

A propos de notre aviation militaire : une question urgente!

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **73=93 (1927)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-6520>

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.

mehr für die Führung der Pferde benötigten Führer können auf den vorhandenen Tragreifen rund 20,000 Patronen nachbringen, während die Mitraillere kaum die Hälfte der in der Kompagnie vorhandenen Gurtenkisten mit sich zu tragen in der Lage sind. Wenn die hierfür eingerichteten Munitionskarren von den Führern gezogen werden, können auf 9 Karren rund 40,000 Patronen der Gefechtstruppe nachgebracht werden. In allen diesen Fällen ist der Führer genötigt, eine Waffe zu besitzen, die ihm die gleiche Möglichkeit zur Verteidigung gibt, welche der Mitrailleur besitzt.

Auf Grund unserer Ausführungen kommen wir dazu, die gegenwärtige Ausrüstung der Führer der Feldmitrailleur-Kompagnie mit dem Karabiner als durchaus zweckmäßig und den Anforderungen des Krieges entsprechend zu betrachten. Die Forderung, den Revolver an Stelle des Karabiners treten zu lassen, scheint weniger auf die Aufgabe des Führers im Rahmen einer Mitrailleur-Kompagnie im Kriegsfall, als auf einige Erleichterungen in der Friedensausbildung Rücksicht zu nehmen. Ein Kompagnieoffizier, dessen Führer mit Revolver bewaffnet sind, kann wohl im Frieden eine Pferdekolonnie führen; nie wird er jedoch im Ernstfalle in der Lage sein, seine Aufgabe den Dienst hinter der Feuerlinie der Mitrailleur-Kompagnie sicherzustellen, erfüllen können.

A propos de notre aviation militaire.

Une question urgente!

Par le Lieutenant *Ernest Naef*, Cp. Mitr. Car. IV/9, Lausanne.

Le problème de la réorganisation de notre aviation militaire, et de la création de *notre aviation de chasse* devient de plus en plus pressante. Dans la livraison du mois de novembre dernier du *Journal Militaire Suisse*, sous le titre *Pour la maîtrise de l'Air* nous avons traité de l'importance prise à notre époque par la cinquième arme, et cela dans toutes les années actuelles, et avons relevé les avis, à cet égard, du Commandant-aviateur français Pierre Weiss, et du Capitaine-Instructeur E. Primault, de Dübendorf. Beaucoup d'officiers pourraient supposer que la question de notre aviation militaire, tout en étant de réelle importance, ne demande cependant pas un intérêt subit, semblable à celui qui créa, en 1914, notre première escadrille militaire à Berne.

Or, la question est bien de toute urgence! Cette affirmation est si vraie, que non seulement quelques journaux suisses, pour ne citer que la *Gazette de Lausanne*, ont publié des appels pressants en faveur de nos ailes, ce dernier sous le titre suggestif « *La crise de notre aviation militaire* », mais la presse aéronautique étrangère publie des critiques, d'ailleurs justifiées, au sujet de notre cinquième arme. C'est ainsi que la grande revue aéronautique allemande, la *Luftwacht*, de Berlin, organe

de grande valeur tant au point de vue documentaire qu'au point de vue technique, présente une fort longue étude sur notre aviation militaire, en soulignant ses lacunes, en dénonçant ses faiblesses, en mettant en pleine lumière des faits et des résultats que beaucoup d'officiers suisses ignorent eux-mêmes!

Ne sommes-nous donc point arrivés à l'époque décisive où nous devons exiger, pour notre armée, une armée de l'air digne proportionnellement de celles de nos voisins, capable dans tous les cas de seconder l'action de nos troupes terrestres, capable de leur apporter un appui efficace? Notre défense nationale réclame un moyen de combat dont la valeur technique ne soit pas inférieure, comme elle l'est de nos jours, à celle de l'aéronautique de nos voisins. Notre devoir est bien de combler les lacunes actuelles, et pour le faire, de pénétrer chacun de l'importance extraordinaire de l'aviation dans le cadre de l'armée.

Nous possédons à l'aérodrome fédéral de Dübendorf des constructions remarquables, qui font d'ailleurs, à l'étranger, la renommée de cette place d'aviation. Beaucoup de ces constructions, qui représentent des crédits très élevés, sont utilisés par l'aviation civile; les autres sont réservés aux besoins de l'aviation militaire, service administratif, service d'instruction, service technique, etc. Loin de critiquer les très fortes sommes dépensées à cet égard, nous félicitons au contraire les initiateurs du développement extérieur de la place de Dübendorf, qui en fait une gare aérienne internationale d'une part, et un centre militaire d'instruction très moderne d'autre part.

