Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 75 (1930)
Heft: 1

Artikel: La guerre aérienne et notre aviation suisse
Autor: Naef, Ernest
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-341286

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

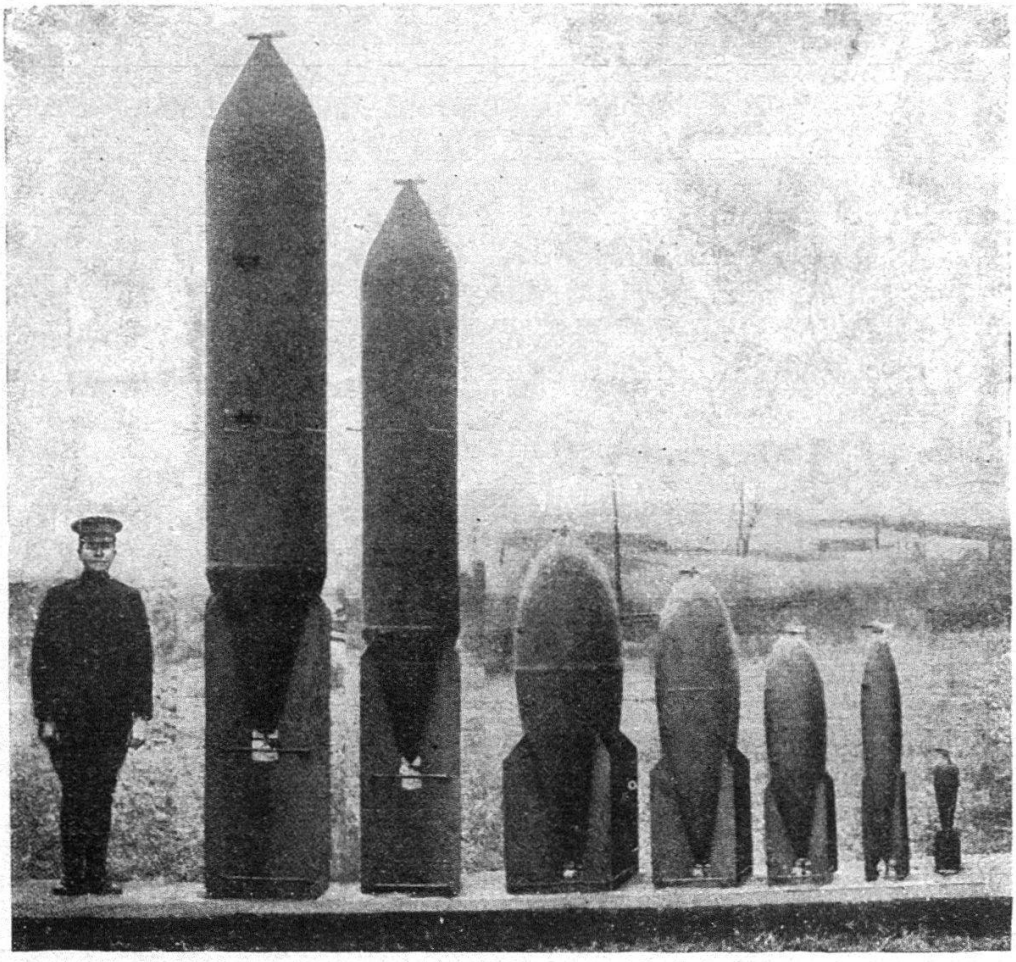
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

La guerre aérienne et notre aviation suisse.

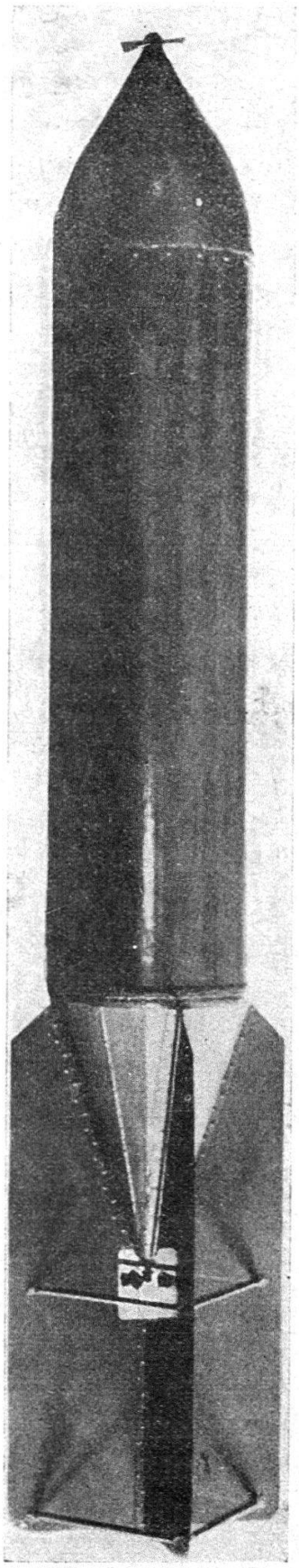
...« La guerre, qui était une guerre entre armées, est devenue une guerre entre nations, et, durant la dernière phase, la guerre entre nations est devenue une guerre entre hommes, femmes et enfants ; puis une guerre d'hommes, d'*avions*, de bombes et de gaz, contre des femmes et des enfants. Le perfectionnement de la puissance aérienne semblait reposer sur la possibilité



