

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 70 (1925)  
**Heft:** 12

**Artikel:** L'arme de l'air  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-340909>

### **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:** 15.03.2025

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

## L'arme de l'air.

A plusieurs reprises déjà la *Revue militaire suisse* a parlé de notre aéronautique militaire et a publié de très intéressants exposés relatifs à la cause aérienne, à la défense contre avions, en un mot aux ailes de notre armée, et à leur utilité pratique.

Je ne reviendrai par conséquent pas aujourd'hui spécialement à ce sujet ; l'étude de la cinquième arme en général, en Suisse comme de l'autre côté de nos frontières, est d'un intérêt assez remarquable, à notre époque surtout, puisque somme toute, nous subissons aujourd'hui directement le contre-coup de la dernière guerre. Chacun connaît les progrès extraordinaires, ainsi que les perfectionnements et les innovations accomplis et réalisés lors de ce conflit par les belligérants.

La presse quotidienne, de même que quelques journaux et revues spécialisés, soulignent l'importance toujours croissante que prend actuellement l'aviation, dans le domaine commercial, comme d'ailleurs dans le domaine militaire, dont celui-ci dépendrait directement en temps de guerre.

Aussi nous a-t-il semblé judicieux de résumer, en un article succinct, ces nombreuses attestations des progrès de la conquête de l'air, de souligner tout spécialement ce qui nous intéresse au point de vue *militaire* et de tirer les conclusions qui s'imposent.

\* \* \*

Parlons tout d'abord de l'étranger en général. Dès le milieu de la guerre européenne, l'aviation apparut comme une arme puissante et meurtrière. Au début de la campagne, les sceptiques et les profanes en la matière ne purent se convaincre du réel danger que pourraient causer un jour ces aéroplanes, d'une stabilité incertaine, munis de carabines et qui emportaient en outre une à deux bombes dans le fuselage. Et par là-même, on doutait de l'efficacité et de l'utilité pratique des ailes.

Avec une rapidité déconcertante, l'aviation réalisa des progrès incroyables. Chaque pays renforça sa flottille aérienne, terrestre et maritime. L'avion fut bientôt reconnu comme :

1° un merveilleux organe de reconnaissance, l'œil du commandement ;

2° l'aide indispensable de l'artillerie, supérieur au ballon captif ;

3° un engin de combat de premier ordre, capable de paralyser les mouvements de l'ennemi, de faire exploser et de pulvériser les voies ferrées, les gares de jonction, les centres d'approvisionnements et de rassemblements, les parcs à munitions, de couper les concentrations ennemies, de détruire la ligne de résistance adverse ;

4° une arme par excellence, capable d'attaquer l'adversaire en plein ciel, à l'aide de ses appareils de chasse, et de le détruire, de l'abattre.

Voilà ce que devint, en un temps relativement restreint, la nouvelle arme. Chaque pays chercha à s'emparer de l'empire des airs ; ce fut la course à l'armement aérien. La technique moderne eut un vaste champ d'activité, car il était avéré que celui qui posséderait la suprématie aérienne, n'aurait plus à craindre la défaite.

C'est ce qui arriva en novembre 1918 : l'aviation allemande, qui fit preuve, jusqu'aux derniers mois de la guerre, d'une vitalité remarquable, quoique inférieure en nombre, mais égale si ce n'est même supérieure en technique, fut finalement débordée par le nombre des ailes américaines, anglaises, françaises et belges.

Dès lors, la cinquième arme allemande fut par contre-coup non seulement harcelée et contrainte à rétrograder, mais encore les troupes terrestres, exténuées et découragées, étaient sans cesse attaquées brutalement par l'oiseau d'acier, crachant le feu et la mort, et cela sans qu'un nombre suffisant d'avions germaniques pût intervenir....

\* \* \*

Avant d'aller plus loin, et pour donner une petite idée de ce que fut l'activité des ailes françaises de bombardement

en 1918, nous citerons quelques exemples tirés des derniers combats sur le front ouest.

