

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 73 (1928)
Heft: 10

Artikel: L'importance de l'aviation de chasse
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341144>

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'importance de l'aviation de chasse

A deux dates rapprochées l'une de l'autre, l'Angleterre et la France ont organisé des manœuvres aériennes, dont les péripéties intéressèrent vivement spécialistes et profanes. La presse quotidienne en a publié maintes relations détaillées et exposa leurs résultats. Nous ne nous arrêterons donc pas aux thèmes généraux acceptés par Londres et Paris, et qui mirent aux prises un nombre considérable d'avions de chasse et de bombardement, mais nous voudrions revenir sur une question fort intéressante, celle de l'aviation de chasse, qui a paru perdre de sa valeur, notamment au cours des manœuvres aériennes britanniques. On se rappelle, en effet, que ces dernières entrechoquèrent des forces de bombardement, dont la mission était de détruire les principaux quartiers de Londres, et des unités de chasse poursuivant un but : refouler l'adversaire et l'abattre.

Ces manœuvres anglaises — comme à certains égards les manœuvres de l'aviation française qui les suivirent de quelques jours — prouvèrent donc une certaine supériorité des escadrilles de bombardement sur celles de chasse, d'où cette constatation unanime, à la fin des exercices : la leçon de l'attaque de Londres et des combats nombreux qui permirent de juger la valeur des avions autorise à prétendre que la défense aérienne de l'Angleterre doit être assurée avant tout par les gros appareils de bombardement, susceptibles de frapper durement l'ennemi chez lui. Les escadrilles de chasse ont désormais un rôle de plus en plus difficile, et sont dans l'impossibilité de parer à toutes les attaques de l'adversaire et de faire échouer toutes ses entreprises.

Ce qui revient à dire que la défense de demain serait de frapper le premier, afin de ne point s'exposer à recevoir de prime abord un coup mortel dans les organisations intérieures de l'arrière. Et, faudrait-il même recevoir ce coup mortel, pour

résister et combattre il serait obligatoire de posséder l'arme capable de l'asséner également à l'ennemi, soit l'aviation de bombardement.

L'expérience de Londres, soulignée par celle organisée dans la banlieue parisienne, nous apporte donc un fait nouveau : la défense d'une frontière exige de la part du défenseur, en plus des escadrilles de chasse naturellement nombreuses et bien outillées, une organisation « d'escadrilles lourdes », capables de rendre à l'envahisseur les dégâts qu'il cause, les pertes qu'il obtient au cours de ses raids sur les arsenaux, les nœuds de voies ferrées ou les concentrations de troupes.

En se plaçant dans la situation de notre pays, une question se pose immédiatement : la défense aérienne de la Suisse exige-t-elle de pareilles sacrifices ? Ne pouvons-nous point combattre l'envahisseur éventuel avec nos seules compagnies d'aviation de chasse ? Les débats de cette année, relatifs à notre aviation militaire et à son action pour la défense de notre sol, demandèrent une réorganisation de notre aviation de chasse qui lui permette d'opposer une barrière solide et sûre aux raids d'un envahisseur éventuel. Mais il n'a pas été question de créer une aviation suisse de bombardement, dont l'organisation, on le conçoit, est particulièrement onéreuse.

Indirectement, et sans que nous ayons pu même le supposer, les manœuvres aériennes britanniques viennent de donner une preuve nouvelle et éclatante de la puissance désormais incontestable de l'aviation militaire, dont beaucoup doutaient encore. Sans le vouloir, l'Etat-major anglais a souligné par l'exemple la simple vérité de ce qui fut appelé faussement une campagne de presse par ceux qui ne désirent pas, chez nous, pour des raisons politiques, sentir notre armée forte dans sa mission défensive.

* * *

Voyons succinctement, maintenant que le bruit fait autour de ces manœuvres aériennes étrangères est quelque peu apaisé, quelles leçons nous en pouvons tirer.

Nous devons partir du principe, en Suisse, qu'avec un budget militaire, hélas ! déjà fort restreint, nous pouvons

entretenir une armée apte à combattre utilement, moyennant certains subsides « auxiliaires », comme celui, par exemple, que nos Chambres fédérales voteront en faveur de notre cinquième arme, et d'un ou de quelques types d'avions nouveaux. Dans le domaine de l'air, il en sera donc comme dans plusieurs autres ; lorsque nous entrerons en campagne — si nous y sommes forcés — notre allié nous fournira les accessoires qui manqueraient à notre organisation. Mais comme nous préparons une armée terrestre dont la structure dans son ensemble est solide et bien comprise, nous devons aussi préparer, non pas « une armée aérienne » — puisque l'aviation ne sera jamais pour nous qu'une auxiliaire de notre infanterie et de notre artillerie, susceptible cependant d'amener à plus d'une occasion la décision — mais des forces aériennes de combat. Or, pour la défense de notre sol, pour notre défense en général, l'arme qu'il nous faut en premier lieu sera incontestablement l'avion de chasse. Que nous puissions avoir besoin d'appareils de bombardement, cela est fort possible, mais cette aviation relève, en ce qui nous concerne, des accessoires que notre allié ne manquerait pas, pour sa propre sécurité, de nous fournir.

