

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2015)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: L'escadrille d'aviation 17 fête ses 90 ans!
Autor: Nannini, L. / Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781373>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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



Un logo spécial a été réalisé pour célébrer les 90 ans de l'escadrille 17.

Forces aériennes

L'escadrille d'aviation 17 fête ses 90 ans !

Plt L. Nannini *via* cap Julien Grand

Le Conseil fédéral a décidé la création du premier groupe suisse d'aviation, le 31 juillet 1914. Le capitaine Theodor Real a alors mis sur pied, au Beundenfeld (Allmend de Berne), une troupe d'aviation composée de dix pilotes, huit avions et un moteur de réserve. En 1921, le colonel EMG Immenhauser fut chargé de restructurer cette troupe.

Le 27 janvier 1925, trois groupes d'aviation ont ainsi vu le jour. Parmi eux, le groupe d'aviation 3 qui était constitué des compagnies d'aviation de chasse 13, 15 et 17. Les origines de l'escadrille d'aviation 17 remontant à la compagnie d'aviation de chasse 17, l'escadrille est donc née le 27 janvier 1925.

Le capitaine Luzi Bärtsch fut le premier commandant de la compagnie d'aviation 17. Quatre autres pilotes volaient au sein de l'escadrille qui disposait de huit avions de type Haefeli DH-5 ainsi que d'un Dewoitine D-27. Dübendorf était son aérodrome d'engagement.

A l'occasion du nouvel an 1938, la compagnie d'aviation de chasse a été rebaptisée compagnie d'aviation 17. L'escadrille a alors aussi reçu de nouveaux avions. Les vieux Dewoitine ont été remplacés par des C-35, plus récents et plus puissants. Le C-35 développé par K+W Thoune pouvait être engagé comme avion de reconnaissance et d'attaque au sol. Deux avions de type Fokker CV ont alors également été attribués à la compagnie d'aviation 17.

En 1939 et en 1940, sous le commandement du capitaine Wyss, la compagnie a accompli du service actif avec ses nouveaux avions. L'escadrille comptait alors dix pilotes et dix observateurs.

Le capitaine Wyss – un grand sportif qui fut aussi premier champion de l'armée en 1940 – a encouragé l'exercice physique au sein de sa compagnie au point d'en faire pour ainsi dire une compagnie de sport. En 1936 déjà, il avait réalisé de très bons résultats au pentathlon militaire lors des Jeux olympiques de Berlin. C'est sans doute pour cela que la compagnie 17 a été surnommée la « compagnie Ovomaltine ». Dès sa création en 1925, la compagnie a

accompli du service sur différents aérodromes répartis dans toute la Suisse.

C'est en 1942, à Stans, que la transition sur le C-3603 a eu lieu. Le C-3603 était un avion de reconnaissance et d'attaque au sol, équipé d'un moteur de 1000 CV. Il pouvait atteindre une vitesse de 500 km/h. En 1945, tous les C-35 ont été remplacés par des C-3803. Jusqu'en 1951, l'escadrille restera stationnée à Rarogne.

Le changement de dénomination de l'unité en escadrille d'aviation 17 est intervenu en 1946.

L'année 1951 fut la dernière de l'escadrille d'aviation 17 en tant que formation de milice.

En 1952, l'ancienne escadrille de surveillance 3, créée en 1944, est devenue l'escadrille d'aviation 17.

Escadre de surveillance 1941– 2005

Le 4 avril 1941, le Conseil fédéral a décidé la création d'une escadre de surveillance pour disposer en permanence de Forces aériennes prêtes à être engagées pour la sauvegarde de la neutralité de l'espace aérien suisse. Le colonel EMG Rihner s'est alors vu confier la tâche importante de mettre sur pied et d'entraîner cette petite formation professionnelle au sein de l'ensemble constitué par l'armée de milice traditionnelle.

L'escadre de surveillance était l'unique formation de combat professionnelle de toute l'armée. En 1944, les trois escadrilles de l'escadre de surveillance étaient bien formées et prêtes à intervenir :

- Escadrille I: équipée de Morane D-3801;
- Escadrille II: équipée de Morane D-3801;
- Escadrille III: équipée de Morane D-3801.

L'escadre de surveillance a créé le « code Bambini », mis en place la patrouille double, la formation en cône et la formation en ligne des patrouilles. Jusque-là, les patrouilles se faisaient avec trois appareils.

A partir de 1947, l'effectif est passé de trois à quatre escadrilles de première ligne. L'escadrille I a alors été

déplacée à Payerne, alors que les escadrilles II, III et IV sont restées stationnées à Dübendorf. De nouveaux avions sont venus les équiper :

- en 1948, l'escadrille IV a effectué la transition sur le *Mustang P-51* ;
- en 1949 et en 1951, les escadrilles I et II ont été équipées du DH-100 *Vampire* ;
- des C-3604 et des D-3802 ont été attribués à l'escadrille III.