A part l'aviation de combat proprement dite, l'aviation de chasse, dont le but était d'abattre tout adversaire qui tentait de survoler les lignes alliées, à part l'aviation de reconnaissance et d'observation qui signalait les moindres mouvements des troupes allemandes, les escadrilles de bombardement martelèrent sans cesse, de jour et de nuit, les zones de résistance dans lesquelles les divisions germaniques s'accrochaient encore au terrain. Ce fut une pluie d'explosifs, d'une violence extraordinaire.

Selon des données officielles, le 26 mars 1918, 300 avions français, volant bas, déversèrent sur l'ennemi 15 000 kilos d'explosifs. Le lendemain 30 tonnes s'abattaient sur la cavalerie et l'infanterie allemandes à l'est de la ligne Moreuil-Roye-Noyon, pendant que, la même nuit, 24 tonnes de bombes arrêtaient les mouvements des réserves venues des régions de Péronne et de Bapaume.

Vers le milieu de mai, les terrains d'aviation, dépôts de munitions, cantonnements, nœuds de voies ferrées situés dans la région de l'Aisne et des Flandres furent attaqués sans relâche : le 17 mai, 111 tonnes d'explosifs, le 18, 60 tonnes, les 20, 21 et 22, 160 tonnes, le 25, 45 tonnes furent déversées sur les troupes allemandes.

En juin, l'offensive aérienne redoubla de violence, et pendant 4 mois environ que dura cette bataille dite du *Kaiserschlacht*, 30 000 kilos de bombes furent jetés en moyenne par 24 heures.

Et cela dura jusqu'à l'armistice, les bombardements s'intensifiant de semaine en semaine. Le 27 octobre, pendant la bataille qui se déroulait entre Sissonne et Château-Porcien, 110 avions alliés de bombardement et 80 appareils de chasse jetèrent dans l'attaque des troupes allemandes 33 tonnes de projectiles et 15 000 cartouches. Les convois restèrent presque tous abandonnés sur les routes ; les renforts en marche sur la ligne de feu furent arrêtés.

Pendant ce temps, à l'arrière, continuait à l'Ecole de bombardement d'Aulnat, la recherche de la précision du tir et

l'emploi de la traînée, que l'aviation américaine étudiait. Le tir *par groupe* fut mis au point, de façon à ne laisser que ruines et dévastations sous le passage d'une escadrille, dont les salves de traînées étaient lâchées au commandement du chef.

\* \* \*

Ces exemples terribles des derniers mois de la guerre européenne laissent mieux entrevoir que le plus documenté des articles, l'efficacité réelle de l'arme de l'air, sa force et sa puissance.

Ils donnent une petite idée du rôle que jouera l'aviation dans une nouvelle guerre, rôle peut-être prépondérant. C'est la raison pour laquelle le Traité de Versailles rognait les ailes de la cinquième arme allemande. C'est la raison pour laquelle tous les pays, anciens belligérants et neutres qui nous entourent, fortifient leur arme de l'air.

La France et la Belgique ont une politique aérienne très marquée ; la Pologne, l'Italie, l'Angleterre, la jeune République turque, la Hollande... etc., etc., enrichissent leurs escadrilles d'avions modernes, répondant à la technique actuelle. La Russie rouge elle-même, cette nation farcie de principes pacifiques, possède peut-être l'aviation de guerre la plus puissante qui soit au monde, avec les Etats-Unis d'Amérique et le Japon, deux pays d'une prudence fort habile, et qui ne laissent point connaître à l'étranger l'effectif de leurs ailes.

Après avoir été un sport, auquel le public s'intéressa par curiosité uniquement, la conquête de l'air devint subitement, de par les besoins urgents de défense nationale, une arme : arme terrible, capable d'écraser, de pulvériser même l'ennemi....

