

L'évolution de l'aviation militaire suisse 1914-1964

Autor(en): **Knebel, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **110 (1965)**

Heft 1

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343230>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REVUE MILITAIRE SUISSE

Direction-Rédaction: Colonel-brigadier Roger Masson

Rédacteur-Adjoint: Colonel EMG Georges Rapp

Administration: Lt-colonel Ernest Bütiger

Editeurs et expédition: Imprimeries Réunies S.A., av. de la Gare 33, Lausanne
(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. II 5209)

Annonces: Publicitas S.A., succursale, rue Centrale 15, Lausanne

ABONNEMENT: Suisse: 1 an Fr. 14.—; 6 mois Fr. 8.—

Etranger: 1 an Fr. 17.—; 6 mois Fr. 9.—

Prix du numéro: Fr. 1.50

L'évolution de l'aviation militaire suisse 1914 - 1964

Il est intéressant de relever, dans cette revue, que notre aviation militaire fut créée grâce à l'initiative de la *Société suisse des officiers* et par la volonté du peuple suisse.

En effet, lorsqu'en 1910, le Département militaire fédéral et le chef de l'état-major général adoptèrent une attitude négative à l'égard d'un projet présenté par des aéroliers et des aviateurs, et qu'en 1911, les Chambres fédérales refusèrent de subventionner l'aménagement des aérodromes et autres projets concernant l'aviation militaire, il semblait désormais inutile de compter sur une aide active de la Confédération. Il ne restait plus que la possibilité de s'adresser directement au peuple suisse.

Sur proposition de la Section de Fribourg, le comité central de la S.S.O. (sous la présidence du colonel M. de Diesbach, conseiller national) en prit l'initiative. L'assemblée générale extraordinaire réunie à Fribourg décida, le 1^{er} décembre 1912, d'organiser une *collecte nationale* pour l'aviation militaire.

L'appel lancé le 1^{er} janvier 1913 était signé par le chef du Département militaire, fédéral, M. A. Hofmann, par tous les commandants d'unités d'armée, par 30 conseillers nationaux et 6 députés au Conseil des Etats. Voici deux phrases tirées de ce texte :

« Actuellement l'aviation est devenue le complément nécessaire d'une armée, et le pays qui entrerait sans avions en conflit avec une nation qui en serait munie, se trouverait dans un état d'infériorité manifeste. Jusqu'à ce jour, la Suisse n'a rien pu faire dans le domaine de l'aviation militaire, en raison des fortes charges que son armée impose à la Confédération. »

Malgré l'état d'esprit de certains milieux et les voix des antimilitaristes, la réponse du peuple suisse fut prompte et sans équivoque. La collecte rapporta le somme impressionnante pour l'époque de 1 734 564 francs, dont $\frac{1}{4}$ de million versé par les Suisses de l'étranger.

Ainsi, l'héroïsme des pionniers, la clairvoyance de la Société suisse des officiers, la collaboration active de la presse et l'esprit de sacrifice du peuple suisse ont donné l'impulsion initiale à la création de notre *aviation militaire*.

Avant la première guerre, l'aviation avait déjà trouvé sa place dans les armées des Etats environnants. Voici à titre d'information les effectifs des forces aériennes étrangères au début 1913 :

France :	450 avions plus 100 en construction
Allemagne :	250 avions
Autriche-Hongrie :	50 avions
Italie :	36 avions plus 40 en construction
Angleterre :	70 avions
Russie :	250 avions

PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Le 1^{er} août 1914 notre armée fut mobilisée *sans* aviation. Il fallait cet événement capital, la guerre, pour accélérer sa création.



FIG. 1. — 1913, une des affiches pour la collecte nationale en faveur de l'aviation militaire.

Le capitaine EMG Real, officier instructeur de cavalerie, qui avait suivi à titre privé une école d'aviation à Darmstadt,

fut chargé par le chef de l'état-major général de constituer la troupe d'aviation. Il réunit autour de lui tous les pilotes détenteurs d'un brevet et si possible propriétaires d'un aéroplane privé. Il réquisitionna les avions étrangers se trouvant à l'*Exposition nationale* (Berne), puis se fit réserver le hangar des aérostats et la place du Beundenfeld à Berne. Le personnel technique fut recherché dans toute l'armée et les hommes de garde réclamés à la compagnie des ballonniers.

Première organisation de la troupe d'aviation :

Commandant:	Cap. EMG Real
Remplaçant:	Plt. Santschi de la cp. des ballonniers
Officier du matériel:	Plt. Wild, ingénieur
Météorologue:	de Quervain, professeur
Observateurs:	Major Messner, cp. des ballonniers
	Lt. Endtner, cp. des ballonniers
	Lt. Walter, cavalerie
	Lt. Bordier, cavalerie
	Lt. Moebus, infanterie
	Lt. Lüthy, infanterie

1^{re} escadre, biplanes :

Lt. Lugrin
Cpl. Bider
Parmelin
Burri

2^{me} escadre, monoplanes :

Cpl. Grandjean
Audemars
Comte
Cuendet
Durafour

en plus :

personnel technique
et de service

en plus :

personnel technique
et de service

Les aéroplanes étaient aussi disparates que nombreux :

1 monoplan Grandjean,	propriété de Grandjean
1 biplan Henri Farman,	propriété de Lugrin
1 monoplan Blériot,	propriété de Bider



FIG. 2 — Lors de la mobilisation de 1914, le capitaine Real fut chargé de la constitution de l'aviation militaire. Cet officier devant un appareil de fabrication suisse : le Wild.

1 monoplan Blériot,	appareil d'exposition
1 monoplan Morane,	appareil de démonstration
1 biplan Aviatik,	appareil d'exposition
2 bipl. Schneider LVG,	appareils d'exposition
au total: 8 aéroplanes biplaces pour 9 pilotes.	

Le Beundenfeld pouvait servir de terrain d'aviation à des aviateurs expérimentés, mais il était exclu d'y former des élèves pilotes. Parmi les aérodromes plus appropriés, il fallait choisir entre Avenches, Spreitenbach et Dübendorf. Le dernier nommé fut retenu. Audemars, Grandjean et Cuedet y atterrirent le 8 décembre; 5 jours plus tard, le reste suivit par route, par chemin de fer et par air. *Dübendorf devint ainsi le premier et le plus important centre de l'aviation militaire.* Il l'est resté encore de nos jours.