Bombes aériennes de 2000 à 50 kg.

toujours plus grande de bombarder les villes, d'attaquer l'adversaire chez lui... » Telles sont les paroles prononcées en novembre 1921, devant un auditoire d'officiers français et britanniques, par le maréchal Sir Henry Wilson, et qui possèdent aujourd'hui encore une valeur toute particulière. Ces paroles rappellent en termes précis que la guerre moderne présente un caractère national, qu'elle oppose l'un à l'autre, non des armées, mais des peuples. Désormais un pays ne prend point part au conflit avec seulement « un capital militaire réduit », mais avec toutes ses forces et toutes ses richesses ; toute son activité est tournée vers le « front ». Les exemples de la dernière guerre ont démontré que le nombre considérable d'hommes au feu imposait le front continu. A tel front, l'avion est le seul moyen possible de reconnaissance. Il est donc indispensable, obligatoire.

D'autre part, l'avion est susceptible de bombarder, à de très grandes distances de ses bases, des objectifs ennemis, et supplée ainsi au tir de l'artillerie, en notant cependant que l'aile possède une précision de tir très supérieure à celle des canons tirant aux très longues distances. Aussi loin qu'il pénètre chez l'adversaire, l'avion n'est jamais aveugle, et si l'objectif qu'il doit atteindre se déplace — convois de troupes, colonnes de camions, etc. — il peut le frapper d'autant plus sûrement et avec une



Bombe aérienne de 2000 kg. Ce cliché montre les détails de construction de l'organe directeur de l'engin.

certaine économie de munitions sur l'artillerie. Au sujet de ce second point, l'aile impose encore son action.

Malgré un vent de pacifisme, qui souffle sur le monde depuis quelque temps déjà, et malgré les principes de réduction des armements — initiatives que nous ne saurions assez louer — les nations perfectionnent encore et de plus en plus leurs armements. Dans le domaine de l'air, qu'il s'agisse d'aviation de chasse, d'aviation d'observation, d'aviation de bombardement, il n'est guère de recherches et de progrès qui ne soient tentés. La conclusion est claire : toutes les armées ont reconnu l'efficacité et la puissance de l'avion, et se préparent à l'utiliser en grand nombre. Ces vérités peuvent paraître fort simples, au lendemain d'un conflit dont l'action des armes modernes est encore dans toutes les mémoires. Elles le sont malheureusement beaucoup moins que nous ne serions tentés de le supposer, puisque beaucoup d'esprits doutent de leur exactitude.

Prochainement, les commissions parlementaires chargées de l'examen du crédit spécial de vingt millions, demandé pour l'acquisition d'un nouveau matériel de combat aérien, étudieront le problème, et peut-être bien de cette étude dépendra le sort d'une arme désormais obligatoire pour la défense nationale. Mais ce qu'il y a de grave à notre époque, — ce fait est compréhensible, mais non moins regrettable — c'est que notre aviation militaire doit « essuyer deux feux » : le feu de ceux qui paraissent se désintéresser du problème, en ne lui portant qu'un intérêt secondaire, et celui des ennemis de l'armée. Ces derniers se retranchèrent tout d'abord dans une politique chère à leurs conceptions antimilitaristes, en faisant état des refrains connus depuis longtemps. Puis, afin de corser le programme de leur campagne défaitiste, et pour intimider les masses à l'aide d'affirmations inexactes, ils recherchèrent le moyen de démontrer l'inefficacité d'une défense aérienne obligée de s'attaquer aux appareils modernes de bombardement. Si les premiers arguments de la presse rouge pouvaient être passés sous silence, les seconds appellent une mise au point.

