

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 63 (1918)  
**Heft:** 10

**Artikel:** La réforme de l'aviation militaire  
**Autor:** Everstag, R.-W. d'  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-340077>

#### 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:** 09.01.2026

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

## La réforme de l'aviation militaire.

---

Depuis quelques mois, la presse a eu, malheureusement, beaucoup trop à parler de notre aviation militaire. Je dis bien « malheureusement ». Mais je ne prétends pas qu'elle ait eu tort. Car c'est peut-être à ces persistantes attaques que l'on devra la réforme de notre cinquième arme.

Il est assurément regrettable qu'il ait fallu sonner le tocsin pour arriver à ce résultat. Une réforme spontanée eût été préférable. On n'a pas voulu l'entreprendre. Tant pis.

Maintenant l'heure n'est plus aux regrets stériles, aux critiques, aux reproches. C'est vers l'avenir qu'il faut regarder en tâchant d'oublier le passé.

Avant d'aller plus loin, l'auteur sent le besoin de s'excuser de la liberté qu'il prend d'user de l'hospitalité à lui offerte par la *Revue militaire*. N'étant pas officier, il a pleine conscience de son indignité. Mais, spécialisé depuis de longues années dans l'étude des questions d'aviation, ex-secrétaire-trésorier (sous les ordres du très regretté colonel Audeoud), de la souscription pour l'aviation militaire, il a eu l'occasion de voir beaucoup de choses dans ce domaine. Et il prie qu'on lui pardonne son manque de galons en faveur de la modeste expérience qu'il a pu acquérir.

Après ce petit préambule *pro domo*, qui me semble nécessaire, encore que le « moi » soit haïssable, je me sens plus à l'aise pour exposer mon sujet.

\* \* \*

Que des fautes aient été commises dans l'organisation de notre aviation de guerre, le fait est incontestable. Mais quel est le pays qui n'en a pas commis ? La France, l'Angleterre et même l'Allemagne, notre illustre modèle, en ont bien d'autres à leur actif ! Cela ne les a pas empêchées de surmonter les difficultés et d'être arrivées, après avoir fait à plusieurs reprises

table rase de régimes néfastes, après avoir déplacé quelquefois les plus hauts chefs, à des résultats remarquables.

Qui nous empêcherait d'en faire autant ?

Il suffirait de reconnaître loyalement les fautes commises, au lieu de chercher à les pallier, à les masquer ou à les rejeter sur d'autres.

La faute primordiale et essentielle est de n'avoir jamais eu un chef unique, compétent, énergique et responsable.

Presque dès le début, ceux qui voulaient et qui auraient pu développer notre aviation militaire se sont heurtés tantôt à des commissions mal définies, tantôt à des bureaux sans responsabilités. L'aviation, restée sous la dépendance de l'état-major général, a manqué d'un chef. Et c'est ce qui a fait son malheur.

Reconnaissons d'emblée que la tâche était difficile qui se dressait, au début de la guerre, devant les officiers investis du périlleux honneur d'organiser notre aviation. Nous n'avions rien. Il fallait tout créer. Nos grands voisins n'étaient pas beaucoup plus avancés. Mais au moins possédaient-ils une organisation rudimentaire et un certain nombre d'appareils. Chez nous, rien n'était encore fait. Et je ne crois pas m'avancer trop en disant qu'en haut lieu, dans notre armée, on était alors assez sceptique à l'égard de la cinquième arme. Ce scepticisme a pesé d'un poids très lourd sur le développement de l'aviation.

La peur de voir grossir le budget militaire obnubilait l'entendement de certains au point de ne plus leur laisser la vision claire de ce qui était réellement nécessaire. Et le chef du Département militaire, qui était alors M. Hoffmann, tenait étroitement serrés les cordons de la bourse. C'est pourquoi d'ailleurs les promoteurs de l'aviation jugèrent que la seule chance de succès leur était fournie par l'initiative privée, à laquelle ils s'adressèrent directement.

\* \* \*

Grâce aux efforts du Comité que présida, avec un zèle ardent, le colonel Audeoud, la souscription nationale avait produit, à fin 1913, environ un million et trois quarts. Cette

somme était, dans l'idée des donateurs, destinée à l'achat d'avions. La commission d'aviation, nommée par le Département militaire, avait, après des voyages d'études et des essais à Berne, décidé d'acheter pour commencer six biplans *Luft-Verkehrs Gesellschaft*, appareils construits à Johannisthal, près Berlin, par l'ingénieur suisse Franz Schneider.

Les livraisons allaient être effectuées quand la guerre éclata.

