

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 119 (1974)
Heft: 10

Artikel: L'aviation militaire suisse
Autor: Wetter, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343897>

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: 15.01.2026

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

L'aviation militaire suisse

LES PRÉCURSEURS (1910-1914)

En 1910, des aérostiers et des aviateurs demandèrent au Département militaire fédéral de leur accorder son appui en vue de l'instruction aéronautique, le priant par la même occasion d'examiner si les avions pouvaient être utilisés à des fins militaires. Il leur fut répondu que le moment n'était pas encore venu pour les autorités de s'intéresser officiellement à l'aviation et qu'il était nécessaire de recueillir auparavant des expériences.

Une année plus tard, le premier-lieutenant de cavalerie Real, qui avait suivi pour son compte une école d'aviation à Darmstadt, remit à son tour au Département militaire un rapport détaillé sur l'aviation en Allemagne. En septembre 1911, l'aviateur Failloubaz participait à titre d'essai aux manœuvres du Premier Corps d'armée. Son vol de reconnaissance se termina par un atterrissage dans une prairie, avec casse de l'appareil. Cela, évidemment, n'était guère de nature à favoriser l'octroi de crédits pour la création d'une aviation militaire suisse.

Vers le milieu de l'année 1912, l'Aéro-club de Suisse adressa un mémoire au chef de l'Etat-major général, afin d'obtenir un crédit annuel de 50 000 francs pour la formation de pilotes, ce qui permettrait à ces derniers de participer aux exercices militaires avec leur avion. L'Aéro-club proposait également que des prix soient attribués pour promouvoir en général, l'aviation militaire nationale.

Le lieutenant colonel Borel, un aviateur très actif de Genève, proposa au chef de l'Etat-major général de mettre sur pied une troupe d'aviation. Il lui suggérait de fonder tout d'abord une école d'aviation militaire, comprenant 7 appareils, pour donner une instruction militaire à 20 pilotes, ainsi que de former une compagnie d'aviation avec 8 avions.

Mais toutes ces propositions furent vaines, car le chef du Département militaire fédéral expliqua, en été 1912, que l'on voulait bien montrer quelque intérêt pour l'aviation qui n'en était qu'au stade des essais, mais que l'armée avait d'autres missions à accomplir que celle de mettre sur pied une troupe d'aviation.

Le 1^{er} janvier 1913, la Société suisse des officiers adressa un appel enflammé au peuple suisse.

« L'aviation a passionné les premières années du XX^e siècle et a provoqué les plus grands enthousiasmes de notre temps. Elle a cessé d'être un simple sport. L'aviation est devenue le complément nécessaire d'une armée... La Société suisse des officiers, préoccupée de la défense du pays, reconnaît la nécessité d'équiper notre armée également d'avions... Elle a décidé d'organiser une collecte nationale pour la création d'une aviation militaire... C'est d'ailleurs un spectacle sain et réconfortant que celui d'un peuple offrant spontanément à ses gouvernants les fonds nécessaires à une œuvre de défense nationale... Nous croyons donc pouvoir faire appel sans hésitation à l'esprit de sacrifice du peuple suisse. »

L'appel lancé par la Société suisse des officiers obtint un succès considérable: la collecte rapporta 1 734 564 francs. Des souscriptions nationales similaires eurent lieu à la même époque un peu partout en Europe. En Allemagne, 13 millions 500 mille francs furent récoltés, en France 4 millions. Des pays comme l'Autriche, l'Italie et la Russie parvinrent à recueillir chacun 3 à 4 millions de francs. C'est cependant la Suisse qui par tête d'habitant obtint le résultat le plus réjouissant. On peut vraiment dire que l'aviation militaire de ce pays a été créée par son peuple.

Il fallait de l'argent et des idées. La Confédération ne possédait pas d'industrie aéronautique. Il y avait bien quelques hommes, passionnés des ailes, qui étaient propriétaires d'avions, construits par eux-mêmes ou achetés à l'étranger, notamment en France (Blériot, Farman, Morane, Saulnier) et en Allemagne (Aviatik, LVG Luftverkehrsgesellschaft). Une commission fut formée en vue d'étudier l'acquisition d'avions pour l'armée. Après s'être rendue en France, en Allemagne et en Autriche, elle se décida pour l'achat de 6 avions LVG Schneider. Ces appareils, commandés le 27 juin 1914, ne parvinrent jamais en Suisse, puisque peu de temps après la guerre éclatait!