Revenons tout d'abord à quelques généralités qui nous permettront d'étayer des conclusions.

* * *

Souvent déjà, on a précisé qu'il suffirait de quelques escadrilles pour semer, en peu de temps, le désordre complet dans des troupes massées et dans des régions populeuses, cela avec une rapidité de mouvements de beaucoup supérieure aux autres moyens de transport. D'autre part, grâce à leur vitesse, et à leur jeu rapide de déplacement dans les trois sens de l'espace, les avions offrent un but difficile à atteindre, non seulement par l'artillerie, mais par les autres armes terrestres. C'est justement pourquoi la guerre aérienne prend une importance hautement significative et considérable. Elle peut résoudre, bien plus rapidement, des situations difficiles au moyen de ses appareils qui ont apporté des modifications à l'art militaire. L'aile est donc un auxiliaire de toute armée, soit en offensive, soit en défensive, et cela sans parler de la très grande force morale qu'acquièrent ceux qui ont des moyens aéronautiques puissants et perfectionnés, et de l'influence exercée sur la troupe et les populations par la cinquième arme.

A la suite de ces constatations, une certaine presse a laissé entendre qu'il serait préférable de ne pas « sacrifier » des millions à une arme que nous ne pourrons pas posséder assez puissante et assez nombreuse pour combattre l'adversaire. Si notre armée, dans son organisation actuelle, et avec les divers moyens de combat dont elle dispose, devait entreprendre une action offensive, il est probable en effet que notre aviation ferait bien de ne pas tenter l'aventure. Mais nul n'ignore que les exigences de l'attaque et celles de la défense sont assez différentes. Ce qu'il nous faut en Suisse, c'est une aviation de barrage, dirigée contre les incursions aériennes du dehors, et une aviation d'observation, attachée à nos troupes terrestres. Or, le crédit des vingt millions demandés est, pour l'instant, absolument ce qu'il faut à nos ailes pour un premier outillage suffisant.

Ce n'est évidemment pas en une seule année, et avec un ou deux types fixés d'appareils que notre aviation pourra être pourvue des avions voulus. L'arme de l'air est sujette, plus que toute autre, à des transformations rapides, grâce aux progrès réalisés d'année en année. Mais il ne faut pas non plus se faire un épouvantail de ces progrès et prendre déjà pour des réalités des appareils nouveaux, dont beaucoup ne sont d'ail-

leurs encore que dessinés. On se plaît, dans certains milieux, à démontrer les qualités surprenantes de « croiseurs aériens tri, quadri, ou multi-moteurs », qui se joueraient, au combat, des avions de chasse modernes actuellement réclamés. Laissons ces croiseurs aux qualités surprenantes où ils sont, laissons-les continuer leurs expériences qui paraissent loin d'être définitives, et formons avant tout l'ossature obligatoire de notre défense aérienne. Cette ossature acquise, nous pourrons l'améliorer par la suite.

Pour former cette ossature, il s'agit uniquement de déterminer quels sont *aujourd'hui* les types d'avions courants, récents, utilisés « pratiquement » et en série dans les armées étrangères. En en passant la revue, nous remarquerons qu'il n'existe pas un seul de ces fameux croiseurs ailés dont on nous annonce de telles performances, dues à quelques prototypes uniquement. Par contre, nous remarquons que les avions de chasse proposés, et les avions d'observation, répondent parfaitement aux exigences actuelles, et même à celles de demain.

Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à feuilleter le remarquable ouvrage « *All the Worlds' Aircraft* » — 1929 — édité par M. C. G. Grey [1], le directeur de *The Aeroplane*. Ce volume de plus de cinq cents pages, richement illustré, présente l'aviation du monde entier en 1929, donne tous les renseignements désirables au sujet des appareils militaires nouveaux, des forces aéronautiques des cinq continents, et publie les photographies de toutes les machines récentes de chasse, de bombardement, de reconnaissance et d'observation. C'est le miroir le plus complet de tous les progrès aéronautiques accomplis au cours de l'an dernier. Par conséquent, il est possible, croyons-nous, en se basant sur un tel document, d'émettre un avis catégorique.

