

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** [1]: Aviation

**Artikel:** La première femme dans l'ESCA SURV  
**Autor:** Widmer-Meier, Inès  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346941>

### **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:** 18.02.2026

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



Le transport léger est assuré par les 15 Pilatus PC-6 Turbo Porter. Photo : A+V

## La première femme dans l'ESCA SURV

### Cap Inès Widmer-Meier

Texte tiré de *L'escadre de surveillance 1992-2005*, avec l'aimable autorisation des auteurs, que nous remercions vivement.

### Il en est allé différemment...

Ce fut dans le courant du mois de février 1995, pendant l'école d'officiers des Forces aériennes à Dübendorf, que je dus décider de la direction que mon avenir allait prendre. En principe, je me destinais à une carrière dans l'aviation civile et envisageais mon bonheur chez Swissair ou à la REGA. Cependant, il en est allé différemment. Je m'annonçai comme pilote militaire professionnel auprès de l'Escadre de surveillance.

En juin 1995, peu de temps avant la remise de mon brevet de pilote militaire, je reçus la confirmation que j'allais pouvoir commencer l'Ecole des pilotes militaires professionnels<sup>1</sup> en octobre de la même année, en compagnie des lieutenants Bach Denis « Denis » et Bart Sébastien « Mowgli ».

### 1<sup>er</sup> octobre 1995

Après environ quatre mois d'interruption, mon premier jour au sein de l'Esca surv commença dans la salle de théorie de l'ancien bâtiment de l'Esca surv. Nous étions trois pilotes hélicoptères et dix pilotes jets, avec tous le même but en tête. Säm, le commandant de la BMPS, nous informa en style militaire sur la marche du service, envoyer et amener les couleurs, et aussi sur la façon dont la « charrette avance ». S'ensuivit un test d'entrée comportant des questions sans réponse, sauf pour ceux d'entre nous qui avaient eu la bonne idée de se bourrer le crâne à coup d'encyclopédies les jours précédents...

A la fin de la journée, la BMPS fut annoncée partante en bonne et due forme (militaire). Après ce premier jour, je me suis demandé si les journées des six prochaines années se dérouleraient de la même manière ? C'était en fait un test d'entrée commun pour tout nouveau jeune candidat pilote de l'Esca surv. Le but était de tester notre comportement.

<sup>1</sup> Berufsmilitärpilotenschule (BMPS).



Equipage entièrement féminin : sdt Manuela Ivone, assistante héli, cap Inès Widmer et cap Sibylle Frey, avant leur vol historique le 5 décembre 2001. Photo : auteur.

### La première femme pilote de l'Esca surv...

...et cela fut mentionné très volontiers, spécialement au début de chaque nouveau cours. Lorsque j'y repense, ce fut toujours très oppressant. Ainsi, je fus tour à tour



LA première pilote de l'Esca surv, LA première pilote de *Porter* des Forces Aériennes, LA première copilote et PIC (*Pilot in command*) sur *Puma*, LA première monitrice de vol sur A3 (*Alouette 3*), SP/C (*Super Puma/Cougar*), etc... En fait, je voulais seulement être comme mes autres camarades masculins, ne pas me faire remarquer et investir mes forces dans la formation. Cependant, lors des premières années cela fut spécialement difficile, voire pénible !

### Entraînement de vol sur *Porter*

Ensemble avec « Mowgli » et « Denis », nous avons reçu la mission d'effectuer des tours de piste avec le *Porter*. Chacun de nous effectua la mission avec une machine différente. Lors du dernier atterrissage, une voix ordonna à la radio : « V-608, après atterrissage, passez vers le chef du service de vol ». Pas besoin de chercher très loin pour savoir qui était le pilote du V-608... ! Le chef du service de vol, en charge ce jour-là, commenta et analysa, positivement et négativement, chacun de mes atterrissages, alors que mes deux collègues n'eurent droit à aucun commentaire !

