

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 19 (1953)
Heft: 11-12

Artikel: Du berceau de nos forces de l'air aux problèmes suisses de 1954
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363528>

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: 08.01.2026

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

Il y a quarante ans — Oskar Bider venait, le premier, de franchir les Pyrénées sur son *Blériot*, et de survoler la Jungfrau —, la Société suisse des officiers engageait sa vaste campagne nationale en faveur de la création de notre aviation militaire suisse. Cette souscription nationale devait réunir la somme imposante — pour l'époque —, de 1 734 564 francs, don du peuple suisse au profit de son aviation. Lors de la mobilisation générale de 1914, grâce à cette initiative, notre armée de milices possédait ses premières sentinelles de l'espace, sa première escadrille. Prétendre qu'elle n'eut que des adeptes serait faire montre d'un optimisme facile. Qu'en est-il aujourd'hui, quarante ans après, en cette fin de 1953 où les forces de l'air sont reconnues par *tous les grands chefs étrangers* l'arme n° 1 ? La question n'est probablement pas indiscrète. Nous lui répondrons avec des faits et l'analyse de faits.

Conceptions et notions diverses

Récemment, le général Alfred M. Grunther, commandant en chef de l'OTAN, précisait que le «point faible» de la défense de l'Occident résidait encore dans son aviation. En Suisse, nombreux sont encore les citoyens qui mettent en doute la valeur des ailes pour notre défense nationale.

De l'un ou de l'autre côté du «rideau de fer», pour chaque division de première ligne, au début d'un conflit, l'aviation *tactique* disposerait de 100 à 120 appareils aujourd'hui-même. En Suisse, cette proportion serait d'un peu plus de 30 avions *tactiques* par division. Nous n'avons ainsi pas le tiers de ce que l'étranger estime pour lui nécessaire. Et nous devrions nous battre *défensivement*. Or, en D. C. A., nous sommes également *plus faibles* que l'étranger, dans une proportion à peu près identique.

Serait-ce illogique de rappeler que si nous devons nous battre, nous n'aurons pas le choix des armes ? Que si nous sommes attaqués sur une frontière ou sur une autre, l'assaillant sera abondamment motorisé ? Que ses éléments de choc seront l'avion tactique et le char blindé ? Que nos troupes terrestres, nos arrières, nos centres vitaux, nos usines, nos centrales électriques, nos réseaux ferroviaires et routiers seront frappés par la force aérienne adverse ?

Le Maréchal Montgomery a déclaré qu'aucune action offensive ne se conçoit sans une très forte aviation. Le Maréchal Rommel a souligné que *l'avion était l'ennemi n° 1 du char*. En Corée, le 75 % des chars nord-coréens détruits l'ont été par l'aviation. C'est une constatation de fait *indiscutable, officielle*. On prétend par contre, en Suisse, ici et là, que l'arme antichar la meilleure est malgré tout le char... Partout, l'importance évidente de la force de l'air est reconnue. En Suisse on y pense. Mais dans l'esprit de beaucoup, comme en 1913, on en est encore à la suprématie incontestable de l'infanterie. On prétend même que l'infanterie de l'air (troupes de parachutistes de choc) serait un non-sens pour notre défense nationale.

Problèmes financiers

L'aviation est une arme terriblement coûteuse, direz-vous. Vous aurez raison. C'est probablement même l'arme la plus coûteuse, avec les chars. Mais est-ce très sage, en 1953, de juger la valeur tactique d'une arme, et son importance au profit de la défense nationale, à son «bon marché» ? Sommes-nous encore à l'époque des hallebardes ? Un homme attaqué par un porteur de pistolet se défend-t-il avec un poignard ? La Suisse consacre à son armée le 4 % de son *revenu national*. Certains pays d'Europe consacrent à leurs forces armées le 7, le 8, le 10 % et même davantage de leur revenu national. Dans les budgets militaires étrangers, on constate que les dépenses sont réparties un tiers pour l'armée de terre, un tiers pour la marine et son aviation, un tiers pour l'aviation *proprement dite*. En Suisse, l'armée terrestre reçoit cinq sixièmes du budget militaire, et notre aviation tactique doit se contenter d'un seul et unique sixième. Pourquoi ? Parce que, dit-on, l'aviation est coûteuse. Dès qu'il est question d'économie, c'est sur elle que jouent les coups de crayon. De ce fait, on économise, évidemment. Renforce-t-on par contre notre puissance défensive *moderne* ?

