

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 91 (1946)
Heft: 11

Artikel: Le rapport du général Guisan à l'Assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945 [suite]
Autor: Vallière, P. de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342348>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

Le Rapport du général Guisan à l'Assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945

(Suite.)

V

AVIATION.

Après les alertes et les combats de 1940, la question des modalités d'engagement de l'aviation et de la D.C.A. pour la défense de la neutralité aérienne et celle de la chasse contre les bombardiers étrangers, firent l'objet d'une série de mesures prises d'entente avec le Conseil fédéral. Le général s'opposa à la chasse nocturne qui risquait d'exposer notre personnel et notre matériel à des pertes susceptibles de compromettre leur mission de guerre.

La préparation de cette mission était basée, en 1939-1940, sur l'idée d'un engagement général de nos forces aériennes, d'emblée, contre l'aviation étrangère qui s'attaquerait à notre mobilisation, à nos transports, à nos concentrations.

A partir du moment où l'armée se prépara à défendre le réduit, la situation se modifia, tandis que le nombre de nos appareils augmentait. Il ne s'agissait plus seulement d'une « mission de sacrifice », mais d'une *action retardatrice*, en coopération avec les forces terrestres sur les principales voies de pénétration.

Une partie des batteries lourdes de la D.C.A. furent affectées, sous les ordres directs du Cdt. de l'aviation, à la défense des aérodromes et des dépôts de l'armée, les autres (éléments légers), attribués aux C.A. devaient protéger la mobilisation des troupes sur les places de rassemblement, puis les positions du réduit, ainsi que les secteurs les plus vulnérables du réduit et les trois forteresses de Sargans, du Gothard et de St-Maurice. (Éléments lourds.)

Les questions de commandement, de matériel, de doctrine exigeaient une mise au point. Il n'y avait pas de règlement tactique ; le sens et la volonté de collaboration avec les forces terrestres faisaient défaut, l'organisation du service de renseignements était insuffisante, l'usage de la radio et les liaisons étaient rudimentaires, les réserves de munitions et de bombes manquaient. Tout un travail de redressement devait être entrepris sous la menace continue d'une agression.

Le général donna, en date du 18 août 1942, des « directives » sur la tactique particulière à adopter par nos forces aériennes. Elles devaient se préparer à intervenir :

- contre l'aviation ennemie, dans les circonstances qui lui permettront d'exploiter une supériorité locale et momentanée ;
- au profit des forces terrestres, dans le rôle de réserves, soit pour rétablir des situations critiques, soit pour porter des coups à l'agresseur, principalement aux points et aux moments où il se heurtera aux difficultés de notre terrain.

On tirera parti des avantages que nos aviateurs doivent : à la pratique de notre espace aérien, conditionné par un terrain montagneux, à météorologie particulière ;

à l'utilisation des *aérodromes du réduit*, décentralisés, couverts par des éléments de l'armée de campagne et de D.C.A., aménagés de façon à échapper, autant que possible, à l'effet des bombardements terrestres et aériens.

Se préparer à livrer une *guerre de chasse aérienne* au moyen de patrouilles hardies. Cette mission a été précisée par les « directives » du 12 janvier 1943 qui ordonnent à l'aviation de soutenir les forces terrestres en combattant et en explorant à leur profit.

La *mission principale* sera le combat. Elle attaquera les forces terrestres adverses aux prises avec les difficultés du terrain, elle interviendra contre les voies de communication et les points de passage principaux de l'adversaire, elle cherchera à rétablir les situations critiques ou à appuyer les contre-attaques, dans le rôle d'une réserve, elle attaquera les bombardiers et transporteurs ennemis dans tous les cas où ils ne seront pas couverts par une chasse ou une protection importante.

Sa *mission accessoire* consistera à effectuer certaines reconnaissances pour déterminer les axes de pénétration et les directions de la progression ennemie, les concentrations, préparatifs d'attaque contre notre réduit.

L'action *par surprise* est posée en principe dans la mission principale.

