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

Band: 74=94 (1928)

Heft: 10

Artikel: La Défense contre les attaques aériennes (II)

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-7454

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Nachrichtentruppe einheitlich ausgebildet oder auszubilden begonnen. Sie hat bei den praktischen Uebungen und während den Manövern an der St. Gotthard-Ostfront unter teilweise schwierigen Verhältnissen durchaus befriedigend gearbeitet.

Auch bei der einheitlichen Ausbildung seiner Truppe ist es dem N. O. unbenommen, besonders geeignete Leute im Krokieren oder für Patrouillen weiter auszubilden. Allerdings dürfte ihm allein schon die Instruktion der für den optischen Signaldienst bestimmten Leute genug Extra-Arbeit verursachen, sofern ihm hiefür nicht ein zuverlässiger U. Of. zur Verfügung steht. Die zur Bedienung des Scherenfernrohrs, zur Führung der Nachrichten- und Befehlsjournale und zur Erstellung oder Vorbereitung der Lageskizzen geeigneten Leute wird man rasch herausfinden.

Es ist wünschenswert, daß sich weitere N. O. zur Organisations- und Ausbildungsfrage der Nachrichtentruppe im Inf.- und Geb.-I.-Bat. hier äußern.

La Défense contre les attaques aériennes (II)[1].

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

Le mois d'août vient de nous apporter une démonstration brillante de la valeur de la cinquième arme et, partant, de la puissance manifeste des attaques aériennes. Le doute n'existe plus: l'aviation, utilisée comme arme offensive, est le moyen d'attaque de notre époque. A la suite des manoeuvres italiennes, sur Milan, des exercices de l'aviation française, combinés avec des déploiements de troupes, l'attaque aérienne de Londres, dont les péripéties retinrent l'attention de la presse mondiale, est particulièrement significative.

Les manoeuvres d'août 1928 du *Royal Air Force* constituent un avertissement dont toutes les nations ne manqueront pas de tirer un large profit à leur égard. Un ancien commandant de l'aviation anglaise, le général Growes, a clairement marqué les conséquences de ces manoeuvres:

« Il n'y a désormais, a-t-il dit, qu'une seule défense efficace et radicale: celle qui représente la force offensive de puissantes unités de bombardement à longue distance, afin d'impressionner l'adversaire et de le convaincre qu'on lui rendra avec usure les coups mortels qu'il portera.»

Ce qui revient à dire simplement que devant la brutalité d'une attaque aérienne, la défense la plus immédiate consistera à bombarder les points vitaux de l'envahisseur; l'aviation de chasse jouerait donc désormais, dans la guerre aérienne, un rôle de second plan, surtout

[1]) Voir *Journal Militaire Suisse*, No. 8, 15 août 1928, page 442.

s'il s'agit de grandes villes, comme Londres, difficilement « défendables sur place ».

Le général allemand von Seeckt a reconnu depuis longtemps, si nous ne faisons erreur, la supériorité de cette théorie, et l'a exposée dans de nombreuses conférences. Pour cet officier, le jour serait même proche où celui qui attendrait d'avoir reçu ce premier coup sera fort handicapé de le rendre, car il risquerait en effet de se trouver mortellement touché. L'expérience de Londres pose donc à nouveau aux grandes puissances cette interrogation: doit-on toujours accepter de courir le risque de subir une attaque, ou doit-on se préparer avant tout à l'offensive? Faudrait-il penser que la science dotera l'offensive d'une arme sans réplique? S'il devait en devenir ainsi — selon les suppositions du général von Seeckt — l'aviation de chasse perdrait donc de sa valeur et de sa puissance et l'aviation de bombardement deviendrait elle la première arme de défense et d'attaque. Nous nous trouvons donc devant un problème susceptible de remettre sur le tapis toutes les questions de renonciation à la guerre (Pacte Kellogg, etc.). Il n'est certes pas dans notre intention d'épiloguer à ce propos dans cette modeste chronique aérienne; aussi revenons-nous immédiatement aux intéressantes manoeuvres de Londres et aux considérations qu'elles peuvent demander.

