

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2018)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Le transport aérien  
**Autor:** Chollet, Christophe  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823327>

### **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:** 26.11.2024

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



Les unités de transport aérien effectuent des engagements réels tout au long de l'année. Ci-contre, un *Super Puma* de sauvetage (*Search & Rescue*). Photo © Neo-Falcon.

Forces aériennes

## Le transport aérien

### Maj EMG Christophe Chollet

Officier de carrière, Formation d'Application de l'Aviation

Le transport aérien (TA), en tant que composante des forces aériennes, assure des prestations tout au long de l'année en Suisse et à l'étranger. Ces missions permettent à la troupe d'acquérir des expériences concrètes. Elles sont dans la mesure du possible planifiées durant les cours de répétition ou les écoles de recrues en phase IFO (Instruction à la formation). Dans les autres cas, le corps professionnel prendra le relais. Dans cet article, nous allons nous concentrer principalement sur les cours de répétition. Le spectre d'engagement est large : transport de personnes, de charges extérieures ou en cabine, recherches de personnes ou de choses, observation/reconnaissances, extinction de feux de forêt et police aérienne (particulièrement lors de sommets internationaux).

L'aviation militaire dans son ensemble fascine. Les jets de combat ou les hélicoptères, ces machines puissantes, ne passent pas inaperçus. Les militaires de l'aviation ont dans notre armée de milice une opportunité que beaucoup peuvent envier : « l'engagement permanent. » D'aucuns peuvent contester que même sous un nom de code d'exercice, le fait de faire décoller un appareil est un engagement qui ne conçoit aucune manœuvre « d'essai. »

Il s'agit ainsi d'appliquer une rigueur et une transparence dans le quotidien de la troupe afin d'assurer le service de vol. Ce haut niveau de sécurité est atteint en appliquant la *flight safety*. Aucun détail n'est laissé au principe de la « tolérance. » Il s'agit d'effectuer un *debriefing* de chaque élément pouvant influencer la sécurité. Un comité regroupant des représentants des différents grades et fonctions est mis en place, amenant une progression constante dans le domaine de la sécurité. Tous les rapports ou remarques sont confiés aux personnes les plus compétentes et sont traités jusqu'à leur résolution. On ne cherche pas à punir, à moins que les erreurs soient volontaires ou résultent de la nonchalance.

Un service de troupe sur une base aérienne ou au Transport aérien (TA) est organisé dans sa structure temporelle d'une manière semblable à celle des autres troupes. Les particularités se trouvent dans le service de vol et sa mise en route ; il faut pour être *fit for the mission* et assurer les points suivants :

- Instruction technique selon une planification triennale dans tous les domaines touchant aux aéronefs (service de vol et maintenance sur les aéronefs).
- Entraînement et répétition des manœuvres et des procédures avec les machines (sol/air).

Cette phase appelée « rodage » ne saurait subir aucune concession dans son contenu. Elle est prévue en 1<sup>e</sup> semaine de CR dès le mercredi et dure 3 jours qui seront dépendants de la météo. La troupe s'exerce pas à pas aux opérations de vol. C'est à partir de la 2<sup>e</sup> semaine que des engagements sont réalisables et peuvent s'étendre jusqu'au mercredi de la dernière semaine. Habituee aux engagements les plus divers (Patrouille des glaciers, WEF, AXALP, divers sommets internationaux, etc.), la troupe est consciente de devoir au besoin être engagée le week-end.

Selon l'importance de la mission (distance de la base aérienne / nombre de transports), trois méthodes sont applicables :

- Directement depuis la base aérienne.
- Point d'appui par un emplacement journalier.
- Emplacement extérieur.

La première méthode ne nécessite que rarement un support terrestre par les troupes d'aviation. La mission est simple et rapidement effectuée (transport de personnes, charge en cabine, quelques fois charge extérieure simple).

L'emplacement journalier permet de répondre à des missions plus compliquées (plusieurs aéronefs, multiples rotations pour des charges ou des personnes) et souvent distantes de la base aérienne. Cette méthode permet

avant tout de se rapprocher du lieu d'engagement afin de réduire les coûts. L'emplacement est prévu pour être exploité de un à plusieurs jours et permet d'assurer la logistique nécessaire (carburant, transport terrestre et subsistance). Ces missions sont conduites au niveau de la section.

La prestation est fournie dans un délai de 6 heures à partir de la donnée d'ordre.

