

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 96 (1951)
Heft: 3

Artikel: La question de l'aviation
Autor: Primault, E. / Chassin, L.-M. / Henchoz
Kapitel: Les accidents dans l'aviation militaire
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348423>

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: 09.07.2025

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

Les accidents dans l'aviation militaire

1. *Est-il dangereux de voler ?* Il faut se rendre à l'évidence. Tant que nous aurons une aviation militaire, nous serons exposés à avoir des accidents qui non seulement se terminent par des dégâts matériels, mais coûtent encore la vie à des hommes souvent pleins d'avenir. Le grand public doit être mis au courant et en connaître si possible les causes générales. Un accident de vol militaire produit toujours une certaine impression et chacun s'y intéresse dans une plus ou moins grande mesure. Lorsqu'un jeune homme s'est mis dans la tête de devenir pilote, il ne manque pas de gens pour lui dire : « Quoi ! tu veux voler, c'est pourtant si dangereux ! » et il n'y a pas que les craintifs ou les prudents à l'extrême pour s'exprimer ainsi.

Le vol est-il vraiment si dangereux que cela ? Avant d'en venir à parler de nos conditions suisses, je voudrais citer un exemple qui nous vient des Etats-Unis d'Amérique. Sur la base d'un milliard de kilomètres-transport, effectués durant l'année 1947, la statistique fournit les chiffres suivants :

chemin de fer	1 accident
avion	8 accidents
auto.	56 accidents

Dans les années 1946 à 1948, la Swissair, notre compagnie suisse de transports aériens n'a-t-elle pas couvert sans accident un nombre de kilomètres égal à 33 fois la distance Terre-Lune ? Cet exemple suffit à prouver que le vol n'est certainement plus le moyen de se déplacer qui comporte le plus de risque. La situation de notre service de vol militaire n'est pas très différente. Une comparaison avec le trafic commercial n'est toutefois pas indiquée, car les conditions de travail de ces deux aviations ne sont pas semblables. Les pilotes militaires —

en grande partie non professionnels — volent sur des machines rapides et délicates, leurs missions sont plus variées et parfois plus difficiles. Il est préférable d'établir sur le même plan une comparaison avec les forces aériennes d'autres pays. Il nous sera ainsi possible de réfuter une critique sans fondement sérieux, à savoir que le vol militaire chez nous est dangereux. Durant l'année 1949, on a enregistré les chiffres suivants : Ceux-ci indiquent le nombre d'heures de vol effectué pour un accident, il faut entendre ici également les dégâts causés aux avions.

Italie	310 heures
Belgique. . .	366 »
Suisse	501 »

On voit donc que les chiffres sont ici à notre avantage. Le nombre minime d'accidents et de dégâts causés dans notre aviation militaire apparaît nettement aussi dans les comparaisons faites avec la RAF par exemple. De 1944-1947, celle-ci a par mois et proportionnellement enregistré 23 cas, contre 15 pour nous.