LES DÉBUTS (1914)

La naissance de l'aviation militaire fut brusquement accélérée par le déclenchement de la Première Guerre mondiale.

Lorsque, le 1^{er} août 1914, le tocsin appela les citoyens sous les drapeaux, quelques hommes se présentèrent avec leurs avions. Mais donnons la parole au premier commandant de cette poignée d'hommes, le capitaine Real:

« Le 31 juillet 1914, j'ai été appelé à l'Etat-major général et chargé de constituer les troupes d'aviation. Une feuille de papier blanc, un crayon et une petite chambre dans les combles du Palais fédéral, telle était la situation initiale. Il fallait vraiment commencer à zéro... ».

Le capitaine Real donna l'impulsion initiale à la création des troupes d'aviation. Il réquisitionna sans autre forme de procès les avions étrangers qui se trouvaient à l'Exposition nationale. Puis il se fit réservé le hangar des aérostats, à Berne, pour y garer ses avions. Il réunit enfin autour de lui les aviateurs Bider, Audemars, Burri, Parmelin, Cuendet, Comte, Durafour, Grandjean et Lugrin. La plupart de ceux-ci s'étaient distingués par des vols audacieux et le prestige qu'ils s'étaient acquis dépassait les frontières suisses.

Il y avait presque autant de types d'avions que de pilotes: deux monoplans Blériot, un monoplan Morane, un monoplan Grandjean, deux biplans LVG, un biplan Aviatik, un biplan Farman et un moteur de réserve.

Ces dix hommes et ces huit avions formèrent en 1914 le noyau de l'aviation militaire suisse. Ils furent aidés bénévolement par l'armée sœur, la troupe des aérostiers.

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE (1914-1918)

Alors que la Suisse était entourée de pays en guerre, quelques divisions de son armée avaient été mises sur pied à ses frontières et sur ses passages des Alpes. La petite aviation militaire suisse, suffisamment occupée à s'organiser, ne pouvait être utilisée pour défendre la neutralité de l'espace aérien. Elle n'en aurait de toute façon pas été capable, puisqu'elle ne possédait que des avions de reconnaissance. En plus de son pistolet, le guetteur était armé d'une carabine pour tirer sur les avions ennemis éventuels. Plus tard, il obtint encore quelques poignées de flèches avec des pointes en acier (Fliegerpfeile), afin d'être en mesure de combattre les colonnes en marche.

Il était nécessaire de former en premier lieu des aviateurs. Les difficultés que rencontra le premier service de l'aviation, qui fonctionnait en même temps comme centre d'instruction, peuvent se résumer par ce télégramme, adressé en été 1916 à l'Etat-major de l'armée: « Lieutenant Coeytaux vient de capoter. Il est sain et sauf. Devons interrompre

l'instruction des pilotes pour quelques semaines ». Les élèves pilotes ne furent toutefois pas libérés pour rentrer dans leurs foyers, car on avait besoin d'eux dans les ateliers pour aider à réparer les quelques avions de l'armée. Malgré cela, pendant les quatre ans que dura le service actif, 73 aviateurs furent formés, qui accomplirent à peu près 40 000 vols.

Et c'est avec la plus grande attention qu'on observa, pour en tirer des conclusions, comment les Nations en guerre se servaient de leurs avions.

L'ENTRE-DEUX GUERRES (1919-1939)

Pour l'aviation militaire suisse, l'entre-deux guerres se divise nettement en deux périodes principales, qui sont les années difficiles de l'aménagement, de 1919 à 1935, suivies d'un renforcement soudain, survenu peu avant le début de la Deuxième Guerre mondiale (1936 à 1939).