L'emplacement extérieur est une projection d'une partie de la composante du transport aérien d'une base aérienne. Cette capacité d'exploiter un emplacement afin de conduire des opérations mixtes (divers types d'aéronefs) demande un support et une logistique élevée. Cette projection est possible dans toutes sortes de terrains, que ce soit une infrastructure aéroportuaire militaire ou civile établie, d'autres infrastructures militaires (par exemple : place d'arme de chars avec hangars et place en béton) et dans des emplacements dépourvus de toutes infrastructures adéquates. Cette mission est dévolue à une formation *ad hoc* afin de réunir les moyens pour assurer la conduite du détachement de pilotes, avec un état-major réduit capable d'assurer la coordination des missions du service de vol et les renseignements utiles dans le contexte donné. La planification d'un tel engagement est de 5 à 7 jours. Ce délai peut être quelque peu élastique suivant les besoins en reconnaissances, coordination et modifications du terrain à effectuer.

L'espace aérien est devenu tel que des moyens d'aide au commandement sont nécessaires. Les forces aériennes sont aujourd'hui pourvues de moyens de projection modernes et efficaces. Des containers de conduite, véhicules de piste pouvant servir de tour de contrôle pour la régulation du trafic aérien, liaisons filaires et hertziennes assurent des liaisons permanentes entre les différents partenaires possibles (base aérienne de départ, autres troupes, gardes-frontières, police, REGA, etc.).

La base aérienne d'attache de la troupe est capable de soutenir l'emplacement avec un grand nombre de moyens (réparation, génie, sûreté, carburants, subsistance, etc.).

Les missions actuelles démontrent qu'une projection de moyens sur un emplacement extérieur devient courante et permet une maîtrise des coûts, mais surtout et avant tout une expérience irremplaçable pour la troupe. La capacité d'engagement technique n'est plus à prouver ; cette compétence est d'ailleurs remarquable pour des troupes de milice au vu de la complexité des machines actuelles. L'entraînement nécessaire consiste à effectuer des engagements dans le plus grand nombre de situations possibles, à un niveau de réalisme élevé. Ceci est possible par des exercices interarmes.

Une approche de la planification des engagements du transport aérien a été adaptée dans le cadre du développement des concepts pour assurer un suivi interrelationnel avec tous les intervenants de l'engagement/exercice appelés TTL (Technique Tactique Logistique). Cette méthode permet d'offrir un suivi du

plus grand nombre de composants d'un engagement, à savoir :

- Technique (représentée en bleu sur le concept) :  
Cette partie conceptualise les besoins pour assurer l'exploitation des machines (préparation, exploitation, matériel, réparation).
- Tactique (représentée en vert sur le concept) :  
Elle assure que la propre troupe soit en adéquation avec la situation donnée (moyen de protection avec un service de garde, DP NRBC, appuis supplémentaires). Cette partie est importante pour la troupe soutenue par le transport aérien. Elle permet par exemple, dans le cas d'un exercice sous conditions C, que l'hélicoptère n'arrive pas avec du personnel en simple tenue de travail (sans arme et surtout sans tenue ABC). Cela évite des situations irréalistes et entraîne les troupes d'aviation.
- Logistique (représentée en « lie de vin » sur le concept) :  
Elle regroupe l'ensemble des moyens logistiques en dehors de la technique. Comme toute troupe focalisée sur la technique, ce point est quelques fois mis à l'écart, ce qui peut devenir un « *no go* » pour la mission ou écorcher « la maîtrise des coûts. »
- Le concept TTL tel qu'il est connu comporte au centre le croquis de l'intention. On ne s'attachera pas à une carte topographique, la lecture en serait incompréhensible. Il doit rendre clair la manœuvre aérienne avant tout.

L'ensemble des détails des emplacements, des routes se trouveront en dessous du mur de concept.

Ainsi, le concept permet d'immerger l'engagement de l'aviation dans le contexte global.

Afin d'assurer l'interrelation entre les troupes exercées, la qualité du concept est largement augmentée par une initialisation avec des informations complètes.

Chaque grande unité dispose d'un chef aviation ayant les connaissances et le réseau nécessaire pour créer les conditions favorables à l'engagement de la troisième dimension. Les organes extérieurs client de notre aviation (police, gardes-frontières) dispose aussi de personnel formé dans ce domaine.

La mise sur pied d'un exercice important avec les Forces aériennes exige avant tout une demande bien avant le cours de répétition, si possible 6 à 8 mois avant, pour assurer la disponibilité. Toutefois, il n'est jamais interdit de demander, la culture de l'aviation étant d'accepter toutes les demandes qui sont réalisables. Notre passion est de voir nos machines engagées.

Les Forces aériennes se réjouissent de vous accueillir sur leurs prochains vols !

C. C.