Au début de la première guerre mondiale, la mission de l'aviation, dans toutes les armées, se limitait à l'exploration et à l'observation du champ de bataille.

Nos aviateurs n'entrèrent que rarement en action pendant cette période; quelques vols de reconnaissance exécutés au cours de manœuvres constituèrent les seuls engagements tactiques. Ils avaient surtout pour tâche: l'organisation, l'aménagement et l'instruction.

La construction de l'aérodrome de Dübendorf fut effectuée en grande partie par la troupe d'aviation. Bien souvent, il arriva que les pilotes durent conduire eux-mêmes les camions charriant les pierres et le gravier pour aplanir et améliorer le sol marécageux.

En 1915 on instruisit 3 nouveaux pilotes et 5 observateurs.

Après une année d'existence, les *troupes d'aviation* furent officiellement reconnues par un arrêté du Conseil fédéral du 13 août 1915 qui réglait les questions relatives à l'intégration, la formation des pilotes et observateurs et fixait la composition des escadrilles.

En 1916, le capitaine Real, le fondateur, quitta le commandement de sa troupe pour prendre un poste dans l'industrie

privée. Il fut remplacé par le cap. Schläppi de l'infanterie (1916-1917), auquel succéda en 1917 le cap. Scherrer également de l'infanterie (1917-1918).

L'aviation relevait depuis sa création du service de l'état-major général. Dès le mois d'octobre 1916 elle fut subordonnée au service du génie et ceci jusqu'au mois de février 1919.

Autres faits dignes d'être relevés: en 1917, le premier vol d'escadre, de Dübendorf à Lausanne, et la visite du général Wille aux troupes d'aviation à Dübendorf.

L'acquisition d'avions fut durant cette période de guerre un problème difficile à résoudre. Il n'était pas possible d'en obtenir de l'étranger. C'est pourquoi les aviateurs construisirent eux-mêmes, en 1916, quelques appareils selon les plans de leur officier du matériel, l'ingénieur Wild, qui avait travaillé dans des usines d'aviation. De son côté, le service technique militaire commença en même temps la fabrication d'avions types DH-1 à 3 de l'ingénieur Häfeli. Les livraisons des Wild et des DH-1, 2 et 3 commencèrent en 1916 et s'étendirent jusqu'en 1918.

Entre-temps les puissances belligérantes avaient armé leurs appareils d'abord de fusils, puis de mitrailleuses et enfin les avaient chargés de bombes. L'aviation n'était plus seulement un moyen d'observation, elle devenit une arme offensive. Pour la combattre, la chasse était née. Etant donné la mission défensive de notre armée, nous devions aussi posséder des chasseurs. Les « Bébé » Nieuport achetés en France en 1917, armés d'une mitrailleuse tirant à travers le champ de l'hélice, se révélèrent excellents; ils pouvaient même servir aux vols d'acrobatie.

A la fin de la première guerre mondiale, notre aviation disposait de: 68 avions; 27 étaient en construction. Nos pilotes accomplirent durant ces 4 années: 40 100 vols.

L'APRÈS-GUERRE 1919 A 1924

Après l'armistice, l'euphorie de pacifisme et de désarmement faillit mettre en cause le maintien de la troupe

d'aviation. L'effectif des pilotes et des observateurs fut d'abord réduit et l'état d'arme auxiliaire, rattachée au service du génie, maintenu.

Après cette courte période d'expectative et grâce à son nouveau commandant, le major Isler, devenu plus tard le chef de l'*Office fédéral de l'air*, l'aviation militaire surmonta vaillamment cette crise.

Le 18 février 1919, une nouvelle organisation fut mise au point. Le commandant de l'aviation passa de nouveau au service de l'état-major général qui disposa dès lors, pour cette tâche, d'une section spéciale. On créa également une direction des aérodromes à Dübendorf. Cette nouvelle administration civile comprenait déjà les éléments de la future DAM.

ORGANISATION 1919

- 1 état-major,
- 5 escadres (unités) avec personnel d'entretien et de service,
- 1 compagnie de parc d'aviation et
- 1 section de photographes

L'effectif des unités fut complété par des hommes transférés d'autres armes.

On ne commença qu'en 1920 à recruter des soldats d'aviation; dès 1921 il y eut des écoles spéciales de recrues, de sous officiers et d'officiers. Les écoles de pilotes et d'observateurs, organisées dès le début, furent maintenues.

Les missions de l'aviation étant à cette époque: l'observation et la chasse, il fallut moderniser et renforcer notre parc d'avions. Voici la liste des avions mis en service de 1920 à 1924.

pour l'observation :

- 19 Zepp C-II achetés aux usines Zeppelin à Friedrichshafen et livrés en 1920
- 60 DH-5 commandés aux Ateliers de construction à Thoune et livrés en 1922 (1^{re} série) et 1924 (2^e série)

pour la chasse :

- 16 Hanriot D-I construits sous licence par Macchi en Italie et livrés en 1921
- 15 Fokker D-VII de Fokker Hollande, fabriqués sous licence par A. Comte, Oberrieden et livrés en 1922
- 14 Nieuport 28, « Bébé », achetés en France en 1923.

Tous ces chasseurs étaient armés de 1 ou 2 mitrailleuses fixes tirant dans l'axe de vol.

Durant ces quatre années, 80 avions d'observation et 45 avions de chasse furent livrés à nos troupes d'aviation.

En 1920, le Lt.-colonel A. Müller succéda au major Isler comme commandant de l'aviation.

Une autre personnalité qui joua un rôle déterminant dans le développement et l'organisation de notre arme fut le colonel Immenhauser. Cet officier, devenu en 1921 chef de la section aviation de l'état-major général, sut donner à son poste et à la troupe dont il avait la responsabilité, l'importance qu'ils méritaient.

En 1921 et 1923, deux ordonnances du Département militaire fédéral réglèrent l'instruction, l'entraînement et la subordination des pilotes et des observateurs. La formation d'officiers issus de l'aviation n'ayant débuté qu'en 1922, il fallut durant de nombreuses années compléter l'effectif du personnel volant par des volontaires provenant d'autres armes.

