



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse



75 ans

**Escadre de surveillance (UeG) et
Corps des aviateurs professionnels (CAP)**



Préface

Par décision du Conseil fédéral suisse le 4 avril 1941, une escadre de surveillance permanente a été mise sur pied le 28 mai 1941. Sa tâche principale consistait à assurer la neutralité de l'espace aérien suisse. Riche de traditions au fil des ans, l'escadre de surveillance – appelée « UeG » par ses membres (abréviation du nom allemand « Ueberwachungsgeschwader ») – a cependant été dissoute à la fin 2005, lors des réformes de l'armée et de l'introduction des structures fondées sur les bases aériennes, et transférée dans le corps des aviateurs professionnels. L'esprit de l'« UeG » subsiste encore dans le cœur des pilotes militaires professionnels, ... condition nécessaire à la maîtrise des grands défis qui nous attendent dans un avenir incertain.

Colonel EMG Felix Stoffel
Chef du corps des aviateurs professionnels



Fondée durant la Seconde Guerre mondiale

Le 28 août 1939, trois jours avant l'attaque de la Pologne par l'Allemagne, les troupes d'aviation et de défense contre avions ont été mobilisées. Tandis qu'à l'Est, la guerre éclair faisait rage et que la Luftwaffe du Reich engageait en grand nombre des avions de conception récente, la Suisse était contrainte de libérer cinq compagnies d'aviation sur 21, par manque d'avions. Conscient qu'il fallait faire face, dans l'espace aérien, à la nouvelle menace moderne, le Conseil fédéral décida, le 4 avril 1941, de créer une formation professionnelle d'aviateurs permanente, composée de trois à six escadrilles. L'escadre de surveillance était née. Les pilotes poly-

valents des débuts, qui maîtrisaient jusqu'à dix types d'avions différents et assumaient la fonction d'instructeur tout en accomplissant l'ensemble des tâches du domaine de l'aviation, sont devenus aujourd'hui un corps composé de pilotes des Forces aériennes (FA) hautement spécialisés. Reconnus au plus haut niveau international, ils peuvent intervenir en Suisse comme à l'étranger, en coopération avec des partenaires civils et militaires. Ils sont engagés dans l'instruction, dans l'entraînement, lors d'interventions ainsi que dans les situations d'urgence en tout genre.

Le pasteur et les chevaliers du ciel

« L'aviation militaire avait d'abord besoin de pilotes d'un genre totalement nouveau pour les interventions. Ceux-ci recevaient une solde confortable, ne risquaient rien moins que leur vie, étaient rapidement promus, s'envolaient plusieurs fois par jour quand tout allait bien et avaient beaucoup de temps libre qu'ils pouvaient consacrer à diverses autres activités. Ces pilotes, vêtus de leurs superbes uniformes flambant neufs, avaient, sauf exception, la faveur de la gente féminine, ici et ailleurs, si bien que même le vieux pasteur mettait en garde contre cette nouvelle génération d'aviateurs ». (adaptation en français d'un extrait de « Zur Geschichte der Entstehung des Eidgen. Flugplatzes in Dübendorf », 1924, de Albert Spörri, secrétaire de l'ancienne coopérative du terrain de l'aérodrome de Dübendorf).

Dans la brochure publicitaire « Hoch hinauf – als Militärberufspilot », publiée en 1967 par le Service de l'aviation et de la défense contre avions à Berne, on pouvait lire, entre autres: « Nous écoutons ta

question si c'est une question vitale: « Domanda métier? » Et notre réponse: « Aviso pilote militaire professionnel ». Domanda et Aviso font partie du vocabulaire du code Bambini, un jargon étrange, dans lequel les pilotes militaires se comprennent entre eux (...). Tu as bien entendu: le métier de pilote militaire existe bel et bien. (...) Si tu es pilote militaire professionnel, tu peux, sans exagérer, prétendre être le fonctionnaire fédéral le plus rapide, le plus mobile et le plus agile car, en tant que pilote militaire professionnel, tu es un fonctionnaire volant. Au lieu de porter la blouse de travail, tu portes la combinaison anti-g. (...) Et dans tous les cas, tu portes une grande responsabilité. Tu as un revenu confortable qui te permet de vivre à l'abri des soucis financiers. Tu as un horaire de travail fixe, et pourtant, chaque jour t'apporte son lot de nouveautés. Tous les garçons ou presque caressent une fois dans leur vie le rêve de devenir pilote. Un rêve qu'il est facile de réaliser. Nous t'offrons la possibilité de passer du rêve à la réalité, d'en faire ton métier. (...) »