\* \* \*

Il peut être intéressant aussi de relever la façon différente dont chaque nation conçoit son aéronautique militaire, selon sa situation géographique et selon la configuration de ses frontières.

Les Etats-Unis d'Amérique, par exemple, sont séparés par de vastes océans et par des milliers de kilomètres de tout

ennemi possible. Il est peu probable, croyons-nous, qu'ils puissent entrer en conflit avec le Canada. Ils furent donc contraints de posséder une aviation terrestre de force moyenne, faible même pour la grandeur du pays, mais par contre de placer en leur hydraviation toute leur confiance. C'est en effet cette aviation de la marine qui est si puissante actuellement en Amérique. C'est à ce corps de troupe qu'appartenait le superbe dirigeable *Shenandoah*. L'hydraviation militaire est si populaire en Amérique, que le procès du colonel Mitchell, l'ancien chef de l'arme de l'air du drapeau étoilé, est suivi avec passion par la nation entière. Ce procès ne concerne que des spécialistes et des techniciens avant tout ; il s'y traite des questions techniques, et de politique intérieure.

L'hydraviation américaine est à la tête du progrès ; ses constructeurs y sont de plusieurs années en avance dans une foule de domaines : en particulier dans les recherches sur le lancement par catapultes et sur les vaisseaux porte-avions.

Les hydravions de haute mer sont vraiment marins. Ils donnèrent des résultats remarquables dans les manœuvres du Pacifique. En vitesse pure, les Etats-Unis sont également les premiers. La coupe Schneider le prouva. Et les déclarations des concurrents britanniques qui avouèrent l'avance américaine telle qu'il faudrait un effort considérable de l'industrie anglaise pour la rattraper, sont un témoignage certain.

A côté de cette aviation navale de première qualité, évolue tous les jours une aéronautique commerciale au développement immense.

De l'autre côté du Pacifique, au Japon, — nul n'ignore les rapports certainement peu empreints d'une franche cordialité entre ce pays et les Etats-Unis d'Amérique — c'est le travail prudent et réservé. L'aviation militaire existe ; elle est même puissante. Des reportages de revues aéronautiques françaises nous apprennent la diffusion que prend au Pays des Lotus la cinquième arme. L'aviation navale y est très étudiée. Lors des derniers tremblements de terre, la navigation aérienne assura les liaisons, coupées au sol, seconda les services de transmission, rechercha les foyers d'incendie, et prouva par son activité son développement intense.

En Europe, voyons l'Angleterre ; toute sa puissance, toutes ses préoccupations allaient hier encore à sa prépondérance maritime. Fit-elle de même pour l'empire des airs ? Elle ne le put. L'aéronautique se développa trop rapidement partout à la fois pour permettre à une seule nation de devancer le monde entier et d'acquérir la suprématie du ciel.

L'Angleterre s'est contentée de se constituer une cinquième arme capable d'empêcher un ennemi de bombarder son territoire. En même temps son Royal Air Force forme une aviation navale digne de sa marine de guerre, et capable également de la seconder efficacement. En aviation commerciale, l'Angleterre cherche avant tout un développement extérieur, pour relier les points essentiels et stratégiques de son empire colonial.

L'Italie se forme aujourd'hui une puissante arme de l'air. Son premier ministre Mussolini est à la tête de ce mouvement aérien dont les manœuvres navales de cet automne, en Sardaigne, eurent déjà une répercussion heureuse. L'aviation navale y est soutenue.

La Pologne, prise entre deux feux, la Russie et l'Allemagne, s'est montée une aviation déjà redoutable à l'heure actuelle ; son camp d'aviation de Motokow est le nid de ses oiseaux d'acier, et le général Zagorski le cœur de l'aviation polonaise. Aéronautique terrestre, évidemment, capable de barrer la route à tout adversaire attaquant l'une ou l'autre de ses frontières.

