# À dépense égale, la plus forte aviation fait la plus forte armée

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **74 (1929)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-341232

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# A dépense égale, la plus forte aviation fait la plus forte armée.

Au premier abord, le titre de ces lignes pourrait paraître osé ! Il est cependant l'expression de la vérité. C'est en effet à la fin de la dernière guerre que les pays belligérants en firent l'expérience, et sans reprendre ici le détail des dernières phases des combats, on se rappelle, en effet, le rôle prépondérant, décisif même, que jouèrent les ailes dans leur action offensive de septembre à novembre 1918 en particulier. Secondant jour après jour les attaques des troupes terrestres, l'aviation harcela sans cesse l'adversaire, le forçant à perdre du terrain, l'obligeant à reculer sans autre issue possible, en lui infligeant de lourdes pertes, non seulement dans les zones mêmes de combat, mais aussi, et surtout peut-être, à l'arrière, dans ses services de ravitaillement en vivres ou en munitions, dont les convois étaient coupés sur les routes, dont les missions devenaient de plus en plus difficiles, impossibles parfois, tant les mitrailleuses et les bombes aériennes obtinrent d'efficacité et de puissance.

D'ailleurs le titre de cet article « A dépense égale, la plus forte aviation fait la plus forte armée » est notamment la reproduction textuelle d'un appel lancé en Belgique par l'Aéro-club royal de ce pays, pour obtenir de nouveaux adhérents. Disons en passant que l'Aéro-club belge possède déjà quinze mille membres environ, ce qui est un résultat admirable. Sous ce titre, sous cet appel, qui caractérisent à la fois et le brillant avenir des ailes et la puissance acquise par une arme relativement jeune et nouvelle, nous nous proposons de grouper quelques considérations relatives à l'aviation militaire.

Dans le domaine des ailes, il est utile parfois d'étudier la politique suivie par les grandes puissances ; non pas que cette politique aérienne puisse servir de base à l'effort que nous entreprenons en Suisse ; il est avéré, à ce propos, que nos

besoins sont très différents de ceux des autres pays, tant en raison de notre situation géographique qu'en raison de nos besoins militaires en général. Par contre, la politique aéronautique étrangère nous permet d'établir avec précision le degré de développement *pratique* de la navigation aérienne dans le cadre militaire ; elle nous permet de fixer ses possibilités; elle nous permet enfin de tirer quelques conclusions utiles et intéressantes.

Le général de Robilant avait dit en 1907 déjà : « Tout progrès scientifique a toujours trouvé son application à l'art militaire ». Les faits n'ont point démenti les paroles de l'éminent officier italien ; l'art militaire s'est emparé de la conquête de l'air et la guerre aérienne est devenue une réalité avec laquelle il faut compter. Il est désormais admis par tous les états-majors qu'une armée dépourvue d'aéronautique est une armée aveugle. En outre, la technique moderne poussant au matérialisme et au machinisme, l'aviation est recherchée de plus en plus dans l'intention d'augmenter la puissance du matériel militaire. Dans ces conditions, un pays, si fermement attaché qu'il soit au maintien de la paix, se voit obligé et contraint de prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer sa défense aérienne.

* * *

L'aviation italienne, dont nous avons eu l'occasion, à plusieurs reprises déjà, de souligner les progrès et le développement, vient d'organiser une manifestation aéronautique de grande envergure. En 1928, à peu près à pareille époque, une escadre d'hydravions aux couleurs de la Maison de Savoie accomplissait un raid remarquable en Méditerranée occidentale. Plusieurs dizaines d'appareils, commandés par le général de Pinedo, réussirent brillamment le circuit complet des côtes méditerranéennes, entre l'Espagne et l'Italie. Cette année, une nouvelle escadrille d'hydravions, d'une importance numérique très grande, vient d'accomplir également un raid superbe, le tour de la Méditerranée orientale. A l'heure où nous écrivons ces lignes, l'escadre italienne a rejoint son port d'attache,

après un voyage absolument réussi. Sous la conduite du sous-secrétaire d'Etat Balbo et du Général de Pinedo, trente-six hydravions de gros tonnage ont parcouru un itinéraire s'étendant sur cinq mille kilomètres, à travers plusieurs pays : Tarente-Athènes-Constantinople-Varna-Constanza-Odessa et retour. L'aviation militaire italienne, au cours de ce voyage, démontra sa puissance et son extension, car ce raid dut en effet produire un certain effet.

