

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 72 (1927)
Heft: 4

Artikel: Les possibilités de l'aviation militaire suisse
Autor: Primault
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341040>

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: 13.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LXXII^e Année

N° 4

Avril 1927

Les possibilités de l'aviation militaire suisse¹

Avant d'essayer de résoudre le problème que pose l'étude des possibilités de l'aviation militaire suisse, il convient de se rendre compte des possibilités actuelles de l'aviation de guerre. L'aviation militaire peut se partager, du point de vue de son utilisation guerrière, en trois grandes catégories d'importance inégale :

L'aviation de combat,
L'aviation d'observation, et
l'aviation de transport et de liaison.

L'étude des règlements étrangers et de la littérature spéciale à l'aviation nous permettra d'esquisser les caractéristiques importantes de chacune de ces trois aviations.

L'AVIATION DE COMBAT.

L'aviation de combat est l'arme qui permet l'attaque de tout objectif échappant à l'action des autres armes. Elle peut agir en liaison avec ces dernières ou dépasser la limite de leur action en portant la guerre au loin chez l'ennemi. Elle diffère en ceci de l'aviation d'observation qu'elle n'est pas nécessairement liée aux opérations de terre. Elle peut, elle doit même sortir du cadre des batailles terrestres pour porter là où il le faudra les effets de destruction et de démoralisation qui la caractérisent.

L'aviation de combat est aussi l'arme qui assurera la défense du territoire national (villes ouvertes ou non, usines, gares et chemins de fer, exploitations agricoles, etc., etc.), soit de toutes les agglomérations ou installations, militaires ou non, qui peuvent avoir une influence directe ou indirecte sur la conduite de la guerre.

¹ Cette étude est l'adaptation d'une conférence donnée à l'Ecole centrale II, le 2 février 1927.

Les moyens dont dispose l'aviation de combat, sont la *bombe*, le *canon-mitrailleuse*, la *mitrailleuse*.

La bombe étant le moyen dont les caractéristiques sont nettement *offensives*, son emploi est dévolu à l'aviation de *bombardement* qui est l'organe le plus puissant de l'aviation de combat. Les possibilités actuelles de l'aviation de bombardement peuvent se déduire des définitions suivantes :

1. C'est un *organe de combat* qui marche à l'assaut avec les troupes terrestres, suit leur progression, ralentit celle de l'ennemi, disperse les réserves et les renforts, gêne les approvisionnements et les ravitaillements, attaque les nids de mitrailleuses ou les batteries à découvert.

2. C'est un *outil de destruction et de démoralisation* qui, par des attaques répétées de jour et de nuit sur les points stratégiques, gares, voies de communications, ouvrages d'art, centres de ravitaillement, cantonnements, terrains d'aviation, dépôts de munitions, parcs de matériel ou sur les usines, ralentit l'activité de l'ennemi, gêne l'exécution de ses plans, atteint son moral là où il est le plus fragile, à l'arrière, hors de la zone de feu.

3. Un *instrument d'intimidation et de représailles* qui peut, en portant la guerre à l'intérieur du pays ennemi en des instants critiques judicieusement choisis, affoler et terroriser les populations, bouleverser leur vie, leur imposer une lassitude dont la répercussion se fera sentir sur le front. Cet instrument sera d'autant plus efficace que l'évolution sociale donne à l'opinion publique une part toujours plus grande dans la conduite des affaires d'un pays.

4. C'est une *arme de surprise* qui, par la suppression du temps mort, dû au trajet de renseignement de l'organe qui le recueille à celui qui l'exploite, est éminemment propre à l'attaque des objectifs fugitifs, et particulièrement efficace dans les instants critiques de la guerre de mouvement.

5. L'aviation de bombardement sera donc en tous temps menaçante pour l'ennemi et provoquera toujours sa réaction aérienne. Elle sera entre les mains du commandement *le seul organe lui permettant d'imposer sa volonté à l'aviation ennemie*, de la manœuvrer, de la contraindre au combat, de l'attirer et

de la fixer là où il désire la concentrer, aux fins de poursuivre son usure.