Au point de vue « cinquième arme » les exercices de l'aviation britannique furent incontestablement le meilleur argument en faveur de l'arme nouvelle; le public — l'homme de la rue, pourrions-nous dire — jusqu'ici profane en la matière, se passionna à suivre les phases de l'attaque et de la défense et put se rendre compte, par les articles de la presse, des progrès nouveaux et du développement intensif de l'aviation de guerre. La puissance de vol des avions a augmenté, depuis l'armistice, dans des proportions insoupçonnées. Cela, les services compétents anglais, l'état-major, l'Air Ministry, le savaient mieux que tout autre. Mais il était utile, également, que le peuple, à son tour, en prît conscience. Les manoeuvres londonniennes furent donc une tentative heureuse à la fois dans les domaines « politique » et « militaire ».

En outre, la démonstration à laquelle le Royal Air Force donna un large développement aura servi, d'une part, la cause de l'aviation et, d'autre part, elle aura entraîné des équipages. Elle présenta aussi à toutes les nations le problème sous sa véritable face: le jour où des escadres aériennes franchiront, lors d'une déclaration de guerre, les frontières d'un pays, il ne leur suffira plus de bousculer quelques agglomérations; leur mission consistera à jeter, sur tous les points vitaux de l'ennemi, des tonnes d'explosifs, à mitrailler les grandes villes. L'adversaire, sera, de ce fait, démoralisé, frappé en plein coeur et atteint dans sa force de résistance.

Ce qu'il y a de très curieux et d'intéressant encore dans cette initiative britannique, c'est qu'elle ne suscita pas la moindre récri-

mination, ni la moindre critique. A l'époque où il est tant question du désarmement, l'empire britannique n'a pas craint de mobiliser ses batteries avec franchise et de les mettre en action, afin de reconnaître les points faibles de sa défense. Exemple à retenir.

* * *

Ces manoeuvres ont procuré de précieux enseignements. Elles ont donc démontré que le véritable rôle de l'aviation de guerre sera l'attaque, et non la défense. Malgré toutes les précautions prises, malgré le nombre important d'avions de chasse chargés de défendre la capitale anglaise contre une attaque aérienne, les escadrilles de bombardement ont réussi, à maintes reprises, à passer les lignes de défense et à jeter leurs bombes sur les centres vitaux de la cité. Les pertes en appareils de chasse (140 avions abattus) furent presque aussi importantes que celles subies par les assaillants (171 avions détruits) qui, à plusieurs reprises, grâce à leur vitesse et à leur mobilité, purent refuser le combat tout en remplissant leur mission destructive.

Les escadrilles de bombardement pénétrèrent dans le secteur ennemi et arrivèrent au-dessus de la capitale où, dès le premier jour, le grand dépôt d'essence de Becton, propriété de l'Air Ministry, fut détruit et le Ministère de l'Air lui-même, situé à Kingsway, en plein centre de Londres, théoriquement incendié.

Dans les raids suivants, ce ministère devait être anéanti encore trois fois. En outre, le centre de la cité tout entier fut, à plusieurs reprises, ruiné et les dégats subis en quatre jours de combats apparaissent extraordinaires. A la suite de cette expérience, tentée par l'état-major britannique, on constate que, pour obtenir en cas de guerre réelle les effets réalisés au cours des manoeuvres, l'envahisseur aurait dû mettre en ligne quelques 450 avions. Comme nous l'avons vu plus haut, les pertes subies par l'assaillant furent importantes et les machines utilisées lors de l'exercice auraient été toutes mises hors d'usage. Pour la défense, les avions de chasse auraient aussi dû être beaucoup plus nombreux, puisque 140 d'entre eux furent abattus.

Les conclusions pratiques de l'attaque de Londres sont de deux sortes, à savoir:

1° L'artillerie anti-aérienne, qui eut à son actif vingt victoires, doit être développée; son but principal sera de contraindre l'adversaire à évoluer à une certaine altitude, rendant ainsi sa mission plus difficile.

