

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 70 (1925)
Heft: 1

Artikel: Pour nos ailes
Autor: Jaques, R.-A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340873>

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: 15.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LXX^e Année

N° 1

Janvier 1925

Pour nos ailes.

La livraison d'août 1924 de la *Revue militaire suisse* a publié un article « Si la guerre recommençait... » où M. le colonel de Diesbach écrit, au sujet de notre aviation, beaucoup de choses sensées, à côté d'autres qu'il est permis de goûter moins.

Avant d'aller plus loin, je m'empresse d'exprimer la satisfaction que j'ai ressentie de voir un officier supérieur de notre armée se ranger catégoriquement à l'avis que nous émettions ici même¹, mon distingué collaborateur le capitaine Primault et moi, à savoir que « l'avion est le seul adversaire que craigne un autre avion. »

Alors même que cette répétition d'une vérité qui s'impose de plus en plus n'aurait pas le don de plaire à nos passe-poils rouges, excellents soldats, spécialistes rompus au maniement de leurs pièces, je le regretterai... sans m'en affliger, car ils en viendront, eux aussi, à déclarer avec nous que l'avion est la seule arme véritable contre l'avion.

Tout vient à point à qui sait se faire entendre !

Mais résumons : M. le colonel de Diesbach réclame :

1^o une aviation de combat montée sur des appareils dernier cri, adaptés à nos conditions atmosphériques et à la tâche que nous leur demandons ;

2^o des aviateurs de tout premier ordre, acrobates éprouvés et tireurs accomplis, véritables héros déjà en temps de paix.

* * *

Qu'on me permette de m'occuper d'abord du second de ces desiderata, parce que plus près de nos possibilités, chronologiquement, que le premier.

¹ *Revue militaire suisse* N° 5, mai 1923.

Je regrette — et ne m'en cache pas — la forme que l'auteur a donnée à sa pensée. Encore qu'il faille s'attacher à l'esprit et répudier la lettre, nos pilotes militaires n'auront pas été flattés de l'appréciation, par ricochet, que M. le colonel de Diesbach formule à leur endroit.

Certes, nous n'avons pas d'aviateurs militaires (civils encore moins) détenteurs d'un record du monde, titulaires d'une performance sensationnelle et homologuée d'altitude, d'endurance ou de vitesse pure. Pourquoi ?

Pour la simple raison que, pour « travailler » un record il faut des moyens matériels en suffisance, dont je ne citerai que de gros crédits, les autres relevant de conditionnements techniques et pratiques sur lesquels je ne m'attarderai pas ici.

Il faut beaucoup d'argent ! Y en a-t-il à disposition de nos pilotes ?

Sans compter de recordmen, nos équipages volants n'en sont pas moins en forme, oh ! très discrètement peut-être, mais ils sont sûrs, bien entraînés et parfaitement aptes au service que le pays requiert d'eux.

En ce qui concerne l'acrobatie chère à M. le colonel de Diesbach, je puis lui garantir, sans crainte du moindre démenti, soit en Suisse, soit à l'étranger, que nos pilotes travaillent le looping, le tonneau, la vrille et... le vol renversé avec une maestria, une élégance dans les figures et une variété dans leur liaison qui a fait l'admiration de tous ceux qui savent apprécier la voltige aérienne.

L'éminent commandant de la brigade neuchâteloise-fribourgeoise fut au meeting de Dübendorf, et je suis persuadé que si son article eût été postérieur à cette belle manifestation de nos cocardes nationales, il aurait écrit : « Ce qu'il nous faut, c'est plus du double de ces pilotes que j'ai eu le plaisir de voir évoluer dans le ciel pur d'un beau jour d'automne... »

Je n'opposerai rien, par contre, à l'insistance de M. le colonel de Diesbach en faveur du tir, qu'il est indispensable de perfectionner, aussi bien comme moyen que comme méthode, puisqu'il résume la raison d'être et la seule fin de l'aviation de chasse. Il y a là de sérieux progrès à faire, difficiles à atteindre.

dre, relativement parlant, puisque l'exercice à balles contre but volant est irréalisable et que la cible aérienne fixe (ballon ou drachen), d'opportunité très discutable coûterait des sommes qu'il serait ridicule de vouloir budgeter. Reste la chasse aux ballonnets, dont la valeur instructive est doublement indéniable, d'abord pour l'aviateur en tant que pilote, en suite pour le combattant comme entraînement au tir. La chasse aux ballonnets, numéro de meeting, où l'on « touche » la cible mouvante avec la machine est facile à pratiquer. Elle devient impossible dès qu'on « tire » le léger but mobile, à moins d'exercer l'aviateur, seul en plein llanos, contrée inexistante dans notre pays. Pratiquer contre objectif au sol n'est pas sans utilité, on y a recouru pendant la guerre de 1914-1918 et souvent avec succès, mais ce ne sera jamais, pour la formation du tireur, aussi nécessaire, aussi concluant même que de mitrailler un objectif placé dans des conditions de mouvement (attaque et esquive) identiques aux siennes propres.