Ces officiers étaient alors instruits dans des écoles d'aviation mixtes et conservaient, une fois brevetés pilotes ou observateurs, les parements de leur arme et leur incorporation d'origine. Ils étaient détachés à l'aviation et astreints aux cours d'entraînement des aviateurs. En outre, ils accomplissaient alternativement leurs cours de répétition, une année avec leur unité terrestre et l'année suivante avec les troupes d'aviation. Ce statut d'officiers « prêtés » par les autres armes dura jusqu'en 1931 pour les pilotes et 1935 pour les observateurs.

ORGANISATION DES TROUPES 1924

L'organisation des troupes du 18 décembre 1924 dota généreusement l'aviation militaire. Il avait été prévu, à cette époque, d'augmenter progressivement à 30 le nombre des compagnies. La *troupe d'aviation*, terme employé pour la première fois dans un arrêté du Conseil fédéral, fut soumise à un regroupement.

ORGANISATION 1925-1931

- 1 état-major (échelon régiment)
- 2 groupes d'observation à 6 compagnies chacun
- 1 groupe de chasse à 6 compagnies
- 1 compagnie de parc
- 3 sections de photographes

En 1925 l'aviation militaire, respectivement la DAM, disposait des aérodromes suivants:

Aérodromes permanents :

Dübendorf, Lausanne, Thoune et Payerne.

Aérodromes d'entraînement :

Aarau, Bellinzone, Berne, Bière, Coire, Frauenfeld, Kloten, Lucerne, Saint-Gall, Schaffhouse, Zurich-Wollishofen.

La conception d'emploi de l'aviation fut longuement discutée et fixée définitivement dans la remarquable *instruction sur le service en campagne* 1927, dont voici quelques extraits:

« Il est à prévoir que l'ennemi nous attaquera, dès le début de la guerre, avec une nombreuse aviation. L'expérience de la guerre enseigne toutefois que les résultats de l'aviation dépendent moins du nombre que du courage et de l'habileté déployés par les escadrilles, notamment par chaque aviateur. »

Plus loin: « Toutes nos missions d'observation peuvent être assurées par des avions de types moyen et léger, mais étant données les circonstances particulières dans lesquelles

nous nous trouvons, notre principale activité de combat sera la chasse... »

« Les avions d'observation sont employés : avant le combat, à l'exploration lointaine et rapprochée, pour le compte du haut commandement; pendant le combat, à l'exploration, à la liaison, ainsi qu'aux missions spéciales d'artillerie... »

« Les escadrilles de chasse servent à protéger nos troupes contre les attaques aériennes. »

« L'aviation de chasse constitue également pour les installations situées derrière le front et à l'intérieur du pays le meilleur moyen de protection contre les escadrilles de bombardement. »

« Nous ne disposerons probablement pas d'escadrilles de combat, ni d'escadrilles de bombardement, ou du moins nous n'en aurons que dans une faible mesure. »

Enfin : « Il faut éviter de disperser une aviation numériquement faible, pour ne l'employer qu'où elle est indispensable et peut agir avec des chances de succès. La variété des missions qui incombent à la chasse ne doit cependant pas conduire à disséminer nos forces. »

L'acquisition de nouveaux avions, appelés à remplacer les DH-3, Zepp, Hanriot et Fokker D-VII, causa de sérieux soucis au commandement et aux autorités responsables. Lors de la présentation du budget pour 1928, notre arme fut soumise à de vives critiques parlementaires. Certains députés pensant que la paix durerait à perpétuité critiquaient l'importance des crédits demandés; d'autres, comme le conseiller national Vallotton, considéraient au contraire que l'équipement de notre aviation laissait à désirer. Le conseiller fédéral Scheurer réussit cependant à l'emporter.

Sous la direction du constructeur français Dewoitine, les ateliers fédéraux mirent au point et construisirent le D-27, avion de chasse monoplace dont les qualités de vol et les performances étaient remarquables.

D'autre part une nouvelle possibilité d'utilisation de l'arme aérienne s'imposa à cette époque : *l'intervention au sol.*

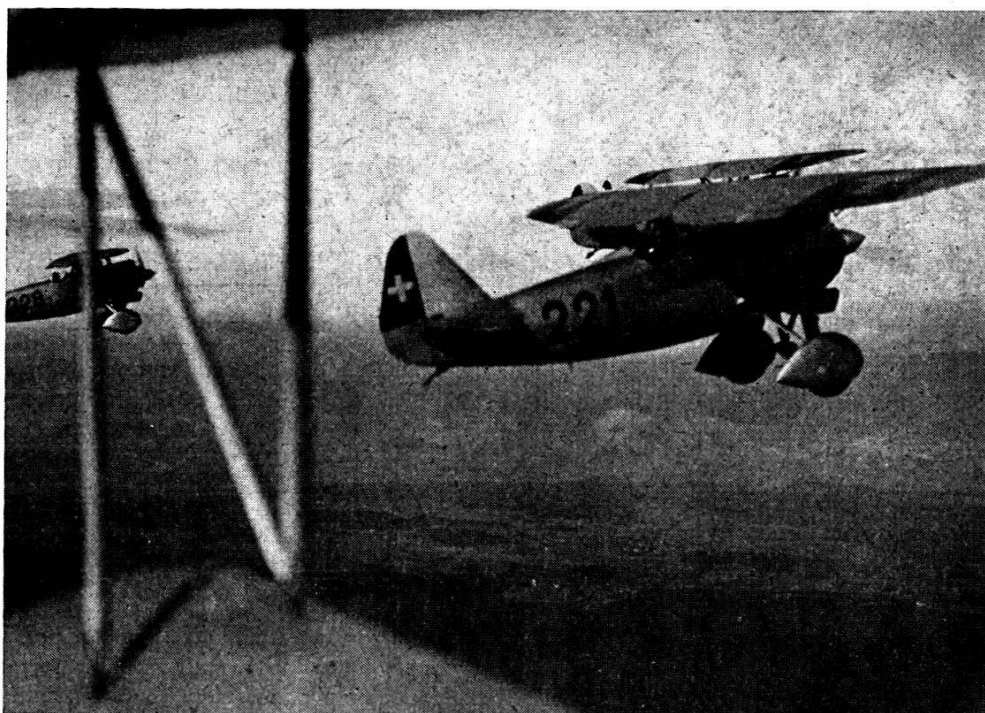


FIG. 3 — 1930, une escadrille de chasseurs Dewoitine D-27 en vol.