L'agent d'action du bombardement aérien est la *bombe* qui, pour des raisons de commodité, est lâchée sans vitesse initiale et non projetée. N'ayant pas à résister comme l'obus d'artillerie à un tassement au départ du coup, la bombe d'avion sera un projectile à parois généralement minces. Son rendement en explosif, pour un poids égal et un volume semblable, est très supérieur à celui de l'obus d'artillerie. Pour les bombes à grande puissance le rapport poids explosif à poids total atteint 60 %, alors que pour le projectile d'artillerie ce rapport ne dépasse pas 25 % et n'atteint ce chiffre que dans les cas les plus favorables. L'explosif employé est choisi le plus puissant possible, mais sa sensibilité doit être telle qu'il ne doit pas exploser au choc d'une balle perforante tirée à 500 m.

De même que dans l'artillerie on ne saurait s'accommoder d'un calibre unique, l'aviation de bombardement ne peut pas se contenter d'un projectile passe-partout, mais réclame une série de bombes permettant d'adapter les effets à la nature des objectifs. Cette gamme comprend les projectiles de 50 kg., 100 kg., 200 kg., 500 kg., 1000 kg., et même plus.

Ceci pour la bombe, dont les effets doivent être avant tout destructifs. A part cette bombe-là, le développement de la chimie militaire a fait adopter des bombes spéciales, dont le contenu chimique et bacillique causera des effets qu'il est facile d'imaginer.

En ce qui concerne l'efficacité du bombardement aérien, il me semble ne pouvoir mieux faire que de reproduire les conclusions du colonel Marie, directeur des Ecoles de tir aérien de Cazeaux, et qui fut pendant la guerre commandant de l'artillerie lourde d'un corps d'armée français. Le colonel Marie déclare dans une revue militaire que :

« Au delà de 20 km. le tir de l'artillerie terrestre est sûrement moins précis que celui de l'artillerie aérienne. Les résultats que l'on peut chercher à obtenir à l'aide des canons à longue portée sont sûrement mieux obtenus, balistique-ment parlé, par l'aviation de bombardement. »

Le colonel Marie base cette appréciation non pas sur des con-

sidérations théoriques, mais sur les résultats obtenus par l'expérience, ce qui est la seule chose qui compte ; et encore le colonel Marie ne fait-il pas intervenir dans son jugement l'énorme supériorité de l'avion sur le canon dans le domaine des portées.

En effet, une portée de 50 km. est énorme pour un canon ; elle n'est rien pour un avion. Avec les procédés de repérage dont on dispose aujourd'hui, on peut dire que l'emplacement d'une pièce est tôt ou tard, en dépit de toutes les précautions prises, découvert, et qu'alors, par avion ou par canon, cette pièce est mise pratiquement dans l'impossibilité de poursuivre sa tâche. L'avion de bombardement, au contraire, ayant son terrain de départ loin en arrière des lignes, se déplaçant à 120, 150 ou 200 km. à l'heure à grande hauteur, est infiniment plus difficile à atteindre, pour peu qu'un armement convenable le protège des attaques de son frère ennemi, l'avion de combat. Au point de vue des effectifs, l'avantage est encore à l'avion qui n'exige qu'un équipage réduit, tandis que le transport d'un canon lourd, sa mise en place, son fonctionnement exigent une véritable petite armée, équipée d'un formidable matériel.

En écrivant ces choses, mon intention n'est pas de prouver que ceci remplacera cela, mais je désire uniquement montrer qu'aujourd'hui, c'est-à-dire à moins de vingt ans après que le monde étonné apprit le premier vol humain, un avion est capable de porter des projectiles, et cela dans une proportion, en ce qui concerne la quantité, la portée et l'efficacité, à laquelle on n'aurait pas osé penser, surclassant en cela les canons monstrueux de 20 pouces qui représentent l'effort continu de la science balistique depuis la bataille de Crécy en 1356.

Si je me suis permis de m'étendre un peu longuement sur l'aviation de bombardement, c'est qu'en Suisse on est trop porté à sous-estimer ou même à méconnaître son importance guerrière. Il n'est pas nécessaire d'être Wells ou Jules Verne pour imaginer ce que serait notre situation, si demain un conflit nous mettait les armes à la main contre n'importe quel de nos voisins. Qu'importera alors une avance dans les Alpes ou dans le Jura de quelques kilomètres de la part de nos troupes terrestres harassées, éprouvées et démoralisées peut-être dès le

début de la mobilisation par des bombardements incessants de jour et de nuit, si nos capitales sont détruites, incendiées, asphyxiées ou empoisonnées, nos chemins de fer immobilisés et notre population affamée et affolée ! Ce résultat, la France, l'Italie et même l'Allemagne disposent aujourd'hui déjà des moyens de l'atteindre.

