

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: Il y a 100 ans au Beudenberg
Autor: Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781221>

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: 23.02.2026

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



Le Beudenberg, au Nord de Berne, a été choisi comme base aérienne en raison de ses infrastructures.

Histoire

Il y a 100 ans au Beudenberg

Cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

L'année 2014 est un marqueur dans l'histoire de nos Forces aériennes. Tout d'abord, il s'agira de commémorer le centenaire de la création de cette arme au sein de l'armée suisse. Par un heureux hasard historique, la fête englobera également la Patrouille suisse, cinquantenaire, ainsi que le Team PC-7 qui souffle ses vingt-cinq bougies. Nous revenons ainsi sur l'épisode de la création des troupes d'aviation, suivi d'une courte histoire des Forces aériennes.

Une naissance difficile

A sa création déjà, l'aviation n'engendre pas que des amateurs. Nombreux sont sceptiques, notamment les militaires qui dirigent notre défense. Ainsi, au début de la Première Guerre mondiale, le général Joffre aurait déclaré que l'on pouvait laisser les aviateurs s'amuser, tant qu'ils n'effrayaient pas les chevaux. Cette déclaration aurait aussi pu très bien émaner du général Wille, commandant en chef de l'armée suisse lors du premier conflit mondial. En effet, alors que les premières opérations aériennes sont menées par les Italiens en Libye ou encore par les différents belligérants dans les guerres balkaniques, le scepticisme est de mise au sein de l'Etat-major général suisse.

Des essais sont toutefois conduits avec des appareils, durant les manœuvres entre 1911 et 1913, mais les résultats ne sont pas concluants. Un avion s'écrase même en 1913, scellant ainsi le sort de l'aviation au sein de nos forces armées. Devant le peu de résultat, le Conseil fédéral adopte une attitude attentiste et préfère attendre pour voir l'évolution de cette technologie au sein des armées qui nous entourent. C'est sans compter sur la population qui veut que son armée soit équipée en appareils volant ! Lors de l'assemblée générale de la Société suisse des officiers, le 13 juin 1912, des officiers fribourgeois proposent l'organisation d'une collecte de fonds en vue de créer une troupe d'aviation. Après quelques tergiversations car certains officiers ne sont pas

convaincus du bien-fondé de cette action, la collecte est lancée le 1^{er} janvier 1913. La société civile se joint au mouvement et une multitude d'activités sont organisées en vue de la collecte, du meeting aérien à la kermesse. Les résultats obtenus dépassent largement les attentes puisque la somme récoltée représente 1'724'000 francs suisses. Les Suisses de l'étranger se sont particulièrement distingués puisqu'ils ont contribué à hauteur de 232'000 francs. Cet effort de 54 centimes par habitant est énorme et unique au monde. La souscription française avait, elle, rapporté cinq fois moins par habitant. Les conditions sont ainsi rassemblées pour qu'une troupe d'aviation helvétique voie le jour.

A ce titre, et comme le veut la tradition politique helvétique, le Département militaire crée une commission chargée d'analyser la situation et d'établir le cahier des charges des futurs appareils à acquérir. Les avis divergent si bien que la commande pour des appareils allemands n'est passée que le 23 juin 1914. Cinq jours plus tard, l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche est assassiné par des terroristes serbes à Sarajevo. Le processus de déclenchement de la Première Guerre Mondiale se met en place. Un mois plus tard, l'Europe est en guerre et la Suisse mobilise ses troupes, le 3 août 1914, afin de veiller à sa neutralité, sans aviation...