Pendant la première période, le maintien des troupes d'aviation fut même sérieusement discuté, l'opinion publique étant fortement influencée par les idées favorables au désarmement, dont il était beaucoup question à l'époque. Un temps énorme fut consacré aux études relatives à l'organisation, ainsi qu'à l'acquisition du matériel. Dès 1919, les troupes d'aviation comprenaient un état-major, 5 escadres (aujourd'hui esquadilles), une compagnie de photographes et une compagnie de parc d'aviation. Les effectifs étaient complétés par des hommes transférés d'autres armes. Ce n'est qu'en 1920 que l'on commença à recruter des hommes pour les troupes d'aviation, afin que les écoles de recrues et de cadres puissent être organisées au cours des années suivantes.

En 1924, la première transformation était terminée. La troupe d'aviation se composait d'un état-major et de cinq groupes d'aviation, comprenant au total six compagnies de chasse et douze compagnies d'observation, avec 234 avions.

L'acquisition de nouveaux avions causa de sérieux soucis aux autorités responsables, car les crédits étaient mesurés avec parcimonie, l'idée que la paix durerait à perpétuité étant très répandue. Il existait quelques Haefeli DH-3. On acheta 19 Zepp et 16 Hanriot. Alfred Comte, un des pionniers de l'aviation suisse, construisit sous licence quelques Fokker D-VII et les ateliers fédéraux de construction fabriquèrent une série de 60 avions d'observation, du type Haefeli DH-5.

Le constructeur français Dewoitine donna en 1928 un nouvel essor au développement de l'aviation; sous sa direction le remarquable chasseur monoplace Dewoitine D-27, si apprécié des aviateurs, fut construit en Suisse en 66 exemplaires.

La reconnaissance et le combat aérien avaient constitué jusque là les missions principales de l'aviation. Une autre possibilité d'utilisation s'imposa dès 1930 lorsque les forces aériennes d'autres pays mirent au point une tactique nouvelle, l'intervention dans le combat terrestre. La conséquence pour la Suisse de cette tactique fut la fabrication du biplace Fokker C-V (70 appareils), ainsi que le développement par ses propres spécialistes du C-35 (90 appareils) et plus tard du C-36 (159 appareils). Ces avions se prêtaient aussi bien à l'intervention au sol qu'à la reconnaissance; ce furent dans le pays les premiers avions aptes à transporter des bombes.

Cependant, l'aviation continua à être considérée comme une arme auxiliaire. On la dota, il est vrai, d'une Direction d'aérodromes, qui avait son siège à Dubendorf (près de Zurich), dont la tâche consistait à diriger l'instruction et le service technique, mais elle resta subordonnée à une section de l'Etat-major général.

La deuxième période, qui commença le 13 octobre 1936, fut marquée par un revirement radical. Par suite de l'évolution politique en Europe et de la tendance générale au réarmement, on admit en Suisse également l'importance de la guerre aérienne. L'aviation devint une arme indépendante et un Service de l'aviation et de la défense contre avions fut créé. A sa tête fut placé un chef d'arme et commandant, ayant le grade de colonel divisionnaire. Ce commandant avait sous ses ordres, non seulement la troupe d'aviation avec son organisation au sol, mais aussi la défense contre avions qu'il fallait encore constituer, ainsi que le service de repérage et de signalisation d'avions.

La situation en Europe exigeait une réorganisation rapide des troupes d'aviation, qu'il s'agisse du personnel ou du matériel. En peu de temps, l'effectif des équipages d'avions fut doublé, les places d'arme et les aérodromes furent améliorés, on en construisit de nouveaux. La guerre menaçant d'éclater, des efforts de préparation considérables durent être faits, notamment pour obtenir des avions de combat. Peu avant le début des hostilités arrivèrent les premiers Messerschmitt Me-109 D, 88 appareils Me-109 E et 12 Me-109 G.

En même temps, le Morane 406 (désignation suisse : Morane D-3800) put être construit sous licence. Ce chasseur monoplace resta en service de 1939 à 1959. 84 appareils D-3800, 207 appareils D-3801 et 14 appareils D-3802 furent construits en Suisse.

LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE (1939-1945)

Le 28 août 1939, les troupes d'aviation et de défense contre avions furent mobilisées. L'aviation militaire ne disposait à ce moment-là que de 96 chasseurs (56 Dewoitine D-27 et 40 Messerschmitt Me-109), ainsi que de 138 avions de reconnaissance et d'intervention au sol (60 Fokker C-V et 78 exemplaires du C-35).