2° Les barrages de ballons captifs doivent être établis à la plus grande hauteur possible, pour obliger les appareils de bombardement à franchir les lignes de défense à une hauteur à peu près fixe et connue. Cette tactique permettra aux avions de chasse d'entrer plus aisément et plus rapidement en action. Ces avions de combat doivent posséder une vitesse de plus en plus grande. A ce propos, le Ministère de l'Air procède à des études dans ce sens, et d'importantes commandes d'un nouveau type viennent d'être passées. Ces nouvelles machines possè-

deront une vitesse supérieure de cinquante kilomètres à l'heure à celle des avions de chasse utilisés dernièrement. Ce sera donc un très gros progrès pour l'aviation britannique.

Enfin, il est de plus en plus certain que l'utilisation la plus efficace des ailes, en temps de guerre, sera le bombardement des territoires ennemis et de ses points les plus importants. Dans la guerre aérienne, l'avantage devrait donc toujours être réservé à l'offensive. Nous croyons ne point trahir de secret en constatant, d'ailleurs, que les manoeuvres aériennes suisses, de ce printemps, au Jura bernois, qui ont mis en jeu trois escadrilles d'observation, représentant des unités de bombardement, dont l'objectif était la ville de Berne, défendue par trois escadrilles de chasse, cantonnées à Payerne, Berne et Thoune, et reliées entre elles par T. S. F., donnèrent des résultats, sinon semblables, dans tous les cas fort analogues à ceux de Londres. Cependant, il paraît certain, d'autre part, que les conditions dans lesquelles nous aurions à nous battre, en Suisse, pour défendre notre sol, ne seraient certes pas identiques à celles des manoeuvres anglaises. Chez nous, l'aviation de chasse aurait peut-être un rôle moins ingrat et même plus effectif.

Le programme de défense aérienne de la Grande-Bretagne prévoit l'augmentation des escadrilles de bombardement, en conservant le nombre actuel des escadrilles de chasse. Il prévoit en outre l'utilisation, en temps de guerre, des avions de l'aéronautique commerciale facilement et rapidement transformables en appareils auxiliaires de bombardement.

* * *

Les manoeuvres aériennes de Londres ont donc réveillé dans les milieux militaires et gouvernementaux de tous les pays, les échos du conflit de 1914—1918. Or, fait intéressant, les exercices de l'aviation anglaise furent suivis, au mois de septembre, par les manoeuvres aériennes françaises, dont l'attrait fut aussi très grand. L'organisation n'en demanda que douze jours et en fut décidée à la suite de l'importance prise justement par les exercices anglais. Le thème général mettait en présence deux armées aériennes, disposant chacune de forces d'artillerie et de cavalerie; le parti ouest, défenseur, était dirigé par le général de Goys, et le parti est, agresseur, par le général Huet. Ce dernier parti disposait d'avions de chasse Nieuport et de biplans de reconnaissance et de moyen bombardement du type Potez 25. Les manoeuvres, qui se déroulèrent non loin de Paris, mirent en action plus de 2000 hommes et un matériel considérable, canons, mitrailleuses, camions lourds de transport et 350 avions, appartenant aux 22e, 30e et 34e régiments d'aviation, au 11e régiment de bombardement, et au 401e d'artillerie de défense contre avions.

Les arbitres, placés en des points différents, restèrent tous au sol. Un avion, entouré par deux ou trois appareils ennemis, était considéré comme abattu. Pour les bombardements de terrains qui étaient suivis d'attaques à la mitrailleuse, les avions lançaient des fusées vers leurs

objectifs. Les arbitres se basaient alors sur la direction prise par ces fusées pour établir les points atteints par les bombes.

A la suite de ces manoeuvres aériennes françaises, il semble intéressant de constater succinctement quels furent les résultats acquis. Tout d'abord, il faut remarquer toute l'importance prise par le côté psychologique de la question. A l'instar des exercices de Londres, ceux de Paris — ou de sa banlieue — ont remporté un réel succès en démontrant à la troupe elle-même la valeur de la cinquième arme. Par contre, au point de vue tactique, ces manoeuvres démontrèrent, paraît-il, que les méthodes générales de la dernière guerre sont restées les mêmes, ne subissant que de légères variations. Au point de vue de l'aviation de chasse, par exemple, les patrouilles opérèrent, comme en 1918, en formation de trois, de cinq ou de neuf avions, échelonnés de 1500 à 6000 mètres. Les escadrilles de chasse prouvèrent une fois de plus que la vitesse des avions et les qualités des pilotes sont les deux facteurs primordiaux du succès.