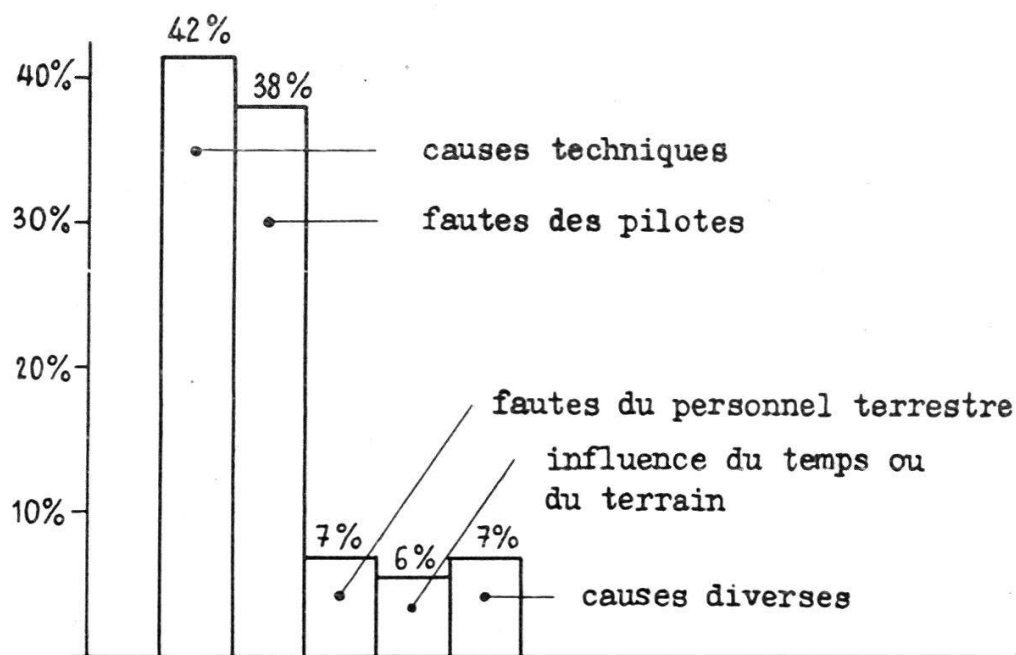
2. *Les causes des accidents.*

Depuis de nombreuses années, on tient une statistique nous permettant de faire certaines comparaisons avec les aviations étrangères et nous fournissant le moyen de déceler et d'éliminer certaines erreurs ou imperfections. Sous une même rubrique, on rassemble tous les dérangements, dommages ou accidents survenus au service de vol.

Les *dérangements* sont des incidents sans conséquences graves tels qu'irrégularités mécaniques constatées en vol, indisposition de l'équipage nécessitant une interruption du vol.

Sous la rubrique *dommages*, sont enregistrés les dégâts qui ne dépassent pas le 10% de la valeur totale de l'avion. Un atterrissage forcé, train rentré, normalement exécuté, entre par exemple dans cette catégorie.

Dans tous les pays, on s'accorde à considérer comme *accidents*, tous les cas dans lesquels un équipage a été blessé ou tué et où les dégâts causés excèdent le 10% de la valeur de l'avion. Dans les comparaisons faites avec les aviations étrangères, seuls les accidents sont considérés. Chaque fois les mêmes questions se posent : où sont les sources d'erreurs, les fautes à la base de l'incident ou de l'accident ? L'expérience montre que celles-ci se différencient les unes des autres, à savoir : fautes techniques, fautes du pilote, influence des conditions météorologiques, condition et état des terrains d'atterrissage. Le rapport entre ces différentes causes est assez constant. Les fautes techniques dominant, viennent en second lieu les erreurs de pilotage. A ce sujet, le tableau ci-dessous, établi sur la base de l'activité au cours des années 1948-1950, est significatif.



Les causes techniques englobent aussi bien les déficiences constatées et dues à une usure du matériel ou une faute de construction des avions, moteurs, instruments, armes, que les

dégâts eux-mêmes. C'est pourquoi elles atteignent un pourcentage si élevé. L'automobiliste ne connaît pas les difficultés de l'aviateur. Lorsqu'il a une panne, il s'arrête, répare, et si cela n'est pas faisable, il a toujours la latitude de se faire remorquer ! En l'air, les choses ne se passent pas de la même façon. Les plus petits dérangements peuvent fort bien provoquer des situations dans lesquelles il ne reste plus rien d'autre à faire qu'un atterrissage forcé ou un saut en parachute. Il est donc normal que les dérangements même les plus insignifiants à première vue soient minutieusement examinés. Des mesures rigoureuses s'imposent même, mesures qui tendent à éliminer immédiatement toute possibilité ou répétition de cas semblables.

Expliquons-nous par un exemple : Un pilote rentrant du vol annonce une température d'eau anormalement élevée. L'examen de l'avion révèle une défectuosité à une conduite de retour au vase d'expansion. Tous les autres avions du même type sont immédiatement contrôlés. La même constatation étant faite sur plusieurs machines, la pièce en question est remplacée partout. Un autre exemple encore : Un pilote de Morane ayant cassé un axe de roue à l'atterrissage, on découvre une paille dans le métal. Tous les axes sont revisés, et remplacés au besoin. Le pilote doit être toujours convaincu que l'avion fourni par le personnel du service technique est parfaitement en ordre.