L'aviation doit être *entièrement basée sur les terrains du réduit*, ce qui imposait la nécessité d'une *décentralisation*, et l'attribution d'un *terrain par unité*. L'application de ces principes nécessita de vastes travaux d'amélioration et d'aménagement des terrains existants, la construction de hangars, d'abris, de dépôts d'essence, de munitions, de matériel, de pistes d'envol, l'établissement d'un réseau téléphonique sur chaque terrain d'unité.

L'*instruction du personnel volant* fut poussée à fond, les équipages supplémentaires de chaque unité furent réunis en une formation confiée à des officiers instructeurs.

Le *personnel à terre* se prépara à la défense du terrain par des exercices comportant un effort intense.

L'instruction du 9 mars 1943 réglait la *collaboration de la D.C.A.* à la couverture de la mobilisation, et de la mise en place de l'armée dans ce réduit. Sa *mission principale* sera la défense

contre avions, *sa mission accessoire* la défense contre engins blindés.

Sur la demande du général, le Cdt. de l'aviation, Col. Div. Bandi fut remplacé, à la fin de 1943, par le Col. Div. Rihner, officier-instructeur issu de l'aviation. Les mesures prises par lui permirent d'assurer les missions essentielles de notre division aérienne : *protection efficace de notre mobilisation, intervention dans le combat au sol*, sur la base de méthodes précisées dans un règlement nouveau, mises à l'épreuve par un entraînement intensif. Une escadre spécialement instruite était chargée des tâches d'exploration et d'attaque d'objectifs au sol, *pendant la nuit*.

Le commandant de l'aviation et de la D.C.A. disposait d'un état-major comprenant : un Cdt. de l'aviation, un Cdt. de la D.C.A. d'armée, un Cdt. de l'organisation au sol et un chef de l'instruction.

Le service de renseignements tenait au courant les troupes d'aviation des renseignements recueillis à l'étranger. Tous les terrains d'atterrissage sur lesquels étaient basées les escadrilles se trouvaient dans la zone montagneuse. Leur défense était réglée en coopération avec les forces terrestres du secteur et contrôlées par de fréquents exercices.

L'esprit nouveau qui animait chefs et troupe, la confiance qu'inspirait le Col. Div. Rihner, le fait que chacun, « bien renseigné sur les possibilités de l'agresseur éventuel, avait pris une juste conscience des moyens et des méthodes qui devaient nous permettre de résister efficacement », entretenaient, dans les forces terrestres, un sentiment de sécurité. Il était nécessaire aussi de rassurer la population, inquiète de la fréquence des bombardements.

En juin 1940, Renens, Daillens et Genève avaient reçu des bombes anglaises. La gare de Renens et le quartier voisin avaient été gravement atteints (2 morts, 2 blessés). A Genève, le 12 juin, Carouge fut bombardée en pleine nuit (1 soldat et 1 femme tués, 18 blessés). Dans la nuit du 16 au 17 décembre,

Bâle subit des dégâts importants ; l'attaque visait manifestement la gare. On compta 4 morts, une douzaine de blessés. Quelques jours après, des bombes explosives s'abattaient sur Zurich, démolissant des maisons et provoquant des incendies (1 mort, 11 blessés). Le commandement de l'armée avait décidé, le 7 novembre, l'obscurcissement dans tout le pays, chaque soir, dès 22 heures, après les survols répétés de notre territoire et les bombardements de Diessenhofen, Schlatt et du Buchberg par la R.A.F. Les protestations énergiques du Conseil fédéral, par l'entremise du ministre de Suisse à Londres, avaient eu comme résultat une réponse du gouvernement de Grande-Bretagne, du 8 septembre. Il exprimait son profond regret des incidents survenus et renouvelait l'assurance que les pilotes de la R.A.F. avaient reçu des instructions pour éviter le survol du territoire suisse. Aussi, les bombardements de Bâle et de Zurich, en décembre 1940, ne manquèrent pas de provoquer une vive émotion en Suisse et le sentiment de la fragilité des assurances données officiellement.