Les manoeuvres démontrèrent encore la nécessité urgente de posséder un matériel volant toujours plus rapide, mieux armé, et doté également d'appareils de radio, comme l'aviation anglaise l'avait fait pour ses manoeuvres de Londres. On comprend en effet toute la valeur que peut avoir, pour le chef d'escadrille ou de patrouille, un appareil de radio, qui lui permet de donner en vol, par la voix, des ordres précis, au lieu de devoir transmettre ses décisions par des moyens de fortune.

Le service terrestre contre les attaques aériennes, la D. C. A., a démontré tout particulièrement de réels progrès. En effet, au cours des manoeuvres, l'artillerie anti-aérienne et les mitrailleuses ont confirmé la valeur grandissante de leur action. A plus d'une reprise, il fut certain que les organisations de D. C. A. auraient infligé, *de jour*, de lourdes pertes aux escadrilles de bombardement. Les différents exercices prouvèrent encore toute l'importance de la liaison entre l'aviation et l'infanterie, et celle de la mobilité des avions de chasse, qui devaient se trouver sur la route des groupes de bombardement avant que ceux-ci aient atteint leurs objectifs.

En résumé des manoeuvres de cette convergure peuvent dévoiler, mieux que tout autre exercice, la souplesse d'une arme nouvelle, et ses emplois innombrables sur le champ de bataille.

* * *

En terminant, il est une conclusion générale que les manoeuvres aériennes anglaises et françaises permettent d'exposer. Cette conclusion n'est sans doute pas nouvelle, et nous avons eu l'occasion de la développer à plus d'une reprise déjà dans ces colonnes. Mais si nous y revenons encore, c'est que les exercices aéronautiques dont nous venons de parler l'ont mise de nouveau en pleine lumière, en lui donnant une signification de plus en plus précise. C'est la puissance toujours plus grande que l'aviation prend dans la guerre moderne, non seulement en

collaborant à l'action des armes terrestres, mais aussi en jouant un rôle personnel très étendu et développé.

Tous les pays consacrent des crédits nouveaux à la cinquième arme et la reconnaissent comme l'instrument offensif le plus dangereux et actif. Ce qu'il faut avant tout, c'est frapper. Le pays le plus armé frappera sans doute le plus violemment et possédera le plus de chances de dérouter l'ennemi. Nous nous trouvons ainsi — comme nous le disions plus haut — devant un nouveau problème de désarmement, problème extraordinairement ardu, que les conférences internationales ne sauraient résoudre d'ici longtemps. Car, en l'an 1928, l'armement d'une nation ne consiste pas seulement en fusils, en mitrailleuses, en canons, en avions de combat. Il consiste en ce qu'il est convenu d'appeler le « potentiel de guerre ».

Qu'il s'agisse d'aviation, ce « potentiel » comprend les usines, les fabriques d'appareils, les laboratoires étudiant les gaz, les lignes aériennes commerciales, les écoles d'aviation, etc. En temps de paix, les armées des grandes puissances possèdent donc dans l'industrie privée, soit dans le domaine civil, la majeure partie de leurs forces et de leurs réserves. L'aviation militaire est fortement épaulée par l'aéronautique commerciale. Supprimer une armée, et conserver les « réserves » civiles qui forment la richesse d'une nation, c'est nécessairement laisser à tout pays une possibilité de mobilisation militaire.

La question du désarmement ne semble d'ailleurs guère préoccuper les puissances: nous en avons donné quelques exemples dans notre dernière chronique. Rappelons simplement encore que le budget militaire français de cette année prévoit un milliard de plus que celui de l'an passé. Dans cette nouvelle somme, 119 millions seront affectés à l'amélioration progressive des forces aériennes navales, et 80 millions à l'aviation militaire terrestre, pour ses services d'études.