Quoiqu'il en soit, on ne peut que se joindre à M. le colonel de Diesbach pour exiger le perfectionnement intensif des tireurs de notre cinquième arme.

* * *

Quant au second desideratum si clairement formulé, je l'appuie sans autre réserve que celle d'aller plus avant encore dans les précisions.

Il nous faut des appareils de chasse très rapides, puissamment armés et plafonnant haut.

Les raisons majeures invoquées par M. le colonel de Diesbach sont inattaquables : contre l'irruption brusquée (et voulue telle), puis brutale quant aux moyens (action directe contre l'élément civil) d'une ou plusieurs flottilles de bombardiers, escortées, parcourant notre ciel avec la mission essentiellement stratégique de frapper les populations et de briser notre mobilisation, la seule riposte admissible et valable *c'est une ruée d'avions de chasse.*

Qu'ils soient 300 ou plus, le chiffre est discutable, là n'est pas encore la question. Ce qui importe, je le répète, c'est la qualité du matériel que nous devons mettre en mains de nos

pilotes, aptes à s'en servir très bien. Or nous sommes, à ce point de vue, assez loin de compte pour qu'il soit superflu de le rappeler.

Il existe encore d'autres motifs pour signaler à l'attention des lecteurs de la *Revue militaire suisse* la nécessité d'un programme que je nommerai : programme renforcé de l'aviation de chasse. Les appareils de combat aérien, en raison des caractéristiques auxquelles ils doivent répondre (constructivement parlant) sont réduits d'encombrement, premier avantage au point de vue formation du parc. Ils sortent des usines en séries, donc avec une large garantie d'interchangeabilité pour certaines parties du planeur et du groupe moto-propulseur, second avantage pour la constitution d'un stock de rechanges et la normalisation, jusqu'à un certain point, des accessoires d'entretien.

L'avion de chasse, monoplace ou biplace, grâce à sa grande vitesse, décolle très rapidement et, bien manié, roule relativement peu à l'atterrissage, troisième avantage particulièrement appréciable dans un pays où l'on doit envisager l'évacuation de nos aérodromes militaires de plaine et l'établissement de bases d'escadrilles sur des emplacements dont nous seuls peut-être en Europe, connaîtrions les difficultés.

Cette éventualité qu'il serait maladroit de ne pas faire entrer en ligne de compte dans le programme renforcé de l'aviation de combat, implique l'organisation de parcs mobiles complets comme moyens d'abri pour les appareils et comme outillage d'entretien ; parcs roulants, cela va de soi, tractés mécaniquement et comprenant plusieurs unités-voitures faciles à maquiller en vue d'un stationnement prolongé.

Bien plus, s'il est certain que l'aviation de combat est l'infanterie de l'armée de l'air, la troupe de premier choc où les pertes sont nécessairement élevées, elle occasionne cependant beaucoup moins de déchets-vies que les autres catégories de matériels, à nombre égal d'appareils. Ceci provient de la constitution des équipages, comprenant parfois trois hommes (pilote, observateur, mitrailleur) sur les gros engins d'observation, ou encore jusqu'à cinq spécialistes (pilote, navigateur, bombardier, 2 mitrailleurs) qui montent les avions de bombardement à grand rayon d'action.

Et je ne parle pas de la différence de prix très sensible qui existe entre les trois classes d'avions de guerre ! .

Il faut à notre cinquième arme une organisation souple et des appareils souples aussi, convenant au genre de service que nous exigerons d'elle. Il nous faut beaucoup d'avions de chasse, il nous faut sans tarder : les hommes sont là pour s'en servir à notre entière satisfaction.

* * *

La riposte à une incursion d'escadrilles de bombardement étant assurée par l'augmentation nécessaire de notre matériel volant, il faut envisager le rôle de notre aviation en cours d'opérations. On ne saurait omettre, sans faute grave, que l'offensive possible, si non probable, déclenchée contre nous, nous obligera tout naturellement à l'attaque, la défense comportant une suite de phases offensives réussies, à défaut de quoi c'est l'écrasement pur et simple sous les coups de l'adversaire.

La bataille aérienne mise à part, reste à pourvoir à l'appui que l'aviation donne aux troupes de terre : tir contre objectifs au sol ; réglage d'artillerie ; reconnaissance ; observation et photographie.