On réquisitionna immédiatement tous les avions que l'on put trouver dans le pays, à savoir ceux qui figuraient au pavillon international de l'aéronautique de l'exposition de Berne et ceux qui appartenaient à des aviateurs. Et l'on obtint ainsi : deux biplans L. V. G., un biplan Aviatik, deux monoplans Blériot, un monoplan Morane et un monoplan Grandjean.

Le capitaine-instructeur de cavalerie THÉODORE REAL fut nommé chef du groupe d'aviation. Il était un de nos plus anciens pilotes aviateurs, titulaire du brevet suisse n° 4 conquis à Darmstadt en février 1911. Ancien élève du Polytechnicum, très au courant de tout ce qui concerne l'aviation, le capitaine Real était vraiment à ce moment le seul qui convînt pour ce poste.

Une douzaine ou plus d'aviateurs suisses, militaires ou non, offrirent leurs services. On retint les suivants : AUDEMARS, BIDER, BURRI, COMTE, CUENDET, DURAFOUR, GRANDJEAN, LUGRIN et PARMELIN.

Je tiens à citer les noms de ces dix pilotes, qui formèrent le noyau de notre aviation militaire. Or, des dix, il n'y en a plus que trois qui soient encore en fonctions, et l'un d'eux va, dit-on, s'en aller à son tour. Un seul, le lieutenant Lugrin, est mort en service commandé. Les autres sont partis de leur plein gré. Pourquoi ?

Je préfère laisser aux pilotes le soin de répondre à cette question.

L'année 1915 s'annonça sous de favorables auspices. Le groupe d'aviation dépendait de la commission d'aviation, que présidait le colonel Audeoud.

Au début de l'année, le groupe s'installa à Dübendorf. Trois mois plus tard, il conférait le brevet — après les épreuves prévues par les règlements internationaux — aux

quatre premiers élèves formés dans le groupe. A peu près au même moment, il prenait livraison des premiers avions construits en série en Suisse. C'étaient des biplans lourds, à hélice tractive, type *Aviatik* construits par le premier-lieutenant Wild, ex-ingénieur aux usines *Aviatik* de Mulhouse, et, antérieurement, aux usines *Antoinette*.

En même temps qu'elle passait au premier-lieutenant Wild cette première commande, la Commission d'aviation donnait aux ateliers militaires l'ordre de construire de leur côté une série d'appareils avec hélice propulsive, c'est-à-dire placée derrière les plans. A ce moment il y avait encore grande controverse au sujet de la place de l'hélice, et les bons résultats que donnaient alors les biplans *Farman* et *Voisin* conquéraient à l'hélice arrière de nombreux partisans.

Il faut remarquer que l'hélice propulsive, abandonnée de tous excepté de la maison *Voisin*, est revenue en faveur avec le *Bréguet Br. V* et, plus récemment, avec certains avions géants allemands à deux moteurs.

On combine même, sur le nouveau *Caproni* italien, par exemple, les deux solutions en ayant deux hélices propulsives et une tractive.

Les ateliers de Thoune établirent, sous la direction du premier-lieutenant Haefeli, qui avait précédemment travaillé en France, aux usines *Farman*, puis en Allemagne, aux usines *Ago* (alias *Otto*), une série de biplans avec hélice propulsive. Ces appareils étaient assez exactement du type *Ago*, c'est-à-dire qu'ils possédaient deux fuselages jumeaux entre lesquels travaillait l'hélice, la carlingue centrale étant analogue à celle du *Farman*.

\* \* \*

L'installation à Dübendorf de notre aérodrome provoqua quelques critiques. Le terrain était en lui-même excellent et fort bien aménagé par l'entreprise qui l'avait créé. Mais on lui reprochait de se trouver dans une contrée difficile à défendre et de risquer de devoir être évacué en toute hâte en cas de conflit avec nos voisins. Cet inconvénient frappe d'ailleurs la plupart de nos places susceptibles de servir d'aérodromes,

qui pourraient être bombardées une heure après l'ouverture des hostilités.

On cherchait à créer des « places d'atterrissage » disséminées sur toute la surface du pays.

En avril 1915, un appel était adressé par la voie de la presse à l'initiative cantonale ou privée pour demander la création en divers points de notre pays de places d'atterrissage où les aviateurs militaires pussent faire escale de manière à développer leur activité en temps de paix. Cet appel, signé par le colonel Audeoud et le capitaine Real, ne trouva de l'écho qu'à Lausanne.

Le nombre des aviateurs nouveaux allait croissant. L'organisation du groupe d'aviation était réglée par un arrêté fédéral en date du 13 août 1915.