Les pays survolés étaient en pleine période d'organisation technique et industrielle ; ils n'ont point encore d'industrie aéronautique propre et sont par conséquent clients des nations européennes et occidentales. En conséquence, ces pays durent subir fortement l'empreinte du passage chez eux de cette tumultueuse escadrille italienne ; enfin ces pays neufs qui veulent placer leur compréhension et leurs efforts au niveau de ceux des grandes puissances auront été mis en face d'un spectacle certainement grandiose, qui ne put que les inciter à créer spécialement une arme de l'air. Le désir d'arriver à pouvoir suivre l'exemple qui leur fut donné les poussera tout naturellement vers ceux qui ont fait naître en eux ce désir. De ce fait, ce raid aura été pour l'aviation italienne un excellent exercice d'entraînement, une démonstration de la force de son aéronautique militaire et une victoire de plus pour la construction nationale qui a beaucoup progressé ces années dernières. Nous voyons là une preuve de l'estime dans laquelle l'aviation militaire est considérée en Italie.

A ce propos, nous nous permettrons de franchir une autre frontière, celle de la France, et de relever quelques appréciations émises par le maréchal Pétain, dans son livre *La bataille de Verdun*. Nous voulons en détacher quelques lignes se rapportant à l'aviation, car il nous paraît intéressant de donner ici le sentiment d'un officier aussi illustre, au sujet d'une arme à laquelle beaucoup — surtout en Suisse — n'attachent qu'une importance secondaire. Dans le chapitre intitulé « Le bilan au 15 juillet », le maréchal Pétain reconnaît que l'aviation s'était développée jusqu'à acquérir la maîtrise certaine du champ de bataille, alors qu'elle souffrait au début de sa flagrante infériorité vis-à-vis des ailes ennemies. Les

appareils d'observation assuraient avec la plus grande précision la liaison avec l'infanterie, les missions photographiques, les réglages d'artillerie, en lutte constante avec l'aviation de chasse adverse, souvent gênés par des conditions atmosphériques défavorables sous le ciel bas et tragique de Verdun, rasant les crêtes lépreuses et bouleversées, subissant de lourdes pertes sans jamais faillir à leurs missions. Les Nieuport de chasse s'illustraient par leur audace et leur activité, attaquant sans cesse les avions et les drachens ennemis, parcourant le front sans arrêt, tantôt sortant en puissantes patrouilles, tantôt ne se manifestant que par petits groupes et toujours à des heures différentes.

Cette description du maréchal Pétain est saisissante. Elle pourrait même servir, croyons-nous, de vision pour l'avenir. En effet, en envisageant l'éventualité d'une mobilisation de guerre, et la possibilité d'une mise en action de nos divisions, il apparaît plus que probable que nos bataillons auront des tableaux semblables, tous les jours, sous les yeux. C'est la raison pour laquelle je me permettrai d'émettre ici une requête, à l'égard des exercices et des manœuvres de brigades, lors de nos cours de répétition. Ces quelques lignes ne seront d'ailleurs que l'expression de sentiments recueillis à la suite d'un exercice du bat. car. 9, en 1928, devant Donneloye (canton de Vaud), exemple tiré des manœuvres de la brigade d'infanterie 2, de l'année dernière.