* * *

Mais ne sommes-nous pas en droit de nous étonner, par contre, de l'insuffisance notoire d'un matériel moderne de guerre, d'un besoin urgent pour notre armée, insuffisance qui motiva par exemple des articles tels que ceux de la *Luftwacht* ou de la *Gazette de Lausanne*? Nous voyons-là matière à discussions intéressantes aux Chambres Fédérales et aux services compétents. Il faut partir à notre époque du point de vue que l'aviation est devenue *une arme*, qu'elle est considérée comme telle à l'étranger, où elle est poussée, développée intensivement; si nous voulons donc que nos divisions puissent combattre avec le maximum de rendement, fournissons-leur également le maximum de possibilités de défense. Ce ne sont certes pas les quelques centaines de milliers de francs nécessaires à l'achat d'avions modernes, capables d'assurer à notre pays une sécurité plus grande, qui doivent être pris en considération malheureuse, et refusés au budget de notre cinquième arme.

Car, dans ce cas, nos députés prouveraient alors qu'ils ne saisissent guère l'importance d'un danger grandissant, qui demain pourrait être fatal au pays et à l'armée! Dans sa conférence à la Sous-Section de Lausanne de la Société Suisse des Officiers, le 17 novembre dernier, M. le Lieutenant Colonel Duvivier, de l'Etat-Major Général Belge,

retraça les premières semaines de 1914, au cours desquelles les armées allemandes franchirent la Belgique. Dans sa remarquable conférence, M. le Colonel Duvivier souligna le fait, qu'avant 1914, dans la période qui précéda l'incendie subite de l'Europe, on ne croyait pas à la guerre, en Belgique. On y croyait si peu que *l'armée était considérée comme un luxe inutile*, et de ce fait on supprimait dans les unités des postes d'officiers, de sous-officiers; le matériel en canons et mitrailleuses était totalement insuffisant. Et l'armée belge dut se battre, avec souvent, *un seul officier par compagnie*, ou même *un seul officier par bataillon*.

Or ce qui se passa en 1914, en Belgique pour l'armée, se voit actuellement en 1927—1928 en Suisse pour l'aviation militaire! *Notre cinquième arme est considérée en effet par beaucoup comme un luxe inutile*, et de ce fait on ne lui attribue point le matériel moderne en nombre suffisant que des escadrilles militaires doivent absolument obtenir; nos pilotes et observateurs s'entraînent sur des appareils dont les qualités étaient de la bonne moyenne en 1918! Seuls, une demi-douzaine ou une douzaine de machines, sur la totalité du matériel volant, seraient aptes à combattre à armes égales avec l'ennemi.

Or, dans la guerre moderne, ce ne sont pas six, ce ne sont même pas 12, ce sont *cinquante, cent, cent-cinquante* avions de chasse rapides et robustes qu'il faut posséder pour barrer notre ciel à l'envahisseur! Et encore, ces chiffres sont-ils aujourd'hui déjà peu élevés, et demain ils ne suffiront plus, et devront être augmentés.

S'il fallait mobiliser demain — pourquoi ne pourrait-on pas supposer le cas — notre aviation militaire serait à la merci du moindre appareil ennemi; nos compagnies d'aviation possèdent, disons-le une fois encore, *des pilotes de valeur*, mais leur matériel volant est nul! Ce ne sont pas les quelques 10 ou 15 *Dewoitine, Fokker* ou *Potez* que nous avons dans nos places d'entraînement, qui retiendraient aisément des escadrilles de bombardement ennemies, munies de matériel perfectionné! Nous serions simplement écrasés par le nombre et par la qualité de l'adversaire.

Nos lecteurs pourraient supposer que nous nous laissons aller à des considérations fortement exagérées: qu'ils veulent bien, dans ce cas, lire les articles remarquablement documentés de la *Gazette de Lausanne*, ou encore de la *Luftwacht* de Berlin. Il n'y a jamais de fumée sans feu, dit l'adage et nous croyons avec beaucoup d'autres qu'il est grand temps, à notre époque, d'équiper notre arme de l'air!