La première série de biplans bi-fuselage n'ayant pas répondu à ce qu'on en attendait, le constructeur Haefeli établit un appareil à fuselage simple, donc à hélice tractrice. Ce type donna d'assez bons résultats. Son défaut essentiel, au point de vue militaire, était l'emplacement des sièges. Il avait le siège du pilote à l'arrière et celui de l'observateur à l'avant. Mais cet inconvénient aurait pu être facilement corrigé. A ce que disent les pilotes du moment, l'appareil était stable et bien construit. Les aviateurs auraient cependant voulu le trouver plus maniable. Ils demandèrent pour cela qu'on en diminuât la longueur. Le constructeur protesta, craignant, non sans raison, que la stabilité de l'appareil n'en souffrît. Mais il dut s'incliner. Ordre lui fut donné de construire les séries suivantes avec le fuselage raccourci.

L'aviation était à ce moment entrée dans les difficultés où elle est encore à l'heure actuelle. Son chef avait démissionné depuis plusieurs mois déjà pour des raisons qui n'ont pas à être discutées ici. La « cinquième arme », attribuée un certain temps au génie, changea deux fois de commandant. Un fâcheux désaccord se manifesta entre Dübendorf et les ateliers de Thoune.

Il eût fallu une main énergique pour ramener l'ordre et l'union entre les différents services. On ne la trouva pas, semble-t-il.

Toujours est-il que le mécontentement ne fit que grandir de tous côtés. Plusieurs accidents — inhérents, hélas ! à toute école d'aviation, — vinrent alarmer le public. Quelques timides attaques parurent dans les journaux de Zurich au début de cette année. On les méprisa. Il en vint d'autres, qui reçurent le même accueil.

Et, petit à petit, commença de gronder l'orage qui vient d'éclater. Le chef d'état-major crut devoir répondre. Mais il ne fit qu'attiser le feu.

A la fin, on se décida à ouvrir une enquête et à s'occuper de la réforme de l'aviation. Il en était temps, en vérité.

A l'heure actuelle, Thoune et Dübendorf se renvoient la balle. Les aviateurs se plaignent des constructeurs et les constructeurs des aviateurs.

On a fait grand état d'une défectuosité constatée dans le train d'atterrissement et à laquelle on a voulu attribuer plusieurs accidents. Mais il est à remarquer que ni aux essais à Thoune, ni à la « réception » des appareils, faite par des pilotes délégués dans ce but par Dübendorf, on n'avait rien remarqué d'anormal. Ce n'est qu'à la longue que la faiblesse d'une des pièces a été reconnue. Or, on prétend que ce défaut, qu'on a dit ensuite capital, n'a été signalé aux ateliers de Thoune que plusieurs mois après que les premières ruptures eussent été constatées. Si le fait est vrai, on est en droit de se demander les motifs de ce retard, grâce auquel le matériel n'a pu être réparé en temps voulu. La défectuosité dont il s'agit a d'ailleurs été corrigée depuis lors sur tous les appareils.

Il ne nous appartient pas de nous ériger en juges. Les articles de journaux alternent avec les interpellations aux Chambres. A l'heure où j'écris ces lignes, il n'a été fait encore qu'une seule déclaration officielle : celle de M. le conseiller fédéral Decoppet, chef du Département militaire, annonçant que l'état-major procérait à une enquête dont il convenait d'attendre le résultat. La Commission de neutralité, de son côté, s'occupe de l'affaire.

En haut lieu, on songerait, dit-on, à se borner à adjoindre au chef actuel de l'aviation, qui aurait surtout la direction administrative, un officier chargé de la partie extérieure, si

I'on peut dire, de la tâche. L'avenir dira si cette collaboration constitue une solution heureuse et si elle ne provoquera pas un « dualisme fâcheux », comme le disait en son mémorable rescrit le chef de l'état-major général. On s'apercevra peut-être que le mal était trop profond pour être guéri par une timide demi-mesure.

Mais encore une fois, cela n'est pas mon affaire. C'est des appareils et de leur construction que je voudrais parler ici.

On a accablé de critiques l'appareil actuel. On l'a dit peu stable, mal étudié, mal construit, fragile par quelques points, insuffisant à tous égards.

Là, on a fortement exagéré, et on a cherché à faire de l'appareil le bouc émissaire de toutes les fautes de l'aviation. Solution simpliste. Le biplan Haefeli est un bon appareil moyen qui, l'année dernière, faisait encore figure honorable à côté des biplaces étrangers. On ne doit pas oublier qu'il date de 1916-1917 ! L'erreur essentielle que l'on fait communément est de comparer tour à tour notre avion, qui doit être « à tous usages », avec un monoplace de chasse ou un gros avion de bombardement.