Cette impression persista lorsqu'on vit, en 1941, les escadrilles anglaises de bombardement utiliser presque régulièrement notre espace aérien, à travers la Suisse occidentale, pour se rendre en Italie. Il y eut, en janvier 1941, 49 cas de violation de notre ciel, 21 en février, 42 en mars, 23 en avril, 32 en mai, 23 en juin, 25 en juillet, 17 en août, 122 en septembre, 13, 15 et 29 en octobre, novembre et décembre, en tout 411 cas. Une partie de ces survols doit être mise sur le compte de l'aviation allemande qui viola, à plusieurs reprises, notre neutralité dans l'Ajoie, les environs de Bâle et de Schaffhouse.

Le 12 octobre au soir, un appareil anglais jeta 12 bombes incendiaires sur Buhwil (Thurgovie), tuant 3 civils, en blessant 4. Dans la nuit du 7 au 8 novembre, un avion de nationalité inconnue, jeta 18 bombes près de Jonschwil.

Le Conseil fédéral avait décidé, le 4 avril 1941, de constituer une *escadre permanente*, chargée de la surveillance générale de notre espace aérien. Elle se composait d'un état-major et de

3 à 6 escadrilles. On plaça des batteries de D.C.A. à proximité des villes importantes et des aérodromes, ainsi qu'au Gothard, au Lötschberg, au Simplon, pour la protection des centres ferroviaires et des grandes voies ferrées. Pour ces nouvelles tâches, on créa 6 états-majors de régiment, 23 états-majors de groupes, 26 batteries de 20 mm., 17 batteries de 7,5 cm., 8 batteries de 20 mm. (défense locale), 7 batteries de 34 mm. (déf. locale), 3 colonnes motorisées.

En 1942, la D.C.A. fut constamment renforcée. Notre espace aérien a été violé 419 fois, 133 fois pendant le seul mois d'octobre par la R.A.F. qui s'en allait attaquer la Haute Italie. Des bombes furent lâchées, le 24 octobre, sur Brusio-Arsizio, au Tessin.

En 1943, la division aérienne s'augmenta d'un 4^e régiment. L'escadre de surveillance se composait de deux escadrilles (Morane) et d'une escadrille (C 35, C 36). Il y eut, cette année-là, 874 violations de notre espace aérien. Un appareil anglais, type Wellington, fut forcé d'atterrir à Birmenstorf dans la nuit du 14 au 15 avril. Les 5 hommes d'équipage, descendus en parachute, furent internés. L'avion avait pris feu. Le 17 et le 28 mai, Zurich et les installations du port de Bâle subirent un nouveau bombardement de la R.A.F. En juillet, neuf localités du Jura et de la Suisse centrale eurent la visite de bombardiers. Deux d'entre eux, touchés par notre D.C.A., allèrent s'abattre près du Bouveret et au-dessus de Sion, dans la nuit du 12 au 13 juillet. Les deux équipages périrent entièrement. Ces appareils Lancaster avaient été pris sous le feu du groupe 10 de D.C.A., au Marchairuz.

Il y eut, au mois d'août, pour la première fois, 127 violations de frontières par des *bombardiers américains* (B 17 Boeing, B 24 Liberator). C'est alors que commencèrent à se produire les nombreux atterrissages forcés de bombardiers américains dont les équipages furent internés, quelquefois après avoir réussi à détruire par le feu leur forteresse volante.

La question de la *chasse de nuit* devint alors de nouveau

brûlante. Le général, par un ordre du 25 octobre 1943, la trancha négativement.

En octobre les forteresses volantes jetèrent des bombes explosives et incendiaires sur 6 villages des Grisons, ainsi que dans la région de Buch s/l'Irchel. Deux Liberator furent abattus près de Ragaz et d'Alvaneu par notre D.C.A. ¹

Des unités d'aviation participèrent aux manœuvres de la 6^e division et du 1^{er} corps d'armée, en mars, aux exercices de la 1^{re} et de la 6^e division en avril, des écoles de recrues d'infanterie des 4^e, 5^e et 6^e divisions en novembre, aux manœuvres d'hiver du 4^e corps d'armée, en décembre.

L'escadre de surveillance exécuta 582 vols de nuit pour contrôler les possibilités d'utilisation de nos différents modèles d'avions comme appareils de chasse nocturne, et leur emploi contre des buts au sol ou aériens.

