

La Défense contre les attaques aériennes (I)

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **74=94 (1928)**

Heft 8

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-7445>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ausgehen müssen, ist absolut notwendig, um Unglücksfälle, Mißverständnisse und Reibereien zu vermeiden. Ist der Motorwagen-Offizier beim Stellungsbezug verfügbar, so kann er dem Schießoffizier behülflich sein, indem er die Traktorenarbeit überwacht. Dies ist eine der wenigen Arbeiten, die dem nicht im Motorwagendienst ausgebildeten Artillerieoffizier Schwierigkeiten bereiten.

Die Aufteilung der Motorfahrer auf die einzelnen Züge hat auf das Zusammenarbeiten der beiden Gruppen einen sehr guten Einfluß gehabt und die Kameradschaft zwischen Kanonieren und Motorfahrern gefördert. Es sollte allerdings bei der Ausbildung der Kanonierunteroffiziere auf dieses spätere Zusammenarbeiten Rücksicht genommen werden, denn bei der Schw.Mot.Art. können den Geschützzügen eben keine Motorfahrer-U.-Of. zugeteilt werden, wie bei der Feldartillerie die Fahrer-U.-Of. Die verschiedene Bewaffnung und Bekleidung, — die Motorfahrer werden wohl nie mit Karabiner und Stahlhelm ausgerüstet werden, — verlangt vom Kanonier-U.-Of. etwas größere Kenntnisse.

In der Ausbildung der Telephonoffiziere unserer Batterien sollten Aenderungen vorgenommen werden, indem diese bisher während ihrer ganzen Ausbildung von Rekrutenschule bis zur Offiziersschule beinahe keine Ausbildung an der 12 cm Kanone erhalten. In der Offiziersschule werden sie mit den andern Telephonoffizieren der 7,5 cm. Batterie ausgebildet und kommen zu ihrer Batterie in Unkenntnis der existierenden Spezialaufgaben und Kommandos, können somit zu nichts anderem als zum Telephondienst verwendet werden.

Wohl alle Offiziere der Schw.Mot.Kan.Bttr. werden die Hoffnung und Zuversicht hegen, daß die in No. 2 dieses Jahrganges zur Sprache gebrachten Fragen von den maßgebenden Behörden einer wohlwollenden Prüfung unterworfen werden und zu einem günstigen Resultate führen mögen.

La Défense contre les attaques aériennes (I).

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

Après avoir obtenu un succès certain au Conseil National, la motion de M. le Major Vallotton-Warnery, député, vient de remporter également un accueil très favorable au Conseil des Etats. Cette motion invitait — rappelons-le brièvement — le Conseil Fédéral à donner quelques aperçus précis sur notre aviation militaire et à présenter des propositions dans le but d'acquérir un nombre suffisant d'appareils modernes, dont la construction et les performances obtenues soient favorables à l'accomplissement, avec un maximum de sécurité, des tâches exigées à nos officiers-aviateurs par notre défense nationale.

M. Mercier, Président de la Commission militaire au Conseil des Etats résuma l'exposé que fit au Conseil National M. Vallotton-Warnery, exposé qui précise nettement l'insuffisance du matériel volant de l'aviation militaire. La commission constata avec satisfaction que

l'on avait cessé de fabriquer des appareils à Thoune, à la suite de la chute mortelle du Capitaine Max Cartier, et recommanda à l'unanimité l'adoption de la motion, votée déjà au Conseil National. Dans sa réponse, M. le Conseiller Fédéral Scheurer précisa que les résultats de l'enquête, confiée à trois spécialistes, un Suisse, un Hollandais et un Allemand, furent très défavorables. Le biplan M. 8 avait été mal construit et ses défauts de construction causèrent la chute mortelle que l'on sait. Puis l'orateur donna également plusieurs renseignements sur l'activité des services techniques de la cinquième arme, sur les essais accomplis avec un monoplane de chasse Dewoitine et rappela la commande passée aux ateliers de Thoune par une commission sud-américaine en voyage en Europe.

Pour ce qui concerne la solution à déterminer à l'égard de notre aviation militaire, il semble probable, sans que cela soit virtuellement décidé, que l'on adoptera le système qui consistera à acheter à l'étranger les pièces détachées, puis de les faire monter ensuite en Suisse. Mais jusqu'à ce qu'une décision soit prise à cet égard, de nombreux essais seront encore tentés avec plusieurs types d'avions, et des études approfondies seront aussi faites très minutieusement dans ce but. En règle générale, on pourrait donc conclure que ce qui fut appelé une «campagne de presse» — qui ne se métamorphosa d'ailleurs jamais en polémique — vient d'obtenir un résultat favorable, qui ne pourra que faire bénéficier notre défense nationale dans son ensemble.