Mais, je vous l'ai dit au début de cette conférence, si l'aviation de bombardement est l'élément offensif de l'aviation de combat, c'est dans l'aviation de combat encore que nous en trouverons — sinon le palliatif — du moins *l'élément défensif*. Cet élément je l'appelle *l'avion de combat*, dont les caractéristiques techniques et l'armement en feront l'ennemi le plus dangereux de l'aviation de bombardement.

L'avion de combat, lui, utilisera surtout la mitrailleuse, éventuellement le canon-mitrailleur ou la bombe, dont il pourra faire un élément de représailles. La mitrailleuse d'aviation moderne a une cadence équivalente à celle de notre fusil-mitrailleur. Les munitions sont un mélange de projectiles traceurs, perforants et incendiaires. La proportion dans laquelle se fait la répartition de ces différents projectiles dans une bande mitrailleuse n'est pas déterminée et doit être laissée à l'appréciation, donc à l'expérience du tireur. Un avion de combat moderne est équipé de 2 à 5 mitrailleuses, ce qui, dans les cas de 4 et de 5 mitrailleuses, lui permet d'éviter tous les angles morts.

L'emploi de la mitrailleuse d'aviation demande une instruction très spéciale et très poussée et est subordonnée à l'utilisation d'instruments de visée perfectionnés.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude d'insister sur la question du tir aérien ; qu'il me suffise de dire qu'à l'étranger on y attache une énorme importance et que des écoles spéciales de tir ont été ouvertes partout en vue de la formation de tireurs aériens complets.

Ainsi conçu, équipé et armé, l'avion de combat moderne (c'est surtout un bi-place emportant pilote et mitrailleur) est le plus redoutable et pour ainsi dire presque le seul adversaire de l'avion de bombardement.

Passons à la deuxième catégorie d'aviation.

L'AVIATION D'OBSERVATION.

L'observation aérienne fut la première et longtemps la seule tâche qui incombait à l'aviation dès le début de la guerre. Ceci résulte surtout du développement technique de l'aviation d'alors, développement qui ne permettait que la résolution des tâches d'observation. Dire ici quels furent les résultats obtenus m'entraînerait trop loin ; je me borne à constater que durant la guerre on atteignit, dans ce domaine, la quasi-perfection, surtout du côté allemand.

La raison en est simple. Tout d'abord la stabilisation forcée de la guerre entraîna la stabilisation de l'aviation. Dès lors le renseignement demandé à l'aviation n'eut plus un caractère d'urgence marqué ; il devint le résultat d'une étude comparative approfondie, au cours de laquelle la photographie aérienne joua un rôle de premier plan. Seul le détail devenait perceptible et pouvait être obtenu grâce à des connaissances topographiques que la stabilisation rendait possibles. Chaque observateur connaissait chaque entonnoir de son secteur. Par l'accumulation des renseignements de détail surpris au cours d'une période plus ou moins grande, il était possible de se faire une idée des intentions ennemies, mais ceci exigeait un travail de laboratoire et de déduction que seule la stabilisation pouvait permettre. Dans ce cas très spécial de la guerre, — je me permets de souligner *très spécial*, car qui nous dit que ce cas se représentera jamais, — l'aviation d'observation était une nécessité absolue et rendit de remarquables services. Mais dès le moment où la guerre de mouvement reprit, c'est-à-dire vers fin 1918, l'aviation d'observation fut rapidement désorientée et à bout de souffle, si bien que dans le ciel de la retraite allemande on ne trouva plus que l'aviation de combat française (bombes et mitrailles), dont l'activité, quoique improvisée, fut extrêmement favorable à la progression des troupes terrestres.

Après la guerre on continua d'attribuer une grande importance à l'aviation d'observation, ce qui est normal si l'on pense à la force d'inertie que donne l'habitude.