Depuis le début de la guerre, les Français ont spécialisé leurs appareils ; les Anglais les ont suivis. Les Allemands, après être deux ans durant restés fidèles à leur formule du « type C » (à tous usages), sont aussi entrés dans la voie de la spécialisation<sup>1</sup>.

En France, par exemple, il n'existe pas moins de six catégories d'appareils, divisées elles-mêmes en plusieurs types ou modèles. On a :

- 1<sup>o</sup> le monoplace de chasse, extra-rapide et mobile ;
- 2<sup>o</sup> le biplace de chasse ;
- 3<sup>o</sup> le triplace bimoteur de reconnaissances photographiques ;
- 4<sup>o</sup> le biplace ou triplace de réglage, mono ou bimoteur, avec T. S. F. ;
- 5<sup>o</sup> le biplace de bombardement diurne ;
- 6<sup>o</sup> le bi-ou triplace de bombardement de nuit, à un, deux ou trois moteurs.

<sup>1</sup> Ils en reviennent même maintenant au monoplan après avoir passé par le triplan. (N. de l'A.)

Et je ne parle pas des appareils d'armée, de corps d'armée, d'entraînement, de chasse.

Comme marques, chacune subdivisée en plusieurs modèles, les Français emploient (je cite pêle-mêle) *Spad*, *Nieuport*, *Morane*, *Ponnier*, *Farman*, *A.-R.*, *Caudron* (*R. 11*, *C. 23*), *Salmson*, *Bréguet*, *Voisin*, *Caproni* (italien), *Sopwith* (anglais). Plus les avions d'école et tous les types hier encore modernes, aujourd'hui surannés (*Letord*, par exemple).

Nous est-il possible de cultiver des variétés aussi abondantes ? Evidemment non. Cette énumération à elle seule le prouve, me semble-t-il.

Peut-être que plus tard la Suisse arrivera, elle aussi, à avoir de nombreuses catégories d'avions spécialisés. Mais pour le moment elle ne peut éparpiller son effort. Il lui faut :

1<sup>o</sup> des avions biplaces à tous usages, pouvant faire la reconnaissance à rayon moyen (trois heures de vol environ), l'observation, le réglage du tir, au besoin soutenir un combat et lancer quelques bombes ;

2<sup>o</sup> des avions de chasse extra-rapides, mono- ou biplaces ;

3<sup>o</sup> des avions d'école à double commande, sur lesquels l'élève puisse dans les meilleures conditions de sécurité apprendre à manier l'appareil de guerre qui lui sera confié plus tard.

Elle a pour l'école les appareils type *Wild* et pour la chasse les *Nieuport* achetés en France. Pour l'observation et autres tâches, elle a le biplan *Haefeli*, qui a été construit spécialement dans ce but. S'il a fallu des mois et des mois pour munir ces avions de mitrailleuses, d'appareils photographiques et de postes T. S. F., la faute n'en est pas à l'avion ni à son constructeur.

Mais ce n'est pas toujours non plus à des négligences ou à l'incurie que cette faute doit être attribuée. Certains appareils, certaines pièces ne peuvent être faits en Suisse. Il faut les faire venir de l'étranger et les attendre quelquefois des mois durant. Il ne convient pas de généraliser les reproches. Les occasions ne manquent d'ailleurs pas de les préciser.

Enfin, on est arrivé maintenant à obtenir l'essentiel. Fait curieux, une bonne partie des progrès réalisés coïncident avec l'éclosion du mouvement de protestation. De quoi on doit

conclure que, si l'opinion publique ne s'en était pas mêlée, les choses auraient pu longtemps encore rester en l'état. Cette constatation n'est pas très réjouissante. Mais elle s'impose.

Il semble que maintenant on se montre plus avisé, qu'on se décide à consulter les gens du métier sans mesurer leur science au nombre de leurs galons, et qu'on s'engage enfin dans la voie où l'on aurait dû marcher depuis longtemps.

Mais tant que, si l'on me passe l'expression triviale, il y aura trop de cuisiniers pour cuire la soupe, il n'y a guère d'apparence que l'on arrive à un résultat entièrement satisfaisant. Il faudrait que notre cinquième arme fût délivrée de ses entraves et eût, comme les autres, un chef responsable. Un chef qui connût bien l'aviation et fût en même temps doué de volonté, d'énergie et de persévérance. Un chef qui sut maintenir son indépendance, résister à certains courants et faire prévaloir sa volonté.

Cela viendra peut-être un jour. Mais quand on aura trouvé l'homme nécessaire, il faudra s'occuper de lui donner des collaborateurs qui le secondent efficacement. Cela aussi est important.