On nous permettra donc de sourire, des exigences de certains . . . «pacifistes» de chez nous qui poussent l'outrecuidance jusqu'à demander, pour des buts politiques, la réduction ou la « suppression » de nos armements!

* * *

En résumé, l'Angleterre et la France se sont placées devant un problème nouveau: il s'agit de savoir si la défense aérienne d'une *grande puissance* exige désormais une aviation de chasse bien outillée ou une aviation de bombardement puissante. La réponse, pour ce qui concerne le Royaume Uni du moins, n'est pas douteuse. Elle se confirme par l'exposé du général Growes, que nous avons reproduit au début de ces lignes.

Mais, bien que l'expérience anglaise semble amoindrir les qualités de l'aviation de chasse, il ne faut point conclure que dans toutes les éventualités de défense, il en sera ainsi. En Suisse, par exemple, notre défense nationale trouvera toujours dans la chasse son véritable et

premier appui. Il n'est pas question, pour nous, de défendre un objectif quasi-unique, tel que celui de Londres. Ce sont tous nos arsenaux, nos fabriques, nos voies ferrées, que l'ennemi désirera détruire en premier lieu. La seule arme susceptible d'élever une barrière à l'envahisseur sera l'avion de chasse, rapide et bien armé.

Si, par la suite, nous avions besoin d'unités de bombardement, le pays combattant à nos côtés ne manquerait pas, dans son propre intérêt, de nous fournir les escadrilles voulues.

D'ailleurs, à ce sujet, notre dernier Règlement du Service en campagne est formel et traite de la question.

Les résultats des manoeuvres étrangères sont instructifs pour nous en ce sens qu'ils nous précisent l'évolution que subit la guerre aérienne, à la suite des perfectionnements continuels de l'aéronautique, dans le cadre des grandes puissances, aux armements développés pour l'offensive et la défensive. En Suisse, l'armée possède un premier but essentiel: la défense. Il ne peut donc être question pour nous d'acquérir un matériel volant d'une part fort onéreux, et d'autre part susceptible de nous armer pour l'attaque. Ce matériel nouveau nous ferait sortir de notre ligne de conduite et ne nous occasionnerait pas une efficacité très supérieure de notre défense.

C'est en l'aviation de chasse que notre armée doit placer sa confiance. Il nous suffira de posséder les effectifs voulus dans ce domaine.

Fragen des Disziplinarstrafrechtes.

Von Lt. *Hermann Böschenstein*, Geb.I.Kp. III/34, Bern.

Am 1. Januar dieses Jahres ist das neue schweizerische Militärstrafgesetz in Kraft getreten. Für Tausende von Offizieren und Soldaten unserer Armee sind damit neue Verhältnisse geschaffen worden, die sie scheinbar nur wenig beschäftigen werden, da kaum anzunehmen ist, daß die Kriminalität in der Armee plötzlich zunehmen wird. Aber nur scheinbar; denn in Tat und Wahrheit werden sehr viele unserer Wehrmänner mit dem zweiten Buch, der Disziplinarstrafordnung, in Berührung kommen, sei es als Delinquenten oder als Vorgesetzte. Wenn man die Unkenntnis, die über das neue Recht herrscht, in Erwägung zieht, erscheint ein Hinweis auf einige aktuelle Fragen gerechtfertigt.

Neben der allgemeinen Milderung in den Strafansätzen ist an diesem Gesetz besonders die Vereinfachung des Disziplinarrechtes gefeiert worden. Die Obersten *Bolli*, *Maunoir* und *Trüssel* sind, die beiden ersten in ihren Referaten in der Bundesversammlung, der Oberauditor im bernischen Juristenverein, übereinstimmend der Ansicht, daß die Ersetzung des alten Art. 166 mit seinen 29 Tatbeständen durch eine einzige allgemein gehaltene Formulierung, die Ablösung der alten schikanösen Strafen wie Korveen, Strafexerzieren, Strafschildwach-