Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 69 (1924)
Heft: 6

Artikel: Adapter : notre aviation militaire et ses difficultés [fin]
Autor: Jaques, R.-A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340802

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: 12.07.2025

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

Adapter.

Notre aviation militaire et ses difficultés.

(Fin.)

On trouvera d'excellentes raisons pour légitimer un nouvel effort de notre technique et de notre main-d'œuvre civiles. Négligeons un instant le côté militaire de la question. Nous pouvons écrire, sans crainte de démenti, que les trois cycles de l'enseignement technique : écoles industrielles, technicums et universités, tels qu'ils existent dans notre pays, peuvent suffire et au delà, à la préparation de spécialistes de la branche aviation.

Il suffit d'organiser une division aéronautique, comme il a été fait pour la mécanique, l'électricité, la chimie, etc... Les sections spéciales de nos technicums et de nos hautes écoles ont chacune leur laboratoire ; en installer un pour l'aéronautique ne créerait donc pas un précédent. Les appareils de recherche, d'essais aéro-dynamiques, peuvent être construits entièrement en Suisse. Il n'est pas inutile de rappeler, à ce propos, que nous comptons un certain nombre de firmes nationales expertes en matière d'appareils de contrôle et d'essais ; leur réputation, qui s'étend au loin depuis plusieurs années, n'est plus à faire.

Une organisation scolaire adéquate, les moyens financiers nécessaires pour la créer puis pour la soutenir, nous fourniraient la « tête » d'une industrie nationale de l'aviation.

Quant aux « bras », ils ne font pas défaut. L'excellente qualité de notre main-d'œuvre est un sûr garant de bienfacture. Vérifiée depuis fort longtemps dans les spécialités de la fine, de la moyenne et, plus récemment, de la grosse mécanique, il est permis d'assurer qu'il en serait de même pour les fabrications aéronautiques.

Du bureau de construction à l'atelier, tout se présente comme possible.

Ce premier point fixé, reste le second : les objections d'ordre économique.

« Aucune production n'est justifiée indépendamment de sa rentabilité » (sous-entendu : financière) est une vérité évidente, souvent méconnue, hélas ! que nous traduirons en termes plus précis : « Sur quels marchés placer le matériel offert par une industrie suisse de l'avion ? »

Si blessant que ce puisse être pour notre amour-propre, il faut répondre sans hésitation : « Sur aucun marché, actuellement, du moins. »

L'acheteur intérieur ne peut être que l'armée, d'abord; ensuite les entreprises suisses de transports aériens, ces dernières quasi inexistantes. L'armée est un client, un bon client si elle songe à accroître nos forces aériennes, mais ce débouché seul a trop peu de valeur pour une fabrication de séries où intervient, en première ligne, le facteur des commandes par séries également.

Le marché national ne rémunérera donc pas l'effort des industries suisses de l'aéronautique.

Quant au marché international, il nous est fermé. Nouveaux venus à la concurrence, manquant de références pratiques, de ces références qui priment, comme de juste, les diplômes et tous les parchemins universitaires ; dépendant du bon vouloir de l'étranger pour nos fournitures de matières premières, nous nous trouvons trop désavantagés pour tenter l'aventure. A ces considérations, ajoutons celles du change. Si la tenue de notre franc peut influencer favorablement l'opération achat, celles d'usinage et de vente s'en trouvent à tel point obérées que, sans même faire mention des tarifs ferroviaires intérieurs, elles élimineraient à elles seules toutes chances de succès.

Il fut un temps où nous aurions pu prendre rang parmi les constructeurs-aviateurs. C'était il y a douze à quinze ans. Mais absorbée par le labeur incessant de perfectionnement de sa production d'alors, notre industrie a négligé l'aéronautique. Faut-il nous en plaindre ? J'estime que non. La crise d'exportation aurait sévi là comme ailleurs et si nous réfléchissons au sort de notre branche automobile (intimement

liée à celle de l'avion), misérablement effondrée aujourd'hui, nous n'avons pas à éprouver de bien grands regrets au sujet de notre pauvreté en fait d'entreprises de constructions aviatiques. Peut-être que si nous avions eu dans le pays des ateliers de ce genre, nous aurions établi, en temps voulu, un réseau suisse de grands transports aériens ? Encore n'est-ce pas certain.

Résumons maintenant ce chapitre et concluons.

Le fait qui ressort nettement de cet exposé, c'est notre dépendance.

Que nous achetions notre matériel d'aviation à l'étranger, ou que nous en laissions la fabrication au département militaire, dans l'un et l'autre cas nous nous heurtons au même obstacle : *dépendance*, et chaque fois, *absolue*. Sans matières premières indigènes, un pays n'est pas économiquement libre. Il l'est encore moins militairement.

N'ayant pas à tenir compte d'une industrie aéronautique civile, le débat se resserre autour des deux points de vue suivants : l'achat pur et simple de tout notre matériel au dehors, ou la fabrication dans le cadre des arsenaux.