Dans le cadre de la réforme de l'armée de 1952, les escadres de surveillance ont été réparties sur les trois régiments d'aviation en prenant la numérotation régulière d'escadrilles de milice dissoutes : 1, 11, 16 et 17. Ainsi, l'escadrille III est devenue l'escadrille 17.

En 1955, pour la première fois, l'escadrille a accompli un cours de transition sur un avion à réaction, le DH-112 *Venom*. L'escadrille a alors effectué divers exercices tactiques dans les domaines du combat aérien, de l'attaque au sol et de la reconnaissance. En outre, ce sont en majorité des moniteurs de vol de l'escadrille 17 qui ont conduit de nombreux cours de transition sur DH-100 et DH-112 dans les escadrilles de milice.

Le 12 janvier 1963 est à marquer d'une pierre blanche. C'est à cette date que, lors d'une cérémonie solennelle, l'escadrille a pris pour nouvel emblème son célèbre faucon. L'honorable « Fauconnerie/Falknerei » a été fondée le même soir. Il s'agit d'un club très sélect qui réunit tous les membres de l'escadrille, qu'il s'agisse du personnel encore actif ou des vétérans. Ce cadre permet l'organisation d'activités hors du service telles que des week-ends d'excursion ou encore des soirées communes. Il convient aussi de relever au passage que l'escadrille 17 a été victorieuse du championnat des Forces aériennes trois années de suite, en 1962, en 1963 et en 1964.

Patrouille double

Le 28 avril 1961, alors que l'ère de la dissuasion nucléaire battait son plein, le Conseil fédéral a proposé l'acquisition de 100 jets de combat supersoniques *Mirages-III* de Dassault. Un pilote de l'escadrille 17 a effectué un premier vol sur le nouvel avion le 16 avril 1964, dans le cadre du cours de transition sur le nouvel appareil.

Les années suivantes, des records de vitesse ont été battus avec ce chasseur qui était du dernier cri à l'époque. Les Forces aériennes étaient en train de vivre l'avènement de l'ère Mach 2. Au mois de mai 1968, les pilotes de l'escadrille 17 se sont surpassés en établissant successivement, en quelques jours d'intervalle, des nouveaux records d'altitude. La palme est finalement revenue au premier-lieutenant Suter, un ancien de la « 17, » qui a atteint l'altitude de 21 100 m au-dessus du niveau de la mer, un nouveau record suisse qui n'a pas encore été battu.

Le *Hornet* 1997– aujourd'hui

Au mois de septembre 1995, un premier membre de la « 17 » s'est rendu aux Etats-Unis pour accomplir le cours de transition sur le McDonnell Douglas (aujourd'hui Boeing) F/A-18. Il a alors été admis en tant que pilote d'échange au sein d'une escadrille d'instruction de l'US-Navy. Après avoir suivi le cours de transition, il a

directement été engagé en tant que moniteur de vol sur ce nouvel avion de combat en Floride où il put même suivre l'instruction pour pilotes de porte-avions.

Le nouvel avion de combat a finalement été introduit en Suisse en 1997 et c'est l'escadrille 17 qui a eu l'honneur d'être la première à être formée et engagée sur cet appareil de 4^e génération. La « 17 » a ensuite servi d'escadrille de standardisation avant que les escadrilles d'aviation 11 et 18 reçoivent, à leur tour, la formation requise. Depuis le mois de mai 2000, les pilotes de l'escadrille 17 de l'escadre de surveillance entraînent également les procédures de ravitaillement en vol.

En 2005, dans le cadre de la mise en oeuvre de la réorganisation des Forces aériennes, l'escadre de surveillance créée en 1941 a été dissoute pour être intégrée dans le corps des aviateurs professionnels.

Développements actuels

Aujourd'hui, l'escadrille d'aviation 17 est l'une des trois escadrilles suisses opérant sur F/A-18 *Hornet*. Elle est stationnée en Suisse romande, sur la Base aérienne de Payerne (VD), et fait partie de l'escadre d'aviation 11.

Les tâches de l'escadrille 17 comprennent la défense aérienne et le service de police aérienne. Un entraînement quotidien et la participation à des campagnes d'exercice à l'étranger garantissent le maintien d'un niveau de compétence élevé dans un contexte qui change et se développe rapidement.

Grâce à des mises à jour régulières, le F/A-18 *Hornet* continue d'être l'un des meilleurs avions de combat actuels. L'escadrille 17 est fière d'accomplir ses tâches avec l'un des jets les plus modernes au monde.