La cp. mitr. car. IV/9 était en position au sud-ouest de Mézery, et défendait ce village contre l'attaque du régiment genevois qui débouchait de Donneloye, et marchait en direction de Molondin. Soudain apparut dans le ciel un appareil de chasse — un biplan Fokker D VII sauf erreur — qui participa pendant quelques instants seulement à cet exercice, en simulant quelques attaques au sol contre les premières lignes de notre bataillon. A peine cet appareil avait-il été remarqué de la troupe, que l'intérêt de tous les hommes augmenta aussitôt dans de grandes proportions, chacun comprenant que cet unique appareil était bien l'arme moderne par excellence, et que sa collaboration devenait particulièrement effective. Et afin de démontrer ici jusqu'où l'intérêt de la troupe fut

attiré par cette apparition aussi heureuse qu'inattendue, je rappellerai qu'un chef de pièce de la compagnie de mitrailleurs, de son propre chef, et sans avoir reçu aucun ordre fit ouvrir le feu de sa mitrailleuse contre cet adversaire d'un nouveau genre ! En réalité une telle initiative n'eût remporté fort probablement aucun résultat positif. Mais le fait de ce sous-officier prenant de lui-même l'initiative de « combattre l'ennemi aérien » démontre assez bien l'état d'esprit général de la troupe à cet instant, intéressée et attirée par la collaboration inattendue de la cinquième arme au cours de l'exercice.

Cet exemple, banal sans doute, pose un point d'interrogation. N'y aurait-il pas intérêt, tant pour l'instruction de la troupe et des officiers, que pour celle de nos aviateurs, d'organiser, au cours de certaines manœuvres de brigades par exemple, une collaboration effective d'une compagnie d'aviation de chasse ou d'observation ? Ce serait très certainement l'occasion, pour la troupe elle-même, de se rendre compte « de visu », au cours d'une leçon de chose excellente, des possibilités réelles de l'aviation, de sa mobilité, et de l'effet moral qu'elle est à même de produire. Ce serait en outre pour l'infanterie une occasion de mettre en pratique, — aux manœuvres, — l'instruction qu'elle reçoit pour se masquer aux vues aériennes, car trop souvent jusqu'ici les sections ont exercé « l'alarme d'avions » sous un ciel dépourvu de toute machine ailée.

Cette suggestion n'est point nouvelle, mais nous nous sommes permis de la présenter, après d'autres certainement, à la suite de la description saisissante du maréchal Pétain sur l'action de l'aviation au combat, d'autant plus que nous nous sommes rendu compte, l'an dernier, de tout l'intérêt qu'une telle innovation ne manquerait pas de susciter auprès des hommes.

* * *

Lorsque l'on parle d'organisation de la cinquième arme, de forces aériennes et de l'emploi de ces forces au combat, il est intéressant de se remémorer certaines phases de la dernière

guerre, qui ont démontré brillamment la valeur des ailes. Il est certain que ces exemples déjà anciens, puisqu'ils datent de plus de dix ans, ne s'offriraient plus de la même façon dans une guerre prochaine, mais prendraient plutôt une envergure qu'il paraît impossible de préciser. Ce qu'il y a de certain, cependant, c'est que nous pouvons tabler sur ces exemples pour nous rendre compte du rôle exact que, dans son ensemble, l'aviation jouera. Rappelons, à ce propos, l'épisode de la soirée du 23 mars 1918 : le front allié venait d'être disloqué, en Picardie, par des attaques allemandes puissantes. La retraite de l'armée anglaise élargissait d'heure en heure la brèche ouverte entre les Français et les Britanniques. Les réserves montant de l'Oise ne pouvaient parvenir assez vite sur le champ de bataille pour empêcher l'ennemi d'exploiter cette situation dangereuse. Ce fut alors que le chef de sarmées françaises, en l'occurrence le maréchal Pétain, dont le quartier général était à Chantilly, ordonna au général Duval d'engager au combat toutes les escadrilles dont il pouvait disposer. Et dans la journée du 24 mars, les avions engagèrent la lutte contre les troupes terrestres, les harcelèrent, les obligèrent à se déployer, et permirent au front de se rétablir. La progression des colonnes allemandes était arrêtée.

Cet exemple, qui n'est peut-être pas le seul mais qui est caractéristique, prouve que l'aviation peut lutter avec efficacité, et presque abandonnée à elle-même, contre l'infanterie et l'artillerie ; qu'elle n'est pas faite uniquement pour frapper les agglomérations, les usines, les gares, les gros rassemblements de l'arrière, mais que ses interventions massives peuvent devenir aussi décisives pour le sort d'un engagement de grande envergure. L'œuvre de collaboration de l'aéronautique avec les autres armes est très étudiée, croyons-nous, à l'étranger. Il ne faut évidemment pas exagérer l'importance de cette collaboration d'intervention de l'avion au feu, en omettant les missions de renseignement et de liaison que l'aéronautique est aussi appelée à remplir.