La D.C.A. d'armée se composait des régiments 21 à 26, du Rgt. D.C.A. local 101, de 6 batteries D.C.A. locales et de 15 batteries de protection des places d'aviation. La D.C.A. s'augmenta de 13 états-majors de groupe, de 12 batteries de 20 mm., de 2 batteries de 7,5 cm., de 4 Cp. de projecteurs.

En 1944, le nombre des violations de notre neutralité par la voie des airs atteignit 2212. Le 1^{er} janvier, un avion allemand Fiat R.S. 14, bimoteur, pénétra en Suisse par les Verrières et survola St-Aubin et Neuchâtel. Sommé d'atterrir par deux doubles patrouilles des nôtres, il refusa d'obtempérer, ouvrit le feu contre nos chasseurs et fut abattu près de Boécourt. Les deux occupants trouvèrent la mort.

Nos patrouilles de chasse déployèrent une activité incessante à faire la police de l'air. Américains, Anglais, Allemands, Italiens, chaque jour, s'égarèrent dans notre ciel et se délectaient souvent de leurs bombes sur notre sol, pour s'enfuir plus vite. Sommations, poursuites, crépitements de mitrail-

¹ Des 21 hommes d'équipage, 18 se sauvèrent en parachute, 3 furent tués.

leuses, fusées vertes, encadrement, escorte jusqu'à Payerne ou à Dubendorf, atterrissage forcé, internement des équipages. Au mois de mars, 16 patrouilles de défense aérienne contraignirent 23 bombardiers américains (Boeing et Liberator) à atterrir. Près de Soubey (Jura bernois) un Lancaster s'écrasa sur le sol, 6 hommes de l'équipage périrent. La même nuit, un autre Lancaster s'abattit dans la région de Golaten.

Le bombardement de Schaffhouse, le 1^{er} avril 1944, par deux escadrilles américaines, a été douloureusement ressenti dans toute la Suisse. Des quartiers entiers du sud et du centre de la ville détruits ou incendiés, la gare, le célèbre couvent-musée de Tous les Saints, avec ses œuvres d'art inestimables, l'Hôtel de Ville, des fabriques, n'étaient plus que des monceaux de ruines. On retira des décombres 40 morts, une centaine de blessés. Les premières bombes étaient tombées sur territoire thurgovien à Schlatt, entre Diessenhofen et Schaffhouse, détruisant un dépôt de marchandises.

Le 14 avril nos escadrilles de défense ont forcé 12 bombardiers américains à atterrir à Dubendorf, Altenrhein et Oberglatt. Une 13^e forteresse volante était abattue dans le canton de Schwyz, et entièrement détruite par le feu.

En mai, 9 appareils étrangers furent contraints d'atterrir. En juin nos chasseurs livrèrent un combat dans la région de Baulmes à un avion allemand Ju 52 qui refusait d'obéir à l'ordre d'atterrissage, et l'abattirent. A Bâle, à Dubendorf, Magadino et Payerne atterrirent 4 bombardiers américains et un avion d'école allemand. Le mois suivant 49 appareils, dont 36 quadrimoteurs américains, se posèrent en Suisse. C'est à notre frontière nord que la défense aérienne fut la plus active, du côté de Bâle et dans l'Ajoie.

La Légation suisse à Washington était chargée de protester auprès du gouvernement des Etats-Unis, elle attira son attention sur les actes d'agression et les graves et continuelles violations de notre espace aérien par l'aviation américaine. La Légation insista pour que des mesures soient prises afin de prévenir

le retour de ces incidents. Les dégâts commis à Schaffhouse étaient évalués de 37 à 40 millions.

Le 6 août, le village de Morgins, en Valais, fut attaqué et bombardé par 3 chasseurs allemands qui blessèrent quelques soldats et civils.