Notre règlement *Le Service en campagne*, de 1927, est d'ailleurs formel à l'égard de l'utilisation des ailes dans notre armée. Il dit, avec raison, page 30, chiffre 48, « Emploi de l'aviation » :

— « Il est à prévoir que l'ennemi nous attaquera, dès le début de la guerre, avec une nombreuse aviation ; peut-être se servira-t-il d'appareils et de procédés jusqu'alors inconnus. L'expérience de la guerre enseigne toutefois que les résultats de l'aviation dépendent moins du nombre que du courage et de l'habileté déployés par les escadrilles, notamment par chaque aviateur.

— » Notre aviation cherche à résoudre sa tâche avec quelques types d'appareils seulement. Toutes nos missions d'observation peuvent être assurées par des avions de types légers et moyens. Mais, étant données les circonstances particulières dans lesquelles nous nous trouvons, *notre principale activité de combat sera la chasse*, aussi indispensable tant pour protéger notre exploration aérienne que pour interdire celle de l'ennemi.

» *La tâche essentielle de nos aviateurs sera donc la chasse.*

Notre armée combattant en Suisse, pourra souvent se passer d'exploration aérienne, ce qui lui permettra *de réserver ses avions pour la préparation et l'exécution des opérations décisives* ».

Ce chapitre fort intéressant, et d'ailleurs rassurant, du « Service en campagne », précise bien ce que nous disions plus haut : notre aviation militaire doit se spécialiser dans le combat aérien organisé par patrouilles de trois ou cinq avions, poursuivant l'agresseur et le forçant à capituler. En outre, notre aviation, comme arme auxiliaire de nos régiments, ne manquera pas de faciliter souvent le sort des opérations.

Ce même règlement dit au chiffre 52 : « Nous ne disposerons probablement pas d'escadrilles de bombardement proprement dites, ou du moins nous n'en aurons que dans une faible mesure ». Par conséquent, si nous devons avoir recours à cette « aéronautique lourde », ce serait sans doute dans une entreprise de vaste envergure, laissant supposer que nous aurions à nos côtés un ou plusieurs alliés dont les flottilles de l'air ne manqueraient pas de coopérer à l'action générale.

* * *

De ce qui précède, nous croyons pouvoir tirer quelques conclusions.

L'excellence d'une aviation de combat est une question de toute importance pour nous : la supériorité d'une aéronautique est déterminée par son aviation de chasse et c'est de ce côté-là que nous devons encore travailler. Des escadrilles de chasse, bien armées, munies d'appareils rapides, épureront le ciel et donneront à réfléchir à l'adversaire. C'est évidemment au monoplace, plus vite et plus souple que les autres, qu'appartiendra la maîtrise de l'air. Dans le combat, il est certain que la supériorité de manœuvre l'emporte sur la puissance de feu.

L'ordre d'importance des qualités d'un avion de chasse doit être la vitesse horizontale et ascensionnelle, un coefficient de sécurité très élevé, qui détermine la souplesse, et enfin l'armement. Or, il est certain que la technique de la fabrication des monoplaces de combat n'a pas encore suivi en somme — les manœuvres de Londres, et plus encore celles de Paris, l'ont démontré — celle des autres spécialités. Voilà encore une face du

problème à examiner pour la dotation de machines de chasse en Suisse.

Enfin, pour en revenir non pas aux leçons de manœuvres, mais à celles de la guerre, il n'est pas inutile non plus de se souvenir du rôle joué par la chasse sur le moral des troupes. L'apparition des appareils était un réconfort extraordinaire, tant pour l'infanterie que pour les autres armes.

En terminant, relevons encore cette phrase, particulièrement heureuse de notre nouveau règlement. Au chapitre « La défense nationale », nous lisons, paragraphe 8 : « L'aviation ennemie causera, dès l'ouverture des hostilités, des pertes et des dommages qui mettront à l'épreuve la fermeté de notre peuple ». Nous devons en effet nous attendre, au début d'un conflit, à une attaque brusquée de notre envahisseur. Ses premiers coups viendront du ciel. Ils n'auront sans doute pas la physionomie prise notamment par le bombardement de Londres, ville difficilement défendable, de par son envergure, mais qui offrait une cible unique. Les leçons de l'étranger ne peuvent donc nous être utiles dans ce sens. Si de grandes puissances doivent entretenir à grands frais, pour leur défense, des escadrilles de tri-moteurs à côté de leurs unités de combat, notre pays, par sa configuration, et notre armée demandent une aviation de chasse munie d'appareils égaux à ceux de l'étranger en puissance et en armement. Et nos aviateurs, à bord de ces machines, sauront défendre notre ciel comme le fantassin notre terrain.

En résumé, l'importance de l'aviation de chasse à l'égard de notre défense nationale n'a perdu aucune actualité. Les expériences de l'étranger ne sont pour nous que la preuve la plus formelle de l'intérêt que suscite, hors de nos frontières, le développement de l'arme nouvelle. Suivons donc attentivement les manœuvres à venir, tout en conservant les moyens les plus efficaces de notre aviation : les mitrailleuses de nos appareils de combat.

Lieutenant ERNEST NAEF.

