

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue M
Band: - (2020)
Heft: [1]: Numéro Thématique 1

Artikel: L'aviation suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale
Autor: Baechler, Sylvain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913955>

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: 18.02.2026

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



Vol en formation d'un C-3601 (au premier plan) et d'un D-3801. Tous deux ont été construits en Suisse et partagent de nombreuses pièces communes, à l'instar du moteur ou des canons.

Histoire

L'aviation suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale

Sylvain Baechler

Etudiant, bataillon de défense NBC 10

Comme beaucoup d'autre pays à cette époque, la Suisse dut s'équiper dans l'urgence à l'aube de la Seconde Guerre Mondiale. On répéta les erreurs de la Première Guerre en s'équipant trop tard et en sous-évaluant les réels besoins de l'armée en termes d'aviation.

Matériel

Alors que les tensions montent en Europe, la Suisse réagit enfin et remanie les troupes d'aviation pour en faire une division à part entière.

A ce moment-là, les troupes d'aviations sont dans un état pitoyable et sont loin de pouvoir rivaliser un tant soit peu avec les pays alentours. Le gouvernement décide dans un premier temps de faire développer un avion en Suisse. Cependant la Suisse n'est pas encore totalement sortie de sa timidité de l'entre-deux-guerres et choisit l'EKW C-35, un avion déjà totalement dépassé, alors qu'EKW présentait dans le même temps le C-36, un appareil bien plus audacieux mais qui aurait demandé plus de travail et de financement. Le C-35 étant déjà obsolète, Les autorités se tournent vers la France et Morane-Saulnier pour le MS.406.

L'industrie Française tournant déjà à plein régime pour ses propres besoins, un contrat de fabrication sous licence est signé en 1937. L'industrie suisse n'arrivant toujours pas à fournir des avions aptes au combats à cause d'important retard notamment imputable au temps de main d'œuvre nécessaire à la fabrication d'un MS.406 (renommé D-38 en Suisse), La Suisse se décide à acheter un appareil performant à l'étrangers.

C'est le Messerschmitt Me-109 allemands qui sera retenu et commandé à 90 exemplaires. EKW relancera le projet C-36 dans le même temps. Les Messerschmitt sont livrés rapidement mais ne sont pas armée. Oerlikon mettra près d'une année pour tous les équiper et avec du matériel

de qualité et de performance inférieur aux originaux. Finalement les troupes d'aviations ne seront pleinement opérationnel qu'au début 1940, au moment où les Me-109 sont entrés en services et les D-38 tous livrés.

Lorsque l'on regarde plus attentivement la provenance du matériel helvétique, on constate que la Suisse s'est rendue dépendante des pays voisins et cette situation a prévalué la Suisse durant toute la guerre. Il est à noter la solidarité du peuple suisse qui fit tourner les usines 24h/24h et 7j/7j pour réussir à fournir le matériel aux troupes.

1940, premiers affrontements

Entre le 10 mai et le 20 juin 1940 eurent lieu les incidents aériens de juin 1940. A ce moment-là, l'Europe est en pleine drôle de guerre et l'Allemagne est en train d'envahir la France. Or rentrer par la Suisse offre un couloir de sécurité pour la Luftwaffe qui ne se prive pas de l'utiliser. Jusqu'à la date du premier juin, il ne s'agit que de passage d'appareils, Jusqu'à ce que, irrité de voir les pilotes suisses intercepter les escadrilles allemandes, le Reich envoie 11 bombardiers He-111 qui, une fois intercepté par la chasse suisse, les mitraillent à bout portant. Lors de cette première attaque les Suisses ne perdirent aucun appareil alors qu'au moins deux bombardier allemands furent abattu. Trois jours plus tard, des He-111 pénètrent une nouvelle fois l'espace aérien suisse mais cette fois ils sont accompagné de chasseur. C'est ce jour-là que la Suisse perdit son premier homme au combat de la deuxième guerre mondiale.

Suite à ces affrontements, le Reich menaça la Suisse de représailles si des excuses formelles n'étaient pas prononcées. Le Gouvernement suisse retorda que toute les interceptions avaient eu lieu sur le territoire Suisse mais qu'il était prêt à nommer une commission d'enquête en cas de besoin. Cette réponse fut transmise le 8 juin et dès lors toutes troupes étaient en état de guerre, redoutant



De haut en bas, le D-3801, C-3601 et Pilatus P2 - tous construits pendant la Guerre. Le P2 est un avion d'entraînement, construit à partir de certaines pièces détachées de Messerschmitt 109.

l'invasion. C'est également ce jour-là que la première centrale de direction de vol fonctionna correctement en Suisse. Cette centrale permit de relayer l'information selon laquelle un C-35 de reconnaissance venait de se faire abattre et qu'une importante formation d'appareils prenait position dans le ciel jurassien. Une patrouille déjà en vol ainsi qu'une escadrille de renfort furent envoyé sur les lieux. Arrivé sur place, les pilotes eurent la surprise de tomber sur une formation en forme de tour, des groupes de trois appareils tournoyant les uns en dessus des autres à plusieurs centaines de mètre les uns des autres.

