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

Vorwort: Des pilotes plus jeunes que leurs machines?
Autor: Vautravers, Alexandre

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: 03.07.2025

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

ETH-ZÜRICH RMS
14. Sep. 2004
BIBLIOTHEK

SOMMAIRE
Septembre 2004

Pages

Editorial

- Des pilotes plus jeunes que leurs machines? 3

FA-90 ans

- Einsatz – alles hat sich danach zu richten 7
- Acquérir des avions au compte-gouttes? 11
- 1912-1913: La RMS s'engage dans l'aviation! 13
- Le projet de dirigeable militaire suisse 19
- Le 4 septembre 2001: premier vol militaire suisse 21
- La défense de l'espace aérien suisse 1939-1945 23
- Petite histoire des «Gunships» 29
- «Spitfire» contre «BF-109» 34
- La défense sol air refait ses calculs 40
- Le patrimoine aéronautique suisse 43
- Technologie aérospatiale 46
- L'hélicoptère armé à la recherche d'une doctrine (1945-2005) 48

Comptes rendus sur l'aéronautique militaire 53

Nécrologie

- Le cdt C Roger Mabillard 55

Nouvelles brèves 57

SSO: comité central I-III

RMS-Défense Vaud IV-V

Des pilotes plus jeunes que leurs machines?

En 2004, les Forces aériennes suisses fêtent leur 90e anniversaire. La patrouille suisse, créée pour l'Exposition nationale de 1964, souffle quant à elle ses 40 bougies; et le Team PC-7 ses 15 ans d'existence. Souhaitons à leurs membres un beau et bon spectacle à Payerne les 4 et 5 septembre. Et souhaitons-nous au passage – contexte politique et économies obligent – de pouvoir continuer à nous émerveiller longtemps encore devant leurs démonstrations.

Maj EMG Alexandre Vautravers

Dans cette année jubilaire, profitons de lutter au passage contre la généralisation d'une certaine myopie de bon aloi…

En 1911, la création d'une aviation militaire est l'objet de nombreuses discussions publiques et politiques. Le gouvernement refusant d'augmenter le budget de la défense, c'est une initiative privée de la Société suisse des officiers – et de son organe de presse, la *Revue militaire suisse* – qui crée un fonds pour l'aviation.

La troupe d'aviation est créée dans l'urgence en 1914. Durant la Première Guerre mondiale, elle est peu sollicitée -même lors des manœuvres des grandes unités-, parfois critiquée et souvent incomprise. L'entre-deux-guerres est pour elle, malgré la baisse brutale des crédits militaires, une aubaine. Il est en effet possible d'acheter de nombreux appareils dans les surplus des belligérants. Des ingénieurs étrangers – Dewoitine, Birkigt- s'établissent en Suisse, amenant avec eux la construction métallique et le moteur-canon.

En 1936, les appareils obsolètes doivent être remplacés aussi rapidement que possible. Tous les moyens sont bons: développement indigène, fabrication sous licence et achat à l'étranger. La DCA est créée de toute pièce la même année. Pour survivre, l'aviation se disperse et s'enterre dans des cavernes. Il faut un emprunt national et cinq années d'efforts pour constituer une force cohérente et efficace. Ceux qui prétendent aujourd'hui que l'armée suisse ne s'est pas battue, ou n'était pas capable de se défendre en 1940, ne pensent peut-être qu'en deux dimensions…

D'une structure bataillonnaire en 1914, les troupes d'aviation et de DCA forment en 1936 une structure divisionnaire, pour devenir un corps d'armée en 1962 et les Forces aériennes aujourd'hui. Cela sans jamais en avoir les effectifs, ce qui leur vaut sans doute son lot de jalousies et de mésententes.

Malgré des performances techniques souvent supérieures, l'aviation suisse renonce aux chasseurs à piston en 1946 pour entrer résolument dans l'ère du «jet». Les liens avec la Suède

et la Grande-Bretagne font de ces derniers des fournisseurs de centaines d'appareils durant les années 1940-1950. Mais des pressions de tous bords, mêlés à une organisation déficiente et des tensions internes, conduisent coup sur coup à l'abandon du N-20 et du P-16 indigènes, puis à l'affaire retentissante des *Mirage* en 1968.

Les réorganisations successives de l'administration n'ont pas encore effacé toutes les taches de cette affaire. En 1971, le Parlement refuse l'achat du A-7 *Corsair* II américain. Solution de pis-aller, on daigne alors acquérir 60 *Hunter* d'occasion, vieux de 15 ans, que l'on revalorise en 1981. L'achat du F-5 E *Tiger* II est une solution minimaliste, qui substitue le terme pudique de «couverture de zone» au problème jamais vraiment résolu de la supériorité aérienne.

La vision à court terme des questions de défense après la chute du mur de Berlin retarde jusqu'en 1993 l'achat du F/A-18 *Hornet*. La modernisation de celui-ci et l'intégration dans un réseau d'alerte et de contrôle de l'espace aérien (FLORAKO, Link 16) permettent enfin à nos Forces aériennes d'accomplir leur mission de police du ciel, en temps de paix déjà. En effet, depuis que l'avion a vaincu les Alpes à la fin des années 1930, la Suisse est un carrefour aérien stratégique au milieu des grands hubs européens: Munich, Francfort, Lyon, Milan, Vienne.

De 300 avions de combat durant les années 1950, l'aviation militaire suisse n'en compte plus qu'un quart un demi-siècle plus tard. Cette évolution se retrouve chez nos voisins européens, eux aussi confrontés à la hausse des coûts des appareils et à de nouvelles formes de menaces. Avec l'Armée XXI, cette concentration au profit des noyaux de compétence et des moyens les plus polyvalents doit se poursuivre. Pour cela, la coopération internationale est de plus en plus nécessaire. La qualité et la modernité des systèmes d'armes sont un pré-requis.

N'oublions pas les autres services qu'ont rendu les Forces aériennes au cours des dernières décennies dans des domaines aussi divers que la topographie, météorologie, surveillance, recherche et sauvetage, lutte contre les incendies, engagements subsidiaires de toute nature. Le transport aérien, inauguré dans les années 1960 avec les fragiles *Alouette* II, est aujourd'hui une des activités les plus courantes et les plus risquées, en particulier sur les théâtres extérieurs où la Suisse s'est engagée ces trente dernières années. Le renforcement des contingents de maintien de la paix et des collaborations internationales pose de nouvelles exigences en matière de capacités et de distances, que la flotte de *Super Puma/Cougar* et d'avions de transport permettent aujourd'hui partiellement de combler.

Les Forces aériennes ont maintes fois démontré leur capacité à collaborer avec des armées étrangères. Elles agissent dans un large faisceau de missions et de fonctions, en Suisse et à l'étranger.

Que de chemin parcouru! Aujourd'hui, la réflexion dans la troisième dimension est une partie intégrale du concept de renseignement, de la planification et enfin de l'action elle-même. L'aviation militaire est passée, en moins d'un siècle, de l'état d'amusement fantaisiste à celui de facteur décisif. Elle est désormais un élément indispensable à toute action militaire.

A + V