

Les aéronautiques militaires de nos voisins

Autor(en): **Schlegel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **81 (1936)**

Heft 7

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-341720>

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.

Les Aéronautiques militaires de nos voisins¹

L'aviation, plus que les autres forces militaires d'un pays, est soumise à la loi de l'évolution constante. Aucune aéronautique n'a encore atteint à l'heure actuelle sa forme définitive.

Partout, techniciens, théoriciens, aviateurs cherchent la voie qui leur semble être la meilleure.

Une étude des aviations militaires ne saurait donc fournir qu'une image du moment ; car ce qui existe aujourd'hui sera transformé et développé demain.

Dans les quelques chapitres qui suivent, nous avons seulement cherché à caractériser certaines aéronautiques et non à faire des études détaillées. Les chiffres que nous citons sont aussi exacts que le permettent les sources de renseignements et les recoupements. De toute façon, ils ne doivent pas être pris dans un sens trop absolu, mais être considérés comme termes de comparaison.

D'ailleurs, la valeur réelle d'une force aérienne ne dépend pas simplement du nombre de ses avions. D'autres éléments plus complexes d'ordre politique, militaire, géographique, interviennent, qu'il ne nous est pas possible d'examiner dans cet exposé sommaire.

* * *

FRANCE.

Par décret du 1^{er} avril 1933, l'aviation militaire française a été transformée en « armée de l'air ». La période qui va

¹ Etude publiée dans le *Journal militaire suisse* (Réd.).

de 1919 à 1932 est marquée par une lente évolution de l'arme aérienne, laquelle semble avoir éprouvé quelque peine à se dégager du rôle de simple arme auxiliaire des forces terrestres et navales.

Sous l'énergique impulsion donnée par le ministre de l'Air P. Cot et de son successeur le général Denain, l'Aéronautique française a opéré un redressement remarquable. Cette transformation s'est fait sentir dans tous les domaines de l'activité aérienne : matériel, personnel, instruction, organisation des bases, organisation des industries. Cet immense effort, accompli en un laps de temps très court, est près d'être achevé. Il n'y a pas longtemps, l'aéronautique militaire française était encore considérée comme une aviation de quantité. Aujourd'hui, la qualité, et partant l'efficacité, s'ajoutent au nombre. L'armée aérienne est capable de remplir sa mission, définie par le décret d'avril 1933 :

« Mener la bataille aérienne, c'est-à-dire attaquer l'aviation ennemie dans ses bases, sur ses terrains de desserrement et, en général, agir sur tous les objectifs dont la destruction peut avoir une influence sur le potentiel de cette aviation (usines de matériel aérien, dépôts d'essence, de munitions, etc.). Participer aux opérations terrestres et maritimes. Assurer la défense aérienne du territoire. »

De cette doctrine d'emploi, découlent d'une part l'organisation générale de l'armée de l'air, d'autre part, le sens donné à l'évolution technique du matériel.

La France est considérée à l'heure actuelle, et avec raison, comme la plus forte puissance aérienne d'Europe.

Organisation.

Le ministère de l'air, institué par décret du 4 septembre 1928 à l'instar de ce qui existait en Angleterre et en Italie, est l'autorité supérieure chargée de toutes les questions aériennes, tant civiles que militaires. Le ministre est secondé par un « Conseil supérieur de l'air », organisme consultatif pour les problèmes qui intéressent l'armée de l'air.

Le territoire de la métropole, ainsi que l'Afrique du Nord, sont divisés en cinq régions aériennes.

Le général commandant la région aérienne est en même temps commandant territorial et commandant des troupes. Les formations aériennes stationnées dans une région sont réparties en brigades, demi-brigades, escadres, groupes et escadrilles.

L'ensemble des forces aériennes peut se diviser en trois groupes distincts :

1. Les forces aériennes de la métropole.
2. Les forces aériennes d'outre-mer.
3. Les forces aériennes de la marine (aviation embarquée et aviation de coopération navale).

