

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: 6

Artikel: La reconnaissance aérienne en Suisse
Autor: Kümmerling, Pascal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781208>

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: 02.03.2025

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



Ci-contre: Fiesler Fi 156 *Storch*.

Page suivante: Modifications sur un *Vampire* biplace; *Vampire* adaptés pour la reconnaissance - leurs caméras sont installées dans les bidons de carburant; *Mirage III RS*; drone ADS95 *Ranger*.

Renseignements

La reconnaissance aérienne en Suisse:

Pascal Kümmerling

Journaliste, Avia news

Parler de la reconnaissance aérienne, c'est parler de la genèse de nos Forces aériennes. Il faut pour cela remonter aux années 1900 pour trouver la première formation d'observation d'aérostiers, équipée à l'époque de ballons captifs.

En 1911, Le premier vol d'observation avait lieu avec un biplan Dufaux. A l'époque, certains d'ailleurs, n'avaient toujours pas compris le rôle que l'aviation allait jouer, dans les futurs conflits. La reconnaissance aérienne était pourtant née et allait permettre très rapidement durant la Première Guerre mondiale, de développer l'outil aérien que nous connaissons aujourd'hui. Notre Force aérienne, doit donc, son existence à cette première tentative, peu fructueuse d'un certain Ernest Fallouibaz dans son fragile aéroplane.

Pourtant, les début laborieux en matière de reconnaissance donnèrent lieu à la naissance de notre aviation en 1913 lorsque la société fribourgeoise des officiers lança un appel d'offre pour récolter de l'argent privé. La suite, nous la connaissons.

Premier avion de reconnaissance

Si le bombardement et la chasse vinrent plus tard, la première machine de reconnaissance fut le Haefeli DH-1 suivi par le DH-2 et le DH-3 en 1917. Puis viendra le temps du Zepp LZ C11 au début des années 1920.

Durant le second conflit mondial, c'est le célèbre Fieseler *Storch* Fi 156 qui servait de pièce maitresse à la reconnaissance aérienne. La première véritable «Jeep des airs,» le Fieseler Fi 156 *Storch* résulte d'une mise au concours allemande datant de 1935. On recherchait un avion multifonctionnel capable d'atterrir et de décoller sur n'importe quel terrain. En Suisse, cinq de ces appareils ont volé au total entre 1940 et 1963.

L'arrivée du Jet

L'arrivée des premiers avions à réaction en 1949 avec le *Vampire* DH-100 permis également de moderniser

la reconnaissance progressivement avec l'arrivée des première caméra montée sous les ailes du jet.

Nombreux sont les témoignages d'anciens pilotes qui racontent quelques anecdotes sur le sujet. A l'époque, le réseau radar n'était pas ce qui est aujourd'hui, et nos pilotes se permettaient quelques écarts de route. Une de mes connaissances, dont je tairais le nom, m'a montré il y a quelques années un cliché pris au dessus-de Venise !

En parallèle, n'oublions une charmant petit aéronef le Dornier Do-27H2 exploité par les Forces aériennes jusqu'en automne 2008 pour les prises de vues aériennes, ou l'établissement de la situation au sol (Ground Recognised Air Picture GRP). Les deux aéronefs encore en service jusqu'à cette date étaient stationnés à Dübendorf. Avec le dernier vol d'un Do 27 le 29 septembre 2008, une ère de 50 ans d'activité a pris fin.

Mais, si il a un avion qui aura marqué l'histoire de le «Reco» dans notre pays et ailleurs, c'est bien le *Mirage* IIIRS de reconnaissance. Cette version ce distinguait des intercepteurs par l'apparence de leur nez, dans lequel se trouvent des caméras à haute résolution pour prise de vues continue. Ces appareils pouvaient aussi emporter un scanner infrarouge (*pod centerline*). En survol à basse altitude au-dessus du territoire ennemi, ces équipements très performants permettent la détection photographique des axes de déploiement des troupes, des colonnes de transport et des zones des positions.

Les images obtenues étaient analysées et ces informations permettaient aux autorités politiques et militaires d'apprécier la situation. L'escadrille d'aviation 10, cette flotte de 18 *Mirage* IIIRS a donné pleine satisfaction durant toutes les années de service.

Le retrait du *Mirage* IIRS à la fin des années 1990 est en soi une grande perte, du fait que celui-ci n'est pas remplacé à ce jour. Nous avons là, une perte de compétence qui mettra plusieurs années à être récupérée quant, enfin, nous disposerons d'un nouvel aéronefs correctement équipés pour satisfaire à la reconnaissance aérienne.

Le vote négatif du 18 mai dernier, prolonge d'autant plus cette perte.

L'arrivée du Drone

Contrairement aux apparences, nos pays a considéré très vite l'intérêt des drones et ceci dès la fin des années 1980. C'est en septembre 1988 que la Suisse a décidé d'acquérir, par tranches, un drone de reconnaissance. Les essais effectués avec le premier drone développé et nommé *Scout* furent insatisfaisants du point de vue de la sécurité. Le F+W *Ranger* qui lui succéda se vit attribuer la désignation militaire d'ADS 90 (pour Aufklärungs-Drohnen-System 90, ou système de drone de reconnaissance 90 en français). Il fut testé auprès de la troupe en été 1991.

Prévu pour être acquis au travers du programme d'armement 1992, l'ADS 90 devait se composer d'une station de contrôle au sol pour le pilotage à distance des appareils, de deux drones équipés d'une caméra infrarouge (FLIR) et de quatre autres dotés d'une caméra TV chacun pour observer l'ennemi. A l'origine, il était prévu d'acquérir 4 systèmes, soit 40 drones au total. Toutefois, l'introduction des drones dans notre armée fut reportée. Etant donné que le Conseil fédéral en parvint à proposer définitivement aux Chambres fédérales l'acquisition des quatre systèmes de sept appareils chacun au travers du programme d'armement 1995, la désignation du système se transforma en ADS 95 *Ranger*. Le Conseil des Etats et le Conseil national approuvèrent l'achat lors de la session d'automne 1995. S'il était initialement prévu que les Forces aériennes entrent en possession des drones entre 1998 et 1999, ce n'est que le 10 décembre 2001, pour des raisons multiples et complexes, que les systèmes lui furent officiellement remis. Stationnés sur la base aérienne militaire d'Emmen, les drones sont utilisés au sein de l'escadrille 7 (esc dro 7).

L'avenir de la « Reco » dans notre pays

Petit est notre territoire, pourtant la capacité d'obtenir des renseignements en temps de paix et surtout en cas de conflits est absolument nécessaire. La reconnaissance aérienne tout comme la reconnaissance au sol et l'écoute électronique sont des outils indispensables pour nos forces armées, mais également pour nos autorités en temps de paix.

La commande du nouveau drone *Hermes 900*, dans le cadre du programme d'armement 2015 est en soi une pierre importante au renouvellement et à la modernisation de l'outil de reconnaissance. Mais, celui-ci ne sera véritablement complet que, lorsque nous aurons un nouvel avion doté lui aussi de cette capacité. N'oublions pas non plus le besoin pour nos unités terrestres de disposer à terme de petits drones portables, voir de micros-drones, afin de renforcer la capacité décisionnelle de secteur.

P. K.

