

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 67 (1922)
Heft: 11

Artikel: Notre aviation
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340576>

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: 18.03.2025

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

Notre aviation.

Nul ne se dissimule combien sérieusement doit être étudiée l'organisation de notre aviation militaire. La tâche est pour nous exceptionnellement ardue. Cependant, à constater les progrès accomplis par l'arme aérienne pendant la guerre européenne, ainsi que les perfectionnements réalisés depuis par l'aviation civile, chacun se sent de plus en plus convaincu que les applications futures de la lutte pour l'air imposeront aux armées de l'avenir des obligations inédites qu'il importe de prévoir et auxquelles il est indispensable de se préparer.

L'avant-projet d'organisation militaire de la Commission de défense nationale est peu explicite sur ce point. La section des officiers de Genève a entrepris l'examen des conditions de réformes désirables. Elle a présenté les conclusions suivantes :

« L'aviation est destinée à assurer l'exploration éloignée, l'exploration rapprochée, le réglage et l'accrochage des tirs de l'artillerie, l'accompagnement des troupes dans le combat de l'infanterie et la destruction par bombardement de dépôts de munitions, de parcs, de voies ferrées, de gares de chemins de fer et de nœuds de communications.

Le principal de ces services, celui qui exige, pour être mis sur pied, le temps le plus long, est celui du réglage des tirs de l'artillerie ; car il faut pour l'assurer disposer d'observateurs parfaitement instruits et capables. La préparation de ces observateurs exige une instruction et un entraînement minutieux ; c'est donc en premier lieu de leur instruction et du matériel à eux destinés qu'il convient de s'occuper, en même temps que de l'instruction et de la formation de tous les pilotes nécessaires à l'armée.

La mise en œuvre des autres services, si elle ne peut pas non plus être improvisée, ne demande pas une préparation aussi longue.

Mais aucun de ces services ne peut être rempli avec quelque succès, si les avions chargés des différentes missions ne sont eux-mêmes protégés contre les attaques de l'aviation adverse.

L'expérience de la guerre a prouvé que le système d'une protection linéaire, par l'emploi d'une permanence de patrouilles aériennes, est impossible à réaliser. Le motif en est qu'une pareille entreprise exige un matériel et un personnel trop considérables et qui sont trop rapidement usés.

Il faut donc renoncer à protéger par ce moyen les organes d'exploration rapprochée et de réglage, comme aussi à l'utiliser pour interdire les investigations aériennes à l'intérieur de nos lignes.

La sécurité devra être recherchée par l'emploi de patrouilles isolées.

Vouloir protéger à l'intérieur de nos lignes les points sensibles au moyen d'avions de chasse ou de combat, qui s'élèveraient aussitôt un raid aérien signalé par des postes de guet en arrière de nos premières lignes, est tout aussi impossible.

Il faut en effet transmettre un message, le recevoir, prendre les dispositions et donner les ordres qu'il comporte, prendre l'envol, monter au delà de la hauteur à laquelle l'ennemi est signalé volant. Si cette hauteur est de 5000 m. environ ce qui est probable, il se sera écoulé une heure avant que les avions de la défense aient atteint 5500 m. Pendant ce temps l'ennemi marchant à 120 km. à l'heure aura déjà, dans la plupart des cas, survolé et bombardé l'objectif de son choix.

La défense de ces points sensibles devra donc être assurée au moyen d'une artillerie spéciale contre avions. Elle ne pourra l'être au moyen d'avions que dans des cas très rares.

Pour l'exploration éloignée, comme pour les patrouilles à exécuter sur le front, pour l'accompagnement des troupes au combat, comme aussi pour chercher à obtenir sur un secteur déterminé la maîtrise momentanée de l'air, il faut disposer d'une aviation réservée à cet effet.

Ceci posé, et, étant admis que l'on ne peut compter comme matériel utilisable que sur les trois quarts de l'effectif réel, si l'on veut avoir pour chaque division Elite et Landwehr et chaque brigade de montagne 4 avions volants, il faudrait disposer de 65 avions de reconnaissance et de réglage.

On peut admettre que les divisions et les brigades de montagne ne soient pas engagées toutes à la fois, et réduire à 50 le nombre des avions de reconnaissance rapprochée et de réglage du tir d'artillerie.

On aurait ainsi besoin de :

5 escadrilles à 10 avions, soit 50 avions ; chaque escadrille se divisant en 2 sections à 5 avions, 10 unités d'armée disposeraient à la fois de 5 avions, par conséquent de 4 avions volants.