La France, depuis 1918, a continué également le renforcement de ses régiments d'aviation terrestre, que la presse annonça être d'entre les plus redoutables en Europe. L'aviation aux cocardes tricolores est, en effet, puissante ; la dernière guerre le prouva. Mais serait-elle supérieure en force à une autre aviation militaire d'Europe ? Question épineuse, à laquelle il est très difficile de répondre.

Quant à son aviation maritime, dont Saint-Raphaël est l'une des premières bases, elle est moins développée que sa sœur terrestre. D'ailleurs ce n'est un secret pour personne que la marine gauloise n'est pas une des premières marines de guerre.

\* \* \*

Reste l'aviation allemande, qui fit pendant la campagne de 1914 des prodiges d'énergie et de courage, contre un adversaire plus nombreux, mais moins bien outillé, au début de la campagne tout au moins. Aujourd'hui, l'aviation militaire et navale allemande n'existent théoriquement plus. Son aéronautique commerciale a pris par contre un essor gigantesque, se révélant à notre époque l'une des premières aviations marchandes du monde, à côté de celle des Etats-Unis.

\* \* \*

Reste enfin le problème de l'armement aérien, susceptible d'assurer en tous temps à la défense nationale un concours efficace et immédiat, puisqu'il est probable que les toutes premières rencontres entre belligérants se feraient entre patrouilles aériennes.

L'aviation de guerre impose à tous les pays deux conditions premières :

1<sup>o</sup> Disposer, en nombre suffisant, d'appareils des modèles les plus perfectionnés, soit du « dernier cri » en aviation militaire.

2<sup>o</sup> Disposer, en nombre correspondant, de pilotes de chasse et d'observation en parfait état d'entraînement.

Or, il est bien évident que ces conditions ne pourront jamais être remplies, et que le pays le plus favorisé au point de vue financier ne pourra que s'en approcher relativement. Si l'on voulait avoir en tout temps, dans les centres d'aviation, les appareils nécessaires pour entrer en conflit, il faudrait renouveler chaque année presque tout le stock de matériel volant. Ce serait ruineux. C'est matériellement impossible.

Quant à l'état parfait d'entraînement de tous les pilotes, il faudrait avoir la cinquième arme sur pied de guerre toute l'année. D'où, nouvelle impossibilité matérielle.

A un moment donné la solution a été entrevue. Mais il semble qu'on l'ait abandonnée aujourd'hui, hors de nos frontières. Elle consiste à développer l'aviation commerciale, qui fournirait lors de la mobilisation le personnel volant et le



matériel volant nécessaires à l'armée, en plus de son aviation de chasse.

Mais cette solution, après étude, apparaît peu pratique. Car le matériel commercial, si moderne qu'il soit, ne donnera jamais l'avion de guerre rapide et nerveux que demande l'aviation militaire.

\* \* \*

La solution idéale est, au dire même d'officiers étrangers auxquels nous avons eu l'occasion d'en parler, celle qui fut adoptée par notre aviation militaire suisse. Elle consiste à soumettre nos pilotes et nos observateurs à des heures de vols et à des exercices mensuels, pendant lesquels ils conservent leur training et acquièrent même de nouvelles qualités.

Les cours de répétition des compagnies d'aviation permettent à nos escadrilles de s'entraîner également et de se « faire la main ».

Quant au *matériel volant*, les grandes puissances mêmes ne réussissent pas à en posséder un capable de faire campagne en tout temps. Il serait donc puéril, en Suisse, de vouloir tenter ce que nos puissants voisins ne peuvent pas accomplir.

Soyons fiers de *notre* arme de l'air, de cette petite arme ailée, petite il est vrai, mais robuste et tenace; elle saurait montrer sa vitalité le jour où l'on porterait atteinte à la croix blanche sur fond rouge que nos avions portent sur leurs ailes....

ERNEST NAEF,

*Secrétaire de la S. R. de l'Aéro-Club suisse.*

