

<b>Zeitschrift:</b>	Revue Militaire Suisse
<b>Herausgeber:</b>	Association de la Revue Militaire Suisse
<b>Band:</b>	150 (2005)
<b>Heft:</b>	10
<b>Artikel:</b>	Le transport aérien des Forces aériennes : polyvalent et fréquemment sollicité
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-346531">https://doi.org/10.5169/seals-346531</a>

### **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 transport aérien des Forces aériennes

# Polyvalent et fréquemment sollicité

19 février 1999: il neige depuis des heures. Le danger d'avalanche a augmenté de manière importante. Rapport sur la situation chez le conseiller fédéral Ogi, chef du Département de la défense: les Forces aériennes reçoivent l'ordre de mettre des hélicoptères à la disposition des états-majors cantonaux pour des engagements subsidiaires avec, pour priorités: 1. Sauver des personnes menacées 2. Evacuer des camps d'écoles et des personnes handicapées 3. Assurer l'approvisionnement de fermes et de hameaux coupés du monde 4. Participer à des ponts aériens pour évacuer des touristes par la voie des airs.

Pendant dix jours, jusqu'à 25 hélicoptères évacuent 5500 personnes et transportent 220 tonnes de marchandises en 400 heures de vol. Un *Super Puma* est engagé à Galthür (Vorarlberg), dans le cadre de la solidarité alpine. Des hélicoptères civils et militaires collaborent pour venir à bout de sinistres particulièrement importants. Le travail accompli par les Forces aériennes se chiffre à 3 millions de francs; cependant, les coûts effectifs sont insignifiants. En effet, la plupart des équipages engagés sont constitués de pilotes de milice qui, en réalité, suivent un cours d'entraînement. Au lieu de faire des vols

techniques, ils accomplissent des engagements effectifs ayant un effet d'entraînement très élevé. Il s'agit là d'un exemple particulier d'utilisation subsidiaire de capacités et d'aptitudes militaires. L'expérience sera renouvelée dans d'autres situations particulières, telles que des inondations ou des incendies de forêt de grande ampleur.

principales: la promotion de la paix, la sauvegarde de nos conditions d'existence et la défense du pays. Le transport aérien est une aptitude particulièrement sollicitée pour toutes les missions et dans toutes les situations. Diverses études ont fixé des capacités correspondant aux tâches définies ainsi que les besoins matériels qui en découlent:

- Effectuer deux engagements simultanés dans le cadre d'opérations en faveur de la promotion de la paix (PSO).
- Préparer l'appui d'opérations humanitaires et soutenir ces opérations dans des zones de tension.
- Assurer le service de recherche et de sauvetage pour l'aviation (SAR), en coopération avec la Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega). C'est la Rega qui exploite le *Rescue Coordination Center* (RCC); les Forces aériennes, quant à elles, assurent le processus de recherche, alors que la Rega assure le processus de sauvetage.
- Appui à la police et au Corps des gardes-frontière en matière de garantie de la sécurité intérieure (protection de conférences, surveillance avec le

### Mission du domaine transport aérien des Forces aériennes

Notre Constitution charge l'armée suisse de trois missions



Pendant l'opération «ALBA» en Albanie...

FLIR, direction d'intervention, transport des forces d'intervention).

- Assurer l'état de préparation des transports aériens dans le cadre d'opérations subsidiaires visant à sauvegarder les conditions d'existence (recherche et sauvetage de personnes, évacuations, aide en cas de catastrophe, lutte contre les incendies de forêt, etc.).
- Assurer le Service de transports aériens de la Confédération (STAC).
- Assurer des transports généraux de troupes, de passagers et de matériel.
- Instruire et entraîner les formations des Forces terrestres dans l'engagement aéroporté.
- Instruire et entraîner les formations de transport aérien et les équipages volants.