Des avions nouvellement équipés pouvaient appuyer par leurs feux le combat des troupes terrestres. Cette nouvelle mission eut pour conséquence la commande et la fabrication sous licence de l'avion Fokker C-V armé de mitrailleuses et de bombes.

En 1929 une première tranche de :

65 chasseurs, monoplaces D-27

50 biplaces d'observation et de combat C-V

fut mise en chantier. A la fin de 1933, la livraison de 115 nouveaux appareils était terminée, ce qui permit d'équiper 6 compagnies de chasse et 6 compagnies d'observation.

Entre-temps, en 1930, le colonel Bardet, de l'infanterie, avait remplacé le colonel Müller au commandement de la troupe d'aviation.

Un arrêté du Conseil fédéral datant de 1931 modifia une fois de plus l'organisation de notre arme.

5 Groupes, au lieu de 3 jusqu'ici, furent formés. Chaque groupe comprenait 3 compagnies de chasse ou d'aviation, un

état-major et une section photo. Les compagnies 12, 17 et 18, ainsi que l'unique compagnie de parc, furent directement subordonnées à l'état-major de la troupe d'aviation.

Enfin, en 1934 une ordonnance du DMF sanctionna la création du *service de repérage et de signalisation d'avions*.

ORGANISATION DES TROUPES 1936

1936 marque un revirement décisif. La situation politique en Europe, la course aux armements et l'importance que les conceptions militaires étrangères donnaient aux opérations aériennes nécessitèrent une réorganisation et une modernisation radicale de l'armée et en particulier de l'aviation.

L'arrêté de l'Assemblée fédérale sur l'organisation de l'armée du 7 octobre 1936 créa la *défense contre avions* terrestre et institua un service de l'aviation et de la DCA directement subordonné au Département militaire fédéral.

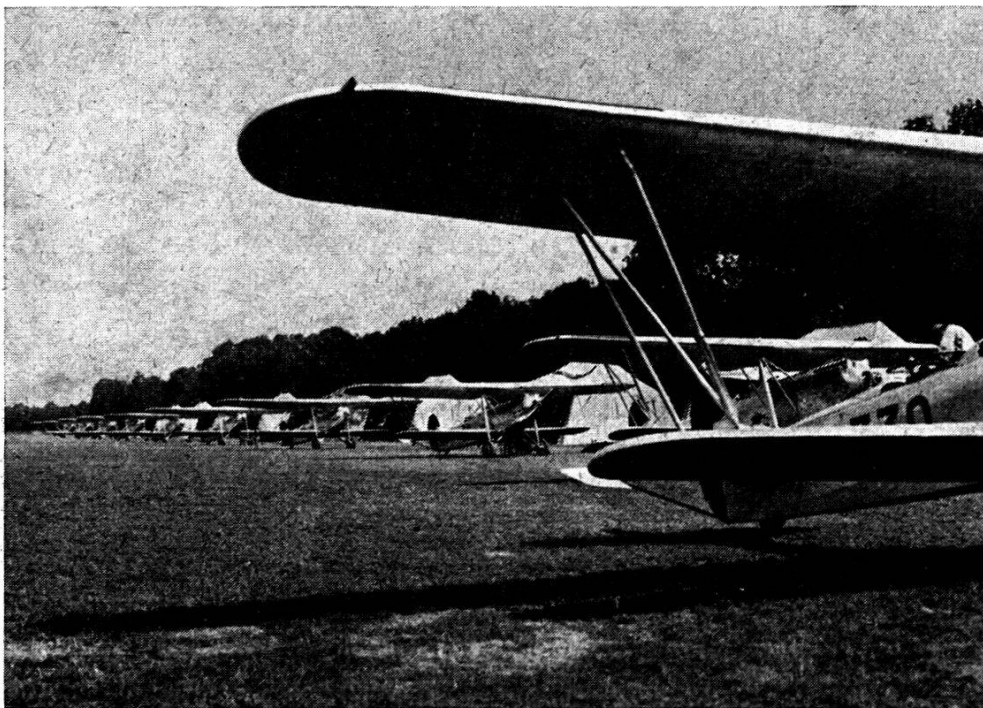


FIG. 4. — 1936, un point d'appui de campagne; les Fokker C-V avec leurs tentes à la lisière d'une forêt.

Le colonel Bandi, de l'artillerie, fut alors désigné comme premier chef d'arme et nommé colonel-divisionnaire; il devenait en même temps le commandant de toutes les troupes d'aviation et de défense contre avions. Ce chef n'avait donc pas seulement sous ses ordres l'aviation avec son organisation au sol, mais aussi la DCA qu'il fallait encore organiser et instruire, ainsi que le service de repérage et de signalisation d'avions.

Les tâches principales des troupes d'aviation et de DCA furent définies également à cette époque:

- interception des forces aériennes ennemies sur le front et à l'intérieur du territoire national
- missions autonomes pour l'aviation, selon les instructions du commandement de l'armée
- collaboration directe avec les troupes terrestres.

La réorganisation de l'aviation devait être rapide. L'effectif des équipages fut doublé en peu de temps; les places d'armes et les aérodromes furent améliorés; d'autres furent construits.

ORGANISATION RÉALISÉE EN 1938

Le commandement de l'aviation et de la DCA disposait de:

- 3 régiments d'aviation
- 7 groupes
- 21 compagnies.

Le régiment 1, à 3 groupes; les régiments 2 et 3, 2 groupes chacun. Chaque groupe comprenait 3 compagnies: 2 cp. de combat et d'observation et 1 escadrille de chasse.

Cette nouvelle organisation nécessita une augmentation, puis une modernisation du matériel. Dès 1935 le service de construction d'avions à Thoune travailla à deux projets de biplaces de combat et d'observation, le C-35 et le C-36. Le type C-35 fut d'abord choisi et 82 appareils purent être livrés à la troupe jusqu'en 1939. D'autre part, des délégations

parcoururent la France, l'Angleterre, l'Italie, l'Allemagne et les U.S.A. à la recherche d'avions plus modernes et plus puissants. En 1938, on parvint à signer un accord avec l'Allemagne pour la livraison de chasseurs monoplaces des usines Messerschmitt. La commande portait sur 10 Me-109 D et 80 Me-109 E. La livraison de ces appareils se termina au printemps 1940.