Je connais toutes les objections que l'on ne manquera pas de formuler contre ce que j'ai nommé le programme renforcé de l'aviation de combat. Les principales émaneront des copistes-nés, des imitateurs à toute force, des admirateurs du tout-fait, qui se rencontrent en masse là où précisément ils ne devraient pas être.

Elles émaneront aussi de très braves gens, extasiés devant la variété des appareils modernes, étourdis par la multiplicité des types, fascinés par le mystère des abréviations classiques, persuadés, bons bougres qu'ils sont, de la nullité de notre cinquième arme, incapable d'exhiber toute une quiruelle d'engins spéciaux comme en ont, à coups de millions et de dizaines de millions, ne l'oubliions pas, la majorité des grandes puissances proches ou non de notre Suisse.

Cette recherche de l'assortiment, trop réelle, je le sais, ne renferme aucune promesse de mesures utiles, donc bienvenues.

Elle disjoint l'uniformité essentielle du programme, disperse les efforts et n'aboutit à rien.

J'ai écrit ici même¹ ce que je pensais des possibilités, voire des probabilités de la création d'une forte industrie aéronautique nationale. Je m'en tiens à mon précédent exposé, rien ne nous permettant, actuellement, d'en modifier la teneur. Toutefois — et je le faisais remarquer — nous avons les moyens suffisants pour effectuer, sur les appareils achetés au dehors, quelques retouches, quelques travaux d'aménagement qui ne diminueront en rien les caractéristiques aviatiques des avions, ni leur puissance de feu, tout en les organisant, à peu de frais, pour le service observation-reconnaissance-photographie et réglage de tir.

Les chasseurs bi-places sont tout indiqués pour remplir ce rôle et l'exiguité de notre territoire ne nous astreignant pas à des vols de longue durée, le plein d'essence normal de ces engins suffit à leur assurer un moyen d'action assez grand. La forme sesquiplan et l'allure générale, gracieuse quoique ramassée, de ces véritables bolides permet une excellente visibilité.

L'installation, à bord des appareils de photographie ou de T. S. F. n'alourdit pas outre mesure l'avion qui possède un gros excès de puissance en vue de sa garantie de plafond.

Si les qualités de planeur ne sont pas précisément le fait de cette classe de matériels aériens, l'habileté du pilote peut manifestement remédier à cette lacune, inexistante, cela va de soi, dans les types spéciaux dits d'observation.

Appelé à se défendre et à se défendre très souvent seul, le maintien de l'armement permettra à l'équipage une riposte efficace appuyée par la grande maniabilité de son aéronef.

J'estime que c'est dans cette voie qu'il faut établir le programme renforcé de notre aviation de chasse, avec son auxiliaire d'observation. Des crédits plus larges qu'ils ne le sont aujourd'hui, judicieusement employés à le réaliser nous rendront plus de services que deux fois les sommes nécessaires réparties sur une variété trop luxueuse d'appareils.

¹ *Revue militaire suisse* n° 5, mai 1924 et n° 6, juin 1924.

* * *

Et les avions de bombardement, qu'en fait-on ?

Cette question ne manquera pas d'être posée. Elle le sera, dirai-je, avec plus d'à-propos que bien d'autres tendant moins à obtenir une réponse nette, fixant un point acquis, qu'à bague-nauder au travers du sujet, sans autre but que de créer une diversion retardant l'heure des décisions, l'heure des responsabilités. Après notre avion de chasse, après nos appareils d'observation, il nous faut un groupe de bombardiers légers.

Encore faut-il préciser ce que l'on doit entendre par bombardiers légers.

Des revues spécialisées, des films documentaires aussi, font connaître les plus récentes créations dans le domaine de ce que j'appelais ici l'aviation lourde.

Les avions B (bombardement de jour) et Bn (bombardement de nuit) tendent de plus en plus à devenir de véritables vaisseaux de guerre aériens, non seulement en suite de leurs dimensions, mais de leur aménagement, de la constitution de leur équipage et de leur rayon d'action.

Disposant d'une puissance qui dépasse fréquemment 1000 CV. prévus pour emporter plus de deux tonnes de projectiles, ils ont à bord : 1 chef-pilote-navigateur, chargé de tracer la route de l'avion et de la maintenir ; 1 aide-pilote qui gouverne l'appareil ; 1 bombardier, qui joue le rôle dévolu sur mer à l'officier de tir et à l'officier de pièces ; 1 mécanicien ou opérateur de T. S. F. ; souvent un mitrailleur, car, malgré leur escorte, les dreadnoughts de l'air sont fortement armés.