Sans aucun parti pris, nous écarterons d'emblée le second. Nous avons l'Etat-postier, l'Etat-cheminot. Nous savons à quoi nous en tenir de ce côté-là. Nous doutons du succès de l'Etat-fabricant d'appareils d'aviation. Malgré toutes les polémiques dont cette affirmation pourrait être l'origine, nous la maintenons telle quelle. Le « sens industriel » *fait si manifestement défaut dans toutes nos administrations d'Etat*, que nous avons droit à rester sceptiques.

De plus, les frais de mise en route d'une industrie pareille seraient énormes et, pour une fabrication relativement restreinte, les prix de revient excessifs.

Ajoutons que la guerre pourrait nous priver de nos ateliers d'aéronautique militaire (détruits ou occupés) et force nous serait, malgré tout, de nous adresser au dehors pour continuer la lutte.

Reste donc, en fin de compte, la première alternative mentionnée au début de ce chapitre : l'achat de nos avions à l'étranger. Nous en avons signalé les avantages et les in-

convénients. Nous avons dit, au second chapitre, que l'aviation est une arme très coûteuse. Il *faut* des sacrifices librement consentis ! Qu'ils ne le soient pas en vain !

Les aléas de la politique internationale peuvent nous placer, à un instant donné, devant une obligation très précise : le changement du matériel avec les frais qu'il entraîne. Une coalisation des puissances européennes contre notre pays est une hypothèse que nous croyons permis de rejeter sans autre. Une nouvelle guerre européenne n'étant pas impossible (ou pas encore, du moins), nous avons plusieurs raisons de croire que nos gris-verts auraient plus à faire, cette fois, qu'un service de garde à nos frontières. Les influences du moment, indépendantes de notre volonté, décidant des coopérations militaires, élucideront ipso facto la question du matériel. Un changement de types d'appareils appartient donc aux circonstances de force majeure. Nous n'avons pas à nous en occuper pour l'instant.

La variété d'appareils est considérable. Nous pouvons nous prononcer, sans risques, pour trois genres constructifs : allemand, français et hollandais. Ces appareils ont fait leurs preuves à la guerre et depuis la guerre.

IV

La variété d'appareils se manifeste dans les trois classes d'avions : chasse, observation, bombardement, à tel point qu'un choix judicieux peut être difficile, plus difficile qu'on ne le suppose.

Adapter, inscrivions-nous en tête de cet article ! C'est en cela que réside la difficulté.

« Adapter » un matériel à nos conditions particulières, mais non pas adapter notre aviation à un programme étranger demande, pour ce faire, des connaissances professionnelles solides, une fermeté de caractère à toute épreuve, une conscience patriotique éveillée au plus haut degré.

Dans un pays trilingue comme le nôtre où luttent deux courants d'opinions nettement caractérisés, il faut à un chef plus que de l'énergie, plus que du bon vouloir pour échapper

à des suggestions en quelque sorte latentes. Libérer le choix d'un type d'avion de toute influence étrangère, le soumettre aux seules considérations technique d'abord, nationale ensuite, qui doivent en décider, est difficile dans les circonstances actuelles. Le chef de notre aviation militaire devrait être entièrement libre, en même temps que responsable de son commandement. Or la décision du D. M. F. (12–2–24) portant réglementation de notre défense aérienne maintient l'aviation sous la tutelle de l'E-M. G.

Nous attendions mieux.

Aussi nettement spéciale qu'elle est, la cinquième arme doit être considérée comme telle, traitée comme telle. On nous donne un chef de section fonctionnant comme chef de l'aviation militaire, nous voulions un chef d'arme ! C'est peut-être beaucoup exiger de notre D. M. F. mais la sujétion de l'aviation à l'E-M. G. déplaira à quiconque se rend compte des restrictions qu'elle apporte à la liberté d'action de l'officier supérieur responsable.

Je disais plus haut : « Ne pas adapter notre aviation à un programme étranger ». C'est la crainte qui s'emparera de l'observateur averti en songeant au rôle inopportun que peut jouer le facteur programme dans les décisions du chef de la section aéronautique à l'E-M. G. Rôle inopportun en cela qu'il risque d'établir une connivence entre l'acquisition des appareils et la méthode de guerre aérienne du pays fournisseur.

L'aviation militaire, les obligations qu'elle a à remplir sont, dans leurs grandes lignes, identiques à ce que nous voyons chez nos voisins, mais différentes, en particulier.

Adapter à notre défense aérienne ce que nous pouvons utilement adopter de l'étranger, rien là que de logique, mais ne nous imposons pas une organisation qui, pour brillante qu'elle puisse être, nous laisserait fort mal en point le jour où la parole serait au canon.

Entre les appareils et la méthode d'utilisation de ceux-ci, il y a une nuance qu'il serait désastreux de ne pas saisir.

V

La souplesse est une des qualités essentielles qu'il faut garantir à notre cinquième arme. Appelée à jouer, en Suisse, un rôle qui diffère de celui qu'elle remplit chez la plupart de nos voisins, notre aviation doit être soigneusement débarrassée des impedimenta administratifs, techniques et réglementaires dont elle peut s'accommoder toute autre part que chez nous. Ce besoin de souplesse, on ne l'a pas senti en haut lieu : voir décision du D. M. F. du 12 février a. c. Le cadre rigide de l'E-M. G. ne vaut rien. Il séquestre notre aviation ; tout au moins l'isole-t-il presque du reste de l'armée.