Cet ensemble comprend environ 170 escadrilles avec 1800 avions de première ligne.

Matériel.

Le général Keller, commandant la 4^e brigade aérienne, indique, dans un article paru en 1935, que l'effectif total des avions au début de 1933 (1^{res} lignes et réserves) se répartissait comme suit :

Aviation de chasse	790 avions
Aviation de renseignement	2160 »
Aviation de bombardement	631 »
Total	3580 avions

En ajoutant les avions de la marine, on arrive à un chiffre voisin de 4000.

Malheureusement, les performances de tous les matériels en service étaient devenues nettement insuffisantes. La vitesse des avions de chasse (Nieuport 62) ne dépassait pas 250 km/h. ; celle des avions de bombardement et de renseignement était de l'ordre de 200-220 km/h.

Les programmes de constructions établis en 1933 ont donné lieu à des réalisations très intéressantes.

Un premier type appelé « multiplace de renseignement,

de bombardement et de combat » (B.C.R.) devait permettre un renforcement immédiat de l'aviation de bombardement par les unités de renseignements auxquelles il était destiné.

Les performances exigées étaient :

Vitesse de 300 à 350 km/h.

Charge de bombes : jusqu'à 300 kg.

Autonomie de vol : 1300 km.

Les Potez 540, Bloch 130, Bréguet 460 répondent à ce programme. L'aviation de bombardement lourd a adopté les matériels Bloch 200 et 210, Amiot 143, Farman 221 et 222.

L'aviation de chasse a été équipée avec les matériels Dewoitine 500 et 510, Loire 46 et Spad 510.

Les escadrilles de biplace ont reçu en grand nombre les avions « Les Mureaux » 113 et 117.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DE QUELQUES TYPES

Types	Destination	Puissance CV.	Vitesse max.	Armement : mitr. canon bombes kg.		
Dewoitine 500	chasse monoplace	690	380	2	—	légères
Dewoitine 510	reconnaissance multiplace BCR	860	402	2	1	»
Loire 46		900	400	2	2	»
Mureaux 117		860	340	2	1	300 kg.
Potez 540		2 × 860	330	3	—	900 kg.
Amiot 143	»	2 × 800	310	4	—	1200/1600 kg.
Bloch 210	»	2 × 800	325	3	—	2000 kg.
Farman 222	bomb. lourd	4 × 790	325	3	—	2500/4000 kg.

Le programme de 1934 prévoit des monoplaces dont la vitesse dépassera 450 km. et des avions bombardiers rapides qui transporteront 1400 kg. de bombes à la vitesse de 400 km/h. Ces avions sont en cours de fabrication ; les premiers appareils font leurs vols d'essai.

Armement.

Les performances seules ne suffisent pas, il faut que l'armement aille de pair avec l'amélioration des avions. Un grand pas a été fait dans ce domaine par l'introduction

du canon Oerlikon de 20 mm. L'avion de chasse Dewoitine 510 est déjà équipé avec le moteur canon. Les nouveaux multiplaces du programme 1934 seront en partie munis de canons sur tourelles à éclipse. L'emploi du projectile explosif sur les avions donnera une efficacité immensément accrue au tir aérien.

Personnel.

Un décret de juin 1933 a décidé la création d'une Ecole de l'air chargée de former les jeunes officiers d'aviation. L'enseignement supérieur sera donné au « centre des hautes études aériennes » et à l'école de guerre aérienne.

Les sous-officiers pilotes sont formés à l'école d'Istres. Les mitrailleurs, radiotélégraphistes, mécaniciens, reçoivent leur instruction dans les écoles de spécialistes à Rochefort et Cazaux.

La mise en service des nouveaux matériels a donné une impulsion nouvelle à l'entraînement du personnel navigant — actif et de réserve. L'instruction, au cours de l'année 1935, a été poussée intensivement dans les différentes spécialités : vols de distance en formation, vols de nuit et pilotage aux instruments, etc.