Une feuille blanche pour tout début

En effet, l'Allemagne ne peut honorer la commande d'appareils helvétique. Le capitaine d'artillerie Théodore Réal, bien que nommé déjà à la tête du service d'aviation le 30 mai 1914, ne prend ses fonctions que le 31 juillet. Il décrit la situation qu'il trouva à Berne lors de la mobilisation : « Le 31 juillet 1914, je reçus l'ordre de me rendre à Berne auprès du chef du service de renseignements de l'Etat-major général, où l'on me confia la tâche de former la troupe d'aviation. Une feuille de papier blanc, un crayon et, au dernier étage dans l'aile gauche du Palais fédéral, une petite pièce tranquille à ma disposition ; voilà quelle

fut la situation initiale de notre aviation militaire. Je me trouvais, dans le vrai sens du terme, devant le néant. »

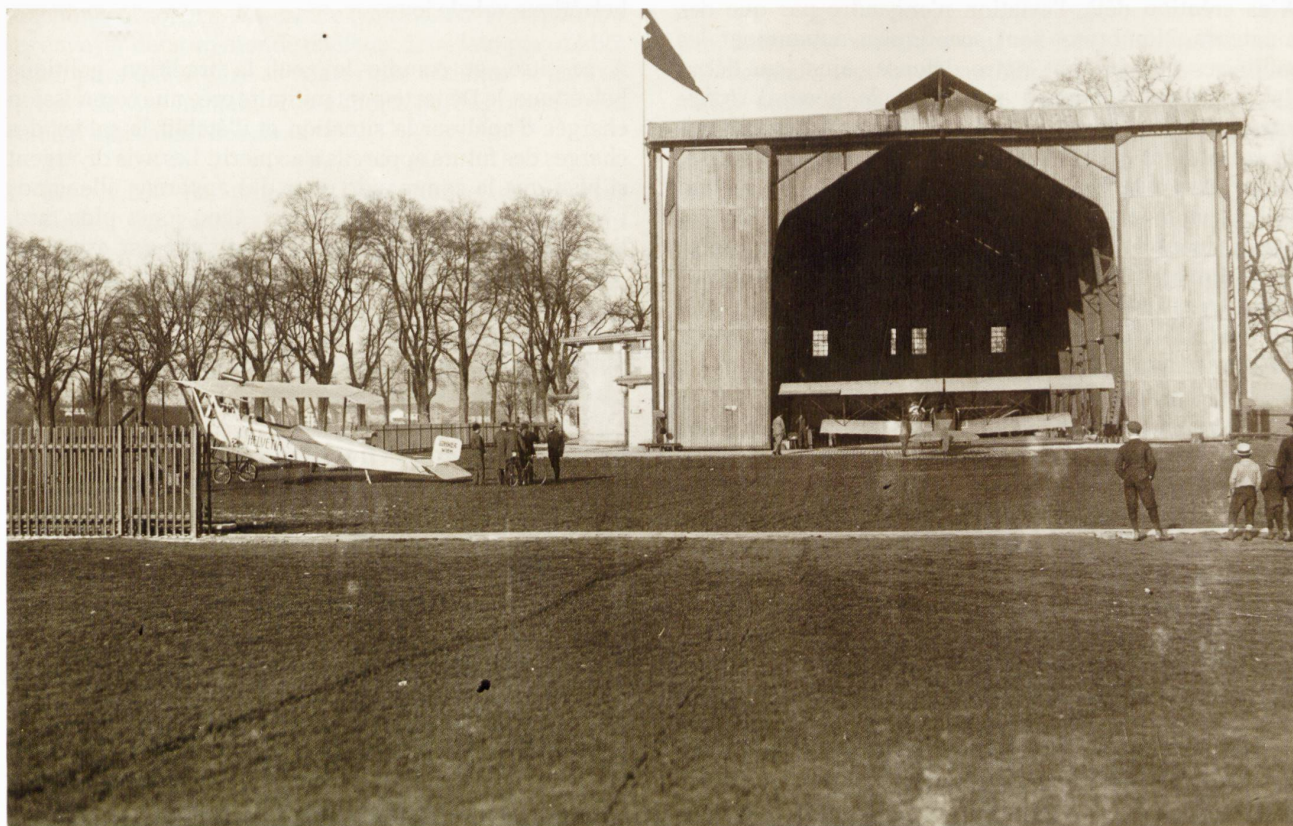
Le capitaine Réal, premier commandant des Forces aériennes, prend alors l'initiative de télégraphier aux pilotes et officiers qu'il connaît, afin de rassembler l'embryon d'une troupe d'aviation. Les pionniers sont Oskar Bider, Edmond Audemars, René Grandjean, Agénor Parmelin, Marcel Lugin, Ernest Burri, Albert Cuendet, François Duafour et Alfred Comte. Cette petite troupe entre en service à Berne, sur le Beundenfeld, champ situé en face de l'actuel stade de Suisse au Wankdorf. Les troupes d'aviation suisses existent enfin ! Sur ce champ, les premiers pilotes et observateurs occupent la halle à ballons de la troupe des aérostiers. Cette arme sœur se comporte avec honneur puisqu'elle met non seulement à disposition de la nouvelle troupe ses infrastructures mais aussi du personnel pour le tout nouveau groupe d'aviation. Le matériel, lui, est totalement disparate car la troupe compte deux biplans LVG, un Aviatik, un Blériot, un monoplan Grandjean, un Farman, un Morane-Saulnier, un Sommer et un hydravion; avions emmenés en service par leur propriétaire, comme les chevaux l'étaient dans la cavalerie.

