

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 75 (1930)
Heft: 11

Artikel: Aviation civile et aviation militaire
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341317>

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: 12.01.2026

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

Aviation civile et aviation militaire.

Nous avons reçu les lignes suivantes, de source compétente en matière d'aviation :

Sur le conseil que vous en avez donné à vos lecteurs, j'ai lu le volume du général Denvignes, *La farce du désarmement*. Il manifeste la crainte de la revanche allemande, crainte actuellement répandue en France, et relève surtout la facilité avec laquelle les Allemands pourraient passer de la paix à la guerre.

Il est certain qu'ils ont un avantage sur les Français qui n'attachent pas le même prix qu'eux aux organisations préventives. Ils y ajoutent, on doit le reconnaître, la minutie, la méthode, les prévisions à longue échéance, tandis que le Français se fie volontiers, un peu trop, peut-être, à l'improvisation dictée par les nécessités du moment.

Néanmoins, sur le chapitre de l'aviation, et tout en admettant que le général Denvignes est probablement mieux à même que moi de juger, je crois pouvoir émettre quelques réserves. Je ne suis pas certain que la transformation de l'aviation du temps de paix en une aviation de guerre soit aussi aisée qu'il l'affirme. Dans le présent, naturellement, car les transformations de l'aviation sont encore si rapides qu'il serait téméraire de préjuger l'avenir.

D'après moi, deux questions doivent être posées. On se demandera :

1. Quel matériel d'aviation l'Allemagne peut-elle mettre en œuvre au début d'une guerre ;
2. De quel matériel pourrait-elle disposer au bout de 4 à 6 mois de campagne.

La réponse à la première question, je la trouve dans le livre du général Denvignes qui mentionne les avions de transport allemands très nombreux et de bonne fabrication. Ces appareils ont un tonnage et une vitesse connus, nous dit-il.

Mais, pour les transformer en avions de guerre, suffirait-il de les charger de bombes au lieu de passagers et d'utiliser leur vitesse pour aller bombarder l'adversaire ? Je me prends à en douter. Pour autoriser la transformation, une quantité de conditions accessoires doivent être remplies, accessoires, ou secondaires si l'on préfère, mais dont la somme revêt une certaine importance.

Tout d'abord, le moteur de ces appareils est accoutumé à un régime très régulier ; soumis au régime des plus irréguliers du service de guerre, reprises brusques, vols prolongés à la vitesse maxima, que deviendraient ces appareils ? Beaucoup d'entre eux ne supporteraient pas la première croisière. Il faudrait compter avec des revisions et des réparations fréquentes, ainsi qu'avec de nombreuses mises hors de service.

La cellule subira les contre-coups du régime du moteur, et comme les prescriptions qui régissent la construction des avions de transport sont moins sévères que celles qui s'imposent à la construction des avions de guerre, la cellule, peu résistante, sera exposée, elle aussi à une rapide détérioration.

Du reste, la construction de tout l'avion est différente. L'avion de transport cherchant un rendement financier, maints de ses éléments vitaux seraient exposés aux coups de l'adversaire, le réservoir d'essence, par exemple, qui, de plus, ne peut être élargi. Le rayon d'action, qui dépend de la contenance du réservoir, n'est donc pas très grand. Dans bien des cas, il faudra ajouter un ou deux réservoirs supplémentaires pour effectuer des raids de bombardement. L'armement ne se laisse pas non plus monter si aisément ; il faut une favorable visibilité et un champ de tir très étendu, conditions difficilement réalisables par un avion de transport.

Conséquence de la transformation, un compromis tout au désavantage de l'avion de guerre. On peut, il est vrai, comme l'a fait Junker, construire un avion de transport agencé de façon à être transformé en avion de combat ; mais cette solution reste un compromis ; ni l'avion de transport, ni l'avion de guerre ne sont rationnellement aménagés. Au point de vue militaire subsistent de graves défauts : champs de vue restreints, liberté de mouvement de l'équipage gênée, sans parler

des qualités de vol qui ne sont pas celles d'un avion de combat. Pour entreprendre un raid de bombardement, les avions de gros bombardement doivent être accompagnés et protégés par des avions de combat et de chasse ; s'il s'agit d'avions de transport transformés en avions de guerre, la protection demandera à être organisée plus efficacement, avec de plus nombreux engins.