* * *

Lord Thomson, ancien sous-secrétaire d'Etat de l'Amirauté britannique, donna dernièrement son opinion au sujet des crédits que les nations devraient affecter à leur aviation. La voici:

« *Les gouvernements qui refuseront des subventions à l'aéronautique mériteront la réprobation des générations futures.* »

Tel est l'avis de l'une des compétences anglaises en matière d'aviation. Il a, par conséquent, un certain intérêt et devrait présider aux débats, qui, espérons-le, ne manqueront pas de s'élever à Berne au sujet de cet important problème. Il est à souhaiter que dans le cadre de la Société Suisse des Officiers se crée un noyau d'adeptes de notre défense aérienne, et que ce groupement travaille avec énergie à la vulgarisation nécessaire et urgente de l'utilité de nos ailes.

En Allemagne, une association ayant pour but le développement de la conquête de l'air compte plusieurs centaines de milliers de membres et la Tchécoslovaquie, qui a une population de 15 millions d'habitants, possède une ligue aérienne comptant 80,000 membres! La Belgique, petite nation, possède, rappelons-le aussi, un aéro club national de 15,000 adhérents. A côté de ces résultats et toute proportion gardée avec le total de notre population, l'Aéro Club Suisse est bien loin d'atteindre de tels succès.

Les subventions du gouvernement d'une part, et l'encouragement moral du public d'autre part sont aussi nécessaires aux progrès de nos ailes que le lait est indispensable à l'enfant. On a dit, on a écrit que l'armée suisse de 1914 nous avait préservé de la violation de nos frontières. Il est de notre devoir de suivre de très près l'évolution rapide des moyens techniques actuels de la guerre. On travaille à protéger nos troupes contre les dangers des gaz asphyxiants, on dote nos compagnies de fusiliers de mitrailleuses légères (F.M.), fournissons aussi à nos troupes l'élément de combat et de défense indispensable, approprié à notre pays: *l'avion de chasse!*

N'oublions pas que nos avions militaires actuels travaillent depuis des années, que leurs heures de vol augmentent de mois en mois; si ce matériel volant possède encore, grâce à la qualité incontestable de nos pilotes, quelque valeur pour leur entraînement rationnel, pour l'écolage des élèves-aviateurs, pour les travaux d'observation et de photographie, pour l'instruction technique des pionniers d'aviation, si ce matériel peut paraître en excellent état lors de meetings nationaux ou internationaux, quoi qu'il accuse une infériorité marquée vis-à-vis des avions étrangers, il ne possède plus, par contre, les exigences que demande la guerre.

Si nous entraînés à grands frais des compagnies de chasse et d'observation, dotons-les au moins de matériel leur permettant une action efficace! Nos aviateurs tiennent à pouvoir jouer leur rôle le moment venu, et à le remplir avec le maximum de réussite. Leur appui sera d'ailleurs précieux à nos unités terrestres.

Notre aviation a poursuivi une politique, jusqu'ici, fort louable; ce fut celle de fabriquer et d'acheter en Suisse, aux Ateliers fédéraux de construction de Thoune, la majorité du matériel volant. On ne saurait en vouloir d'ailleurs aux instigateurs de cette décision, ceux-ci poursuivant avec raison autrefois la défense de l'industrie suisse. Mais cette fabrique ne pouvait naturellement fournir et construire des ap-

pareils en séries assez vastes pour permettre un prix de vente relativement bon marché. L'expérience a été faite: ces appareils ont coûté des dizaines de milliers de francs par machines, qui auraient permis l'obtention, à l'étranger, d'avions à la fois meilleur marché et supérieurs en qualités techniques et militaires.

De grâce, ne continuons plus l'expérience! Elle ne saurait que surcharger inutilement un budget déjà fort maigre.

* * *

Comme nous le faisons remarquer dans notre dernier article du *Journal Militaire Suisse*, le Commandant-aviateur français Pierre Weiss nous déclara notamment, lors de son séjour à Lausanne, que c'était une erreur d'attribuer à l'aviation, au cours de manoeuvres ou d'exercices combinés, un simple rôle effacé et encore plus de la laisser totalement à l'écart. C'est en effet enlever à l'action une grande partie de sa valeur, car il faut compter désormais sur les effets inattendus d'escadrilles d'armées, désorganisant des attaques, des mouvements de tous genres, des convois de ravitaillements ou des colonnes de marche. Il faudrait donc utiliser désormais, beaucoup plus que cela fut fait jusqu'ici, *l'aviation militaire dans les exercices en campagne*.

L'instruction de la troupe dans son ensemble y gagnerait à n'en pas douter. D'une part nos aviateurs se familiariseraient *pratiquement* aux mouvements de troupes, ils auraient sous leurs ailes des unités telles qu'ils en combattraient peut-être un jour; d'autre part, pour nos bataillons, nos batteries, nos escadrons, l'exemple *pratique* s'avérera infiniment supérieur aux théories les mieux conçues et les mieux préparées. Préparer *sans avion dans le ciel* l'alarme dans une compagnie, dans un bataillon, dissimuler et camoufler des hommes et du matériel contre les vues aériennes sans qu'un seul ronflement de moteur rende le soldat à l'évidence, c'est nécessairement l'inciter à devenir sceptique des possibilités et de la puissance des ailes.