Le 13 septembre, des avions américains survolèrent à neuf reprises les Grisons, la Suisse orientale et Schaffhouse. Nos patrouilles de défense contraignirent une forteresse volante à atterrir. L'aviation tactique américaine attaqua des trains à Delémont, à Weiach, à Pratteln et Montignez, blessant des militaires et des civils. Une de nos patrouilles de C 36, attaquée aux Rangiers par des chasseurs américains (Mustang), livra un combat qui se termina à l'avantage des nôtres. Un bombardier U.S.A. conduit à Dubendorf, encadré par une escadrille de nos chasseurs, semblait décidé à suivre son escorte, lorsque brusquement celle-ci fut attaquée par des avions américains qui avaient pris nos Messerschmitt pour des Allemands. Le Plt. Treu fut tué et son avion s'abattit, le Plt. Heiniger réussit à atterrir, bien que son avion ait été sérieusement endommagé. La police de l'air avait nécessité, en septembre, 77 patrouilles qui forcèrent 11 appareils étrangers à descendre sur notre sol.

Alertes continuelles en octobre. Une formation de 18 bombardiers américains survola le Sotto Ceneri. Des chasseurs U.S.A. attaquèrent avec leurs armes de bord un train arrêté à la station de Noirmont (Jura bernois). Des employés de chemin de fer furent blessés. Le ciel de l'Ajoie était sillonné certains jours par des escadrilles de 4, 8, 12 et 14 appareils américains. Des bombes brisantes tombèrent près de Montignez. Deux maisons incendiées au Noirmont, brûlèrent complètement pendant que les agresseurs mitraillaient le village.

Près d'Eglisau, le 9 novembre, deux escadrilles attaquèrent l'usine de Rheinsfelden-Glattfelden, des Forces motrices du nord-est, et le viaduc de la ligne de chemin de fer Eglisau-Koblentz. Trois tués, quatre blessés dont deux soldats, quatre maisons détruites, conduites à haute tension arrachées. Six

bombes furent lâchées sur le pont de Diessenhofen. Le 3 décembre des bombes tombèrent près de Cornol. Notre espace aérien a été violé 277 fois pendant ce mois. Le 25, Romanshorn et la Basse-Engadine étaient alertées, le même jour un quadrimoteur américain était abattu par notre D.C.A. près de Wurenlingen (Argovie) ; 7 hommes de l'équipage sautèrent en parachute, 2 ont été retrouvés morts dans l'appareil abattu. A 14.08 plusieurs bimoteurs américains ont bombardé Thayngen (Schaffhouse), la gare, les tuileries et la fabrique de produits alimentaires Knorr ont souffert. Un tué, quatre blessés.

La guerre qui touchait notre frontière nord-ouest multipliait les causes de violation de notre espace aérien, à la fin de 1944 et au début de 1945. L'aviation alliée cherchait à utiliser notre ciel, soit pour échapper aux chasseurs allemands, soit pour se réfugier chez nous après avoir subi des avaries, ou simplement pour se faire interner. Il arrivait souvent que l'équipage d'une forteresse volante désemparée, l'abandonnait en sautant en parachute, laissant l'appareil continuer sa route sans direction, ce qui pouvait provoquer une catastrophe s'il s'abattait dans une région habitée. Des conférences entre le commandant de l'aviation et l'attaché militaire de l'air américain à Berne, aboutirent à une entente avec le chef de l'aviation des Etats-Unis. Les équipages reçurent l'ordre de n'abandonner leur appareil qu'à la dernière extrémité et, dans la règle, au-dessus des régions inhabitées.

Au cours de l'année, le matériel volant s'augmenta de 37 C 3603, de 18 Morane D 3801, d'un Me 109 E, de 12 Me 109 G.

L'escadre de surveillance, composée de 43 officiers et sous-officiers pilotes, d'observateurs, de mitrailleurs, de radiotélégraphistes de bord, fut engagée dans 68 patrouilles doubles dont 19 avec succès.

Le groupe de D.C.A. 4 abattit, le 25 décembre 1944, un quadrimoteur américain, type B 24 ; l'équipage descendit en parachute, trois hommes se tuèrent en tombant, l'un d'eux se noya dans l'Aar.

Les jeunes S.C., âgés de 16 à 19 ans, rendirent d'excellents services comme agents de liaison des postes de D.C.A. On en instruisit 2438 en 1944.