Au sujet des avions Junkers dont parle le général Denvignes, se pose, d'autre part, la question financière. Le D^o 28, qui pèse au total 20 000 kg. et dont la charge utile est de 7000 kg. coûte près de 1 250 000 marks, sans les moteurs. Malgré ses efforts pour se soustraire aux désavantages du Traité de Versailles, l'Allemagne pourrait-elle s'accorder le luxe de construire et d'entretenir un nombre suffisant d'avions de cette puissance jusqu'au moment d'aller bombarder Paris et les villes française de la frontière, alors que, d'après les calculs, il faudrait quelque centaines de ces appareils, pour en tirer un effet appréciable ?

De tous les constructeurs d'avions, il n'y en a guère que trois ou quatre qui gagnent de l'argent ; les autres en engloutissent, et ne trouvent à se maintenir que grâce à des sacrifices de la finance, ou grâce à des commandes ou à des subventions de l'Etat.

Il n'en reste pas moins que les Allemands pourront transformer des avions de transport en avions de combat. Mais ce qu'ils ne pourront pas, c'est les transformer en avions de chasse. Même ceux de combat éprouveront, à un plus haut degré, les désavantages de leurs frères de bombardement ; ils seront peu maniables et pas très solides.

La *Revue militaire suisse*, livraison de février 1930, a énoncé les qualités principales d'un avion de guerre, savoir, dans l'ordre d'importance, la vitesse en palier, la visibilité, l'aptitude au tir, etc. Les mitrailleuses d'avion sont actuellement des armes d'une remarquable précision, mais le meilleur des armements ne produit pas grand chose si l'aviateur ne possède pas la vitesse de vol qui lui permettra de manœuvrer son adversaire. Or la vitesse, sans parler de la capacité ascensionnelle, de la maniabilité de l'appareil et de son rayon d'action, toutes qualités indispensables à l'avion de combat,

sont précisément celles que l'avion de transport ne possède qu'à un degré limité.

Je ne sais de combien d'avions transformables l'Allemagne peut disposer. Actuellement, je doute fort qu'elle puisse aligner tous les avions de bombardement et d'accompagnement que suppose l'exécution du plan décrit par le général Denvignes, même si elle néglige la protection de son propre territoire contre les attaques aériennes de son adversaire. Présentement, le Dornier X, dont on a parlé, est parfaitement inoffensif. Il n'en existe d'ailleurs, à ma connaissance, qu'un exemplaire, aux essais depuis longtemps, des essais qui jusqu'ici n'ont pas abouti.

J'estime donc, en conclusion sur la première question, qu'il ne faut pas exagérer les possibilités de l'Allemagne, soit en nombre d'appareils, soit surtout en rendement. N'oublions pas non plus qu'un pilote de transport ne devient pas, du jour au lendemain, un pilote de guerre, et que, dans peu d'années, l'Allemagne ne pourra plus compter sur beaucoup de pilotes qui ont fait la guerre.

* * *

Différente est la deuxième question. Comme le rappelle le général Denvignes, les grandes fabriques allemandes d'avions ont des succursales à l'étranger — il en oublie une, Fokker, qui a complètement émigré en Hollande, mais est encore très allemande. Dans ces succursales, on établit des prototypes d'avions de guerre et on en fabrique en série. Dès le début de la guerre, filiales et maisons-mères pourront donc mettre en fabrication de série des avions militaires complètement étudiés et mis au point, fabrication qui aura été bien préparée elle aussi (outillage et installations). Au bout de six mois de guerre, l'Allemagne disposerait donc d'une flotte aérienne de guerre assez importante ; mais jusque-là, elle devrait se contenter d'utiliser ses avions de transport transformés, et même, à mon avis, improvisés plus encore que transformés. Pendant le délai, la France disposerait d'une supériorité aérienne incontestable. Je me tiens naturellement à la comparaison France-Allemagne, sans m'occuper de constellations

politiques et d'alliés éventuels de l'un ou de l'autre Etat, ce qui peut conduire la supériorité aérienne à changer de camp. On parle beaucoup, par exemple, de la collusion entre l'Allemagne et la Russie. Si l'on peut mettre en doute la valeur de l'armée russe dans une campagne hors de Russie, il se pourrait que l'aviation russe fût pour l'Allemagne un appoint à considérer. Mais ceci m'éloigne de mon sujet.