## Ressources matérielles

Quelque 90 pilotes de carrière et 100 mécaniciens de bord, spécialistes des charges, ainsi que du personnel de maintenance et de réparation sont disponibles pour l'exploitation quotidienne de ces moyens. Lors des cours d'entraînement, quelque 75 pilotes de milice (réserve) viennent les renforcer.

## Organisation

Les trois escadres d'hélicoptères de transport aérien sont des formations de milice avec un noyau de professionnels et une force de 500 à 700 soldats pour chaque escadre. Elles sont stationnées sur les aérodromes de Payerne, Alpnach et Dübendorf. Une autre escadre, typiquement de milice, comprend

## Moyens du transport aérien en 2005

- 27 AS 332/532 *Super Puma/Cougar* pour transporter des troupes, des personnes et du matériel,
- 35 SA 316 *Alouette III* pour la formation de base et des vols de liaison,
- 1 SA 365 *Dauphin N* destiné à des transports VIP du STAC,
- 1 DA *Falcon 50* pour des transports VIP du STAC,
- 1 *Cessna Citation Excel* destiné à des transports VIP du STAC,
- 1 *Lear Jet 35* pour des transports de personnes du STAC,
- 1 *Beech Super King Air 350* destiné à accomplir des missions photographiques en faveur de l'Office fédéral de la topographie,
- 1 *Twin Otter* destiné aux engagements de la Direction fédérale des mensurations cadastrales,
- 15 *Pilatus PC-6* pour l'instruction et l'entraînement des patrouilles d'éclaireurs parachutistes.

les *Pilatus Porter*; elle est stationnée à Emmen. Ces escadres sont aujourd'hui une partie essentielle de la formation d'application 31 dont le commandement est à Payerne. Les équipages volants sont subordonnés, pour la formation et le commandement, au commandement du transport aérien 85; son siège se trouve à Alpnach. C'est l'*Air Operation Center (AOC)* ou la centrale d'engagement du transport aérien à Alpnach qui planifie et dirige les engagements de manière centralisée.

Début 2006, cette organisation connaîtra un changement essentiel. En effet, le commandement du transport aérien sera dissout et les escadres de transport aérien seront intégrées au sein des commandements des aérodromes.

## Formation

Les pilotes, hommes et femmes, du transport aérien accomplissent en grande partie leur formation de base avec les pilotes de jets à l'école de pilotes des Forces aériennes. Cette instruction de base se subdivise en instruction militaire de base (stage de formation pour officiers, soit environ un an), formation théorique de pilote de ligne avec ATPL auprès de la *Swiss Aviation Transport-school/SAT* (environ 16 mois), instruction aéronautique complémentaire sur *Pilatus PC-7* (environ 8 mois) et la formation spécifique hélicoptères sur *Alouette III* (environ 1 an).

Cette dernière met l'accent sur la formation du vol en montagne, sur le vol de charge et sur le vol tactique. La consolidation du vol de charge, la collabora-

tion avec la police et l'instruction au vol nocturne avec *Night Vision Goggles (NVG)*<sup>1</sup> – le tout au sein de l'escadrille d'incorporation et dans des cours centraux du commandement du transport aérien 85 – suit la remise du brevet. La pratique d'opérations est interrompue par un cours d'instruction spécial pour engagements à l'étranger et par la transition sur *Super Puma/Cougar* avec module intégré de vol aux instruments et *NVG*. Deux ans plus tard, le pilote obtient sa promotion (*upgrading*) comme commandant de bord. Après cette instruction à plein temps, les pilotes opérationnels ont la possibilité de se spécialiser comme moniteurs de vol, comme spécialistes systèmes; il est également possible d'opter pour des modèles à temps partiel attrayants ou de passer au statut de pilote de milice.

Les mécaniciens de bord ainsi que le personnel de maintenance et de réparation ont, en général, une formation de base de polymécanicien ou d'électro-nicier. La spécialisation suit dans différents modules de formation et dans l'activité pratique correspondante jusqu'à l'obtention de la qualification de spécialiste de charges, d'assistant de vol de sauvetage, de spécialiste de l'avionique ou de chef mécanicien/contrôleur.