Mais enfin prenons par exemple le cas d'une compagnie d'infanterie lancée en avant, sur un terrain découvert, pour une mission essentielle. Cette compagnie se trouve arrêtée

par le feu de l'ennemi. Reprenant alors l'exemple plus haut donné de l'exercice cité entre Donneloye et Mézery, nous admettons que cette compagnie est soutenue par une patrouille aérienne. Que fera l'ennemi survolé et mitraillé ? Il s'appliquera, d'une part, à descendre la patrouille aérienne, et dans ce cas, les moyens de feu dont il dispose seront sans doute distraits de la lutte contre la compagnie d'infanterie. L'attaque bénéficiera de cette désorganisation du feu, seule capable d'assurer la progression d'une unité. D'autre part, l'ennemi, sans se soucier de la patrouille qui le survole — ce qui paraît d'ailleurs fort peu probable, — dirigera tous ses efforts contre les forces d'assaut de la compagnie adverse, seules capables de conquérir et d'occuper le terrain ; dans ce cas la patrouille pourra intervenir, en augmentant efficacement, la puissance de feu de l'assaillant, à la mitrailleuse ou à la bombe, et aider à la progression. En outre, dans les deux cas, cette patrouille aérienne jouera un rôle important sur le moral de la compagnie et de l'ennemi.

Ainsi, nous croyons pouvoir observer que l'avion, remplissant soit une mission de sacrifice, soit une mission de coopération, apparaît comme un facteur auxiliaire indispensable aux troupes terrestres en action, justifiant ces deux axiomes quasi-fondamentaux de la tactique :

I. L'infanterie est seule apte à conquérir et à conserver le terrain. Elle constitue l'arme au bénéfice de laquelle toutes les autres armes s'emploient.

II. Une troupe maîtresse de son feu, empêche toute progression de l'ennemi.

Ces vérités premières semblent devoir demeurer toujours en vigueur et l'aéronautique doit nécessairement tenir compte de leur existence.

* * *

En terminant ces lignes, parlons encore d'une question dont l'intérêt est aussi très actuel. Lorsqu'il est question d'aviation militaire, on est plus enclin à traiter de « l'attaque » que de la « défense ». Or, la protection serait en cas de guerre, un problème essentiel. Elle est prévue par la marine, qui sème

des mines et tend des filets : elle est prévue par l'infanterie qui creuse des tranchées et établit des réseaux de fil de fer. Mais, comme nous l'avons vu précédemment, la défense actuelle contre l'aviation est l'attaque, l'avion de chasse. Il existe bien une protection, que nous pourrons qualifier de « secondaire », dans le domaine de la défense terrestre, qui comprend notamment le camouflage. Ce sujet de la défense contre des incursions aériennes a inspiré un journaliste français, M. A. Verdier, qui a souligné ses dangers et la nécessité de préparer les foules à des manœuvres de protection. Il est nécessaire, écrit-il, que l'expérience soit faite dans un cadre se rapprochant, autant que possible, de la réalité. Ces manœuvres seraient certes utiles si elles permettaient de fixer la doctrine de l'aviation de bombardement, et si les enseignements tirés de l'offensive ailée créaient, dans l'opinion publique, le sentiment du danger aérien, auquel ne croient jusqu'ici qu'une petite minorité d'esprits, que l'on qualifie facilement d'exagérés. On ne peut appuyer d'ailleurs actuellement une opinion quelconque que sur le raisonnement, car on n'a point encore établi par le fait une doctrine des possibilités de 1929 basée sur l'expérience d'après-guerre.

En résumé, il est du devoir de chaque pays de porter la défense aérienne à la hauteur de tous les progrès et de la mettre en état, par sa puissance et sa rapidité, d'entrer en campagne à l'heure voulue.

Lieutenant Ernest Naef.