Armement et matériel volant

Le matériel volant dont nous disposons est à tous égards *excellent*. Dommage du peu, pourrait-on simplement dire. Pour l'entraînement, la Confédération a fait l'achat d'avions américains *Harvard AT-6*, et d'une cinquantaine de monoplans suisses *Pilatus P-2* (05 et 06), construits à Stans. Pour l'instruction tactique, nous disposons de chasseurs *Morane*. Pour le combat, la Suisse acheta peu après la fin de la guerre un lot de 130 chasseurs américains *Mustang*.

En 1947, les Chambres fédérales décidèrent l'achat en Angleterre de 75 *Vampires* à réaction, entièrement livrés en 1950. Puis ce fut la décision de construire en Suisse, par les soins de notre industrie suisse de l'aviation, un nouveau lot de cent *Vampires*. Le centième appareil de la commande fut livré à la troupe à fin novembre 1952, soit exactement à l'époque voulue. Ce fut tout à l'honneur de notre industrie suisse spécialisée. Au printemps 1951, les Chambres fédérales ont approuvé la construction en Suisse de 150 chasseurs *Venom*, type amélioré du *Vampire*. Les réacteurs *Ghost* des chasseurs à réaction *Venom* sont également construits en Suisse. Ces avions sont actuellement en cours de construction. Trois ont déjà été livrés. Les autres livraisons se poursuivront jusqu'en 1955. Enfin, deux hélicoptères *Hiller* ont été achetés, remis à la troupe, et soumis à des essais tactiques et techniques.

Un *Vampire* coûte près de 750 000 francs pièce, un *Venom* près d'un million. Mais dans ces prix sont compris les moteurs et pièces de rechange dans une proportion relativement forte, ainsi que tout le matériel et l'outillage techniques indispensables. A titre de comparaison, disons que le bombardier américain *B-36* coûte la bagatelle de 20 millions de francs pièce. Mais

le tonnage de bombes qu'il emporte équivaut à celui de 21 *forteresses volantes* de 1945. Et le bombardement aérien de 1953 atteint la précision d'un tir d'artillerie ajusté.

Notre D. C. A. dispose de mitrailleuses doubles, tirant 2400 coups/min, de canons de 20 mm, monotubes ou à trois tubes, tirant de 750 à 2200 coups/min, de canons de 34 mm, vitesse initiale 900 m/sec, efficaces jusqu'à 3000 m, enfin de canons 7,5 cm, vitesse initiale de plus de 800 m/sec, portée pratique de 7 km. Nos fabriques suisses étudient aujourd'hui une nouvelle pièce D. C. A. de 20 mm, d'une vitesse initiale de 1000 m/sec, et d'une vitesse de tir de 1000 coups/min (monotube) ou 3000 coups/min (trois tubes). La D. C. A. est le complément indispensable de toute force de l'air.

Nos pilotes de combat

Comparativement à ceux de l'étranger, nos programmes d'instruction et d'entraînement sont très chargés. On le doit à la formule de milice qui est la nôtre. Dans les domaines du pilotage, du tir au canon de bord 20 mm et du bombardement tactique, nos pilotes ont une instruction égale à celle des aviateurs étrangers. Une instruction moins poussée leur est donnée dans le lancement des roquettes. Pourquoi? Parce que les roquettes (fusées brisantes antichars) sont des engins très coûteux. Notre budget ne permet pas un emploi suffisant de ces armes pour l'instruction. Nos pilotes ne tirent, en moyenne, que le cinquième des roquettes utilisées hors de nos frontières pour l'instruction. Annuellement, en moyenne, nos pilotes ne volent que 70 ou 80 heures. C'est le tiers, ou même le quart de l'entraînement imposé aux pilotes militaires des autres nations. Et pourtant, les résultats acquis sont excellents. On le doit — c'est le cas de nos 400 pilotes actuels à l'entraînement —, à la sélection rigoureuse faite au profit d'un personnel volant aux qualités les