A la fin de l'année, une mission de 4 officiers fut envoyée au 6^e groupe d'armée U.S.A. et à la 7^e armée du général Patch. L'aviation y était représentée par le Lt. Col. E.M.G. Primault.

L'année 1945 vit s'achever la réorganisation de l'aviation. La séparation entre « air et sol » était devenue effective. Le commandant en chef de l'armée désigna les officiers suivants pour les commandements supérieurs, sous les ordres du colonel divisionnaire Rihner :

Troupes d'aviation : colonel Primault.

Places d'aviation : colonel Burkhard.

D.C.A. d'armée : colonel Brunner.

Le rapport du commandant de l'aviation et de la D.C.A., colonel divisionnaire Rihner, énumère, comme pour les années précédentes, les cas d'intervention de nos escadrilles de défense. Jusqu'au 20 août, il se produisit 1732 violations de notre espace aérien. Les passages nocturnes étaient dus, principalement aux Anglais, les Américains volant surtout le jour.

Au début de janvier, un train a été attaqué en gare de Chiasso par des chasseurs américains, le mécanicien a été tué, le chauffeur grièvement blessé. Des escadrilles ont survolé les régions-frontière de Genève à Bâle. Alertes aux avions dans toute la Suisse. En février des avions alliés ont jeté des bombes et mitraillé 14 localités ; 8 forteresses volantes et 1 Mustang ont été forcés d'atterrir en Suisse. Des bombes sont tombées près de Stabio et de Pedrinat. Le pont de Melide, sur la ligne du Gothard, a été manqué de peu. Un chasseur américain a été abattu le 4 février par la D.C.A. près de Chiasso.

Le 23 février l'alerte fut donnée entre Schaffhouse et Bâle à 12 h. 20. Des vagues de 1200 à 1400 appareils s'apercevaient sur la rive droite du Rhin, venant de bombarder Singen et la ligne Waldshut-Donaueschingen. De nombreuses escadrilles passèrent la frontière suisse. Rafz (Zurich), reçut six à sept

bombes. Une famille entière de 8 personnes périt dans les décombres de sa maison. Les chasseurs américains s'attaquèrent à Niederdorf (Bâle campagne), à Lohn (Schaffhouse) ; ils mitraillèrent un poste militaire (3 blessés).

La petite ville de Stein-am-Rhein (Schaffhouse), une des merveilles d'architecture de la Suisse, fut durement éprouvée. On compta 7 morts, 16 blessés, 3 enfants disparus, quatre maisons détruites. Neuhausen, Beringen, le train de voyageurs Neunkirchen-Schaffhouse essayèrent le feu des armes de bord. Ce train, qui transportait de nombreux permissionnaires suisses, s'arrêta immédiatement et les occupants se mirent à couvert. D'autres bombes sont tombées sur Kreuzlingen, dans le Rheintal, près d'Igis, de Zizers, dans la vallée de Vals (Grisons) où on compta 2 morts et plusieurs blessés. Dégâts matériels et dommages aux cultures.

Les jours suivants, les alertes ne cessèrent pas ; 3 bombardiers américains tombèrent près de Lucerne et de Diepoldsau.

Le dimanche 4 mars, à 10 h. 15, trois escadrilles américaines, de 12 à 15 appareils chacune, survolèrent le territoire suisse en descendant le Rhin. Dès 9 heures les sirènes avaient mugé. La D.C.A. entra en action peu après 10 heures. Les bombes incendiaires et explosives tombèrent sur la gare aux marchandises de Bâle, coupant 10 à 12 lignes et détruisant une cinquantaine de wagons. Des incendies éclatèrent dans les quartiers St-Alban et Gundeldingen. Les hangars de la halle aux marchandises ont été rasés par les explosions. On compta une vingtaine de blessés. Les dégâts furent évalués à 8 millions.

Le même jour, Zurich recevait la visite d'une escadrille qui jeta des bombes dans le voisinage de l'école d'agriculture du Strickhof, mettant le feu à un immeuble et détruisant plusieurs autres bâtiments (6 morts et 12 blessés).

