

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 65 (1920)
Heft: 11

Artikel: Quelques considérations sur l'activité du corps d'aviation suisse pendant la mobilisation
Autor: Quinclet
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340336>

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: 30.03.2025

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

Quelques considérations sur l'activité du corps d'aviation suisse pendant la mobilisation.

Dans le précédent numéro de la Revue Militaire suisse, nous avons essayé de montrer quels étaient les moyens d'action dont disposait notre cinquième arme, au moment de la signature de l'armistice, moyens insignifiants en effectifs comme en matériel et absolument insuffisants pour remplir la tâche particulièrement difficile qui incombe en temps de guerre à un corps d'aviation.

Il suffit de jeter un coup d'œil — même furtif — sur les statistiques étrangères, pour constater que, même chez les vainqueurs, les pertes en pilotes et observateurs, sans compter les appareils, ont été énormes. Et malgré la mort qui fauchait sans pitié cette jeune génération d'Icares, malgré les canons anti-aériens, « descendant » quotidiennement de superbes appareils, nonobstant les chutes terribles succédant aux affreux combats à la mitrailleuse, les aviateurs ne manquaient pas à l'appel et chaque appareil détruit ou capturé en faisait naître deux nouveaux. La réserve n'a jamais fait défaut et c'est précisément elle qui manquait chez nous. Chez les belligérants, tous les services subordonnés à l'aviation étaient scrupuleusement organisés, surveillés : rien n'était entrepris sans le concours indispensable de spécialistes. Chaque organe avait son travail, ses responsabilités et ses droits. Chez nous, ce n'eût malheureusement pas été le cas, car nous ne disposions pas du personnel technique nécessaire, et nous aurions pu, sans aucun doute, en subir les tristes conséquences. La seule critique que nous nous permettrons de formuler, en passant, à l'endroit de notre aviation militaire, portera sur la centralisation exclusive de l'organisation. Nous savons que le service d'aviation a possédé à sa tête des chefs éminents, à l'esprit ouvert aux heureuses innovations, voyant juste et voulant atteindre le but qu'ils s'étaient proposé, mais hélas, les intelligences les

plus brillantes se brisent quelquefois contre l'obstination des services de constructions. Chacun croit en son étoile... et cela aboutit à la désunion, cette force gigantesque qui anéantit tout travail. Nous ne sommes pas ici pour établir de quel côté penchaient les torts, mais il nous sera toutefois permis de prétendre que les divergences d'idées entre les différents services intéressés, contribuèrent considérablement à retarder la marche progressive de notre corps d'aviation.

La « crise de l'aviation » joua aussi un rôle d'une certaine importance dans ce retard. En mai 1918, malgré un atterrissage normal, mais qui infligea cependant quelques dégâts à l'appareil, les organes du corps d'aviation constatèrent certains graves défauts de construction, presque exclusivement aux endroits soudés de l'appareil, défauts qui avaient provoqué l'accident. Tous les appareils de cette série furent naturellement soumis à un examen approfondi, qui démontra que sur 22 appareils, 17 présentaient des défauts identiques de soudure, rendant les vols dangereux, partant impossibles. Trois appareils n'avaient que quelques petits défauts et deux seulement quittèrent le champ d'inspection sans soulever de remarques. Comme ils sortaient tous des ateliers fédéraux de Thoune, force fut de les y renvoyer.

Cet incident, heureusement sans conséquences graves, ne se serait peut-être pas produit si le même corps d'aviation avait pu détacher — comme il l'avait sollicité à maintes reprises — un contrôleur permanent aux ateliers fédéraux.

En matière de construction d'avions, il faut laisser la concurrence exercer ses libres droits, pour réaliser des progrès. N'en est-il pas de même dans tous les domaines de l'industrie et du commerce ?

Une industrie fédérale qui travaille sans aucune concurrence et dont l'effectif en ouvriers ne dépend pas, comme dans l'industrie privée, d'un exercice financier plus ou moins bon, risque toujours de devenir routinière, de ne pas voir les progrès qui pourraient être réalisés, ou de ne pas vouloir profiter des expériences faites à l'étranger. Les expériences des belligérants ont donné dans ce domaine, une preuve éclatante de la supériorité incontestable de l'industrie privée sur celle de l'Etat.

Il est très difficile d'établir une juste comparaison entre ces pays en guerre et la Suisse... dans l'expectative.

Nous croyons toutefois que nonobstant les frais considérables qu'entraîne l'organisation d'ateliers de construction, plusieurs industriels suisses n'auraient pas hésité à se mettre à l'ouvrage.

Et maintenant que la guerre est finie — théoriquement du moins — que l'aviation militaire se transforme petit à petit en aviation nationale civile, la question angoissante se pose : « Que deviendront nos appareils militaires ? Qu'adviendra-t-il de nos pilotes ? »

Les appareils pourront peut-être rendre des services dans une entreprise privée... et encore !! Les grandes sociétés suisses qui s'occupent d'aviation, comme par exemple, l'Ad Astra Avion Tourisme S. A. ne se sert que d'hydroavions... de marques étrangères. Certains pilotes ont réussi — et nous en sommes heureux — à continuer d'exercer leur profession en Suisse, mais ils ne sont pas nombreux. Beaucoup sont partis pour l'étranger.

Ne préjugeons donc pas l'avenir, mais espérons que les pilotes de notre aviation militaire, qui sont heureusement encore nombreux, auront à cœur de ne pas laisser tomber en ruine ce qui a été entrepris dans des conditions tout à fait défavorables.

QUINCLET, 1^{er} lieut.
Cp. Mitr. Att. 1/2. Genève.