Cependant vint le moment qui permit de juger logiquement et sainement les résultats acquis, en les mettant en parallèle

avec l'effort donné, d'où possibilité d'établir le rendement de l'aviation d'observation. Le rendement s'avéra notablement inférieur à ce que l'on était en droit d'attendre, étant donné l'ampleur des moyens mis en action. Par la même occasion on se rendit compte qu'on avait méconnu trop longtemps l'aptitude remarquable de l'avion en tant qu'instrument de combat. Immédiatement ces constatations eurent leur répercussion dans la rédaction des règlements et, en 1922, on pouvait lire cette phrase sortie de la plume d'un officier qui fut l'un des chefs les plus remarquables de l'aviation d'observation française :

« L'aviation de combat prend et doit prendre le pas sur l'aviation d'observation ; sa prépondérance s'affirme impérative et le choix entre l'une et l'autre n'est plus permis qu'au bénéfice de l'aviation de combat. »

Permettez-moi de faire remarquer que ceci a été écrit deux ans avant que l'arrêté sur la nouvelle organisation de l'armée suisse prescrivît l'organisation de notre aviation militaire sur la base de 2 groupes d'aviation d'observation pour un groupe d'aviation de chasse. Donc, en 1924, nous étions encore sous l'influence des impressions et sentiments qui avaient motivé les organisations belligérantes de 1915 et 1916. A l'heure actuelle, les pays qui nous entourent (France, Allemagne, Italie, pour ne parler que de ceux-là) paraissent tout à fait au clair à ce sujet. Leur doctrine peut se résumer ainsi :

Une puissante aviation de combat, dont l'ossature est l'aviation de bombardement, concentrée dans la main du chef des armées de terre et de mer. Si les soucis budgétaires le permettent, une aviation d'observation répartie organiquement et très parcimonieusement aux armées et corps d'armée et, en cas de besoin seulement, aux divisions.

Ceci nous paraît être la logique même, car si la recherche du renseignement pouvait s'opérer en 1914, en 1915 et même encore en 1916 sans combat, il n'en est plus de même maintenant. Au contraire, l'aviation d'observation devra toujours combattre pour obtenir le renseignement. Donc elle devra être en premier lieu apte au combat et en second lieu capable d'observer. Dès lors, ne peut-on pas demander à l'aviation de combat d'être occasionnellement et en cas de nécessité abso-

lue observateur ? Le fusilier ne remplit-il pas simultanément et la plupart du temps sans s'en douter ces deux tâches ? L'observation est-elle si indépendante du combat qu'il faille en faire une spécialité ? Cela nous paraît être un luxe possible en Italie, en France ou ailleurs, mais pas chez nous. Je reviendrai d'ailleurs sur cette question tout à l'heure, car pour être complet je dois dire encore quelques mots de la troisième catégorie d'aviation.

L'AVIATION DE TRANSPORT ET DE LIAISON.

Elle a déjà joué un rôle pendant la guerre mondiale, mais peu important. Qu'il me suffise de faire allusion aux missions spéciales effectuées par les aviateurs belligérants et dont le but était le transport secret à l'intérieur du pays ennemi d'agents ou d'espions, voir même de petits détachements chargés de missions destructives. Cette aviation peut jouer un rôle important dans les pays de grande étendue et dans ceux qui sont dépourvus ou pauvres en moyens de communications, les colonies, par exemple. On aura certainement lu des communiqués français ou anglais relatant les transports de détachements de 10 à 20 hommes en des points éloignés menacés. D'autre part, on peut faire entrer dans cette catégorie d'aviation l'aviation sanitaire, dont l'emploi récent dans la guerre du Maroc a montré les aptitudes et le rendement. Le développement technique de l'aviation permet certainement d'escompter pour l'avenir l'emploi dans une plus large mesure de l'aviation de transport et de liaison. Les avions qui seront chargés de cette tâche seront en premier lieu les avions des entreprises de transports, pour autant qu'ils ne soient pas aptes au bombardement aérien, et les avions militaires réservés à l'entraînement.

Telles sont les possibilités actuelles de l'aviation. Naturellement, pour ne pas sortir du cadre qui m'a été prescrit, je me suis vu obligé d'être incomplet et de toucher souvent d'un mot seulement tel ou tel point qui exigerait de longs développements.

* * *

Passons à l'étude des tâches dont un conflit futur imposerait la résolution à notre aviation militaire. Abordant ce sujet,

je désirerais qu'on ne considérât pas sur mon bras gauche l'insigne qui fait de moi un aviateur; j'aimerais qu'on ne vît en moi qu'un jeune officier d'état-major ou, mieux encore, un officier auquel ne serait donné ni âge, ni grade, mais concédé une certaine compétence en matière d'aéronautique militaire, compétence qui l'a mis à même de comprendre un peu les possibilités de l'aviation de guerre actuelle.