En outre, on fit l'acquisition de la licence pour la fabrication en Suisse du monoplace de chasse français Morane 406. Cet appareil reçut la désignation D-3800. Les premiers avions de cette série sortirent d'usine à fin 1939.

A cette époque encore, l'aviation était une troupe nomade. De longues colonnes de camions transportaient le matériel des compagnies sur l'un des nombreux aérodromes de campagne. Les aviateurs y montaient leurs tentes, installaient leurs ateliers et aménageaient la piste. Les pilotes atterrisaient en général le lendemain avec 8 à 10 avions. Le point d'appui était alors prêt à l'engagement.

LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE 1939 à 1945

Lorsque le 28 août 1939 les troupes d'aviation et de la DCA furent mobilisées, le chef d'arme devenu commandant de ces troupes disposait de 3 Rgt. d'aviation, soit 7 groupes et 21 escadrilles. Son parc aérien comprenait 96 chasseurs et 138 avions de reconnaissance et d'intervention au sol. Sur les 21 unités, trois seulement avaient un matériel apte à la guerre moderne et 5 durent être démobilisées faute d'avions. Cette situation critique fut cependant rapidement rétablie grâce, d'une part, à l'étonnante régularité des livraisons allemandes de Messerschmitt après la déclaration de guerre et d'autre part à la fabrication suisse des Moranes D-3800 qui put être accélérée.

Dès le début des hostilités les escadrilles de chasse reçurent pour mission de sauvegarder la neutralité de notre espace aérien. Nous ne pouvons mieux nous remémorer ces heures

de 1940 qu'en citant ici les lignes du général Guisan dans son rapport à l'Assemblée fédérale:

« La police de notre neutralité aérienne fut une excellente école qui nous permit de développer la valeur de nos pilotes. 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 que relate le rapport du Commandant de l'aviation... »

...« L'affirmation de cette maîtrise représentait à mes yeux plus qu'un succès technique ou tactique: en révélant l'esprit agressif de nos pilotes dans l'accomplissement de leur tâche défensive, il était un précieux symbole de notre volonté de résistance. »

A la fin de 1941, l'escadre de surveillance fut constituée. Ce corps d'aviateurs professionnels, qui existait déjà à l'état de projet avant la guerre, reçut pour tâches et raisons d'être:

- sauvegarder la neutralité aérienne
- surveiller le trafic dans notre espace aérien
- collaborer avec les troupes d'aviation et de DCA ainsi qu'avec les troupes terrestres
- coopérer à l'instruction et au développement tactique et technique des troupes d'aviation.

A la fin 1942, l'escadre de surveillance comprenait 3 escadrilles de front. Avec ces trois nouvelles unités, l'augmentation des effectifs du personnel ainsi que l'introduction de l'avion polyvalent C-36, construit en Suisse, il fut possible en 1943 de porter de trois à quatre le nombre des régiments d'aviation.

Le 1^{er} janvier 1944 le colonel-divisionnaire Rihner succéda au colonel-divisionnaire Bandi et devint ainsi le premier aviateur appelé à commander les troupes d'aviation et de DCA.

Conscient de la trop lourde tâche qui avait pesé sur les épaules de son prédécesseur, le nouveau commandant commença par réformer et rationaliser son commandement. Il créa les postes suivants qui seuls lui furent directement

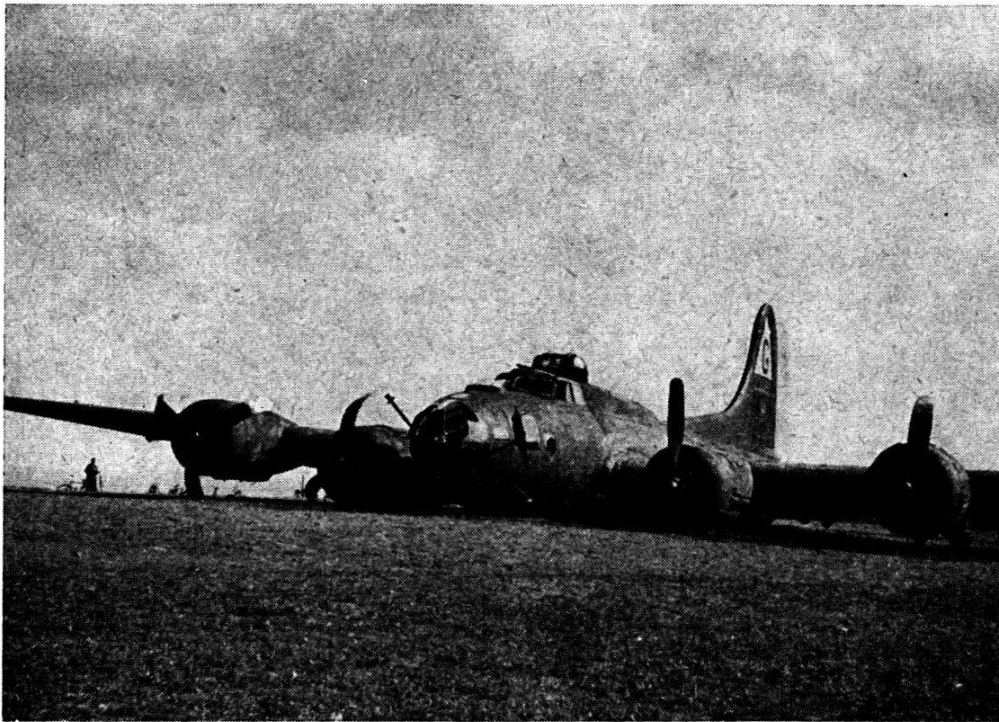


FIG. 5. — Cette forteresse volante B-17, interceptée par nos chasseurs, fit un atterrissage forcé à Dübendorf.

subordonnés: Chef de l'instruction, Cdt. de l'aviation, Cdt. de la DCA d'armée, Cdt. des aérodromes.

Puis il entreprit une réorganisation fondamentale de ses troupes. L'ensemble que formait au sein des troupes d'aviation le personnel navigant et le personnel technique du sol fut séparé du haut en bas de l'échelle. On obtint ainsi un allègement sensible des charges à tous les échelons du commandement, ce qui permit un meilleur rendement opératif et tactique des formations volantes.