Le pourcentage des accidents provoqués par une faute du pilote pourra paraître très élevé ; nous pouvons dire toutefois qu'il l'est souvent plus encore dans d'autres pays. Il est assez curieux de constater que ce ne sont pas les pilotes en cours de formation ou fraîchement brevetés qui fournissent la majorité des accidentés, mais bien les plus anciens, ceux qu'une longue pratique du vol a rendu trop sûrs d'eux-mêmes, téméraires ou indifférents. Le tableau suivant permettra au lecteur de se rendre mieux compte de cette constatation. La Suède a été ici choisie à titre de comparaison.

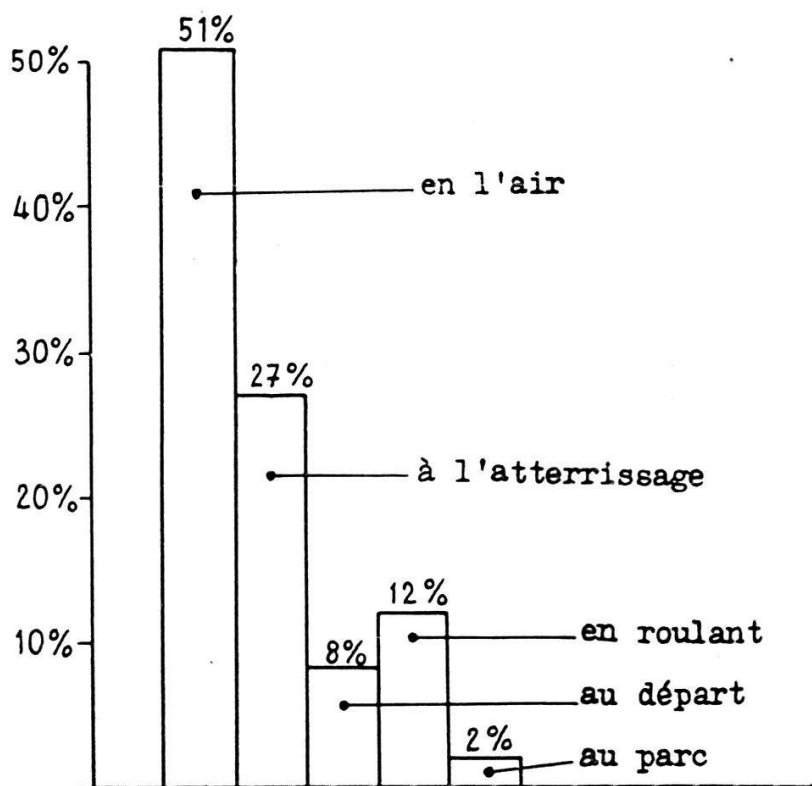
<i>Pilotes ayant volé :</i>	<i>Suède</i>	<i>Suisse</i>
0-150 heures (école de pilote)	6%	15%
150-350 heures (1 ^{re} à 3 ^e année d'entraî- nement)	44%	22%
350 heures et plus (à partir de la 4 ^e année d'entraînement)	50%	63%

Les « fautes de pilotes » ne sont pas toutes des « fautes de pilotage » ; les causes à grouper sous cette rubrique sont fort diverses :

- Fautes de pilotage pures
- Fautes de manipulation
- Evolutions interdites, inattention
- Erreurs dans l'orientation géographique ou dans l'appréciation de la météo
- Erreurs de manœuvre des chefs de formations.

Les sources d'erreurs sont nombreuses certes. Mais on aurait tort d'en faire état pour mettre en doute la qualité et la conscience du personnel navigant. En l'air, on ne dispose parfois que de quelques secondes pour apprécier une situation, prendre une décision et réagir correctement. Le maniement d'un avion moderne est délicat et compliqué. La fatigue, l'oubli, un zèle parfois un peu intempestif, sont des faiblesses humaines avec lesquelles on est obligé de compter. Les épreuves physiques et psychiques qu'un pilote doit surmonter et bien d'autres facteurs encore, exercent une influence primordiale qu'il serait faux de sous-estimer.