Sur les 21 unités d'aviation d'alors, trois seulement avaient un équipement apte à la guerre et cinq ne possédaient pas d'avions. Ces lacunes furent toutefois vite comblées, car de nouveaux Messerschmitt furent livrés et des Morane D-3800 furent construits sous licence.

De 1939 à 1945, les troupes d'aviation accomplirent leur service avec les troupes de défense contre avions, soit au complet, soit par relèves. Elles avaient pour mission de sauvegarder la neutralité de l'espace aérien du pays et d'appuyer l'armée par des interventions au sol, en cas d'hostilités (qui furent épargnées à la Suisse).

Pendant ce service actif, du mois d'août 1939 au mois de mai 1945, les troupes d'aviation accomplirent 237 393 heures de vol et 652 269 atterrissages. Le service de repérage et de signalisation d'avions enregistra 6501 violations de frontière par des avions étrangers isolés ou en formation.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la Suisse encerclée par des nations en guerre ne put éviter que des avions d'autres pays ne violent, soit par erreur, soit sciemment, son espace aérien. En tant qu'Etat neutre, elle était tenue de se défendre contre de telles incursions. L'aviation militaire, par son intervention, contraintit deux avions à atterrir et en abattit 14 durant des combats aériens. En outre, 35 avions étrangers sont tombés sur sol helvétique et 194 autres atterrissent de leur propre gré.

Il peut être intéressant de consulter la liste des avions étrangers internés en Suisse pendant la Deuxième Guerre mondiale :

82 bombardiers Consolidates B-24 « Liberator » (USA);

76 bombardiers Boeing B-17 « Forteresse volante » (USA);

5 chasseurs Messerschmitt Me-109 (Allemagne);

5 chasseurs de nuit Messerschmitt Me-110 (Allemagne);
4 avions polyvalents De Havilland DH-98 « Mosquito » (Angleterre);
3 chasseurs North American P-51 « Mustang » (USA);
2 chasseurs Messerschmitt Me-109 F (Allemagne);
2 avions polyvalents Dornier Do-17 « Crayon volant » (Allemagne);
2 chasseurs de nuit Junkers Ju-88 (Allemagne);
2 chasseurs Fiat CR-42 (Italie);
1 chasseur Messerschmitt Me-262 (Allemagne);
1 chasseur Macchi MC-205 (Italie);
1 bombardier Dornier Do-217 (Allemagne);
1 avion de liaison Stinson L-5 (USA);
1 chasseur Fiat G-50 (Italie);
1 avion pour le transport de troupes Caproni 148 (Italie).

En tout 189 avions. De 19 autres avions, on ne retrouva que des débris. 29 avions étrangers, parce que non armés, furent rendus à leurs propriétaires respectifs.

Ce tableau est trop succinct pour que nous puissions en tirer des conclusions. C'est pourquoi nous préférons extraire du rapport du commandant en chef de l'armée, le Général Henri Guisan, le passage qui concerne l'activité de l'aviation militaire suisse et ses succès pendant cette période:

« Au début de juin 1940 surtout, tandis que l'offensive allemande battait son plein à l'ouest, nos aviateurs eurent l'occasion de se mesurer avec les pilotes allemands au cours de rencontres. Le gouvernement du Reich nous adressa alors une note dans laquelle il protestait, en termes très vifs, contre l'attitude de nos pilotes, auxquels il reprochait — injustement — d'avoir attaqué des appareils allemands hors de l'espace aérien suisse et de les avoir descendus en territoire étranger. L'affirmation de cette maîtrise représentait à mes yeux plus qu'un succès tactique ou technique: Cette révélation de l'esprit agressif de nos pilotes dans l'accomplissement de leur tâche défensive était un précieux symbole de notre volonté de résistance. »

1940 fut une année de crise pour la Suisse, à laquelle les difficultés de tous genres ne furent pas épargnées. L'armée allemande lança sa grande offensive contre la Belgique, la Hollande et la France. La guerre avait lieu directement à la frontière nord du pays et de plus en plus son espace

aérien était violé. En cette année 1940, on ne compta pas moins de 708 survols de frontières de la Confédération par des avions étrangers, dont 16 furent identifiés comme appartenant aux Alliés et 152 aux Allemands. Quatre appareils allemands se posèrent sur terre helvétique, un autre tomba, sept furent abattus par les chasseurs et un par la défense contre avions. Trois pilotes et observateurs suisses trouvèrent la mort dans les combats et plusieurs furent blessés.