Ces avions devraient assurer eux-mêmes leur protection pendant l'exécution de leur mission.

Passons à l'aviation d'armée et de corps d'armée, celle que j'ai désignée sous le nom d'aviation réservée.

Cette aviation doit, en premier lieu, assurer l'exploration éloignée pour l'armée et pour les corps d'armée, en second lieu la prise de photographies et au besoin soutenir par le feu de ses mitrailleuses les troupes d'infanterie. C'est une sorte d'aviation à tout faire dont le type a été le Bréguet en France et l'avion métallique Zeppelin en Allemagne ; ce sera un avion biplan biplace trimitrailleur de grande vitesse.

En admettant que 15 engins soient nécessaires pour l'exploration à grande distance de l'armée et des corps d'armée, 5 spécialement aménagés pour la prise de photographies pendant ces reconnaissances et 10 spécialement désignés comme avions mitrailleurs, c'est un total de 30 avions qu'il faut posséder.

3 escadrilles de biplaces rapides trimitrailleurs soit : 30 avions. Il faut encore pour patrouiller et couvrir le tout 3 escadrilles d'avions de chasse pour l'armée soit 30 avions.

En combinant et concentrant l'action de l'escadrille d'avions mitrailleurs et d'autres avions de la même série avec celle d'une

partie des avions de chasse, on pourrait, le cas échéant, obtenir une force capable d'assurer, *momentanément*, la maîtrise de l'air.

On aurait donc ainsi un total de 110 avions + 44 de réserve, soit 154 avions, nécessitant :

110 pilotes plus 30% de réserve, soit 143 pilotes.

65 observateurs plus 30% de réserve, soit 85 observateurs.

25 mitrailleurs » 30% » » 35 mitrailleurs.

Voilà ce qu'il nous faudrait avoir ; aucune réduction ne devrait être admise ; mais si réellement le peuple suisse ne veut plus consentir *toutes* les dépenses nécessaires à son armée, c'est sur l'aviation réservée, seule, que pourraient être consenties quelques réductions.

Quant à l'emploi et à l'utilisation de ce matériel, il faut et il doit être bien entendu que l'aviation *toute entière* reste entre les mains du commandement de l'armée, qui détache aux corps d'armée, aux divisions indépendantes, ou aux groupements qu'il jugera bon de constituer, l'aviation qui leur sera nécessaire.

Il est indispensable qu'il en soit ainsi pour durer et pour éviter les *doubles emplois*, et ceci tout spécialement dans les missions d'exploration éloignée.

Le commandement de l'armée devra nécessairement se montrer avare dans l'attribution des organes aériens de réglage et de reconnaissance, et ne s'en dessaisir qu'à bon escient.

Le programme ci-dessus esquissé, sauf en ce qui concerne l'instruction des observateurs et des pilotes et les avions d'artillerie, ne peut pas être mis tout de suite à exécution ; il ne pourra l'être que graduellement. Ce n'est pas là un désavantage, car l'aviation est dans un stade de perpétuel devenir et déjà les appareils qui étaient employés à la fin de la guerre en 1918 ne sont plus à la hauteur des besoins.

Il convient donc que nos ingénieurs suivent attentivement et s'informent exactement de ce qui se fait, non seulement en Allemagne où tout est à refaire, mais aussi en Angleterre et ailleurs.

En résumé notre armée doit disposer :	Avions	
	volants	réserve
Pour l'observation rapprochée et le réglage des tirs de l'artillerie de	50	20
Avions à tout faire pour l'exploration éloignée, la photographie et l'accompagnement des troupes	30	12
Avions de chasse et protection	30	12
	110	+ 44

soit 154 au total.

Notre armée doit disposer, simultanément, d'une artillerie spéciale contre avions pour la défense des points sensibles.

En terminant j'insiste encore pour que chaque unité d'aviation à créer, qu'elle soit désignée sous le nom d'escadrille ou un autre, et composée de 6, de 10 ou de 12 avions soit homogène, c'est-à-dire formée d'avions du même type, mus par le même moteur. »

Sur le même sujet, voici le rapport de la section de Fribourg :

« S'il suffisait à un belligérant de quelques raids aériens, exécutés en force, pour arrêter définitivement notre mobilisation en semant la terreur sur nos villes, en détruisant nos arsenaux, nos ouvrages d'art, nos usines, nos dépôts de munitions, etc. l'invasion qui suivrait deviendrait un jeu facile et aucun belligérant ne s'en priverait, en regard des avantages stratégiques incalculables que lui procurerait pour la suite de ses opérations la possession de notre pays.