Il s'agit donc, pour un seul appareil, de toute une organisation matérielle et de toute une formation d'équipages qui ne s'improvisent pas ! Quant aux frais qu'elles entraînent, on conçoit aisément qu'ils ne soient pas minimes.

Cette catégorie d'engins de guerre n'est pas à dédaigner... par qui risque d'en faire la connaissance soit au début, soit en cours d'hostilités. Je reconnais qu'il puisse être très utile, pour un belligérant, d'affirmer sa supériorité matérielle en effectuant de jour ou de nuit quelques raids efficaces. La guerre de 1914-1918 en a donné maintes preuves que les

progrès de la technique aviatique *et les exigences croissantes formulées à l'égard de la formation théorique et pratique des pilotes* relèguent déjà dans le coffret aux souvenirs.

En ce qui nous concerne, je ne vois pas comment légitimer la mise sur pied et le coûteux entretien d'escadrilles de bombardement à grande puissance. Nous ne nous en servirions pas dans le but de nous imposer par une attaque brusquée. Nous aurions à vaincre des difficultés inouïes pour abriter ces appareils qui deviendraient gênants dès l'évacuation de tout ou partie du plateau suisse. Pas plus que nous n'avons les moyens d'employer efficacement les canons lourds en service chez nos puissants voisins, nous ne possédons ceux d'utiliser, à plein rendement, une aviation lourde.

La cause est entendue, dès aujourd'hui : d'abord, parce que nous ne sommes pas assez riches pour sacrifier au luxe des armements, ensuite parce qu'il nous faut aller au plus urgent. Or il n'y a pas, dans les avions de bombardement, que des modèles géants. Nous avons besoin d'un certain nombre d'appareils capables d'enlever de 500 à 600 kg. de bombes, qui trouveront leur raison d'être dans la possibilité d'effectuer des « arrosages » de harcèlement. Une dizaine de fois 500 kg. de projectiles, cela fait du travail, surtout si l'on choisit des véhicules tenant encore de l'avion rapide et bien armé.

L'adjonction de ce chapitre au programme renforcé de notre aviation de chasse n'est pas à négliger. Il s'agit de la prendre en considération.

M. le colonel de Diesbach a, dans son article « Si la guerre recommençait... », oublié, ou ignoré, un fait de la plus haute importance. Qu'il me permette de le lui signaler.

On peut très justement demander, exiger même, l'accroissement de notre puissance aérienne. C'est là une question de millions... et de débats parlementaires.

Or, en théorie démocratique, le parlement est une réunion de porte-parole du peuple. Si les mandataires de MM. les électeurs sentent peu d'appui dans le peuple dès qu'il s'agit d'aviation civile ou militaire, il est clair qu'ils n'insisteront pas aux Chambres pour pousser l'aviation.

M. le colonel de Diesbach sera peut-être étonné de s'entendre dire qu'en Suisse l'aviation est impopulaire.

Oh ! non pas au sens péjoratif du terme, loin de là ; elle est, plus exactement « non populaire », parce que trop inconnue. De cette « non popularité » souffrent toutes les tentatives faites en vue de développer, en Suisse, le tourisme aéronautique. De cette « non popularité » souffre simultanément notre cinquième arme.

Cette situation ne peut pas durer ; elle ne doit pas durer. A l'effet de remédier, autant que faire se peut, à ce manque d'intérêt de nos populations pour des questions si importantes, dont la solution heureuse sera la bienvenue, il faut rapprocher l'aviation de notre peuple, la lui faire connaître, car il en ignore tout ou à peu près, et créer dans notre pays, une Ligue aérienne, à laquelle pourront adhérer moyennant une très minime cotisation tous les citoyens et toutes les citoyennes dont l'appui moral nous fait aujourd'hui défaut. La Belgique, petite nation, mais brave parmi les braves a, elle, sa Ligue aérienne, créée, animée par l'énergique Demuyter, un vrai patriote doublé d'un aéronaute trois fois détenteur de la Coupe Gordon-Bennett. Depuis sa fondation, la Ligue belge a réuni des *dizaines de milliers* d'adhérents ; elle fait de bel et bon ouvrage, n'en doutez pas.

Pourrions-nous moins bien que nos amis belges ?

Messieurs les officiers, abonnés ou lecteurs de cette *Revue*, voudront-ils nous aider à faire face à ce que nous considérons comme un devoir envers le pays ?

J'attends leur réponse. Je suis sûr qu'ils seront avec nous, « pour nos ailes ».

R.-A. JAQUES, ing.
du Comité de la Section romande
de l'Aé. C. S.