### Service en escadrille à Ulrichen

Je me trouvais pour mon premier cours de répétition avec « mon escadrille 6 » à Ulrichen. Auparavant, je n'avais effectué que quelques cours d'entraînement avec l'escadrille, et je n'avais, de ce fait, que peu eu affaire avec la troupe. L'ambiance entre les pilotes était très familière et souvent empreinte d'humour. Nous faisions de la surenchère entre nous avec des mises en boîte amicales. Mais il semble que nous ayons poussé le bouchon un peu trop loin, car je fus appelée dans le bureau du commandant de l'aérodrome. Après m'être annoncée, il me fit asseoir et l'entretien débuta. Il commença par me demander si le service avec la troupe me plaisait, puis si j'étais traitée correctement par la troupe et spécialement par mes collègues pilotes, et enfin si les relations n'étaient pas quelque peu tendues. Je fus surprise de ces questions et lui répondis que je me sentais parfaitement intégrée, et que les mises en boîte étaient le témoignage d'une forme d'acceptation commune, mais qu'elles pouvaient être mal interprétées par des personnes étrangères à l'escadrille. Nous discutâmes de cet entretien au sein de l'escadrille, et le charriage devint encore pire...

### Engagement comme monitrice hélicoptère à Lodrino

C'est à Lodrino que j'effectuai mon premier engagement en tant que monitrice sur hélicoptère. Mon premier élève fut UNE élève. Je me suis particulièrement réjouie de voir qu'il existait une relève féminine parmi les pilotes militaires. De voler avec une femme fut pour moi quelque peu inhabituel au début, car je n'en avais jamais eu l'occasion auparavant ! Je me disais « tu ne dois faire aucune différence dans l'instruction que tu donnes, que ton élève soit masculin ou féminin » ; tout compte fait, c'est aussi ce que j'avais désiré lors de ma propre formation - et aussi obtenu dans 90% de celle-ci.

### Engagement au Kosovo en 2005

Le hasard voulu que deux femmes soient désignées en même temps pour accomplir leur engagement de soutien à la paix<sup>2</sup> à Toplicane. Pour nos collègues allemands et autrichiens, la formation de pilotes féminins n'en était qu'aux balbutiements... Il était déjà arrivé qu'une femme vole sur *Puma* avec un collègue masculin, mais que deux femmes soient dans le cockpit au départ d'une mission, et qu'elles reviennent saines et sauvées, c'était un comble ! Lorsque le cap Annette Muller et moi-même revînmes de notre premier engagement et que nous nous posâmes à Topli, pas mal de monde nous attendait, ainsi qu'un panneau « Place de stationnement pour femmes » ! Nous fûmes même félicitées. Nous prîmes le tout très calmement et nous réjouîmes de l'imagination et de l'esprit de certains. Les années passent et la vision d'une femme dans le cockpit se banalise.

Depuis 1995, j'ai vécu beaucoup d'expériences au sein de l'Esca surv. Les bons moments dépassent de loin les quelques « happenings » négatifs. Au début, en tant que femme, je me sentais parfois comme un élément perturbateur, et l'on me le faisait sentir. Même si, aujourd'hui, en tant que mère au foyer, je ne travaille plus qu'à temps partiel, et suis moins intégrée à l'activité quotidienne, je me sens bien soutenue et acceptée au sein de l'Esca surv. De même, je me suis habituée au ton et à la nature des relations, et j'arrive pour ainsi dire toujours à conserver ma ligne de conduite.

Par chance, la pression des médias a diminué, ce qui montre qu'une femme pilote militaire est devenu plus naturel. Une femme et un équipage féminin dans le cockpit sont devenus un standard. Voler devient pour moi de plus en plus rare, et le travail de bureau augmente. Cependant, le job est et reste magnifique ! Des sept femmes pilotes militaires qui ont été brevetées jusqu'à aujourd'hui, toutes ont travaillé pour l'Esca surv ; actuellement, six d'entre elles travaillent pour le transport aérien militaire.

I. W.-M.

<sup>2</sup> Peace Support Operation (PSO).