

Forces aériennes suisses 1933-1941 : la gestation de l'Escadre de surveillance

Autor(en): **Weck, Hervé de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft [1]: **Aviation**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514731>

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.



Il n'y a pas encore de cavernes d'aviation!
Ici un Messerschmitt sous tente à l'aérodrome d'Avenches.

Histoire

Forces aériennes suisses 1933-1941: la gestation de l'Escadre de surveillance

Col Hervé de Weck

Ancien rédacteur en chef, RMS

Dans son mémoire de licence soutenu à la fin des années 1990, le Jurassien Dimitry Queloz étudiait un sujet très peu connu, la création en Suisse de l'Escadre de surveillance, qui devait ne comprendre que des pilotes militaires professionnels. Un processus long et complexe! Au début des années 1930, il s'avère que le pays peut connaître trois situations dans son espace aérien: une situation de paix, une mobilisation générale ou partielle (les troupes d'aviation étant alors en service), une période de tensions internationale exigeant des mesures de police aérienne, voire une interdiction de l'espace aérien, sans pour autant mobiliser les forces aériennes. Dans ce cas, comment assurer l'engagement d'avions de combat 24 heures sur 24? L'étude de Dimitry Queloz, sortie de presse au début juillet 2012, comble un vide, car il n'existait pas jusque-là une publication scientifique sur le sujet.

Le major Dimitry Queloz est docteur ès lettres de l'Université de Neuchâtel. Sa thèse sur la doctrine de l'offensive à outrance dans l'armée française en 1914 a obtenu le prix 2007 de l'Association suisse d'histoire et de sciences militaires et le prix 2007 de la Société jurassienne des officiers. Il a publié divers travaux sur l'armée suisse, notamment *Les attachés militaires français à Berne et les grandes manœuvres de l'armée suisse (1874-1911)* et le quatrième tome de *L'histoire de l'État-major général, La Suisse entre quatre grandes puissances (1874-1907)*. Il collabore à *Jura, Jura bernois... Aviation civile et militaire, guerre aérienne (1900-12011)*, l'ouvrage que la Société jurassienne des officiers publiera en mars 2013, à l'occasion de son centième anniversaire.

Si des réflexions sur la défense de la neutralité dans les airs commencent en janvier 1933, il faut attendre jusqu'en avril 1941 la fin d'un long et difficile périple politico-administratif et la décision du Conseil fédéral qui crée cette nouvelle formation des forces aériennes. Remise en cause à la fin de la Seconde Guerre mondiale, elle est sauvée par les interventions du général Guisan,

ainsi que du colonel divisionnaire Rihner, à la fois chef d'arme et commandant des troupes d'aviation et de DCA. Sa structure renforcée va en faire le fer de lance des forces aériennes suisses tout au long de la guerre froide mais, conséquence de la réforme « Armée XXI, » elle disparaît le 31 décembre 2005...

Le besoin d'une formation aérienne capable d'assurer en tout temps la police de l'air, apparaît dès la fin de la Première Guerre mondiale mais, en raison de la situation internationale et du pacifisme ambiant, la question reste pendante durant plus d'une décennie. Avec les tensions internationales croissantes des années 1930, l'arrivée au pouvoir d'Hitler en janvier 1933, elle devient un important sujet de préoccupation. Il faut cependant plus de huit ans pour que l'Escadre de surveillance soit créée, ensuite plus de deux ans, pour qu'elle devienne opérationnelle.

Plusieurs facteurs expliquent la longueur du processus. A l'époque, le droit international relatif à l'espace aérien n'est pas encore fixé: certains juristes soutiennent qu'au-dessus d'une altitude donnée, l'espace aérien, comme la haute mer, est international, d'autres qu'il est national à toutes les altitudes. Dès lors, comment fixer les concepts de police et de défense aérienne d'un Etat neutre? Tant qu'une mobilisation partielle ou générale n'a pas été décidée, les forces aériennes de milice de la Suisse ne peuvent pas assurer d'une manière permanente la police du ciel ou l'interception des intrus, Pendant la guerre civile en Espagne, des survols non autorisés de la Suisse par des appareils étrangers, chargés d'hommes et de matériels destinés aux deux camps, démontrent qu'une police de l'air est « un impératif urgent. » En avril 1938, la France fait connaître à Berne sa préoccupation concernant « l'éventualité d'un raid d'avions allemands pénétrant en France après avoir survolé la Suisse. »

Les acteurs concernés par le sujet sont nombreux et leurs vues divergent: Département militaire fédéral, État-major général, différents organes de l'aviation militaire, Office

aérien fédéral, Direction des douanes, experts-juristes. L'armée se trouve en pleine restructuration avec la réalisation de l'Organisation des troupes 1936, ce qui fait de la création de l'Escadre un problème parmi beaucoup d'autres. Des questions techniques et financières – le manque d'avions – entrent également en ligne de compte. Le colonel divisionnaire Bandi, commandant des troupes d'aviation et de DCA, très critiqué par le général Guisan, ne porte pas seul la responsabilité de ce retard. Les autres autorités, civiles et militaires, ne se montrent pas, elles aussi, très efficaces dans leurs travaux.

Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale rend l'Escadre moins nécessaire puisque, avec la mobilisation, les escadrilles de milice peuvent assurer une protection de l'espace aérien. L'expérience montre cependant qu'une telle formation est indispensable pour faire la police de l'air. Le 4 avril 1941, le Conseil fédéral signe l'arrêté créant l'Escadre de surveillance.

Dans sa préface, le commandant de corps Christophe Keckeis tire la leçon pour aujourd'hui de la difficile

gestion de l'Escadre de surveillance : *En automne 1911, à la fin des grandes manœuvres du 1^{er} corps d'armée, on concluait qu'il fallait intégrer la reconnaissance aérienne dans l'armée. Depuis la fin de l'ère du Mirage de reconnaissance (fin 2003), l'armée suisse n'a plus de reconnaissance aérienne opérative, elle a fermé ses yeux... Pire encore, depuis la fin de l'ère des Hunter (fin 1994), elle n'a plus de feu opératif et ainsi le bras trop court pour pouvoir se défendre.* Le livre de Dimitry Queloz montre d'où viennent les forces aériennes suisses, puisse-t-il aider à savoir où elles devraient aller. Vu les aléas marquant la difficile acquisition d'un nouvel avion de combat, on peut tout craindre...

H.W.

Maintenance d'un Messerschmitt-109.