meilleures. En moyenne, sur cinq candidats au départ, un seul termine la formation imposée. C'est l'aptitude qui représente le critère, non la somme des connaissances théoriques ou scientifiques, qui est chez nous inférieure à ce que l'on demande à l'étranger. Le recrutement est opéré dans la troupe d'aviation. Pourquoi une telle sévérité de recrutement? Parce que nous ne disposons que de pilotes de chasse, soit de la catégorie la meilleure des pilotes, et parce que notre force de l'air n'a pas besoin de pilotes militaires de bombardement, de transport, de reconnaissance. Seule la chasse compte chez nous, et la chasse est l'apanage des meilleurs. On jugera de la qualité de nos pilotes en signalant qu'ils restent parfaitement aptes à leurs missions en volant annuellement 70/80 h, alors que dans les forces de l'OTAN on exige 250 heures annuelles de vol d'entraînement.

En guise de conclusion

Nous n'avons fait ici qu'une très brève incursion dans les rangs de nos forces de l'air suisses. Peut-être valait-elle néanmoins la peine d'être faite. A quelle conclusion devons-nous aboutir? Partout, on développe une aviation toujours plus nombreuse et puissante. En nombre suffisant, l'avion pourrait être en Suisse l'arme de défense antichars de tout premier ordre. On oublie que le char progresse à 50 km/h, l'avion à 1000 km/h. Dans la même journée, l'avion s'attaque à des objectifs aériens et terrestres dans un rayon d'action allant de Bâle à Chiasso. Le char et l'infanterie sont rivés à leur seul et unique secteur local d'opérations. L'avion se déplace où il le faut, où on le veut, il va partout, il s'attaque à l'ensemble du potentiel offensif de l'ennemi. Aucune autre arme ne peut accomplir ses missions, avec une telle rapidité, un telle puissance par unité de combat. Contre tout assaut aérien et blindé motorisé, notre parade n° 1 sera une aviation tactique suffisante, une D. C. A. nombreuse et moderne.

Angriff und Verteidigung

Kriegführung und Atomwaffen

In der Juni-Ausgabe der «Military Review» äussert sich Colonel Maddrey A. Solomon, Artillerie-Instruktor am Army War College der USA in einem längeren Artikel unter dem Titel «Dispersion is not the Answer» zu diesem Thema. Er sei in der Folge in aller Kürze wiedergegeben: Das Auftreten der Atomwaffen im Zweiten Weltkrieg und die seitherigen Versuche auf diesem Gebiet lassen keinen Zweifel darüber bestehen, dass mit dem Aufkommen und der Anwendung dieser neuen Waffen die allgemein gültigen Regeln der Kriegführung Veränderungen erfahren haben und noch erfahren werden. Es ist jedoch falsch, anzunehmen, in der Dezentralisation sei das Heilmittel zur Vermeidung von Verlusten durch die Einwirkung von

Atomwaffen gefunden. Defaitisten gehen noch einen Schritt weiter und empfehlen in diesem Zusammenhang den Verzicht auf gewisse militärische Operationen, wie z. B. amphibische und Luftlandeunternehmen, sowie grosse Landfeldzüge. Ein Eingehen auf solche Vorschläge würde das Ende der Landkriegführung überhaupt bedeuten. Andere Kreise wieder sehen den einzig gangbaren Weg, um die Folgen eines Atomwaffenangriffes auf ein Minimum zu reduzieren in der Dezentralisation. Sie übersehen aber, dass dezentralisierte Armeen, zerstreute Truppen gar nicht in der Lage sind, Schlachten zu gewinnen. Die ganze Kriegsgeschichte beweist uns, dass die Konzentration der Kräfte stets den Hauptfaktor für den Erfolg darstellte.