Cependant nous tenons à relever ici quelques entrefilets de presse, qui publièrent au mois de juin des nouvelles assez curieuses. En effet, divers articles émanant sans doute de journalistes peu spécialisés dans le domaine de l'air, voulurent prendre une défense étonnante des fameux Ateliers de Thoune, à l'époque même où le Conseil des Etats s'occupait de la question, et laissèrent entendre que cette dite fabrique était plus estimée en Argentine que chez nous, puisque ce pays de l'Amérique du sud venait de lui commander des pièces détachées et des appareils. Or cet argument ne nous paraît guère valable: nous ne voyons pas pourquoi le fait de commander à Thoune des avions Dewoitine, construits en licence, prouverait que les ateliers fédéraux, livrés à eux-mêmes, seraient dans le cas de construire des types suisses, conçus sur place, et de rivaliser avec les meilleures machines étrangères. Le précédent du M. 8 est dans toutes les mémoires.

Rappelons enfin que sur l'invitation de M. le Colonel Fehr, chef du Service Technique Militaire, un certain nombre de journalistes, accrédités à Berne, se rendirent à Thoune, pour visiter le centre d'aviation et suivre les évolutions de plusieurs nouvelles machines. Il s'agissait notamment des appareils *Dewoitine D 19*, moteur Hispano-Suiza, *Dewoitine D 9*, moteur Jupiter, *Dewoitine D 27*, moteur Hispano-Suiza et enfin le monoplane de chasse suisse *Comte A. C. 1*, moteur Jupiter. L'appareil *Dewoitine D 27*, sur lequel le célèbre aviateur français Doret se livra à de multiples démonstrations d'acrobatie et de

voltige aérienne est un peu plus petit que les autres machines, ce qui accroît sans doute sa vitesse, et le rend plus maniable. D'un poids inférieur de 100 kgs à ses concurrents, cet appareil atteint une vitesse de 285 km h. Ajoutons que dans les milieux compétents on attacherait une assez grande importance à cet avion pour notre aviation militaire; en effet, l'appareil de ce type fut construit à Thoun, sous la direction personnelle de M. Dewoitine, pour la Yougoslavie; un second, destiné à la Suisse, sera terminé sous peu: il sera muni d'un moteur de 500 c. v. L'armée française s'intéressait aussi, paraît-il, à cette nouvelle machine de chasse.

Quant au monoplan suisse A. C. 1, construit par le 1er Lieutenant aviateur Alfred Comte, de Zurich, nous tenons à en donner ici les principales caractéristiques. Avec un moteur Gnome-Jupiter de 420 c. v. cet avion atteint à 100 m, la vitesse de 250 kilomètres à l'heure et à 5000 m, 245. Ce monoplan de chasse possède son plafond à 9600 mètres; de construction entièrement métallique (fuselage acier au nickel-chrome et duralumin, bâti moteur en tubes d'acier) sauf le recouvrement des ailes et de l'empennage, cette machine suisse, conçue par une entreprise privée paraît rencontrer de vives sympathies. D'autre part, M. Comte fabrique également pour l'Amérique du Sud des biplans Wild, sauf erreur, d'un Type nouveau, et travaille à la réalisation et à la mise au point d'un nouveau monoplan de combat, initiative certes intéressante.

* * *

Aborder la question de la défense contre les attaques aériennes, c'est surtout passer rapidement en revue ce qui se passe ailleurs, puis tirer ensuite les conclusions qui s'imposent.

En Allemagne existe la grande force de l'unité. L'aviation militaire y est interdite par les traités; mais l'aviation civile connaît dans ce pays un champ d'activité féconde; cette aéronautique civile est dirigée par une Direction centrale qui relève du Ministère des Transports. La question très délicate de savoir si l'aviation allemande est armée ou ne l'est pas, ne peut être résolue ici. Admettons de bonne foi que cette nation, suivant à la lettre les exigences des traités, n'entretienne à son service que des machines de paix, inutilisables en guerre. Cependant, même si cette supposition devait être le miroir parfait de ce qu'il se fait en Allemagne, hâtons-nous de prétendre que grâce à son organisation supérieure, ce pays ne serait guère emprunté de faire naître une cinquième arme, dont les premiers équipages seraient des avions de bombardement: dès les premières heures de combat, l'Allemagne aurait à sa disposition l'arme obligatoire pour porter au coeur même de l'adversaire, sur sa capitale, sur ses villes importantes, sur les troupes de l'arrière en mobilisation, des tonnes de torpilles aériennes.