Durant quatre mois, l'emplacement du Beundenfeld est occupé, avant que l'aviation suisse ne prenne ses quartiers sur l'aérodrome de Dübendorf. Le 13 août 1915, le Conseil fédéral donne une organisation provisoire de l'aviation militaire. La phase de la Première guerre mondiale demeure relativement chaotique, du point de vue organisationnel, puisque la troupe dépend,

de 1914 à 1916, directement des Services de l'état-major général. A l'automne 1916 et, jusqu'en 1917, elle sera même subordonnée à l'office du génie, dont le commandant délègue cette responsabilité au Chef de la télégraphie de l'armée. Les appareils principalement acquis sont alors des Häfeli et des Wild, ce qui porte le nombre d'appareils en service à environ 170 avions. La doctrine d'engagement demeure toutefois peu claire et les appareils sont cantonnés à un rôle d'exploration et direction des feux d'artillerie.

Un office fédéral se met en place

Dans l'Entre-Deux-Guerres, les troupes d'aviation demeurent organisées sur une base provisoire. Le pacifisme ambiant fait chuter les crédits militaires et la troupe d'aviation, comme avant la guerre, ne représente pas la priorité. Même si, en 1924, lors du message du Conseil fédéral sur l'organisation des troupes, le gouvernement propose la création de 5 groupes d'aviation à 6 compagnies, cette vision restera un vœu pieu puisque les appareils ne seront pas achetés afin de réaliser ce programme. La montée des périls en Europe, avec l'accession d'Hitler au pouvoir en Allemagne, réveille quelque peu nos Confédérés. L'organisation provisoire des troupes d'aviation est enfin terminée en 1936 avec la création de l'Office fédéral de l'aviation militaire. Son commandant revêt alors le grade de colonel-divisionnaire et pourra siéger, bien qu'avec une voix consultative, au sein de la Commission de défense nationale. Néanmoins, lorsque la Seconde Guerre



mondiale éclate et malgré de nombreux investissements financiers, certaines escadrilles qui entrent en service ne disposent pas d'appareils.

Qu'à cela ne tienne, nos aviateurs paieront tout de même bravement le prix du sang dans les seuls combats où furent engagées des troupes helvétiques. En effet ceux-ci s'interposèrent avec courage aux incursions des belligérants dans le ciel suisse, notamment durant la campagne de France. Avec la nouvelle organisation de 1936, les troupes de défense contre avions avaient vues le jour et avaient été rattachées à l'aviation. Celles-ci seront considérablement renforcées entre 1939 et 1945.