« Renoncer à priori » à la maîtrise — *relative* — de l'air qui seule pourrait empêcher cette dévastation préparatoire, c'est renoncer du même coup à tout espoir de nous défendre, et le matériel de guerre, que nous nous procurerions par ailleurs deviendrait un luxe inutile, puisqu'il nous coûterait cher et ne nous servirait jamais.

La défense aérienne doit donc être le premier et le principal souci de notre réorganisation technique. Si nous ne sommes pas en mesure d'empêcher, par notre aviation, celle de l'ennemi de nous réduire en quelques heures à merci, en nous arrosant d'explosifs et de gaz délétères, mieux vaut en effet ne posséder

aucun matériel de guerre quelconque et le faire savoir. Nous éviterions du moins, en les rendant inutiles, les dévastations préliminaires d'une invasion, qui s'opérerait de toute façon sans coup férir.

Avant de chercher les moyens de prolonger notre résistance, il faut nous mettre en mesure de la commencer, en assurant notre mobilisation d'abord, notre concentration ensuite.

Or notre aviation actuelle est inexistante. Sur des appareils insuffisants, une cinquantaine de pilotes, appelés à exécuter leurs vols périodiques, n'entrent pas en ligne de compte. A nombre égal, ils seraient toujours et rapidement descendus. Elever *quelque peu* leur effectif ne changerait rien à la situation. Ce ne serait pas encore l'obstacle qui ferait réfléchir une armée étrangère. Mais pouvons-nous le créer ?

Remarquons tout d'abord que le sabotage décisif de notre mobilisation impliquerait de la part de l'adversaire l'obligation d'exécuter ses raids en plein jour. Les entreprises nocturnes ne donneraient jamais que des résultats militaires incomplets, sinon insignifiants. Et pour obtenir l'effet recherché, l'ennemi devrait procéder à une invasion aérienne de grand style, et ne pourrait se contenter de quelques incursions d'escadrilles isolées, opérant au hasard et sans plan d'ensemble. Mais si nous disposions, au contraire, en plus de notre aviation, système actuel, d'une centaine de pilotes permanents, triés sur le volet, tous mitrailleurs éprouvés, alertables en quelques minutes sur n'importe quel point du ciel suisse, montés la plupart sur des appareils de première rapidité, et quelques-uns peut-être sur des avions géants et protégés, véritables forteresses volantes, garnies de mitrailleuses ; ces aviateurs, manœuvrant d'après une tactique propre et originale, avec la précision et le cran que peut seul donner un entraînement continu, parviendraient, nous n'en doutons pas à constituer l'organisation protectrice, qui nous fait défaut actuellement.

On nous objectera peut-être que nous ne pouvons nous offrir ce luxe-là. Mais alors pourquoi faire d'autres dépenses pour notre défense nationale si nous ne prenons cette précaution dont elle dépend avant tout ?

La France qui possède déjà une aviation militaire d'une puissance relativement fantastique, ne vient-elle pas d'inscrire à son budget de 1923 une somme de fr. 42 000 000.— pour la développer encore, affirmant ainsi que la guerre de demain sera avant tout une guerre aérienne ?

L'important en effet, pour un petit pays, qui ne peut ni renoncer à se défendre lui-même, ni s'offrir tous les moyens de le faire, ce n'est pas de posséder en échantillons tout le matériel de guerre moderne, mais d'avoir sur certains points, malgré sa misère, une supériorité déroutante et momentanée au début des hostilités, alors qu'il sera livré à ses seules forces.

L'aviation nous paraît être un de ces points, et notre supériorité relative dans ce domaine, limitée à une première éventualité, mais à une éventualité décisive, devrait consister bien plutôt dans la valeur du personnel et du matériel, et l'originalité de leur emploi, que dans le nombre des appareils et des pilotes.

Les organisations terrestres de défense contre avions seraient encore beaucoup plus coûteuses, et le plus souvent inefficaces. On pourrait en créer quelques unes sur certains points particulièrement vulnérables ; on ne doit pas songer à le faire partout où elles sembleraient indiquées.

Notre unique chance de salut reste donc notre propre aviation que nous devons coûte que coûte mettre à même d'accomplir sa tâche protectrice. »