Excessivement développé en Allemagne à laquelle il fournit l'occasion de former de jeunes pilotes, le *vol à voile* est à peu près nul en France. Certains milieux aéronautiques français le déplorent ; ils voudraient introduire ce sport ; ils insistent sur l'avantage qu'en retirerait l'aviation civile et militaire. De là à prêter à l'Allemagne la supériorité sur la France, il n'y a qu'un pas que d'aucuns franchissent. A tort à mon avis. Il convient de se rappeler que pour former ses pilotes, l'Allemagne ne possède que des aérodromes civils, et que l'aviation civile, ainsi que le vol à voile apportent dès lors un appoint nécessaire et utile à un recrutement forcément restreint et coûteux.

Au contraire, en France, l'aviation militaire est une pépinière de jeunes pilotes, et de mécaniciens en plus, les uns et les autres recrutés en nombre, et dont la formation est plus complète que celle de leurs congénères allemands. Encore une supériorité que le vol à voile ne parvient pas à compenser, le pilote du vol à voile ne pouvant, sans apprentissage, piloter l'avion de chasse. L'avertissement n'en est pas moins nécessaire, car la formation de pilotes-amateurs appartient à la notion du potentiel de guerre, et pour l'Allemagne, elle constitue un facteur moral qui l'engage à envisager sans crainte, — à tort ou à raison, — une lutte aérienne.

Mais je reste sceptique, aussi bien quant à la valeur de ces jeunes gens qu'à celle des constructions techniques. A part quelques exceptions, c'est de la copie, et si l'on considère la construction, on la juge primitive ses moyens étant primitifs. Qui sait ? peut-être pourrait-on parler d'un effet dangereux, ces jeunes gens s'habituant, faute de moyens suffisants, à des solutions improvisées. Lorsqu'on voit les produits des grandes fabriques d'avions de sport, on en vient à se

demander ce que peut être la formation de leurs amateurs en pilotage. Je ne voudrais pas me confier à une de ces machines là. Les avions de transport sont-ils mieux construits ? Je ne puis me prononcer sur ce point.

Je n'aborde pas la question de la *guerre chimique*, elle me conduirait trop loin ; mais je suis frappé de voir qu'on parle toujours de ses possibilités d'attaque, incontestables, j'en conviens, sans tenir compte de la défense, défense active et passive, dont les moyens ne sauraient être niés non plus, moyens correspondant pour le moins à ceux de l'attaque. Le volume de M. J. Poirier sur *Les bombardements de Paris*, dont la *Revue militaire suisse* a rendu compte, me semble prouver qu'une défense aérienne nombreuse, active et bien organisée peut être très efficace. On m'objectera que les bombardements de la guerre mondiale sont aujourd'hui dépassés, que l'attaque aéro-chimique a réalisé d'importants progrès, mais la défense en a réalisé de non moins importants.

Il est un point sur lequel je suis tout à fait d'accord avec le général Denvignes auquel je viens d'opposer tant d'objections, c'est lorsqu'il conseille, je dirais presque lorsqu'il supplie les Européens de s'unir pour la défense de leurs intérêts économiques qui sont en voie de surpasser les intérêts politiques, et contre les révolutions que les perturbations économiques contiennent en germe. Cette union ne serait pas encore la fin de la guerre, mais elle détournerait vers le développement et l'amélioration de l'industrie et de l'économie publique une bonne partie des moyens matériels et intellectuels accaparés par les préparatifs militaires. Surtout, elle élargirait l'horizon de nombre de gens trop absorbés par des intérêts privés ou locaux, et leur ferait comprendre que si nous devons aimer notre patrie, nous avons aussi des devoirs envers l'humanité dont nous sommes tous des rouages, et à laquelle nous devons apporter notre part de travail, si petite soit-elle.