Il faut, *dès le temps de paix*, pénétrer l'homme de l'importance des attaques aériennes, *l'habituer à l'arme nouvelle*, pour que le premier jour de mobilisation la vue d'ailes aux cocardes et couleurs ennemies ne soit pas pour lui de la plus stricte nouveauté. N'oublions pas qu'au dire des combattants de 1918, les attaques aériennes étaient avant tout *démoralisantes*, qu'elles agissaient beaucoup plus sur les nerfs et la résistance morale de l'homme que sur son physique en le blessant ou en le tuant. Il serait donc urgent, pour l'instruction de la troupe, de non seulement lui faire suivre des vols d'escadrilles survolant le sol à quelques 600 ou 800 mètres de hauteur, mais aussi de l'habituer aux attaques directes d'avions contre des buts terrestres, ce qui fut d'ailleurs accompli en France, aux manoeuvres d'automne auxquelles participaient notamment les escadrilles du 34ème Régiment d'Aviation.

Grâce à l'excellent personnel de notre aéronautique, grâce également aux excellentes méthodes d'instruction en vigueur à Dübendorf, notre

groupe d'aviation, *muni d'appareils modernes*, sera à même de coopérer d'une façon dès plus efficaces à la défense de notre sol, à l'action de nos soldats, et à remplir en tous points la tâche qui lui incombe.

* * *

Beaucoup d'officiers de troupe, non versés par leurs occupations au civil, aux questions aéronautiques, ne croient pas à l'aviation, se refusent à reconnaître *ce qui est aujourd'hui l'évidence!* L'aviation ne connaît point de frontière; elle franchit les alpes, elle traverse les orages et les intempéries les plus violentes, elle s'attaque au brouillard grâce aux instruments de bord de plus en plus perfectionnés. Lors d'une déclaration de guerre, tous nos voisins disposeraient d'escadrilles assez puissantes pour détacher sur notre pays 100 et même 200 avions, chargés de bombes et de mitraille.

Les gaz produiront leur effet désastreux, les explosifs anéantiront nos organismes intérieurs; que deviendront alors nos unités terrestres désorganisées si elles ne sont pas défendues par leurs propres ailes de combat? Cette supposition peut paraître fantaisiste, issue d'un livre de Jules Verne . . . elle est si réelle *qu'elle pourrait se produire pratiquement aujourd'hui!* Nier l'évidence même serait faire preuve d'une faiblesse désastreuse.

L'aviation, création relativement récente, possède il est vrai une multitude de sceptiques. Mais si son importance n'était pas celle que nous exposons ici, et cela à la suite d'études relatives aux aéronautiques étrangères, aux problèmes successifs de ces années dernières, croit-on que l'Angleterre, la France, l'Italie, les nations de l'est de l'Europe, les Etats-Unis même et le Japon équiperait à grands frais des flottilles aériennes de guerre, nécessitant des millions de francs de crédits, pour le simple orgueil de posséder un moyen de parade inédit et nouveau?

Puisse l'éventualité d'une guerre ne jamais survenir! Et si cette éventualité devait se métamorphoser en réalité, puisse alors notre armée posséder l'aviation que nous demandons, et cela en connaissances de cause. Aucun officier, aucun soldat suisses ne reculeraient devant le sacrifice; mais ne serait-il point préférable de se défendre avec tous les procédés techniques de la guerre moderne, afin d'éviter à notre pays des destructions, des ravages et des pertes inutiles?

« Nous avons le devoir de regarder les choses en face » — dit notamment M. le Colonel Divisionnaire Guisan lors de sa brillante allocution, en août, devant le Monument national des Rangiers. Parlant de nos ailes, M. le Cdt. de la 2e Division ajouta: « Le danger de demain sera la bombe lancée du haut des airs. Ce qu'il nous faut maintenant, *c'est assez d'appareils de chasse*. Nous devons et voulons être prêts ».

Puissent ces paroles être entendues de tous; on hésite souvent à croire à l'urgence d'une réforme, d'une nouveauté, par simple scepticisme. Et c'est lorsque le fait est brutal, subit même, que l'on reconnaît avoir méconnu sa gravité! L'aviation n'est certes plus une utopie.