Au mois d'avril, on enregistra le chiffre le plus élevé d'incursions dans notre espace aérien, soit 650 : 4 bombardiers américains, 11 avions allemands, 1 hongrois et 1 français tombèrent en Suisse. Leurs équipages furent internés. Pendant les

derniers mois de la guerre, les bombardements cessèrent. En mai, il n'y eut que 67 violations de notre ciel. Le 16 juillet, 2 avions français Airacobra tombèrent près de Teufen, les deux pilotes trouvèrent la mort.

Le général Spaatz, commandant en chef des forces aériennes américaines en Europe était venu à Berne, le 7 mars, pour conférer avec les autorités militaires suisses sur les mesures à prendre pour éviter de nouveaux bombardements du territoire suisse. Nous venons de voir que, depuis cette entrevue, les attaques aériennes sur des villes et des villages de notre pays, dues à des « erreurs » catastrophiques et surtout à une ignorance complète des frontières suisses, ne se produisirent plus. La voix des sirènes devint de plus en plus rare, les détonations des canons de la D.C.A. ne troublèrent plus le repos des habitants, enfin rassurés, après six ans d'un état d'alerte incessant.

Pendant cette guerre, 85 localités de Suisse ont été bombardées, 15 ont souffert du tir des armes de bord ; 1200 bombes explosives ou incendiaires ont été lâchées sur notre territoire, provoquant la mort de 84 personnes, en blessant 195. Les dommages matériels sont évalués de 80 à 100 millions de francs.

Morts en service commandé :

62 pilotes, observateurs, mitrailleurs (2 majors, 6 capitaines, 18 premiers-lieutenants, 30 lieutenants, 5 sous-officiers, 1 soldat), victimes d'accidents ; 3 officiers tués dans des combats aériens.

Le dernier jour du service actif, le matériel volant se composait de 328 chasseurs monoplaces (Messerschmitt et Morane) et 202 biplaces C 36, articulés en 4 régiments. La D.C.A. comptait 270 canons de 7,5 cm., 125 pièces de 34 et 1504 pièces de 20 mm. groupés en six régiments dits de D.C.A. d'armée et vingt groupes dits de corps d'armée, ainsi qu'un certain nombre de formations de D.C.A. locales.

Le chiffre total des violations de notre espace aérien annoncées par le S.R.S.A. a été de 6501. Nos patrouilles de défense sont intervenues avec succès dans 205 cas ; 1620 équipages étrangers ont été internés.

255 avions étrangers ont atterri en Suisse, se sont écrasés en tombant, ou ont été abattus par notre chasse ou notre D.C.A. (176 américains, 59 allemands, 12 anglais, 4 italiens, 3 français, 1 hongrois.)

* * *

Notre aviation a passé par trois phases, de 1939 à 1945. Elle s'est affirmée d'emblée, dit le général, « comme un élément de décision dans l'offensive et la défensive ». Mais il fallut se résigner, au début, vu ses faibles moyens, à considérer son rôle comme une *mission de sacrifice*, puis, progressivement, comme un soutien et comme une *force de police* de notre neutralité aérienne.

Enfin, dans la dernière phase de la guerre, notre « division aérienne » a fourni « une réserve très appréciable » dans la main du commandant en chef. Elle pouvait, selon les circonstances, fournir également des réserves aux corps d'armée et aux grandes unités.

L'organisation de notre armée future doit réaliser les buts à atteindre par l'aviation « dont l'essor doit passer au premier plan ».

« Basées sur des repaires naturels ou artificiels très sûrs — terrains et plans d'eau, cavernes et abris — nos ailes, avions ou hydravions, devront être, de toutes nos forces, les plus rapides, les plus faciles à alerter. Par leur riposte immédiate, elles devront fournir la première parade aux entreprises de l'air adverses, en même temps que le soutien le plus vigilant, le plus manœuvrier, à nos forces terrestres dans leur mobilisation, leurs mouvements et leurs principales opérations. »

Pour mettre au point cette stratégie de l'air, conclut le général, il faut que le chef des forces aériennes ait voix au chapitre : « La condition élémentaire, c'est que le commandant de l'aviation et de la D.C.A. soit membre de la Commission de défense nationale. »

(A suivre.)

Major P. DE VALLIÈRE.