Au printemps 1944, les Allemands nourrissent à nouveau le projet d'attaquer la Suisse. S'ils ne mirent pas ce dessein à exécution, c'est que le débarquement allié en Europe ne leur en laissa pas le temps. Peu auparavant, un grave incident survint. Le 28 avril 1944, un Messerschmitt Me-110 allemand atterrissait sur l'aérodrome de Dubendorf. Il était équipé du matériel électronique le plus récent. La Wehrmacht attachant une importance exceptionnelle à ce que les appareils radar de cet avion demeurent secrets, demanda qu'on lui rende le Me-110. Pour des motifs politiques, il est bien évident que la Suisse neutre ne pouvait accéder à cette requête, mais d'entente avec l'attaché militaire allemand, l'avion fut détruit à Dubendorf en présence de ce dernier. Les forces aériennes suisses reçurent en compensation 12 Messerschmitt Me-109, y compris leur munition. On apprit plus tard que si les Allemands n'avaient pu obtenir gain de cause, ils étaient fermement décidés à bombarder l'aérodrome de Dubendorf et à tenter un raid avec chasseurs et parachutistes pour détruire l'avion, quel que soit le prix de l'expédition.

Pendant les quatre ans que dura la Deuxième Guerre mondiale, l'aviation militaire suisse fut continuellement mise à contribution. La vaillance avec laquelle elle a accompli sa mission défensive, comme l'a si bien dit le Général Guisan, devint un symbole de la volonté du pays de résister à tout agresseur.

AUJOURD'HUI (1945-1974)

Une fois la Deuxième Guerre mondiale terminée, l'aviation militaire suisse n'a pas cessé pour autant de se moderniser. Les avions à hélice et les avions biplaces furent remplacés par des avions à réaction modernes : aux 175 De Havilland DH-100 « Vampire » succédèrent 250 de Havilland DH-112 « Venom », 160 Hawker « Hunter » et, enfin, depuis 1964, 54 Mirage III. Pour ses missions de liaison et de transport, l'aviation

militaire a été équipée d'hélicoptères Alouette II et Alouette III, ainsi que d'appareils Pilatus Porter. Le parc de notre aviation comprend aujourd'hui 330 avions de combat (Mirage, Hunter, Venom) et 100 hélicoptères. Les avions de combat sont garés dans des cavernes inaccessibles aux bombes. Il en est de même des postes de commandement.

L'espace aérien suisse représente une zone d'opération unique, dans laquelle l'engagement des avions et des engins guidés de défense contre avions doit pouvoir être déclenché dans le plus court délai. Seule une direction centrale diligente peut garantir une efficacité optimale de nos moyens de défense.

L'appréciation de la situation aérienne, la prise de décision d'engager les moyens d'interception, la donnée d'ordre et leur exécution, tous ces problèmes sont si compliqués et le temps disponible pour les résoudre si bref, qu'il a été nécessaire de faire l'acquisition des moyens les plus modernes et les plus perfectionnés. Ainsi, le réseau d'alerte initiale, dénommé « Florida », répond à ces conditions. Il s'agit en effet du système le plus important et le plus complexe jamais acquis pour la défense nationale.

Sans présomption, l'on peut affirmer que la défense aérienne suisse représente un bastion non négligeable dans le ciel européen.

Au cours de ces 60 années, les troupes d'aviation ont vécu d'importantes transformations. Les responsables de cette arme sont conscients que d'immenses efforts devront encore être accomplis pour la maintenir et lui conserver son efficacité, car il n'y a qu'une alternative: l'aviation militaire suisse ne doit pas cesser de se renouveler ou alors elle est condamnée à un déclin rapide.

Colonel divisionnaire Ernest WETTER
Chef d'arme des troupes suisses
d'aviation et de défense contre avions