\* \* \*

De divers côtés on demande que la construction des avions soit enlevée aux ateliers fédéraux et confiée à l'industrie privée. Là, je ne crois pas qu'il faille aller trop loin. On m'objectera peut-être que dans les autres pays les produits de l'industrie privée sont préférables à ceux des usines officielles. En Angleterre, particulièrement. J'en conviens. Mais, encore une fois, on ne peut pas comparer les conditions dans lesquelles notre pays se trouve avec celles qui règnent chez nos grands voisins.

La construction aéronautique est en constante évolution. Loin d'être stabilisée comme celle des automobiles, elle subit des changements incessants et profonds. Quand on peut mettre en travail des séries de cent, deux cents appareils du même type, cette construction doit être rémunératrice. Mais chez nous ? Pour que nous puissions rester à peu près au niveau de la construction étrangère, il nous faudrait construire des séries de dix ou douze appareils tout au plus. Quelle est l'usine qui entreprendrait un travail aussi peu prometteur ?

S'il en existe une qui veuille, dans ces conditions, se charger de fournir des avions, qu'on l'admette à concourir ; qu'on lui pose les mêmes conditions qu'aux ateliers fédéraux. Et si ses produits sont meilleurs, qu'on leur donne la préférence. Ce serait certainement une faute que de conférer à l'Etat un monopole excluant à jamais l'industrie privée. Cette faute a été assez sensible dans d'autres domaines pour qu'on sache l'éviter ici. Espérons-le du moins. Mais, pour l'instant, on ne peut discuter que le principe. En pratique, les ateliers fédéraux sont pour l'instant les seuls qui puissent se charger d'une fabrication aussi peu « rentable ».

D'ailleurs, on voudra bien remarquer que l'industrie privée n'est pas éliminée comme on a bien voulu le dire. Avec le système actuel, le moteur, la partie essentielle de l'avion, est fabriqué par une usine de Winterthour (Fabrique suisse de locomotives). Une quantité de pièces diverses, tous les instruments du bord proviennent de fabriques diverses. Les ateliers fédéraux ne construisent, en somme, qu'une partie des appareils et font surtout l'assemblage et le montage.

Il ne semble donc pas qu'il y ait urgence à modifier le système actuel. Ce qui est urgent, c'est de ramener l'ordre dans toute notre aviation militaire, du bas jusqu'au haut. On se plaint que les pilotes, après avoir reçu une instruction préparatoire assez complète sur le biplan d'école, appareil lent, stable et sûr, passent de là à l'appareil de guerre, beaucoup plus rapide, plus mobile et plus sensible, sans qu'on leur ait bien appris à le piloter<sup>1</sup>.

Les observateurs de leur côté, se plaignent de l'insuffisance des cours qu'on leur donne, souvent sans leur fournir les instruments nécessaires. Et tout le monde est d'accord pour dire qu'à Dübendorf il faudrait une main ferme qui ramène la discipline et impose à chacun sa tâche. Jusqu'ici, dans ces divers domaines, on a pratiqué avec quelque exagération les principes individualistes. On en a vu le résultat.

L'aviation allemande, qui avait affaire à très forte partie,

<sup>1</sup> En France, c'est sur le petit biplan *Caudron G 3* ou même sur le monoplan *Blériot* que s'entraînent les aviateurs destinés à la chasse. Cela, bien entendu, après avoir passé les épreuves du brevet ordinaire sur des appareils lents et stables. (N. de l'A.)

a néanmoins rendu aux troupes impériales des services éminents. Mais ce n'est que depuis qu'elle a un organisateur comme le major Siegert.

Chez nous, où dans tant d'autres domaines on se résout avec une étrange facilité à s'incliner devant l'autorité suprême, on a réalisé ce curieux paradoxe que dans la plus jeune de nos armes chacun agit suivant sa fantaisie personnelle, en accusant les autres dès qu'il se produit quelque anicroche.

On a vu où nous a menés cet individualisme à outrance.

Maintenant, on s'est décidé à agir. Nos aviateurs auront, nous affirme-t-on, de bons avions, des mitrailleuses fonctionnant bien, des bombes, des appareils photographiques de premier choix et des postes perfectionnés de T. S. F., et tout le confort moderne. Ils seront accompagnés d'observateurs habiles, disposant de tous les instruments nécessaires à leur tâche.

C'est parfait.

La machine est, nous voulons le croire, réparée et réglée à nouveau. La laissera-t-on dans les mains de ceux qui l'ont conduite jusqu'ici de la façon qu'on sait, ou se décidera-t-on à accomplir la réforme jusqu'au bout ?

C'est encore le secret des dieux.

R.-W. D'EVERSTAG.

