

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 74=94 (1928)

**Heft:** 3

**Artikel:** La menace des ailes : notre aviation militaire au Conseil National

**Autor:** Naef, Ernest

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-7406>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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

## La menace des ailes.

### Notre aviation militaire au Conseil National.

Par le lieutenant *Ernest Naef*, Cp. Mitr. Car. IV/9, Lausanne.

Depuis quelques mois, en Suisse centrale et orientale et en Suisse Romande, notre aviation militaire, telle qu'elle se présente aux yeux des « citoyens-contribuables » a fait verser des flôts d'encre dans la presse. Ces critiques ont été d'une part, jugées très sévèrement, et de l'autre, elles furent au contraire admises et jugées même favorables.

Dans cette seconde catégorie de « citoyens-contribuables » se trouvent non seulement des hommes politiques de couleur nettement *nationale*, mais aussi des officiers de tous grades, dont le patriotisme et la ferme volonté de voir notre armée se développer et être digne des missions qui lui incombent ne peuvent être mis en doute. Cette question n'entre même pas en discussion.

Alors donc, il y a peu de temps encore, on souriait,} pour ne pas préciser davantage, des articles soulignant *l'importance incontestable* de l'aviation militaire, on part aujourd'hui en campagne pour déclarer que des réformes s'imposent, que l'organisation définitive de nos ailes doit être accomplie immédiatement, comme si de tous temps ces mêmes requêtes n'avaient pas été déjà soulevées. Et la *presse quotidienne*, pour laquelle l'aviation n'était presque un sujet que dans les très grandes occasions (meetings, concours, records, etc.) part en campagne et dénonce des lacunes. Nous répondrons simplement à ces articles que si leur contenu est l'expression de la vérité et de l'actualité, il y a de nombreuses années déjà qu'ils auraient pu, avec moins de violence peut-être, poser des jalons pour l'avenir de l'aviation militaire chez nous, et proposer une méthode.

Nouveaux venus dans le domaine de l'air, ils doivent comprendre maintenant leur erreur, erreur qu'ils n'auraient point commise s'ils avaient accepté, *dès l'armistice*, d'ouvrir leurs colonnes à *l'aviation*, en vulgarisant au public cette arme nouvelle, en exposant sa puissance, en favorisant son extension. Quelques uns le firent, il faut le reconnaître, avec beaucoup de dévouement et d'ardeur: mais noyés dans le flôt de l'indifférence générale, ils délaissèrent naturellement cette question.

Et que voyons-nous alors aujourd'hui? Une campagne de presse qui s'engage: résultat normal d'une indifférence générale pour un problème *autrefois méconnu*, et reconnu aujourd'hui d'une *importance capitale*.

Ce n'est point commettre d'indiscrétion que de parler de ce sujet-là dans une revue essentiellement militaire, s'adressant aux officiers de notre armée, comme l'est le *Journal Militaire Suisse*, d'autant plus que d'autres journaux suisses, et même *étrangers*, — rappelons l'étude de la *Luftwacht* de Berlin — l'ont fait d'une façon beaucoup plus précise encore que nous-mêmes! Un journal militaire doit tenir au courant ses lecteurs des questions touchant directement notre défense nationale.

C'est pourquoi nous tenons à traiter ici du discours de M. le Major *H. Vallotton-Warnéry*, Conseiller National, prononcé en décembre 1927, à Berne, lors de la session d'hiver de notre parlement. Lors de notre article publié ici-même, en novembre 1927, nous émettions le vœu, en terminant, que les Chambres Fédérales soient pénétrées de l'importance de l'aviation militaire, question qui vise directement notre défense nationale. M. le Major *Vallotton-Warnéry* a traduit au Conseil National les requêtes et les problèmes soulevés par la presse; il a fort justement souligné toute la part que prend aujourd'hui l'aviation dans le cadre de l'armée et a exposé ce qui a été fait jusqu'ici.

La réponse de M. le Conseiller Fédéral *Scheurer* a prouvé à quelles difficultés M. le Chef du Département Militaire doit faire face, difficultés d'ordre technique, difficultés d'ordre financier. C'est la raison pour laquelle, devant la crise de croissance que subit notre aviation militaire, M. le Chef du Département Fédéral a droit à de très vifs hommages pour tout ce qu'il a fait en faveur de notre petite cinquième arme. Nous arrivons aujourd'hui à un tournant dans l'organisation de nos ailes, et c'est à ce moment-là qu'il faut en effet vulgariser l'importance d'une arme, méconnue par un grand nombre d'officiers profanes en la matière, méconnue aussi par beaucoup de nos députés aux Chambres Fédérales, qui ne portent pas à l'aviation une confiance suffisante. Nous devons aujourd'hui déjà nous poser la question suivante: devons-nous acquérir le matériel volant de guerre chez nous, ou l'acheter à l'étranger? Ce problème est peut-être plus important encore pour l'instant que le fait de ne pas posséder actuellement le matériel volant nécessaire. Nous allons d'ailleurs en exposer les raisons plus loin.