Pour se rendre compte du développement intense et certes remarquable des ailes allemandes, il suffit de jeter un coup d'oeil sur le réseau

qui se dirige de Berlin sur tous les points du Reich et de lire les chiffres et renseignements suivants: 26,000 kilomètres de lignes aériennes et plus de 60,000 kilomètres de parcours quotidiens; toutes les villes d'une importance moyenne possèdent leur aérodrome et certains services relient même trois et quatre fois par jour ces villes à la capitale. L'organisation de cette aéronautique a coûté cher: son exploitation coûte également au Reich, car l'unique société, la Lufthansa A. G. couvre seulement environ le 30% des défenses totales, ce qui est fort intéressant lorsque l'on songe que les sociétés françaises ne couvrent que le 10 à 15%.

Mais l'Allemagne accepte cet effort aérien, qui lui procure les meilleurs résultats de l'aviation commerciale dans le monde entier, car elle possède ainsi les bases essentielles en personnels (pilotes, techniciens, mécaniciens, etc.) et en organisations terrestres (aérodromes, installations de T. S. F., etc.) qui sont les conditions essentielles pour la création rapide d'une cinquième arme moderne et puissante.

Tout le peuple allemand est maintenant convaincu, grâce aux résultats acquis par son aéronautique, de cette phrase prononcée en 1914 par le Français Michelin: «Notre avenir est dans l'air.»

L'aviation anglaise est aussi dominée par une unité, *l'Air Ministry*; ce dernier administre un budget qui a atteint en 1927, le chiffre de vingt millions de livres, soit plus de cinq cents millions de francs, et qui comprend les dépenses de l'aviation de guerre, la *Royal Air Force* et celles de l'aéronautique civile, collaboratrice précieuse des ailes militaires. Chaque année, quelque deux millions et demi de livres sont consacrés à l'organisation des centres aéronautiques, base indispensable en effet, comme nous venons de le voir pour l'Allemagne, de toute aviation.

La politique technique a consisté généralement dans l'achat d'un grand nombre d'appareils prototypes et de moteurs nouveaux; elle a permis d'atteindre les brillants résultats de la Coupe Schneider, gagnée en 1927 sur l'hydraviation italienne.

L'organisation militaire de l'aéronautique est basée sur la nécessité de posséder «une formation aérienne de défense de la Métropole apte à assurer sa protection contre une attaque aérienne de la nation la plus armée, à distance d'attaquer par la voie des airs»; elle tend ainsi à la réalisation d'une aviation terrestre de 56 escadrilles, dont 17 aux Indes, en Egypte, Irak, Palestine et Aden, et 25 escadrilles d'aviation navale. Ces résultats furent obtenus au 31 décembre 1927. Pour l'aviation civile, un vaste programme préside à son essor; il prévoit le développement des routes aériennes impériales par avions et par dirigeables.

L'infrastructure s'organise et des appareils militaires, non pas isolés, mais par groupes de deux ou trois et jusqu'à six avions et hydravions sont envoyés en patrouille d'entraînement et de reconnaissance sur les routes militaires de l'Inde, de l'Extrême Orient et de l'Afrique du Sud, tandis que l'aide la plus grande est accordée aux individualités

qui désirent entreprendre du tourisme aérien sur ces mêmes lignes. Certains de ces voyages furent très remarquables et mirent en lumière les progrès réalisés par la construction anglaise dans une catégorie d'appareils nouveaux, soit les avionnettes à faible puissance, dont l'utilité est aussi certaine au point de vue militaire. La Tchécoslovaquie nous en donne une preuve intéressante en n'utilisant, à Prague, pour l'écolage de ses élèves-aviateurs, que les avionnettes Avia BH 11, de petite puissance.

