauvaise presse» parmi le public en général et des résistances justi-



Restauration d'avions (photo:auteur).

fiées chez les riverains, lassés des nuisances engendrées. Et lorsqu'il y a rejet, il est global. Pour partir à la conquête d'un nouveau public, l'aviation historique devrait abandonner les terrains d'aviation dans les banlieues dégarnies pour se tourner vers les villes, loin des pistes, et elle devrait surtout bâtir un discours en dehors du fétiche universel et passe-partout du monde aéronautique: l'avion.

On allègue avec raison que les pionniers, en manque de modèles théoriques sur lesquels s'appuyer, ont tout essayé: mus par leur curiosité ou leur appât du gain, par leurs connaissances approfondies dans de multiples domaines ou par leur indomptable naïveté, ils se sont cassés les os et ont cassé du bois au même titre et, hélas, dans les mêmes proportions. Mais le rythme des innovations s'estompe. On constate que la plupart des technologies aéronautiques actuelles sont, en fait, assez anciennes et que le high-tech produit aujourd'hui était déjà dans les esprits avant les années 1930 et sur les bureaux de dessin dans les années 1960... Par exemple, le concept technologique qui a permis à Bertrand Piccard et Brian Jones de flotter autour du monde a été imaginé et testé sur la Manche par Pilâtre de Rozier en 1785... Ainsi, l'étude du patrimoine aéronautique et son rapprochement avec des nouvelles technologies pourraient devenir des voies d'innovation avec une relation coût-efficacité hors concurrence, et l'archéologie aéronautique un enjeu technologique majeur.

AJA



Exposition d'avions au musée de Payerne «Clin d'Ailes».

Who's Who (non exhaustive)

Fliegermuseum Altenrhein,
Altenrhein Airport, SG

Flieger-Flab-Museum, Dübendorf,
ZH

Musée suisse des Transports, Hall
aéronautique, Lucerne, LU

«Clin d'Ailes» Musée d'Aviation,
Payerne, VD

Association René Grandjean,
Avenches, VD

Amici dell'Hunter, Ambri, TI

Antique Airplane Association of
Switzerland, Fehraltorf, ZH

AMPA, Association pour le Maintien
du Patrimoine Aéronautique,
Lausanne, VD

Association suisse des Planeurs
Anciens

Les Ailes du Passé, Ecuwillens, FR

Auster Association, Lausanne, VD

Flying Stearman Association,
Ecuwillens, VD

Groupe Oldtimers Bex, Bex, VD

L'Aérotique, Ecuwillens, VD

Stearman Club, Altenrhein, SG

Swiss Historic Aircraft Collection,
Altenrhein Airport, SG

The Geo-Chavez-Flyers, Raron, VS

GAH, Groupement Avions
Historiques, Lausanne, VD

hepta.aero, Avenches, VD