\* \* \*

C'est le 15 décembre dernier que M. le Major *Vallotton-Warnéry* interpella le Conseil National sur *l'aviation militaire*.

Résumer le remarquable discours de M. le Major *Vallotton* n'est certes guère possible dans un article succinct tel que celui-ci. Nous en rappellerons simplement les principaux passages. L'orateur, après avoir souligné comme il le fallait l'importance vitale pour une armée de l'aviation en général, rappella l'article de la *Luftwacht* de Berlin, signé de son rédacteur en chef, article qui fit sensation chez nous, puisqu'il donna à ses lecteurs des précisions ignorées par la grande majorité des officiers de notre armée.

Il ne serait donc pas inutile de faire ressortir certaines conclusions de cet article, conclusions, comme on pourra le voir, très sévères à notre égard:

Page 590: « En 1918, si les milices suisses avaient été appelées à défendre leur territoire, leurs forces aériennes eussent été probablement mises hors de combat en très peu de temps. Il est intéressant cependant de noter que la Suisse n'a malheureusement rien retiré de ses expériences ».

Page 607: « Le matériel de l'aviation militaire suisse ne répond pas aux exigences modernes; il correspond à celui qu'avaient les grandes puissances vers la fin de la guerre mondiale, c'est-à-dire en 1918 ».

Page 616: « Le matériel des troupes d'aviation, déjà faible en elles-mêmes, ne peut remplir les conditions posées par les exigences modernes; aussi il est douteux que, dans une guerre défensive, l'aviation militaire suisse soit capable de faire ce qui est possible, même si elle se contentait purement de la défensive, quoiqu'elle dispose d'un personnel de navigation aérienne dont les aptitudes sont très bonnes ».

M. le Conseiller National *Vallotton* passa ensuite en revue notre matériel militaire volant et constata, qu'en temps de guerre, notre parc d'avions de combat serait *totalelement insuffisant*. C'est donc là, avant tout, que l'on remarque la première lacune. La seconde erreur consisterait dans la fabrication aux Ateliers Fédéraux de Thoune d'avions militaires de *types suisses*, qui au dire d'un capitaine aviateur de notre armée, instructeur à Dübendorf, sont « toujours trop chers et toujours surclassés ». La malheureuse chute, à Thoune-même, du Capitaine Max Cartier, sur le biplan de conception suisse M. A. 8., en aurait été un exemple.

M. le Major *Vallotton-Warnéry* parla ensuite au Conseil National de la question de la direction technique du Département Militaire, qui est chargée de la fourniture et du perfectionnement du matériel de guerre, par l'organisation de 1907, art. 180. M. le Conseiller *Vallotton* appuya aussi très justement sur ce point, car il semble en effet inadmissible que pour un problème de l'importance et de la portée de notre défense nationale, ce soit un organe administratif qui soit actuellement encore le seul compétent pour toutes les questions touchant le matériel volant. De plus, la compétence de ce bureau s'étendrait des boutons de culotte aux avions de guerre . . . ne serait-ce pas excessif? L'économie est une grande et belle chose, mais tant qu'elle ne met pas en jeu l'avenir de l'armée. En outre, M. le Conseiller *Vallotton* fit connaître que la section « aéronautique » de ce service spécialisé dans le matériel d'aviation comptait un personnel très restreint, et sauf erreur, aucun aviateur.

M. le Major *Henri Vallotton-Warnéry* termina son discours par ces mots, parlant de nos avions: « Je vous demande d'envoyer, en cas de guerre, ces escadrilles à la victoire, et non pas à la mort ».

\* \* \*

M. le Conseiller Fédéral *Scheurer* répondit au discours de M. le Conseiller National *Vallotton* en brossant tout d'abord un tableau de notre aviation militaire et des difficultés qu'elle suscita. Parlant du matériel, le Chef de notre Département Militaire souligna certaines questions d'ordre technique, relatives à la construction en bois et toile, ou à celle complètement métallique. Dans tous les pays, on remarque des discussions à ce sujet. Ce qui manque beaucoup chez nous, c'est la bonne collaboration entre Dübendorf d'une part et le Service technique de guerre d'autre part.

Il ne s'agit pas d'acheter un nombreux matériel de combat, fait ressortir M. le Conseiller Fédéral *Scheurer*, sans avoir préalablement essayé et mis à l'étude différentes machines. C'est ce que nous faisons actuellement. Les avions étrangers achetés dernièrement l'ont été dans ce but-là, et c'est à la suite des résultats qu'ils nous donneront qu'une décision définitive pourra être prise.