La guerre froide

Quand la guerre se termine, l'aviation à réaction a fait son apparition. La Suisse ne loupe cette fois-ci pas le coche puisqu'elle passe commande de DH-100 *Vampire*. En parallèle, et afin d'assurer son approvisionnement en appareils durant les temps de crise, elle lance les projets d'avions à réaction helvétique N-20 et P-16. Ceux-ci seront un échec non par manque de talents, ni d'ingéniosité, mais car victimes de la *Konzeptionstreit*. Cette lutte entre officiers opposa en effet les tenants d'une armée d'infanterie statique équipée d'avions de combat au sol alors que l'autre frange désire une armée hautement mécanisée équipée d'avions modernes, à même d'assurer la supériorité aérienne. En 1958, cette dernière vision devient prédominante, signant la fin du projet P-16. Le *Mirage III*, appareil hautement technologique est alors acquis. Les dépassements de crédits aboutissent à l'affaire *Mirage* et à une crise politique et militaire sans précédent. La conception de la défense nationale est alors revue. C'est la naissance de la défense combinée. Les troupes d'aviation deviennent alors un « corps d'armée » ; son commandant pouvant enfin parler d'égal à égal avec ses pairs.

Tout au long de la guerre froide, les troupes d'aviation ne feront que se renforcer. Une seconde tranche de *Hunter* est achetée, les *Mirage* sont améliorés, l'infrastructure au sol est adaptée aux nouveaux besoins, des stations-radars sont mises en place. A la fin des années 1970, le *Tiger* est acheté, complété par une seconde tranche dans les années 1980. Cette époque marque également un développement dans les conceptions de l'emploi opérationnel des troupes d'aviation. Au ratio de la population, les Forces aériennes suisses sont alors certainement parmi les plus puissantes d'Europe. Elles pourraient remplir les missions qui lui sont assignées en cas d'attaque soviétique sans problème, soutenant ainsi les camarades des quatre corps d'armée qui se battraient au sol.

La chute du mur de Berlin, en 1989, fera malheureusement revenir au goût du jour le climat politique des années 1920 où les seuls dividendes de la paix sont envisagés comme base pour l'établissement de la politique de sécurité helvétique. Les Forces aériennes perdront ainsi de nombreux moyens et capacités, malgré l'arrivée de 34 F/A-18 *Hornet* à la fin des années 1990. Aujourd'hui, et comme en 1913, l'avenir des Forces aériennes appartient

au peuple, qui se prononcera d'ici quelques jours pour ou contre le maintien d'une force aérienne crédible, maintenant centenaire, au sein de l'Armée suisse.

J. G.

Pour aller plus loin :

Braun Peter: « Der Operationsbefehl « ALPHA » von 1962 », Braun Peter et De Weck Hervé [Eds]: *La planification de de la défense combinée dans l'Armée 61*, ASHSM, Berne, 2009.

Dürig Walter: « Die Schweizerische Luftverteidigung in der Mitte des geteilten Europas », De Weck Hervé [Eds]: *La Suisse et la guerre froide 1950 – 1990*, ASHSM, Berne, 2003.

Forces aériennes: *UNO ZERO ZERO*, AERO Publications GmbH, Teufen-Zürich, 2013.

Grand Julien: « La doctrine d'emploi des troupes d'aviation suisse durant le XX^{ème} siècle » in Commissione Italiana di Storia Militare: *Airpower in 20th Century. Doctrines and Employment, National Experiences*. Revue internationale d'histoire militaire, No 89, CIHM, Rome, 2011.

Office fédéral de l'aviation militaire et de la défense contre avions : *50 ans : Office fédéral de l'aviation militaire et de la défense contre avions*. Office fédéral de l'aviation et de la défense contre avions, Berne, 1986.

Rutschmann Werner: *Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehr-Aufträge und Einsatzgruppen 1939-1945*, Thoune, Ott Verlag, 1989.

Siméon Christophe: *L'envol manqué de l'aviation militaire suisse à la fin de la Belle époque (1910-1914)*, Alphil, Neuchâtel, 2008.