Du point de vue de ses applications, il y a deux manières extrêmes de comprendre l'aviation. *La première* consiste à la considérer comme un auxiliaire précieux de l'armée, au même titre que les transports par camions automobiles, les chemins de fer, la télégraphie avec ou sans fil. On ne saurait concevoir une armée moderne sans ces éléments-là. Le pays qui entretrait en guerre sans aviation, sans camions, sans chemins de fer, sans téléphone et sans télégraphe, serait formidablement handicapé. Mais, par contre, aucun des éléments en question — même très développé en puissance et en nombre — ne saurait à lui seul assurer la victoire, s'il n'était appuyé par une grande armée où domineraient l'infanterie et l'artillerie. En d'autres termes, cette conception accorde à l'aviation un rôle très utile, très important, mais tout de même secondaire. L'aviation aurait sa part dans le succès, mais elle n'en serait pas l'élément essentiel ou prépondérant.

Cette première conception serait *très à peu près* celle qui est à la base de notre organisation actuelle. Je dis très à peu près, car actuellement notre aviation n'est pas une arme, ce qui devrait être le cas, si elle devait entrer dans cette conception. Elle est tout au plus un service ou, si vous préférez, un moyen de renseignements.

La seconde manière de comprendre l'aviation consiste au contraire à la considérer comme la base même de la défense nationale, conception audacieuse que l'on n'admet pas encore et que je crois pourtant être la bonne. Avant 10 ou 20 ans — j'en suis persuadé — c'est cette thèse qui triomphera. L'aviation sera dans l'avenir autre chose qu'un auxiliaire de l'armée. C'est elle qui assurera la sécurité du pays; elle aura en tous cas dans ce rôle la part prépondérante. Je crois que l'aviation peut être plus qu'une arme. Elle doit donner lieu à une armée de l'air qui dominera les armées de terre et de mer. La navi-

gation aérienne met un peu tous les pays d'Europe dans la situation d'une île où l'eau est remplacée par l'air. Elle met chacun de ces pays à la merci d'un autre, ayant des forces aériennes plus puissantes que les siennes.

Quand j'étais petit, on m'a appris que l'Angleterre devait sa puissance maritime à sa situation géographique. Alors qu'une nation continentale protégeait ses frontières par une forte armée de terre, un pays entièrement entouré d'eau devait naturellement chercher sa sécurité dans le développement de ses forces maritimes. Précisément parce que l'Angleterre est une île, la suprématie des mers a garanti l'inviolabilité de son territoire. Or, je le répète, une nation continentale n'est-elle pas aujourd'hui avec la conquête de l'air dans la position d'une île ? Fût-elle protégée du côté de la terre et du côté de la mer, sa sécurité peut-elle être considérée comme assurée, quand toutes ses frontières aériennes sont librement ouvertes ? Non, assurément, et c'est bien la raison pour laquelle tous les pays du monde, petits ou grands, cherchent à constituer une force aérienne. C'est la raison pour laquelle je crois, je suis persuadé, que c'est l'armée de l'air, et non pas l'aviation modeste auxiliaire de l'armée de terre, qui doit constituer la base essentielle de notre sécurité.

Je dis, notre sécurité. Comment sera-t-elle menacée ? En vous parlant du bombardement aérien, j'ai fait allusion à ce que serait notre situation dès la première heure de la guerre. Je ne fais pas œuvre d'imagination, en vous disant qu'à cette première heure toute la Suisse fumera et souffrira, je me base uniquement sur les possibilités actuelles des aviations militaires étrangères et, plus particulièrement encore, sur celle de la jeune et déjà formidable aviation militaire italienne. L'armée de l'air, dont je parle, elle existe de l'autre côté des Alpes, elle existe même si bien qu'elle émarge et émarginera jusqu'en 1932 au budget de la guerre italien par un milliard de lires, soit plus de 200 000 000 de francs or. Il me serait facile ici de faire le tableau exact de ce qu'une guerre prochaine serait pour la Suisse, du point de vue de l'aviation ennemie qui lui serait appliquée. Mais j'estime que le peu que j'en ai dit doit suffire pour faire connaître le redoutable danger qui nous guette et qui nous surprendra si nous n'y prenons garde.