L'« UeG », une communauté soudée

30 ans plus tard, en 1997, les Forces aériennes suisses publiaient la brochure « L'escadre de surveillance », qui faisait preuve d'une plus grande sobriété. « L'escadre de surveillance constitue le noyau professionnel de la brigade d'aviation 31. Toutes les escadrilles de l'escadre de surveillance (...) sont subordonnées chacune à l'un des quatre domaines spécialisés Opérations, Reconnaissance aérienne, Défense aérienne et Transport aérien, pour l'accomplissement des différentes tâches. Les bases principales de l'escadre de surveillance sont Payerne, Dübendorf et Alpnach. (...) L'obtention du brevet de pilote sanctionne l'achèvement d'une instruction de deux ans sur jet ou sur hélicoptère. Ensuite, si le pilote fraîchement breveté décide d'embrasser une carrière de pilote militaire professionnel, il commence l'instruction dans l'escadre de surveillance à l'école des pilotes militaires de carrière. Cette formation, d'une durée d'environ trois ans, transmet aux jeunes lieutenants des connaissances théoriques et un savoir pratique en matière d'aviation, qui les rendent aptes à assurer entièrement un engagement de pilote militaire professionnel dans l'escadre de surveillance. (...) L'instruction de pilote militaire est aussi ouverte aux femmes, depuis 1993 sur hélicoptère et depuis 1996 sur jet. »

Dans la brochure actuelle SPHAIR « Le métier de pilote militaire », il est écrit: « Vous pouvez y parvenir ! Nos exigences sont très élevées, toutes nécessitent beaucoup d'enthousiasme et d'engagement

– mais aussi une once de chance. Vos capacités et vos aptitudes doivent être en adéquation avec celles que nous recherchons. (...) Ceci en vaut la peine: vous devrez pousser loin vos recherches pour trouver un travail tout aussi passionnant. (...) Prendre les bonnes décisions en quelques secondes au cours d'une mission dans un environnement complexe ou développer les stratégies justes à long terme au sein des Forces aériennes constitue notre défi quotidien. Le plus enrichissant, outre les multiples facettes intéressantes de notre activité, reste l'appartenance à la communauté unique et dévouée des pilotes militaires professionnels. »

Depuis la création de l'escadre de surveillance, le métier de pilote militaire n'a probablement jamais été aussi complet qu'aujourd'hui, allant de la fascination éternelle de l'aviation aux aspects terre à terre du quotidien, complexe, composé de technologies de plus en plus pointues et d'exigences élevées en matière de gestion rationnelle. Aussi passionnant que soit l'environnement d'engagement des pilotes militaires professionnels, dominé aujourd'hui par les technologies de pointe, les aspects pénibles de ce travail rationnalisé à l'extrême ne manquent pas. Cependant, l'esprit de l'escadre de surveillance ne s'éteint jamais et donne des ailes à cette communauté soudée, même face à l'adversité, et la pousse à se dépasser sans cesse à l'engagement, au profit de la sécurité de la Suisse.



Au début, le peuple suisse

En 1911, pour la première fois, sous la pression des milieux de l'aviation civile, et contre le scepticisme du commandement militaire, un aéroplane fut engagé à titre expérimental pour des tâches d'observation avec, à la manœuvre, le pilote Ernest Failloubaz. La valeur de ce nouvel appareil était certes reconnue, mais la volonté d'accorder des moyens pour son introduction faisait défaut. Forte de ce constat, la Société suisse des officiers lança, le 1er janvier 1913, un appel au don national volontaire. En peu de temps, la somme record de plus de 1,7 million de francs, un montant important pour l'époque, put être récoltée. Ce don national du peuple suisse a constitué l'élément fondateur qui a permis la création d'une aviation militaire suisse.

Plus tard, après la fin de la Seconde Guerre mondiale en 1945, l'existence de l'escadre de surveillance en tant que formation professionnelle a été remise plusieurs fois en question. Toujours est-il que le

général Henri Guisan en personne a recommandé au Conseil fédéral de ne pas dissoudre l'escadre de surveillance.

Après l'entrée dans l'ère des jets, en 1949, les pilotes de l'escadre de surveillance furent aussi les premiers à être aux commandes des hélicoptères à l'armée. Les vols militaires d'hélicoptères en Suisse commencèrent vers la fin de l'année 1952 sur des appareils de type Hiller 360 UH-12. L'ouverture au transport aérien ne s'est faite cependant qu'à partir de 1960, avec la création du groupe des hélicoptères de l'escadre de surveillance, création que l'on doit à l'engagement de quatre pionniers de l'hélicoptère, après l'approbation préalable du Parlement à l'achat de 30 hélicoptères de type Alouette II. Le domaine du transport aérien prit rapidement son essor et franchit une étape importante à partir de 1964, avec l'introduction de 84 hélicoptères de type Alouette III et le transfert d'une partie du domaine du transport aérien de Dübendorf à Alpnach.