L'armée de l'air française a accompli un redressement marqué ; sa réorganisation n'est pas loin d'être terminée.

ITALIE.

L'organisation de l'aviation militaire italienne comme armée de l'air indépendante, ainsi que la création d'un ministère de l'air, datent du 4 mai 1925.

L'organisation actuelle peut être esquissée de la manière suivante :

Le chef suprême des forces aériennes est S. E. B. Mussolini, qui exerce cette fonction en qualité de ministre de l'air depuis 1933. Le sous-secrétaire d'Etat général Valle, en même temps remplaçant du ministre, est commandant de l'aéronautique royale et chef d'état-major de l'air.

La péninsule italienne est subdivisée en quatre zones aériennes. La Sicile et la Sardaigne forment des commandements aériens séparés. Les commandants des zones aériennes, qui dépendent directement du commandant de l'aéronautique, ont pour tâche : le recrutement, le contrôle, la mobilisation du personnel, l'administration et l'entretien des aérodromes, casernes, magasins, etc.

L'« aéronautique royale » se subdivise en trois groupements distincts :

1. L'armée aérienne proprement dite (*armata aeronautica*)
2. L'aviation de coopération avec l'armée.
3. L'aviation de coopération avec la marine.

1. *L'armée aérienne indépendante* constitue la force de combat.

Pour cette raison, elle ne se compose presque exclusivement que d'aviation de bombardement et de chasse. Pour assurer sa propre exploration, elle est dotée de six escadrilles de reconnaissance.

Elle comprend :

- 2 brigades de bombardement (N^{os} 3 et 4)
- 2 brigades de chasse (N^{os} 1 et 2)
- 1 brigade mixte (N^o 5)

La brigade est à 2-3 régiments. Le régiment se compose de 2-3 groupes. Le groupe est à 3 escadrilles pour la chasse et à 2 escadrilles pour le bombardement.

L'effectif de l'armée aérienne est à peu de chose près le suivant :

Aviation de bombardement	260 avions
Aviation d'attaque au sol	60 »
Aviation de chasse	465 »
Aviation de reconnaissance	55 »
Au total : 80 escadrilles avec . . .	840 avions

2. *L'aviation de coopération avec l'armée.*

L'aviation mise à la disposition de l'état-major général de l'armée accuse un effectif de 22 escadrilles, avec un total de 200 avions d'observation et de reconnaissance.

La plus grande unité est le régiment. L'instruction de ces unités est confiée à un général de brigade de l'armée aérienne. Leur utilisation, par contre, dépend uniquement du commandement de l'armée.

3. L'aviation de coopération avec la marine.

La marine dispose de 10 escadrilles, soit 90 avions. Comme pour l'aviation de coopération avec l'armée, l'emploi de cette aviation est du ressort du commandant de la flotte.

L'effectif total de l'aéronautique royale se décompose donc comme suit :

Armée de l'air	840 avions
Armée	200 »
Marine	90 »

1130 avions de 1^{re} ligne

A ce chiffre, il faut ajouter la réserve, ce qui porte à environ 2000 le nombre des avions de guerre italiens.

Matériels.

L'Italie a fait depuis 1933 de très gros efforts techniques et de grands sacrifices financiers pour renouveler son matériel aéronautique. Certains matériels, en service depuis dix ans, ne répondaient plus aux besoins d'une aviation moderne. Il est à prévoir que d'ici le 30 juin 1938, toute l'armée de l'air sera équipée avec des avions de construction récente.

Les nouveaux avions en service à l'heure actuelle appartiennent aux types suivants :

Types	Destination	Puissance	Vitesse max.	Armement
Fiat CR 30	chasse	600	350 km/h	armé de 2 mitr.
Fiat CR 32		800	380 »	
Fiat CR 33		700	400 »	
Romeo 37	reconnaissance	800	325 »	armé de 3 mitr.
Trimoteur	bombardement			avec 2000 kg. de
Savoia S 79		3 × 610	II380 I	bombes et 3 mitr.
Savoia S 81		3 × 700	II340 I	» »

Budget.