## Engagements à l'étranger

L'opération humanitaire «ALBA» a débuté à Pâques



Deux Super-Puma écotent de l'eau (lutte contre un incendie).

1999. Trois *Super Puma* ont été engagés subsidiairement en faveur de l'UNHCR<sup>2</sup>. Quelque 50 militaires volontaires ont participé sur place à l'opération. La mission principale était d'approvisionner des camps de réfugiés, en particulier à Kukes à la frontière avec le Kosovo. Lors des 725 engagements effectués, 878 tonnes de matériel – surtout des vivres – et 5200 personnes ont été transportées. Ce sont surtout les 350 évacuations médicales de blessés graves et de malades qui restent gravées dans la mémoire des équipages.

L'opération «ALBA» constitue un temps fort dans l'histoire des Forces aériennes suisses. En dépit des difficultés liées à la logistique, on peut la qualifier de grand succès. La *Task Force ALBA* a apporté la preuve que la Suisse est en mesure de s'enga-

ger de manière solidaire avec la communauté des États d'Europe occidentale dans une zone de tension.

Depuis octobre 2002, un détachement du transport aérien est intégré avec deux *Super Puma* dans le groupe mixte de l'aviation légère de l'Armée allemande. Il participe avec succès au sein de la KFOR à la première PSO des Forces aériennes.

Depuis juin 2005, un deuxième détachement de transport aérien est intégré avec deux *Cougar* dans la *Task Forces North West* britannique de l'EUFOR à Banja Luka (Bosnie-Herzégovine). Cela représente, sur le plan personnel, un défi considérable à relever pour nos formations. Mais c'est également à court terme une réduction considérable des presta-

<sup>1</sup>Lunettes de vision nocturne (N.d.l.R.).

<sup>2</sup>Agence des Nations unies du Haut commissariat aux réfugiés (N.d.l.R.).

tions dans notre pays. Nous essayons d'atténuer les effets de cette réduction en engageant du personnel professionnel supplémentaire et en utilisant avec davantage d'intensité les capacités de milice. Sur le plan politique, ce mandat, confié par le chef du Département de la défense et le Parlement, représente également une chance et il garantit les ressources nécessaires pour notre domaine.

L'engagement humanitaire à Sumatra, au début de cette année, est un autre temps fort. Le théâtre de nos opérations était jusqu'alors limité à l'Europe et à l'Afrique du Nord. Il est désormais en principe possible d'opérer dans le monde entier, à l'exception des zones polaires et de l'Himalaya.

Depuis le début de cette année, les Forces aériennes sont également compétentes dans le Service de transports aériens de la Confédération. Nous assumons ainsi la responsabilité de transporter les membres du Conseil fédéral et d'autres *VIP* suisses et étrangères, dans notre pays et à l'étranger. Cela représente pour nous la reconnaissance des standards que nous avons atteints, mais exige également de notre part des efforts particuliers dans les domaines de la sécurité des vols et de l'assurance de la qualité.

## Nos atouts

La participation à des exercices internationaux dans le cadre du programme de Partenariat pour la Paix (PfP) et à des exercices SAR nous montre, grâce à des comparaisons directes avec les organisations



de transport aérien des États voisins de la Suisse, où se situent nos atouts et nos faiblesses. La référence ainsi acquise nous permet de déceler rapidement des lacunes, par exemple dans la conduite ou dans la logistique de l'engagement, et de combler nos lacunes de manière ciblée et efficace. L'évaluation faite par des *teams* d'assesseurs internationaux a révélé les atouts suivants :

- Des équipages bénéficiant d'une instruction de base et d'une formation complémentaire bien structurées, vastes et efficaces. Nos cadres ont, par rapport au standard international, une motivation et des qualifications au-dessus de la moyenne.
- Nos équipages professionnels sont très flexibles et ont un degré élevé de préparation à l'engagement. Ils peuvent être engagés dans un large éventail de missions, disposent d'une grande expérience des vols et d'un standard de sécurité élevé.

