

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 71 (1926)
Heft: 6

Artikel: Les ailes de demain
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340962>

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>

Les ailes de demain.

A l'étranger, l'aviation de guerre comporte un immense matériel volant, des installations considérables, des magasins, des ateliers, des laboratoires, des terrains, un personnel spécial, nombreux, sans cesse adapté, un commandement organisé, une méthode d'emploi, toutes choses qui se tiennent, et que les belligérants durent créer dès 1914.

Sans doute, ni les efforts, ni les initiatives n'avaient manqué pendant la paix, avant la déclaration de la guerre européenne, et ce qui est aujourd'hui, a ses racines dans le passé. Avec des moteurs de 50 à 130 chevaux, réalisant des vitesses de 100 kilomètres à l'heure environ, s'élevant à 2000 mètres, quelques-uns des aviateurs d'avant-guerre avaient pressenti déjà ce que pouvait devenir leur arme. Dès 1910, ils imaginèrent les réglages d'artillerie, la photographie aérienne, l'observation en biplan. En 1911, on lançait les premières fléchettes d'acier, et les premiers projectiles aériens. En 1912, une mitrailleuse était fixée sur aéroplane, et un essai de tourelle sur monoplan ne donna point les résultats espérés et supposés.

1913 vit apparaître, dans quelques pays, de timides essais de vol de nuit, un plan d'organisation en escadrilles, en France notamment, sous un commandement aéronautique d'armée. Cependant, ni le bombardement, ni la chasse aérienne proprement dite n'étaient envisagés dans cet avant-projet de l'air.

Puis le conflit de 1914 a surpris les ailes, sans aucune idée générale de leur rôle tactique. Quelques escadrilles, sans fonctions définies et bien établies, cherchèrent leurs places au front. D'ailleurs les hauts commandements des différentes armées n'avaient à l'égard de l'aviation qu'une confiance très limitée. Les pilotes, en gens de sport presque uniquement, chassaient l'adversaire au fusil, à la carabine, comme un gibier. Les premiers aéroplanes versèrent sur la tête de l'ennemi des obus et des projectiles, tant bien que mal, par-dessus le fuselage.

On photographia les troupes adverses à l'aide de kodaks en se penchant au dehors de la carlingue. L'individualisme régna en maître.

Aujourd'hui, avec des moteurs de 300 chevaux et plus on obtient des vitesses qui dépassent 280 à 300 kilomètres à l'heure, des appareils munis de trois ou quatre mitrailleuses, de bombes perfectionnées, d'appareils photographiques à grand foyer, etc. D'innombrables escadrilles se trouvent encadrées par un vaste organisme dont tous les rouages coopèrent au combat. L'armée de l'air existe.

L'aviation militaire, dans ses trois grands rôles, observer, bombarder, combattre, a pris une place importante dans la défense nationale de tous les pays. On constate que dans ces trois formes de son activité, l'aviation soutient avec les autres armes des rapports constants et étroits. Elle éclaire et protège l'infanterie, elle dirige et prolonge l'artillerie, elle renseigne les états-majors, elle prend une large part dans la bataille. Mais plus ses moyens sont efficaces, et plus sa mission est étendue et variée, plus aussi son action guerrière est subordonnée à la valeur de son commandement.

* * *

Tous ceux qui voient et jugent se rendent compte de l'importance capitale certainement que prendraient les ailes lors d'une nouvelle guerre. Un officier français écrivait l'autre jour à ce propos ces quelques lignes : « Parler de questions aussi graves au public n'est pas l'alarmer. En dénonçant les périls, on parvient souvent à les conjurer. En les cachant soigneusement, on ne réussit qu'à les augmenter. » On se souvient de l'aide effroyable que l'avion apporta, en 1918, pendant les derniers mois du conflit, aux autres moyens de combattre. Avec les progrès incessants des années passées, et avec ceux que l'avenir nous réserve, on peut supposer maintenant déjà l'importance des ailes de demain.

Au dire même de spécialistes étrangers, il serait avéré que le pays qui possédera l'aéronautique la plus puissante sera presque sûrement à l'abri d'attaques à l'improviste. Car, l'agression future se ferait, en effet, par la voie des airs. Or,

celui qui aurait à nouveau des velléités d'attaques ou d'invasion n'osera pas assaillir le pays dont la riposte aérienne pourrait être dangereuse. On pourrait donc admettre que la meilleure aviation sauverait l'Etat qui aura su la constituer. Cela semble d'autant plus exact que beaucoup de pays apportent actuellement un soin tout particulier dans l'organisation moderne de leur cinquième arme.

En aviation en général, et en aéronautique militaire en particulier, quelle que soit la valeur du matériel disponible, l'effort constant est de rigueur, sinon les progrès accomplis risquent d'être rapidement dépassés par d'autres nations ; dans ce domaine, le voisin cherche toujours à profiter des recherches exécutées patiemment et laborieusement. Car les secrets aériens vivent à peu près ce que vivent les roses !

* * *

Malgré les résultats obtenus depuis 1918 par la conquête de l'air, on ne croit pas cependant unanimement à la puissance de l'aviation. Le plus lourd que l'air est considéré souvent comme un luxe coûteux. Rares, paraîtrait-il même, sont ceux, parmi les brevetés de l'Ecole de guerre en France, qui accepteraient de diminuer le rôle de l'infanterie, de l'artillerie et même de la cavalerie, pour augmenter celui des troupes d'aviation. Pour eux, ce seraient les mêmes principes qu'auparavant qui présideront à la mobilisation. Ce seraient les mêmes procédés de ravitaillement, de tranchées, d'attaques. L'aviation jouera évidemment son rôle, mais elle ne sera pas l'actrice principale des opérations.