L'Italie a dépensé pour son aviation, en 1923, 261 000 000 Lires. En 1926, la dépense atteignait 629 000 000 Lires

et, de 1927 à 1934, les budgets annuels se sont élevés à 700 000 000 Lires environ.

Un crédit spécial de 1 200 000 000 Lires destiné au renouvellement du matériel et de l'armement a été voté le 29 mai 1934. Cette dépense devait être répartie sur une période de six années. Les développements des aéronautiques française et yougoslave incitèrent les Chambres à modifier la répartition de ce crédit spécial. Elles décidèrent, en avril 1935, de répartir la somme de la manière suivante :

Exercice 1935-1936 : 600 000 000 Lires

Exercices 36-37 et 37-38 : 300 000 000 Lires chacun.

Grâce à la clairvoyance et à la ténacité du chef de l'Etat, secondé d'ailleurs par deux hommes de très haute valeur, le maréchal Italo Balbo et le général Valle, l'Italie a réussi à se forger une puissante armée de l'air. Cette armée est un facteur essentiel de la défense nationale, en même temps qu'un instrument efficace de la politique italienne.

ALLEMAGNE.

Le III^e Reich crée, le 5 mai 1933, son ministère de l'air, à la tête duquel fut placé le général Hermann Göring.

Le 16 mars 1935, l'Allemagne réintroduit le service militaire obligatoire et, en même temps, décide la création d'une nouvelle aviation militaire. Comme en Italie, en France, en Angleterre, cette aviation se dégage de la vieille formule d'après-guerre et s'organise en armée de l'air indépendante.

Le chef suprême de l'armée de l'air est le général Göring, en même temps ministre de l'air. Il est mis sur pied d'égalité avec les commandants de l'armée et de la marine de guerre. Le lieutenant-général Milch est le remplaçant du général Göring dans sa double fonction.

Le territoire est divisé en six régions aériennes ; les généraux commandants des régions dépendent directement du ministre de l'air.

Répartition des E.-M. de régions :

1 ^{re} région	Königsberg
2 ^e »	Berlin
3 ^e »	Dresden
4 ^e »	Münster
5 ^e »	Munich
6 ^e »	Kiel

L'armée de l'air se compose :

1. de l'aéronautique militaire, avec le service des guetteurs.
2. de l'artillerie antiaérienne,
3. du service des liaisons et transmissions d'aéronautique (Luftnachrichtentruppe).

Les soldats de l'armée de l'air sont des recrues volontaires, qui servent pendant une période active de 4 ½ ans. La question des effectifs dont disposerait l'aviation allemande a déjà fait couler beaucoup d'encre. Les chiffres les plus fantaisistes ont été cités. Lord Rothermere a, par exemple, annoncé en juin 1934 que le Reich disposait de 25 000 avions militaires, dont 10 000 de bombardement. Ces chiffres sont absolument invraisemblables. Il se pourrait que l'aviation allemande atteigne actuellement à peu près les effectifs de l'aviation anglaise, soit approximativement 1000 avions de 1^{re} ligne. Mais ce qui existe aujourd'hui importe peu en fin de compte ; ce qui compte, c'est le rythme accéléré du réarmement aérien allemand. Il n'est pas douteux que ce pays aura atteint dans un avenir pas bien éloigné la parité avec la France.

Le matériel.

L'aviation de chasse est équipée du monoplace Heinkel He 51, à moteur B.M.W. sans compresseur. La vitesse est estimée à 350 km.

Le bombardement comprend surtout des trimoteurs Junkers Ju 52, type modifié de l'avion de transport, et des Dornier Do F et Do 23.

L'aviation navale utilise des hydravions à coque Dornier 18 et des Heinkel sur flotteurs.