A quel moment le pilote est-il le plus exposé, dès le départ et jusqu'au retour au sol. C'est ce que le tableau suivant nous permet de voir, les chiffres donnés ici provenant de notre activité entre 1948 et 1950 :



Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi la plus grande partie des accidents surviennent en l'air, puisque c'est l'élément dans lequel l'avion évolue. De plus, il est intéressant de constater que les accidents à l'atterrissage sont plus nombreux qu'au décollage. Le retour au sol impose en effet une maîtrise beaucoup plus grande, l'avion volant moteur réduit à une vitesse limite.

3. Comment juger les accidents.

Une des premières mesures à prendre pour éviter les accidents est d'analyser minutieusement toutes les causes pouvant les provoquer. L'importance des enquêtes apparaît désormais capitale. La perte d'un avion ou d'un pilote doit servir d'enseignement. Il faut tout faire pour éviter qu'un cas identique se renouvelle. Comme nous l'avons vu, les moindres défectosités constatées au retour font l'objet d'un examen sérieux. Mais,

lorsque la faute se trouve être chez le pilote ou chez les mécaniciens, des sanctions s'imposent. C'est la punition militaire, réprimande ou arrêt, ou une participation aux frais ; il arrive même parfois que le fautif soit suspendu définitivement du service de vol.

Les incidents et accidents aériens posent une foule de problèmes très complexes. Seule une entente complète entre les divers services compétents, service technique, service médical, instruction ou instance de commandement fournit un résultat positif.

Dans chaque escadrille, un « officier des accidents » est désigné. Il se tient au courant de tous les cas survenus d'une période de service à l'autre, les commente devant ses camarades, leur communique les directives ou les mesures prises à ce sujet. Il est responsable également de la sécurité aérienne dans son unité.

Pour les enquêtes, on adopte la même procédure que dans le reste de l'armée. Un juge d'instruction désigné établit un protocole, celui-ci est complété par les rapports du médecin et de l'expert des accidents d'aviation du Département militaire fédéral. Une commission a été constituée. Elle se compose de techniciens, médecins, pilotes de milice et professionnels. Sa tâche consiste à tout mettre en œuvre pour éviter des accidents en tirant les enseignements nécessaires de cas graves ou qui auraient pu l'être. La pratique a prouvé que cette manière de faire avait permis de réduire le nombre des accidents à un minimum qu'il sera probablement difficile d'abaisser encore.

4. Comment éviter les accidents ?

On n'arrivera donc jamais à supprimer les accidents, car l'instruction et l'entraînement des équipages doivent atteindre un niveau qui les maintient prêts à remplir leur mission de guerre. Les mesures prises par les instances supérieures pour augmenter la sécurité ne sont pas dictées par la crainte.

Elles doivent être considérées comme une obligation morale non seulement du Commandement, mais encore de tous les pilotes, envers leurs proches parents, l'Armée et le Pays. Certains pilotes trop pressés de juger ont trop souvent tendance à confondre sécurité avec crainte. La majeure partie de nos pilotes allient un esprit « fonceur » avec une conscience objective et mesurée de leur devoir. Cette constatation est réjouissante ; ce juste milieu correspond exactement à ce qu'on attend d'un pilote de guerre. On ne peut se comporter d'une manière irréfléchie en combat aérien. Si leurs équipages avaient toujours agi dans ce sens, les Américains n'auraient pas été dans l'obligation de faire savoir qu'en Corée, le 50 % des pertes enregistrées dans la guerre aérienne étaient dues à une observation insuffisante des prescriptions pour la sécurité en vol. Dans le domaine des accidents, notre aviation se trouve dans une situation privilégiée, si on la compare avec d'autres forces aériennes. Il y a trois raisons essentielles à cela :

- 1° Une instruction consciencieuse et minutieuse.
- 2° Le contrôle et l'entretien méticuleux du matériel volant.
- 3° La qualité et le comportement des équipages et des chefs de formations.

(Traduction Hz.)

Major E. WETTER