Pourtant les résultats qu'obtiennent journellement les ailes semblent prouver l'erreur de ce jugement. Le vol de nuit n'est plus une impossibilité depuis longtemps déjà. Les avions multi-moteurs démontrent leurs qualités sur les lignes aériennes. Les appareils de vitesse pure, tel le monoplane Simb, du sous-lieutenant Bonnet, recordman du monde de la vitesse — 450 kilomètres à l'heure — laissent entendre ce que deviendront les escadrilles d'appareils de combat.

Certes les troupes terrestres rempliront toujours leur rôle, si toutefois les avions leur permettent de le faire. L'infan-

terie, en s'élançant à l'attaque d'une position, sera à l'honneur, mais l'aviation, mieux que l'artillerie, la protégera et l'économisera. Croire à la toute-puissance du fantassin est un vestige du passé, de l'époque où la guerre n'était pas surtout industrielle.

* * *

Dans une communication faite à la commission temporaire mixte pour la réduction des armements, de la Société des Nations, le professeur Angelo fit ressortir que l'expérience de la dernière guerre prouva qu'il n'existe ni fortification, ni cuirasse pouvant résister à l'action des explosifs modernes ; l'homme peut cependant trouver une protection plus ou moins efficace, pour un temps limité, dans les tranchées creusées profondément sous terre, par exemple.

Par contre, si la mitraille ne peut pénétrer partout, il existe une arme, aujourd'hui, qui peut atteindre n'importe quelle position, aussi bien à découvert que dans les abris : les gaz délétères.

Il n'est pas exagéré de concevoir dans l'avenir des procédés tels que le lancement par avions de bombes, chargées en produits nocifs, qui atteindraient les populations civiles aussi sûrement que les combattants. Ainsi, à côté des progrès aéronautiques et techniques des ailes, celles-ci augmenteront encore leur valeur militaire grâce au développement de l'armée bactériologique et chimique. Car, en plus de la guerre des gaz, pour laquelle l'aviation sera d'une utilité de première importance, il y a également la guerre bactériologique à redouter. Celle-ci est d'ores et déjà prévue dans certains pays, par le jet d'avions, de petits ballonnets de verre remplis de germes et de baccilles.

Il est donc certain qu'au point de vue technique, il ne semble pas que survienne une impossibilité à ce que les grandes cités soient attaquées au moyen de gaz toxiques par la voie des airs. Il y a, au contraire, des raisons de croire que l'armée aérienne sera beaucoup plus développée qu'autrefois, tant au point de vue du nombre des avions que de leur capacité de transport. Il n'y aurait pas de difficultés techniques à ce que des bombes de grandes dimensions, remplies de gaz toxiques,

soient jetées sur des centres indispensables à la vie publique ou économique du pays ennemi. Le gaz moutarde, par exemple, déversé en fortes quantités sur des grandes villes, resterait assez longtemps sur le sol, et pénétrerait graduellement dans les maisons.

En dehors de cette guerre chimique, nous ne parlerons que pour mémoire des bombes de 1800 kilogrammes que l'aviation américaine a construites, des torpilles aériennes de 1000 kilogrammes. Mais l'emploi de ces gros explosifs est assez difficile, c'est la raison pour laquelle on revient plutôt à l'utilisation de petites bombes très efficaces, au moyen desquelles serait arrosé l'objectif.

Les ailes de demain seront puissamment armées. Déjà dans la dernière guerre, certaines d'entre elles emportaient des canons de 37 mm.

Au moment de la seconde offensive allemande de la Marne, en juillet 1918, alors que les attaques d'infanterie étaient appuyées par des avions d'accompagnement munis de mitrailleuses, un officier de la Commission de l'armée fit remarquer que ces avions auraient eu un rôle des plus efficaces s'ils avaient été munis de canons de 75, d'autant plus que les premiers essais de ce genre, accomplis par le pilote Max Boucher, avaient brillamment réussi. Le canon pouvait être orienté en vol dans tous les azimuts. Une centaine de coups furent tirés aux expériences sans que la moindre avarie fût constatée, soit dans l'appareil de tir, soit dans l'avion-affût.

Il serait intéressant de parler encore de ce que deviendront certainement l'aviation d'observation, de bombardement et de poursuite. Mais la place nous manque aujourd'hui.

* * *

En terminant, nous parlerons de l'avion sans pilote, dont l'un des inventeurs fut le commandant Max Boucher. Il fit le premier essai le 2 juillet 1917, à Avord. Mais les milieux intéressés ne s'occupèrent point, à cette époque-là, de la nouvelle invention.

A l'instar de l'hélicoptère, l'avion sans pilote est appelé à acquérir une importance primordiale dans le domaine mili-

taire. En effet, on serait arrivé à concevoir, grâce à la télé-mécanique, la direction de plusieurs avions à l'aide d'un seul poste émetteur. L'avion sans pilote est l'une des plus extraordinaires conceptions des cerveaux modernes. Il est déjà, paraît-il, une réalité. Au geste de l'opérateur de T. S. F., appuyant sur un bouton, le bombardement d'une pléiade d'avions dans le ciel ennemi commencera. Et l'on se rend compte de ce que seront de pareilles attaques, commandées à quelques centaines de kilomètres. Contre cette pluie de feu tombant du ciel, aucune riposte ne sera réellement fructueuse.

L'aviation sera bien l'arme de la guerre future...

Lieut. ERNEST NÆF.