L'évolution de l'armée aérienne allemande sera rapide. Cette armée dispose déjà de toute l'infrastructure de l'aviation civile, admirablement développée et outillée. Au point de vue recrutement, elle peut puiser dans un réservoir immense constitué par la jeune aviation sportive, déjà organisée militairement depuis longtemps, et l'aviation sans moteur.

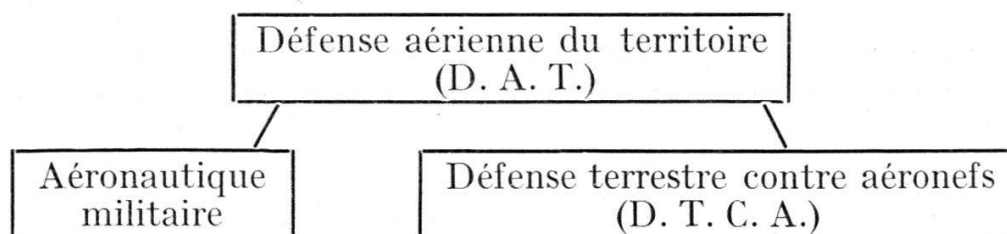
Le Führer et son ministre de l'air, qui éprouvent une sympathie marquée pour la nouvelle armée, n'ont aucune peine à créer le mouvement d'enthousiasme voulu dans la nation. Et surtout, ils ne rencontreront pas d'obstacles sérieux à la réalisation de leur projet.

BELGIQUE.

Bien que la Belgique ne soit pas une de nos voisines directes, l'examen de sa force aérienne nous semble intéressant à plusieurs égards. Les dimensions de son territoire lui posent des problèmes analogues aux nôtres ; elle doit les résoudre avec des moyens qui ne sont pas très supérieurs à ceux de notre pays.

Les efforts que la Belgique a accomplis ces dernières années pour sa défense nationale, sont des plus remarquables. Son aviation, grâce à l'énergique impulsion que lui a donnée son chef, le général Gillieaux, a atteint un niveau qui la place en très bon rang parmi les petits pays.

Organisation.



La D. A. T. est commandée par le général Gillieaux qui, jusqu'à l'année passée, exerçait le commandement de l'aéronautique.

L'aéronautique, commandée par le général Iserantant, comprend :

- 3 régiments d'aviation, dont un de chasse.
- 1 école d'aéronautique.
- 1 école de pilotage.
- 1 service technique (« les Etablissements d'aéronautique »).

L'effectif des avions de guerre était fin 1935 environ de 300 appareils, auxquels il faut ajouter un certain nombre d'avions de transport civils mobilisables. Les avions d'école et d'entraînement ne sont pas compris dans ce chiffre.

Le matériel est moderne pour la plus grande partie.

La D. T. C. A. L'artillerie antiaérienne, appelée « défense terrestre contre aéronefs », est commandée par le général Vandenputte. Elle comprend deux régiments d'artillerie, un service de guet, une école et des services.

De nombreux exercices sont faits en liaison avec l'aviation, de sorte que la D. T. C. A. est actuellement en parfait état d'entraînement.

L'aérostation, qui était une partie intégrante de l'aéronautique, a été supprimée. Les services rendus par le ballon sont maintenant exclusivement demandés à l'aviation.

Le personnel.

Les officiers observateurs reçoivent leur instruction à l'école d'aéronautique, à Bruxelles.

Les pilotes, pour la plupart sous-officiers, sont formés à l'école de pilotage de Wevelghem. Cette école, qui travaille d'après les principes les plus modernes, fournit chaque année à l'aviation environ 50 jeunes pilotes. Elle forme aussi les moniteurs ; elle comprend une section de perfectionnement.

Le niveau moyen des pilotes est très élevé et il peut être comparé à celui des aviations anglaise et italienne.

Le personnel navigant est animé d'un superbe élan aéronautique. Son allant et son esprit lui ont été inculqués par le chef remarquable qu'est le général Gillieaux. Successeur : général Duvivier.

Capit. SCHLEGEL.