Nous ne sommes pas bien riches en appareils ; nous n'avons guère, pour l'instant, qu'un centre d'instruction aéronautique. Sans vouloir une copie servile de ce qui existe dans d'autres pays, on pourrait espérer la création d'une aviation organique.

Nous serions mal venus à exiger une formation aéronautique divisionnaire : nous savons que nos moyens sont encore insuffisants. Mais pourquoi ne pas avoir institué l'*aviation organique dans le cadre du corps d'armée* ? C'eût été un minimum.

Adapter, le mot revient sous la plume, adapter notre aéronautique militaire aux conditions de vie propre à nos trois grandes subdivisions semble à ce point nécessaire, qu'on ne saisit pas bien les motifs qui retardent l'exécution de ce programme d'urgence. Adapter les chefs au maniement de la cinquième arme est, de plus, indispensable. Qu'il existe, par surcroît, une formation aéronautique sous forme d'une réserve d'aviation à l'E-M. G., c'est fort bien : la préparation des opérations a besoin d'avions pour accomplir sa tâche en campagne. Loin de nous l'intention de vouloir contester à notre E-M. G. le droit de posséder ses propres moyens d'exploration.

Mais nous voyons une lacune, pour ne pas dire une faute, dans le maintien d'un fossé entre la troupe (toutes armes)

et l'aviation, avec laquelle une coopération rigoureuse devrait être enseignée pratiquement dans toutes nos écoles centrales sans exception, puis maintenue et exercée dans les cours de répétition.

Auxiliaire indispensable du commandement au front, le commandement doit dès maintenant disposer de son aviation, la connaître, apprendre à s'en servir au même titre qu'il dispose des quatre autres armes. Nous nous demandons encore une fois pour quels motifs on n'attribuerait pas à chacun de nos trois états-majors de corps un officier aviateur et une formation aéronautique de corps, ceci pour débuter.

Rapprocher l'aviation de la troupe, c'est la rapprocher du peuple. Or l'indifférence que notre public manifeste encore pour l'aviation de guerre provient du peu de contact qu'il a avec elle. Il connaît nos fantassins, nos cavaliers, nos artilleurs et nos troupes du génie, car ils sont près de lui. Il ignore tout ou presque de nos aviateurs qui sont trop haut au-dessus de lui, non seulement au propre, ce qui ne tire pas à conséquence, mais au figuré, ce qui est plus grave.

Le Suisse aime l'armée et le cœur du peuple tout entier bat à l'unisson de celui de nos troupiers. Il s'agit encore une fois d'adapter notre aéronautique militaire à nos coutumes militaires, de la faire connaître et aimer. Agir autrement serait commettre une faute grave de psychologie nationale... dont on a, hélas ! souvent peu de notions dans les hautes sphères de notre armée.

VI

Nous nous dispenserons d'entamer une discussion au sujet de la composition technique de notre cinquième arme, des proportions à choisir pour la répartition des types classiques de chasse, observation, bombardement. Nous laisserons de côté la question de la formation des parcs d'aviation, organisation qui doit être particulièrement souple et très mobile, chez nous plus que partout ailleurs.

Nous terminerons cet article par quelques remarques touchant les moyens d'exécution : les crédits militaires.

Pour la troisième fois nous rappelons que l'aéronautique

est une arme coûteuse, très coûteuse. Elle est en même temps nécessaire, impérieusement nécessaire.

Il faut donc les crédits *indispensables* pour cette arme indispensable.

Tout est là.

Et ce tout est l'objet de préoccupations pour l'aviateur militaire, pour l'officier clairvoyant et pour le citoyen qui se rend compte de l'importance de la bataille aérienne.

Tout est là : adapter le budget à des exigences de force majeure dont le mode de satisfaction aura des conséquences incalculables en cas de guerre.

En matière d'aviation, adapter le développement de l'arme aux fantaisies des auteurs... et des ennemis du budget militaire est un non-sens, plus encore, une faute grave.

Nous n'avons pas l'intention de jouer sur les mots ou de donner dans le mode mélodramatique. Rien de ce que nous avons dit au cours de cet article ne nous semble exagéré ; nous sommes volontairement restés au-dessous de la limite des exigences du moment. Ceci pour tenir loyalement compte des difficultés qui assaillent nos grands chefs militaires à une époque de réorganisation.

Aussi poserons-nous la question de confiance, question qui monte aux lèvres de tout bon patriote : « Oui ou non, fera-t-on pour notre cinquième arme les sacrifices qu'elle requiert ? »

Sacrifices budgétaires, sacrifices d'amour-propre, peut-être aussi, de la part de ceux qui croient devoir maintenir une injustifiable suzeraineté sur notre aéronautique de guerre, il faut les consentir.

Adapter notre armée de l'air à nos conditions particulières et particulièrement difficiles, nous le reconnaissons ; l'adapter encore à l'impérieux besoin de son développement, telle est la voie que nous voudrions voir suivre par nos hautes autorités militaires.

R.-A. Jaques, ingénieur.