Du code Bambini à l'interopérabilité

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'équipement des avions de combat suisses en appareils radio de bord était rudimentaire. Cette situation, ainsi que la nécessité d'améliorer la compréhension dans le trafic radio et les mesures «Comsec» de l'époque, qui visaient à rendre difficile, voire impossible, l'écoute par l'adversaire, conduisirent à l'introduction du légendaire «code Bambini». Toutefois, avec l'intensification de la coopération internationale au début du siècle, celui-ci fut abandonné au profit du système normalisé anglais «Tactical Voice».

La compagnie Swissair étant partie s'installer sur le nouvel aéroport de Zurich-Kloten en 1948, Dübendorf devint un aérodrome exclusivement militaire. L'escadre de surveillance prit ses quartiers dans l'ancien terminal de Swissair pour en faire son nouveau port d'attache, chargé d'histoire. Les Forces aériennes suisses furent en 1956, année des crises autour du canal de Suez et en Hongrie, les premières du monde à avoir la totalité de ses 21 escadrilles de chasse équipées d'avions à réaction. Quelle performance de pionniers !

De nos jours, la défense autonome en réponse à une guerre classique entre nations n'est plus une option réaliste, pas plus en Europe qu'en Suisse. L'ampleur et la complexité des formes de menaces modernes ont atteint une dimension telle dans leur diversité et leurs nouveautés qu'il est d'autant plus difficile de réagir avec efficacité. Désormais, il n'est possible de les affronter qu'avec une intégration en réseau de moyens civils et militaires tant au niveau national qu'international. Par conséquent, la capacité des Forces aériennes et du CAP à coopérer avec les partenaires nationaux mais aussi internationaux n'a cessé de gagner en importance; c'est ce que l'on appelle l'interopérabilité. Depuis un quart de siècle, les officiers, les spécialistes, toutes disciplines confondues, ainsi que les pilotes fiers de leur statut d'«UeGaner», accomplissent avec succès des engagements d'aide, de sauvetage et d'entraînement dans le monde entier au plus haut niveau international et sont appréciés loin à la ronde.







Ambassadeurs de la Suisse et fin de l'« UeG »

En 1964, la Patrouille Suisse a vu le jour sur quatre avions de chasse de type Hawker Hunter. Depuis 1995, les «ambassadeurs de la Suisse» volent avec six jets F-5E Tiger aux couleurs patriotiques rouge et blanc. Avec son programme de démonstration puissant et harmonieux, ses manœuvres de croisement à couper le souffle et sa prestation en formation rapprochée, la Patrouille Suisse n'est pas uniquement un ambassadeur de la Suisse, de l'Armée et des Forces aériennes mais aussi une véritable perle au sein des équipes de démonstrations militaires dans le monde.

En 1987, une nouvelle association de neuf avions a vu le jour – le PC-7 TEAM est né. L'équipe de démonstration des Forces aériennes avec ses avions à hélice démontre d'année en année sous forme d'un ballet aérien raffiné le savoir et la précision des pilotes des Forces aériennes suisses en Suisse et à l'étranger. Il transmet ainsi le rêve de voler d'une manière absolument unique.

Quant au Super Puma Display Team des Forces aériennes, il montre depuis 1996 dans toute l'Europe comment un hélicoptère de plusieurs tonnes peut paraître si léger, maniable et dynamique devant des publics d'amateurs et de connaisseurs impressionnés.

Une nouvelle dimension dans les démonstrations aériennes a vu le jour en 1997 avec l'introduction du F/A-18 et la fondation du Hornet Solo Display. Avec sa maîtrise du savoir et les capacités de vol à couper le souffle du jet F/A-18C, le pilote de démonstration ouvre la porte à de nouvelles possibilités et donne l'opportunité au grand public ainsi qu'aux spécialistes en Suisse et à l'étranger de découvrir le haut niveau de formation des Forces aériennes suisses.