Et maintenant que nous avons connaissance de ce danger, la première question sera pour me demander si la possibilité existe pour notre aviation suisse d'y parer. Je répondrai que ce danger sera toujours menaçant pour la Suisse, mais qu'une aviation forte, consciente de sa valeur et de l'importance de sa tâche, consciente aussi de l'appui de tout le peuple et de toute l'armée, sera capable de rendre toute entreprise d'une armée aérienne ennemie si onéreuse en matériel, en vies humaines et en destructions que celui qui la monterait serait obligé d'y regarder à deux fois avant de la déclencher. Pour obtenir ce résultat, que faut-il faire ?

La Suisse doit posséder son *armée de l'air*, dont le commandement supérieur usera strictement en faveur de la défense nationale. Le terme « armée de l'air » peut effrayer peut-être. Il s'agit de s'entendre. Ce terme, je l'emploie uniquement pour bien faire comprendre qu'outre l'armée terrestre, le commandement supérieur disposera d'une flotte aérienne dont les opérations seront et peuvent être définies en temps de paix.

Ces opérations, en principe, ne seront pas liées à celles de l'armée terrestre. Ce seront celles d'un front spécial « *Le front de l'air* » quoique cette expression puisse paraître ridicule, si l'on ne comprend pas l'idée qu'elle cache. La composition même de l'armée de l'air sera en rapport avec l'importance que l'on donne à la tâche qu'elle aura à remplir, et avec l'importance des sacrifices financiers qui nous sont possibles. Ce sera peut-être, maintenant, une force de dix-huit, vingt escadrilles, trente s'il y a lieu. Pardon, compagnies d'aviation dit — d'ailleurs à tort — notre nouvelle organisation, soit une division aérienne, dont le commandant — soit dit en passant — serait membre de notre Commission de défense nationale. Cela peut paraître exagéré de vouloir faire une division avec vingt compagnies d'aviation, mais, sachant que la puissance de feu obtenue par mitrailleuse d'une compagnie d'aviation, — pour ne considérer que ce facteur, — est près d'atteindre celle d'un régiment d'infanterie, on comprendra mieux.

Et cette division aérienne sera une division de combat, dans la signification générale que j'ai attribuée à l'aviation de combat, au début de mon exposé, et surtout dans l'idée spéciale de l'aviation de combat défensif. Il faut que notre ennemi s'at-

tende à trouver, aussi bien au-dessus de notre territoire qu'au-dessus de ses villes, de ses usines, de ses aérodromes, bref, au-dessus de tous les points sensibles de son territoire qui seront à notre portée, des avions suisses, dont le cran et l'opiniâtreté des équipages n'aura d'égal que leur volonté acharnée de faire payer cher toutes atteintes ennemies à notre territoire. Il faut, et je l'écrivais en 1923 dans un rapport de manœuvres qui constatait, aux manœuvres déjà, la faillite de l'aviation d'observation, il faut, dis-je, que nous soyons passés maîtres en l'art des guérillas aériennes. Il faut — la comparaison est romantique, peut-être, mais combien juste ! — que nous soyons les aigles défendant du bec et des serres leurs aires menacées. A cet effet, que demandons-nous ? *des avions de combat !* A la supériorité du nombre nous pourrions répondre par la *supériorité du matériel*, si on ne nous oblige pas à acheter des avions, des moteurs et des armes suisses, toujours trop chers et toujours surclassés. Nous pourrions répondre encore par la *supériorité des équipages*, si on nous permet de pousser leur instruction en la spécialisant dans le domaine du combat aérien. Nous pourrions répondre enfin par la *supériorité morale* si on veut bien nous mettre au bénéfice d'un recrutement sélectionné, ce qui serait normal, étant donné l'importance vitale pour le pays de notre tâche.

Or, tout ceci est possible et ne demandera pas de la part du pays des sacrifices exagérés. Mais, pour que ce soit possible, *il faut que l'on reconnaisse l'importance pour notre sécurité de posséder cette aviation dont je viens d'esquisser les caractéristiques*. Il faut, *en ce qui concerne le matériel surtout*, qu'on fasse confiance aux utilisateurs, c'est-à-dire aux aviateurs militaires qui sont *seuls compétents* dans ce domaine technico-militaire.

Avant de terminer, j'ajoute que j'ai omis intentionnellement de parler de notre organisation, de notre matériel et de notre instruction actuels. Mon exposé devait se borner à indiquer, après une orientation générale, les buts les plus rentables et les plus rationnels que notre aviation doit chercher à atteindre avec les moyens que nous pouvons mettre en œuvre.

Le 2 février 1927.

Capitaine PRIMAULT.