L'Aéronautique italienne, qui devient avec une rapidité extraordinaire, l'égale des meilleures aviations européennes, tant il est vrai que l'Italie nouvelle s'intéresse en toutes choses au progrès de la nation, a, elle aussi, adopté le principe d'unité d'organisation. L'aviation royale comprend dans son ensemble :

Le Cabinet du Ministre de l'Air, son secrétaire et son bureau législatif; une direction du personnel militaire et des écoles dirigée par un général de division ou de brigade aérienne; une direction du personnel civil et des affaires générales; une direction supérieure des études et expériences; une direction générale des constructions aéronautiques et des approvisionnements; une direction générale du matériel volant et des aérodromes; un commissariat militaire; un service de santé aéronautique et une direction de l'aviation civile, étroitement liée à la défense aérienne. Les crédits atteignent chaque année 700,000 livres. Ils visent à la création pour 1930 d'une aviation militaire qui atteindra 1800 appareils dont près de la moitié seront des avions de bombardement. Les discours des dirigeants de l'aviation italienne énoncent les principes fondamentaux de l'aéronautique royale: créer et développer l'esprit «aviatorio» et posséder des chefs jeunes et non des chefs pris dans les autres armes; sélectionner ces commandants par un avancement accéléré qui tiendra compte de l'habileté du vol et des qualités générales du commandement; perfectionner l'instruction des aviateurs dans un «Institut de guerre aérienne» et dans des escadrilles expérimentales qui établiront la doctrine aéronautique.

Au point de vue matériel, l'Italie donne à ses maisons de construction la plus grande liberté et établit une politique de mobilisation industrielle et de stockage de matières premières; le ministère de l'air met tout matériel nouveau, présentant un intérêt de progrès, en essais, non pas à des commissions d'essais qui deviennent trop vite des organismes théoriques, mais dans des escadrilles spéciales où ce matériel volant est expérimenté par des pilotes moyens et au service ordinaire d'entraînement de ces escadrilles.

En résumé, l'Italie développe harmonieusement son aviation; elle a obtenu ces dernières années de beaux résultats techniques et militaires, dont notamment le raid en Méditerranée de 70 hydravions, sous les ordres du Général Marquis de Pinedo, il y a quelque temps, est une preuve tangible. Le principal effort de l'Italie se porte actuellement sur la création d'une puissante aviation d'offensive qu'elle estime être

un instrument diplomatique de premier ordre, en attendant qu'il soit un instrument de combat.

* * *

Nous verrons prochainement quelques autres aviations européennes, dont notamment l'aéronautique française, puis étudierons les différents moyens de défense anti-aérienne. Mais en terminant ces lignes, nous nous en voudrions de ne point rappeler encore la revue passée le 3 juillet au Havre par M. Doumergue, Président de la République, où se trouvaient réunis, avec un grand nombre d'escadrilles d'avions et d'hydravions, 80 navires de guerre, dont 40 de types nouveaux. Toute la presse française souligna que cette manifestation précisait le relèvement des forces navales et aériennes du pays; l'évolution des 100 avions marins de guerre fut particulièrement impressionnante. Or, n'est-il pas curieux de rapprocher ces faits, et ceux dont nous venons de parler plus haut, des discussions de nos trop fameux instituteurs «pacifiques» de Porrentruy? N'est-il pas risible même de faire un rapprochement entre l'armement général et actuel de tous les pays et la résolution votée à l'unanimité ou à peu près par ces messieurs, résolution émanant des instituteurs genevois unanimes? Notre corps enseignant possède décidément, à Genève, des cerveaux certes trop développés!

Toutes les nations, d'Europe et d'Amérique, — la chronique quotidienne le démontre aisément — s'occupent non sans raison de leur sécurité, en créant un organisme défensif, terrestre et aérien, de plus en plus développé. Serait-ce à la petite Suisse, la plus pacifique de toutes les nations, grâce à son armée de milices, à désarmer la première, et à offrir son territoire à la convoitise d'un belligérant éventuel? Certains poussèrent la naïveté jusqu'à le prétendre. Mais comprenant leur «erreur», ils demandèrent alors l'abolition de toutes les armées, pour obtenir la suppression de la nôtre, remarquable organe d'instruction civique et de patriotisme, dont la force morale se dresse contre le communisme et les visées soviétiques.

Ce qui est un beau rêve dans certains cerveaux n'est cependant pas à la veille de se réaliser. . . .

Unsere Gebirgstruppen.

(Redaktion.)

In der französischen „Revue d'Infanterie“, Nr. 430, vom 1. Juli 1928, p. 171, wird der Artikel von „Alpinus“: „Infanterie de Montagne“ in der Mainummer 1928 der „Revue Militaire Suisse“ (p. 209 ff.) wie folgt kommentiert:

«Nous trouvons ici encore un des méfaits du service à court terme. La guerre de montagne exige du fantassin non seulement l'instruction du fantassin de plaine, mais aussi celle, plus difficile à acquérir, du montagnard. La question est capitale pour une armée dont les fron-