M. le Chef du Département Militaire reconnaît la lacune de notre préparation militaire; mais, selon lui, cette lacune est presque imposée par les événements, car il ne s'agirait pas aujourd'hui, avant la fin des expériences, de faire une dépense de 20 à 30 millions de francs qui pourrait être cas échéant inutile, si l'on revenait par la suite sur une décision au sujet d'un autre type d'avion de combat. Dans un certain temps, nous saurons exactement ce dont nous avons besoin, et le matériel de guerre qu'il faudra procurer à notre cinquième arme. C'est alors que les Chambres Fédérales devront accepter un gros sacrifice et voter les sommes exigées par notre défense aérienne et nationale.

Si le discours de M. le Major *Vallotton-Warnéry* a précisé très justement une lacune, la réponse de M. le Conseiller Fédéral *Scheurer* a démontré tout d'abord les très grandes difficultés auxquelles il se heurte, et en outre que la question de notre aviation militaire lui était en tous points connue, et qu'il travaillait à son développement.

\* \* \*

Il y a actuellement, à la suite de l'accident du Capitaine-aviateur *Max Cartier* à Thoune, un point que nous voudrions exposer ici en terminant, et qui suscita en janvier et février d'innombrables articles dans la presse de notre pays: c'est le problème des Ateliers Fédéraux de construction de Thoune (K. W.). A ce sujet deux questions se posent naturellement dans le cadre de notre défense militaire:

1. Les Ateliers de Thoune ont-ils leur utilité?
2. Les Ateliers de Thoune pourraient-ils construire sur licence?

1.

Il est avéré que jusqu'à ce jour — nous ne nous étendrons pas aujourd'hui sur ces questions, nous réservant d'y revenir plus tard — les Ateliers Fédéraux de Thoune n'ont pas sorti de machines militaires capables de tenir tête aux meilleurs avions étrangers. Il est avéré en outre — au dire de compétences de notre cinquième arme — que les avions construits par les K. W. de Thoune sont donc nettement inférieurs aux avions construits à l'étranger, et qu'en outre ces machines de construction suisse ont coûté à nos finances des sommes exorbitantes. Une expérience de ce genre est par elle-même négative et ne démontre guère son utilité.

Il est évident que pour toute nation, si petite soit-elle, il serait de première importance de posséder une usine d'aviation capable de construire des machines par elle-même, qui la délivrerait ainsi du besoin de se servir hors de ses frontières. Mais dans ce cas, la Compagnie Alfred



Comte, ce dernier 1er lieutenant aviateur de Zurich, satisfait aussi à ces exigences. Elle y satisfait si bien qu'elle présenta au dernier meeting international de Zurich un monoplane de chasse qui soutenait fort bien la comparaison avec les appareils étrangers de même catégorie. Nous reviendrons plus loin à ce sujet.

Les Ateliers de Thoune, la presse l'a souligné ces temps derniers, ne possèdent pas les installations techniques et aérodynamiques modernes suffisantes pour la réalisation normale d'un avion de guerre actuel: l'accident du Capitaine Max Cartier en aurait été une démonstration. L'aile du biplan de combat M. A. 8. se brisa en plein vol, à la suite d'un looping, figure acrobatique qui ne demande pas un maximum de pression sur la machine.

Si les Ateliers de Thoune possèdent une certaine utilité, ils devraient donc changer leur mode de travail.

D'autre part, on pourrait se demander enfin s'il ne serait pas préférable de renoncer absolument à la construction *d'avions militaires* en Suisse, puisqu'il serait fort difficile de construire assez rapidement et en nombre voulu des avions de guerre. N'aurions-nous pas tout à gagner, dans ce domaine, à nous approvisionner à l'étranger, et à profiter de l'expérience des grandes usines?

## 2.

En outre notre seconde question: Les Ateliers de Thoune pourraient-ils construire uniquement sur licence et être en outre ateliers de réparation? L'enquête officielle, en cours à l'heure où nous écrivons ces lignes, établira sans doute les causes réelles de l'accident du M. A. 8., et favorisera une solution de ce problème.

Mais si les « K. W. » de Thoune construisent désormais sur licence, il serait aussi naturel de favoriser chez nous l'industrie aérienne privée et civile, qui ne manquerait pas de nous rendre de grands services en temps de guerre. La société Alfred Comte, de Zurich, serait dans ce cas, puisqu'elle a sorti une machine de chasse, dont on dit grand bien.

\* \* \*

Quoi qu'il en soit, notre aviation militaire — le fait est désormais reconnu — a besoin d'une réorganisation, soit dans la construction de ses avions de chasse, soit dans la dotation de son matériel de combat.

*Les instructions valables pour toutes les armes, le Service en campagne* (S. C.) 1927, approuvé par le Conseil Fédéral le 18 février de l'année dernière spécifie en effet à la page 31, chapitre 6 *Emploi de l'aviation*, § 48, alinéa 3: *La tâche essentielle de nos aviateurs sera donc la chasse.*

Il importe d'arriver dans un avenir proche à cette possibilité, et d'organiser nos services de constructions d'avions d'une manière plus efficace et plus à même de remplir leurs obligations et leurs devoirs, à moins que notre politique aérienne décide de recourir désormais à l'expérience étrangère.

---