Le concept du *réduit national* eut pour nos troupes une influence considérable. L'aviation abandonna ses points d'appui de campagne sur le Plateau pour se retirer dans les grandes vallées alpestres. Son dispositif d'infrastructure devint statique. Sur les nouveaux aérodromes du réduit, des pistes asphaltées et des abris bétonnés pour les avions furent construits.

Pendant ces années de guerre, un effort remarquable fut également réalisé dans le domaine de la production

d'avions. Nos usines fabriquèrent 450 appareils durant cette période. A la fin du service actif, l'effectif de notre parc était de 530 avions de combat, plus 20 en construction.

Le 12 mai 1945, les troupes d'aviation furent démobilisées. Pour accomplir leurs nombreuses missions, 237 393 heures de vol et 652 269 atterrissages furent nécessaires. Le service de repérage et de signalisation d'avions enregistra 6501 violations de frontière; la pénétration d'une seule grande formation dans notre espace aérien étant comptée comme une seule violation.

La récapitulation ci-dessous indique le nombre d'avions étrangers abattus, tombés ou ayant atterri sur territoire suisse de 1939 à 1945:

- L'aviation a abattu 14 avions et en a contraint 2 à l'atterrissage.
Elle a perdu 3 pilotes et 3 appareils en combat aérien; un pilote a été blessé.
- La DCA a abattu 7 avions et en a contraint 2 à l'atterrissage.
- 194 avions étrangers en détresse ont atterri en Suisse.
- 35 autres se sont écrasés sur notre territoire.

ORGANISATION DES TROUPES 1951

La réforme de structure interne, planifiée à la fin de la guerre, ne fut réalisée que progressivement. En 1946, les unités techniques furent séparées des formations volantes qui devinrent des escadrilles; mais ce n'est qu'en 1948 qu'on créa les régiments d'aérodromes. Enfin, l'organisation des troupes 1951 sanctionna définitivement l'ordre de bataille de l'aviation.

Comme aucune nouvelle acquisition n'avait pu remplacer depuis longtemps les plus anciens de nos avions de guerre et que d'autre part le prix de revient du nouveau matériel augmentait constamment, l'effectif de notre arme dut malheureusement être diminué. Cela eut pour effet la suppression

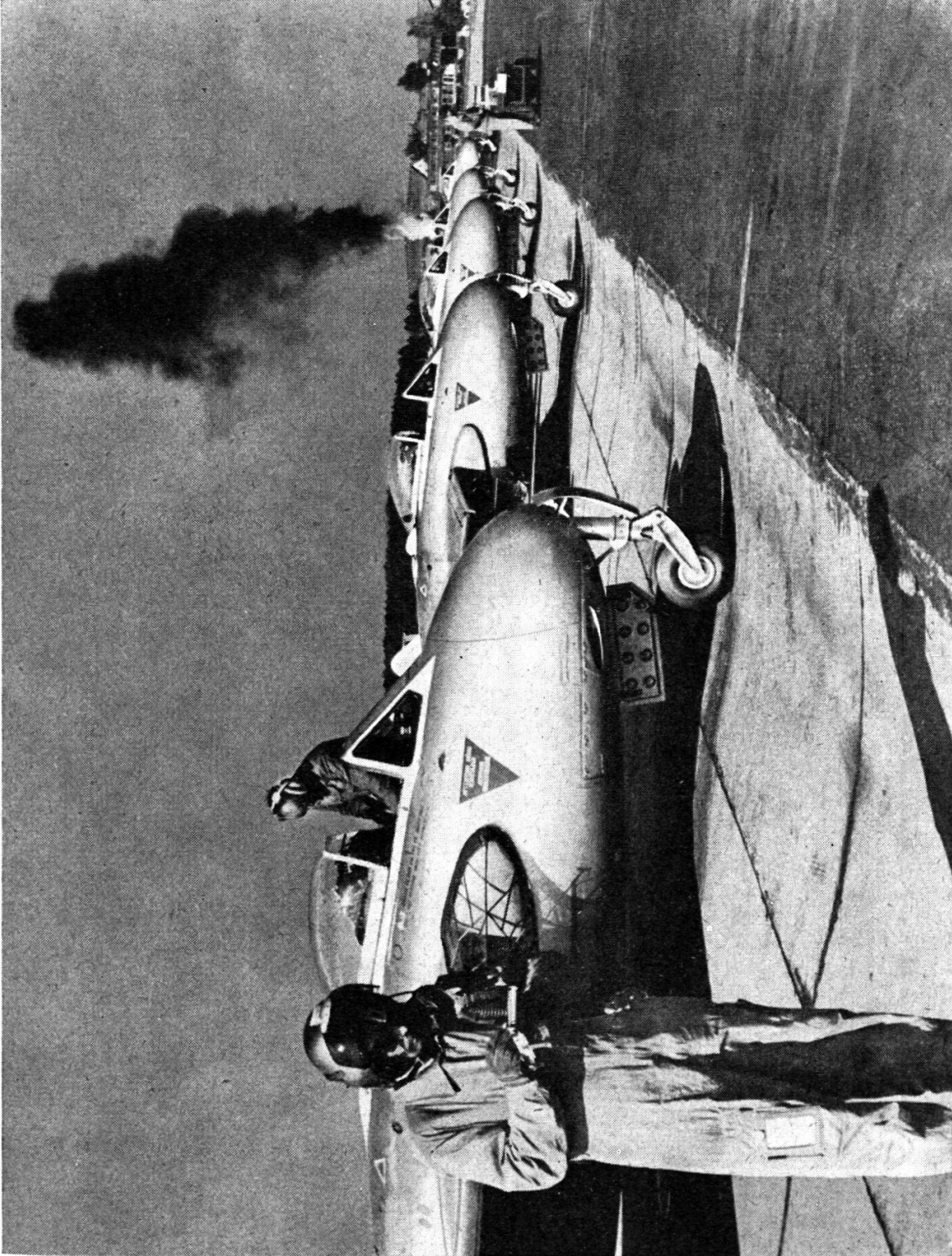


Fig. 6. — 1953, le « Venom » succède au « Vampire » ; une formation de Havilland HD-112 se prépare au vol.

simultanée d'un rgt. de DCA, d'un rgt. d'aviation, d'un rgt. d'aérodrome et de 6 escadrilles ainsi que la réduction de l'effectif de base de 500 à 400 avions de combat.