Pour ce qui concerne l'avenir, lorsque les fameux croiseurs en question seront utilisés en escadrille, de l'autre côté de nos frontières, nous saurons aussi demander et obtenir très naturellement les avions de chasse voulus, nés de conceptions nouvelles, conformément aux exigences de l'époque. Lorsque le besoin s'en fit sentir, on n'a pas attendu longtemps, chez nous,

[1] La *Revue militaire suisse* a signalé cette publication dans ses bulletins bibliographiques de février 1928 et 1929.

pour doter la troupe du fameux F. M. désormais obligatoire. L'art militaire veut que le soldat soit équipé selon les exigences du moment. Il n'en est pas autrement dans le domaine de l'air ; aussi faut-il sourire des épouvantails dont on se sert pour démontrer des faits inexistants.

Le travail réel de l'avion de chasse moderne, puissant, rapide, est le seul qui puisse être opposé, à notre époque, à l'action d'escadrilles de bombardement. La formule adoptée chez nous, celle du monoplace de 500 C. V., paraît être la seule exacte, et la seule utilisable de nos jours. Sans doute lorsqu'apparaîtront, en rangs serrés, les croiseurs multi-moteurs que nous réserve peut-être l'avenir, faudra-t-il alors posséder une autre machine. Actuellement, cette question est secondaire, et fera tout naturellement, tant chez nous que dans les autres pays, nous pouvons en être persuadés, l'objet d'études ultérieures. Dans cet ordre d'idées, rassurons les esprits timorés, en leur faisant remarquer la différence d'armement de nos bataillons de 1914 et de ceux de 1930. Une évolution semblable peut se produire, dans le domaine de l'air, par la force des choses.

* * *

L'urgence actuelle de la réorganisation de notre aviation militaire réside justement dans la préparation de nos ailes au combat, non pas dans un quart de siècle, ou même simplement une décade, mais pour le moment présent. L'armement de demain viendra de lui-même, et il paraît logique de penser que notre aviation devra être pourvue graduellement de matériels nouveaux, en tenant compte, à chaque acquisition, de la technique et de ses progrès. C'est d'ailleurs ce qui a été prévu. Au cas où le crédit de vingt millions ne serait pas accepté, ce refus serait très préjudiciable, on le conçoit aisément, — et il n'y a pas lieu de le cacher — à toute notre défense nationale. C'est la raison pour laquelle il faut espérer que la campagne entreprise contre la demande de ce crédit, sera simplement un coup d'épée dans l'eau. Espérons aussi que nos Chambres saisiront toute l'importance immédiate de cette réforme.

Mais les Chambres fédérales ne se sont guère occupées, jusqu'à ce jour, des problèmes relatifs aux ailes, et si les élus de notre peuple ont jeté, de temps à autre, quelques regards furtifs dans le domaine de la conquête de l'air, ce fut presque toujours pour entendre des critiques, très souvent justifiées il est vrai, à l'adresse de l'organisation de l'arme volante. C'est assez dire que les représentants du « souverain » sont en majorité des profanes en matière aéronautique. Ce fait est d'autant plus regrettable qu'ils doivent accorder à notre armée une couverture ailée suffisante et surtout « apte au combat ». Mais que l'on veuille bien donner à ces termes leur juste valeur. Nous ne parlons pas du personnel volant, mais du « matériel ». C'est ce dernier qui nous fait défaut. Or les travaux entrepris pour la réorganisation de la défense aérienne ont permis d'étudier les machines qui paraissent les plus aptes à être utilisées par notre service d'aviation, et dans les circonstances atmosphériques souvent spéciales de notre pays.

Le crédit de vingt millions pour l'achat de 105 avions, 60 de chasse et 45 d'observation, n'a rien d'exagéré. Si nous voulons une aviation capable de faire campagne, dans une intention essentiellement défensive, ce projet est un minimum obligatoire à l'égard de nos troupes de milices. D'autre part, en procédant par étapes, c'est-à-dire en dotant d'année en année nos unités aériennes d'un certain nombre de machines du dernier type, on pourra faire bénéficier notre service aéronautique des derniers perfectionnements de la technique, et tout en suivant de très près l'évolution des aéronautiques étrangères, sans omettre les fameux croiseurs dont nous parlons plus haut.

Les résultats des études entreprises au sujet de notre aviation sont concluants : ils ont démontré la ligne de conduite à suivre ; ils sont dus en outre à la volonté de l'opinion publique dont il paraît inutile de rappeler encore les sentiments ; ils furent reflétés par une campagne de presse qui ne date pas de longtemps. A nos pouvoirs législatifs de donner au pays l'arme obligatoire à notre sécurité.

Premier-lieut. Ernest Naef.