- Un important potentiel de réserve de pilotes de milice bénéficiant d'une solide formation de base dans la plupart des processus d'engagement.
- Un matériel aéronautique très fiable, que l'on peut engager dans des situations variées.
- Une organisation de qualité et efficace en matière d'entretien du matériel.

## Tendances

L'évolution de la situation internationale a apporté des changements considérables dans le contexte de politique de sécurité de la Suisse. Le terrorisme international, la criminalité économique et les risques qui planent sur l'environnement sont autant de nouveaux défis que l'État doit relever. La pénurie croissante de ressources que doivent subir les organes en charge de la sécurité accroît le besoin de mobilité. Les opérations aériennes mobiles seront donc de plus en plus importantes. Grandes sont les attentes

des autorités et de la population en Suisse, car ni les cantons ni les corps de police ne disposent de leurs propres hélicoptères.

La Communauté européenne exige une meilleure intégration de la Suisse dans les opérations de promotion de la paix. Aujourd'hui, on fait également appel à la solidarité internationale dans la maîtrise des catastrophes naturelles et techniques. De ce fait, la capacité du transport aérien continuera à rester une ressource limitée.

## Conséquences

L'engagement des moyens du transport aérien est en tout temps nécessaire, sans préavis, dans les domaines des missions de souveraineté, des engagements subsidiaires et, spécialement, de l'aide en cas de catastrophe. Il en découle l'exigence impérative d'un degré élevé de préparation de la structure de conduite, d'une grande disponibilité des moyens et d'un niveau élevé d'instruction du personnel

professionnel. Étant données les exigences croissantes dans les PSO, la forte charge de base qui pèse sur la formation et les besoins variés du transport, il est nécessaire que le Commandement du transport aérien et que les formations subordonnées disposent d'une proportion adéquate de personnel professionnel et d'une logistique d'engagement compétitive. On ne peut renoncer au support logistique sous la forme d'avions de transport – qu'on loue pour le moment – pour des engagements en dehors de Suisse. Sinon, des opérations de durée prolongée nécessitant l'intervention de plusieurs hélicoptères ne pourront plus être assurées.

## Projets

Dans le programme d'armement 2005, le Conseil fédéral propose au Parlement d'acquérir 20 EC-635 pour remplacer les *Alouettes III* qui comptent aujourd'hui quarante-cinq ans d'activité. Les ressources financières limitées exigent que ce

soit le même type d'hélicoptère qui couvre l'écolage des pilotes et les plus petits transports. Cela ne saurait être possible qu'au prix de compromis. Pour nous, il est important que tous les processus d'engagement des grands hélicoptères de transport puissent, si possible, déjà être enseignés et entraînés sur le modèle moins coûteux.

Pourachever le renouvellement de la flotte, le programme d'armement 2006 doit permettre d'équiper également les *Super Puma* d'un tableau de bord vitré moderne, analogue à celui du Cougar, dans le cadre d'un programme de conservation de la valeur.

En mars 2005, le Parlement a refusé l'acquisition de deux avions de transport *Casa C-295* dans le cadre du programme d'armement 2004. Ainsi, une condition essentielle visant à intensifier les engagements à l'étranger ne peut être réalisée comme prévu. Le Conseil fédéral devra prendre ultérieurement une décision pour savoir si et quand il entend soumettre un nouveau projet aux Chambres. Les capacités nécessaires doivent, jusqu'à nouvel ordre, être louées sur le marché ou être assurées par la signature de contrats de coopération avec d'autres forces aériennes, dans le cadre de conventions de prestations. Quoi qu'il en soit, la liberté d'action du Conseil fédéral s'en trouve limitée. Cela peut représenter un lourd handicap, en particulier lors de l'aide d'urgence dans des zones sinistrées et dans la mise en évidence de la neutralité suisse dans des zones de tension.



Une Alouette III, qui devrait être remplacée par l'EC-635.