ORGANISATION 1951

- Commandement de l'aviation:
3 régiments à 6-8 escadrilles.
- Commandement des aérodromes:
3 régiments à 4 groupes d'aérodromes chacun.

A cette époque, cependant, de gros progrès furent réalisés dans le domaine de l'infrastructure. On allongea les pistes des aérodromes de guerre et l'on construisit des cavernes résistant aux bombes, pour les avions. Les postes de commandement avec leurs réseaux de communications ainsi que les dépôts de munitions et de carburants furent également installés sous roche. Les groupes d'aérodromes se virent attribuer des batteries de DCA organiques.



FIG. 7. — 1960, l'Alouette II assure l'évacuation des grands blessés.

Le règlement « La conduite des troupes », datant aussi de l'année 1951, définit les missions incombant à notre arme. Cette nouvelle conception de l'engagement relégua au second plan la défense aérienne et fixa que l'aviation devait se borner à la coopération tactique avec les autres troupes. Cette nouvelle prescription institua les postes d'officiers d'engagement d'aviation auprès des unités d'armée. Elle préconisa, en outre, le choix d'appareils polyvalents.

En 1953, le colonel-divisionnaire Primault fut nommé chef d'arme et commandant des troupes d'aviation et de DCA; il devint aussi membre de la commission de défense nationale.

L'après-guerre fut caractérisé surtout par l'introduction des avions à réaction. Notre parc fut régulièrement complété et modernisé. Ces commandes firent l'objet de différents messages adressés par le Conseil fédéral au parlement.

Année du message	Nombre et type d'avions acquis	Prix en millions	Provenance ou construction	Livraison dès
1947	75 DH-100 Vampire (1 ^{re} série)	64	achetés en Angleterre	1949
1948	130 P-51 Mustang	11	provenant des surplus des U.S.S.F.	1948
1949	100 DH-100 Vampire (2 ^e série)	108	sous licence en Suisse	1951
1951	150 DH-112 Venom. (1 ^{re} série)	175	sous licence en Suisse	1953
1954	100 DH-112 Venom (2 ^e série)	115	sous licence en Suisse	1956
1958	100 Hawker Hunter	312	achetés en Angleterre	1959

DE 1961 A AUJOURD'HUI

Depuis 1951, l'organisation des troupes d'aviation ne subit que peu de changements. L'importante réforme de notre armée, consécutive à l'organisation des troupes 1961, se traduit chez nous par une centralisation du commandement et une adaptation plus poussée aux nouveaux moyens d'investigation et de transmission.

Etant donné la mécanisation et la plus grande mobilité donnée à notre armée, le centre de gravité des tâches de l'aviation devait inévitablement se reporter vers la défense de l'espace aérien. Cette nouvelle tendance est mentionnée dans le règlement « Engagement et conduite au combat de l'aviation 1959 ».

D'autre part, l'intégration sol-air fut améliorée par un renforcement de la délégation d'officiers aviateurs auprès des unités d'armée.

Dans le domaine de l'électronique, les importantes découvertes et les expériences faites à l'étranger nous permirent de moderniser nos moyens de renseignement et de transmission. Le service de repérage et de signalisation d'avions fut complété par un réseau radar de guet pour le contrôle de l'espace aérien et le repérage à temps des avions s'approchant de notre territoire. La première école de recrues radar eut lieu en 1954.

En outre, grâce aux nouveaux matériels de transmission, la conduite centralisée de toute l'aviation et de la DCA d'armée put être réalisée. Un poste de commandement souterrain fut construit en peu de temps. Cette centrale, reliée directement avec les moyens d'investigation de nos troupes et avec les unités d'armée, permet la réception et la représentation graphique simultanée de tous les renseignements sur la situation aérienne et terrestre nécessaires à l'engagement et au contrôle des formations. Elle règle et coordonne également les feux de la DCA lourde et l'engagement des engins ou missiles.

Dans le domaine du renseignement il est inutile de citer la création d'une escadrille spécialisée pour la reconnaissance photographique et d'un service d'interprétation de vues aériennes.

L'année 1953 marqua le début des expérimentations avec des avions légers pour l'observation du champ de bataille, la liaison et le transport. La constitution d'escadrilles d'avia-

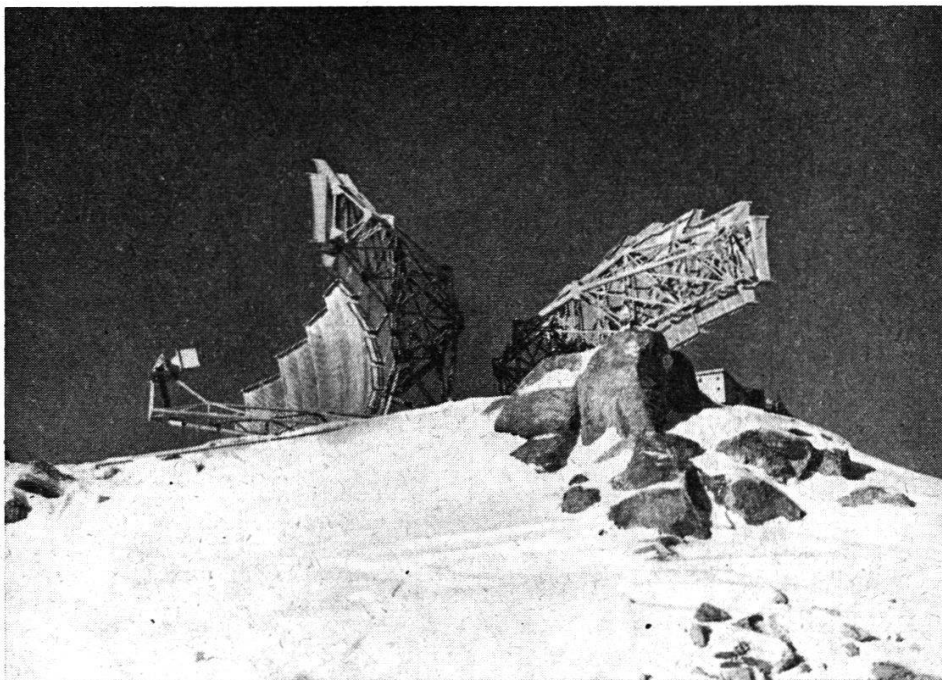


FIG. 8. — Nos radars de montagne repèrent les formations aériennes au-delà de nos frontières.

tion légères fut prévue dans l'organisation des troupes 1961 et, en 1963, les Chambres fédérales approuvèrent un crédit de 40 millions de francs pour l'achat d'appareils et de matériels. Dorénavant, chacun des corps d'armée, ainsi que les troupes d'aviation et de DCA, disposeront d'une escadrille d'hélicoptères et d'avions légers, pour leurs propres tâches de liaison et de transport.