Les performances de haut niveau des pilotes de l'«UeG» sont notamment très précieuses lorsqu'il s'agit de recruter des jeunes motivés et performants pour préparer la relève dans le cockpit. Ces dé-

monstrations aériennes sont par ailleurs tout autant indispensables pour permettre au grand public de comprendre le sens et le but des Forces aériennes et des investissements importants nécessaire. Le Service de transport aérien de la Confédération (STAC) est aussi un ambassadeur particulier. Afin d'effectuer des économies, le Conseil fédéral décida le 1^{er} janvier 2005 de réunir le service de transport aérien des Forces aériennes (TA) et celui de l'office fédéral de l'aviation civile sous la direction des Forces aériennes. C'est ainsi qu'est né le STAC qui depuis transporte de manière fiable, sûre et ponctuelle les Conseillers fédéraux, les hauts fonctionnaires des sept départements, les parlementaires ainsi que les hauts officiers de l'Armée et des Forces aériennes aux quatre coins du monde. Le transport de VIP en Suisse se fait aussi avec les hélicoptères des

Forces aériennes. Les pilotes militaires professionnels du STAC remplissent également dans ce domaine un engagement typique de l'«UeG» : des performances de pointe – 365 jours par année, 24h/24 si besoin.

Malgré des performances fiables de haute qualité en faveur de la sécurité en Suisse, l'ère de l'escadre de surveillance a pris fin. Le dernier rapport de l'«UeG» a eu lieu le 16 décembre 2005 à Dübendorf. A partir de 2006, les pilotes militaires professionnelles des Forces aériennes font partie du corps des aviateurs professionnels qui n'est plus dirigé par un commandant mais par un chef. L'esprit de l'«UeG» est toutefois toujours présent et les missions aussi fascinantes qu'exigeantes perdurent.







Corps des aviateurs professionnels (CAP)

Peu après l'introduction d'armée XXI, avec la réalisation de l'étape 06 de la réforme des Forces aériennes et l'organisation qu'elle a engendrée, il n'y avait plus de place pour la célèbre Escadre de surveillance vielle de 1941.

Cette réorganisation s'est traduite, tout spécialement dans le domaine des formations aériennes et de l'organisation basées sur les aérodromes, par une répartition des différentes unités d'organisation entre les domaines de l'engagement et de l'instruction. Les officiers provenant des différents services techniques et des états-majors spécialisés de l'*«UeG»* ont été incorporés dans l'état-major des Forces aériennes ou dans l'état-major de l'engagement des FA. Ils contribuent ainsi à assurer le bon fonctionnement des FA. Avec cette répartition et ainsi le renforcement des commandements des

bases aériennes, il ne reste plus de place pour l'historique «UeG». C'est ainsi que le 31 décembre 2005, elle a été dissoute.

Pour tenir compte du statut particulier des aviateurs professionnels, le corps des aviateurs professionnels (CAP) a été créé. Il faut préciser qu'il ne s'agit pas d'une formation militaire. Le chef du CAP est responsable de la prise en charge des aviateurs professionnels sur le plan du personnel et de la formation: l'instruction, le perfectionnement, la gestion de la carrière, les modèles de carrière, les ordonnances, la coordination du personnel et le controlling des performances de vol, etc., constituent les points essentiels de son travail. Même si l'organisation des Forces aériennes a changé, les tâches que doivent accomplir les aviateurs professionnels sont restées pratiquement identiques.

Retour vers le futur ?

Avec la mise en place progressive d'ici à 2020 de la police aérienne permanente «PA24» (24h/24, 365j/an), les Forces aériennes bénéficient enfin, plusieurs années après les évènements du 11 septembre, d'une revalorisation et des changements attendus afin de se mettre aux standards internationaux. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les FA n'ont jamais surveillé l'espace aérien suisse de manière aussi conséquente et intense. PA24 met en place la capacité d'intervention permanente afin de sécuriser l'espace aérien. Le CAP est ainsi très proche des valeurs et des missions initiales de l'«UeG» : une association professionnelle d'aviateurs avec une disponibilité permanente.

Le CAP est composé de personnes mues par la passion du vol et l'esprit de corps propre à l'«UeG». Ils tirent tous à la même corde –

animés par le rêve d'Icare et la fascination éternelle de voler. Tous les jours, que ce soit lors de missions avec hélicoptères, avions d'écolage ou jets de combat, dans des fonctions de dirigeants ou de supports, les jeunes pilotes, à l'instar des pilotes généraux, démontrent leur savoir. Ils remplissent jour après jour les attentes adressées aux Forces aériennes en leur qualité de pilote professionnel hautement qualifiés.

Certainement qu'il faudra – comme dans la première moitié du siècle passé – compter sur le soutien du public, de la population et de la politique, essentiel et nécessaire pour acquérir des moyens nouveaux et modernes ainsi que des ressources, indispensables pour assurer l'avenir des Forces aériennes.





Forces aériennes suisses

Corps des aviateurs professionnels
Aérodrome militaire
CH-1530 Payerne



www.forcesaerielles.ch



www.airforcepilot.ch



www.sphair.ch