Cette formation permettait aux Allemands de se couvrir mutuellement mais les Suisses surent utiliser les capacités

de leurs appareils, certes plus lents mais plus maniable. Cette attaque se termina contre toute attentes par cinq pertes chez les Allemands et aucune du côté suisse. Quand Hitler apprit la nouvelle, il prit les choses en mains et menaça personnellement la Suisse s'une invasion. Face à cette menace, le général Guisan, conscient que ses 250 chasseurs n'auraient aucune chance contre les 4000 de la Luftwaffe, ordonna l'arrêt des interceptions qui ne reprit qu'en 1943.

1940-1943 : pas d'interception

Suite à l'interdiction du Général Guisan, la défense de l'espace aérien dépendit uniquement de la DCA. C'est également durant cette période que plusieurs villes suisses subirent des attaques de bombardiers alliés qui pensaient viser l'Allemagne. Les personnes de plus de 85 ans peuvent d'ailleurs encore se souvenir du vrombissement des appareils alliés volant au-dessus de la Suisse. Plusieurs rapports font état de l'inconscience et du désordre au sein de la population lors des passages de raid de bombardement, qui selon ces rapports, sortait de chez elle pour regarder passer les avions.

1943 : fin de l'interdiction

Le Général Guisan réintroduit les interceptions dès septembre 1943 et l'on voit donc par la même occasion le nombre d'appareils ou d'équipages ennemis internés ou abattus augmenter nettement. L'on ne verra néanmoins plus d'affrontements avec autant de conséquences que ceux de juin 1940. Cependant, contrairement à ce qui s'était passé en 1940, les appareils internés étaient principalement alliés. Si la doctrine était plutôt d'intercepter les avions puis de les faire internés

Un aperçu du Morane D-3801 présenté à Payerne durant AIR14. Les marquages dits «de neutralité» ont été réalisés en 1944 pour éviter d'être pris pour cible par des pilotes alliés.



à Dübendorf, il arrivait que des pilotes tentent de s'échapper ou de riposter.

La fin de la guerre mettra également en avant l'incapacité de la Suisse à faire évoluer ses avions, que s'ils étaient très performants au début du conflits, n'avaient pas suivis la vague d'évolutions dont les appareils allemands, anglais et américains avaient bénéficiés. Cela se ressent dans la différence du nombre de pertes humaine et matériel du côté suisse entre 1940 et 1943.

Aspect politique

Le gouvernement suisse fit de nombreuses erreurs en ce qui concerne l'armée de l'air. On peut noter par exemple la nonchalance dont fait preuve le gouvernement jusqu'en 1935 sur la question de l'aviation. Ou alors le choix du C-35 quand on aurait eu la possibilité de développer un avion bien plus moderne.

Durant la guerre, le gouvernement suisse adoptera une politique défensive et ce malgré sa neutralité. Cette attitude lui valut des critiques de part et autres des belligérants qui espéraient avoir à disposition un couloir pour aller attaquer ses rivaux et revenir en sécurité. L'Allemagne reprocha notamment à la Suisse de ne pas traiter tout le monde de la même manière. La Suisse interceptant les Allemands qui volaient plutôt le jour et laissant passer les alliés qui volaient de nuit. Ce n'était cependant pas un choix politique mais bel et bien technique, les forces aériennes ne disposant pas d'appareils équipés pour la chasse de nuit. Si l'on met de côté ces erreurs, on remarque quand même que le gouvernement s'est réveillé après 1937 et a fait de son mieux pour garantir la souveraineté aérienne du pays avec plus ou moins de succès. En effet

les interceptions, les internements et la DCA n'ont jamais dissuadés les belligérants de violer l'espace aérien suisse. En conclusion, l'armée de l'air suisse fut suffisante pour les besoins qu'on en a eu.

Il est cependant à noter qu'en cas d'invasion de l'un ou l'autre des pays voisins, l'armée suisse se serait fait littéralement balayer. La stratégie suisse reposant sur le fait que la configuration du pays ainsi que les positions stratégiques de l'armée rendait impossible une opération dit « Blitzkrieg » et que donc ni l'Italie ou l'Allemagne ne devrait risquer du temps et des hommes pour la petite Suisse. A la fin de la guerre on découvrit que le Reich avait néanmoins réellement eut l'intention d'envahir la Suisse après les événements de 1940.

La raison qui a poussé Hitler à ne rien faire est inconnue mais c'est certainement le fait que l'Allemagne avait un front ouvert contre l'Angleterre qui ne se passait pas bien. Le projets était néanmoins suffisamment avancé pour avoir un nom de code. L'opération Tannenbaum. A la fin de la guerre, Les Messerschmitt furent ferraillés à cause de leur manque de fiabilité alors que les D-38 restèrent encore quelques années en service, épaulés par des P-51 Mustang achetés d'occasion à l'US air force.

S. B.

Le C-3601 a été réalisé par les Ateliers fédéraux de construction à Thoune et Emmen, durant la Guerre. Les plans étaient prêts en 1936 mais à l'époque, l'Armée lui a préféré la construction sous licence du C-35 biplan, moins ambitieux et construit... en bois.



LONGINES


MUSÉE LONGINES

*A la découverte d'un patrimoine
horloger, industriel et culturel*



Visite guidée du musée en
français, allemand, anglais,
italien ou espagnol

Merci de prendre
rendez-vous par téléphone
au 032 942 54 25

Ouvert du lundi au vendredi
09h – 12h / 14h – 17h
fermé les jours fériés