Enfin, on sait qu'en 1964, notre Parlement a décidé la construction sous licence, en Suisse, de 57 Dassault Mirage

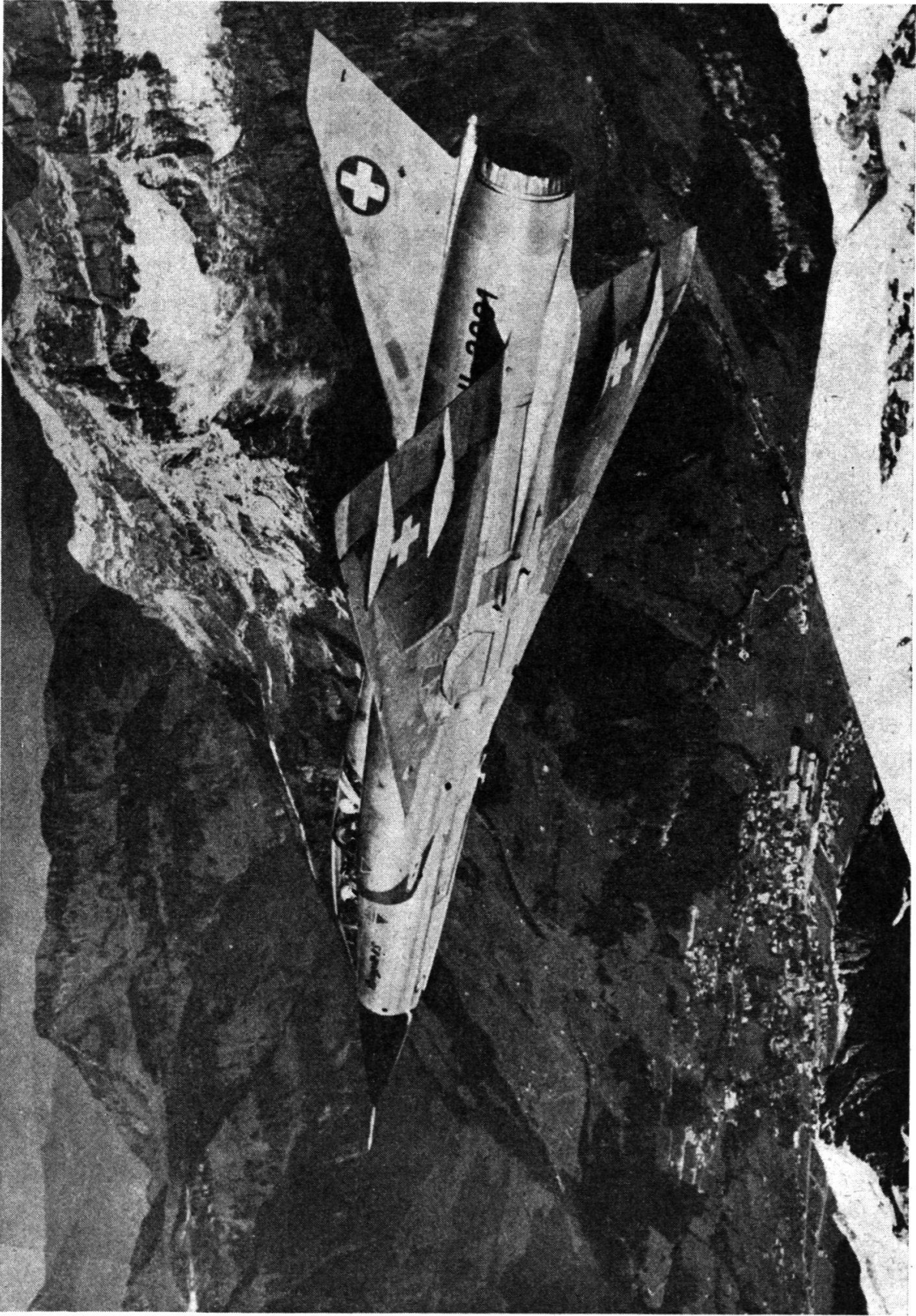


Fig. 9. — 1964, un Mirage III BS de Dassault évolue sur Engelberg.

III. Ces nouveaux avions à hautes performances nous permettront d'équiper 2 escadrilles de combat et une escadrille de reconnaissance.

Comme aviateur, je suis conscient du lourd sacrifice que nos autorités et notre peuple viennent de consentir pour le renforcement de l'aviation et en particulier de la défense aérienne. Mais la plus sage politique militaire, pour notre Pays, est de maintenir un potentiel de guerre par unité de volume au moins aussi important que celui des nations avoisinantes. Un affaiblissement de la défense de notre troisième dimension inciterait, en temps de guerre, les belligérants à utiliser notre ciel comme zone de leurs opérations et de leurs combats ou alors, risquerait de décider notre adversaire à conduire, contre nous, une guerre purement aérienne. Or, malgré les progrès réalisés dans le domaine des engins terre-air, dans aucun pays du monde il n'est possible d'envisager la défense aérienne sans chasseurs modernes.

Relevons que pendant ces 50 années d'existence de l'aviation militaire, ses pilotes ont accompli environ 3 300 000 vols d'une durée de 1 400 000 heures. Ces chiffres dirigent aussi nos pensées reconnaissantes envers tous les camarades aviateurs tombés au service du Pays.

Lt.-colonel G. KNEBEL

Ce mémoire rappelant les origines et le développement de notre arme a été rédigé d'après les documents suivants :

- *Geschichte der schweizerischen Flugwaffe* du colonel brigadier Troller.
- Bulletin de renseignement *40 Jahre Flugwaffe* du capitaine J. R. Lécher.
- *50 ans d'aviation militaire suisse*, dans la partie rédigée par le colonel EMG Wetter.