

De quoi demain sera-t-il fait?

Autor(en): **Primault**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **71 (1926)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-340976>

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.

De quoi demain sera-t-il fait ?

Toute empreinte d'anxiété et de pessimisme, cette question est dans tous les cœurs et sur toutes les bouches dans les moments de crise, dans ces moments où l'avenir se présente, confus et menaçant, sous un aspect inquiétant ou déconcertant. Pourquoi donc la poser dans ce numéro de la *Revue militaire suisse* en même temps que dans l'*Aéro-Revue*, qui vient de fournir le témoignage de la vitalité de notre aviation militaire ainsi que celui du travail accompli cette année ? Est-ce dire que notre aviation militaire traverse une crise dont l'importance serait grave pour l'avenir de notre cinquième arme ? Il serait puéril de le nier, cette crise existe, depuis longtemps déjà, et son importance semble aller en s'aggravant, touchant profondément les uns, les enthousiastes, ceux qui ont l'amour de l'aviation ancré dans le cœur et qui sont les plus nombreux, laissant indifférents les autres, ceux qui se contentent de faire partie de l'aviation militaire pour la satisfaction de leur amour-propre ou d'autres satisfactions d'un caractère purement personnel. Le malaise, la crise à laquelle je fais allusion, découle, à mon avis, de l'état même dans lequel se trouve notre aviation militaire, état qui lui permet juste de végéter, mais lui interdit n'importe quel perfectionnement militaire.

Parmi les causes les plus importantes de cet état de choses, il faut signaler le manque d'une *doctrine* qui serait à la base de notre instruction et de notre organisation. Un outil doit être construit et façonné pour l'emploi auquel on le destine. C'est donc l'utilisation qu'on lui donnera qui sera la cause déterminante de sa forme et de ses caractéristiques. L'aviation militaire est un instrument de guerre qui peut prendre toutes les formes et tous les aspects propres à la multitude des possibilités et des spécialités que l'emploi de l'avion pendant la guerre a fait surgir. Mais, pour nous, il ne suffit pas de dire : « Pendant la guerre on a fait telles et telles choses

avec l'aviation militaire, donc nous devons nous préparer à être appelés à faire les mêmes choses », sans se demander si nos moyens financiers, techniques et militaires nous permettent de suivre cette voie. Au contraire, le problème doit être retourné et doit se poser à nous ainsi : « Etant donnés nos moyens financiers, nos possibilités militaires et techniques, quelles sont les tâches que notre aviation militaire peut prétendre remplir dans le cadre de notre défense nationale ? »

De la résolution de ce problème résultera la *doctrine* de laquelle dépendront directement toutes les questions d'instruction et d'organisation. Or, notre troupe d'aviation, qui existe depuis douze ans, ne connaît pas encore la *doctrine* qui devrait être la base de son instruction et de son organisation. Pourtant, depuis 1914, nous avons formé des commandants d'unité, des pilotes, des observateurs, des officiers techniciens, des sous-officiers et des soldats d'aviation. Nos officiers, ceux qui étudient les questions d'utilisation militaire de l'aviation, ceux qui savent comparer et réfléchir, ont la certitude qu'en cas de guerre ils ne pourront appliquer qu'une faible partie des connaissances qu'ils ont acquises dans nos écoles et nos cours. D'autre part, ils ignorent la tâche qu'ils pourraient remplir avec le rendement maximum permis par l'étendue des sacrifices consentis pour le développement et le perfectionnement de notre aviation militaire.

Mais la *doctrine* n'est pas tout. Son application est directement subordonnée au matériel aéronautique mis entre les mains de ceux qui doivent l'appliquer. En effet, l'aviation est une arme que domine les questions de matériel. Tel matériel, telle tactique. Si parfaite qu'elle puisse être en théorie, on ne fait pas en aviation une tactique qui ne corresponde pas au matériel dont on dispose. Donc, notre *doctrine* une fois établie sur la base de nos possibilités, il sera nécessaire d'acquérir le matériel qui permettra son application. Ainsi les questions de matériel prennent une importance prépondérante et que l'on ne saurait exagérer. Elles ne peuvent être traitées que par ceux qui ont établi la *doctrine*. Dès lors, on s'étonne à juste titre, dans notre aviation militaire, de voir ces questions traitées, non pas par les spécialistes que sont les utilisateurs,

mais par un bureau purement technique dont la compétence doit s'étendre sur tant de matériels militaires qu'elle devient nulle ou fort rudimentaire en matière de matériel aéronautique. D'où discussions sans fin, ergoteries inutiles portant sur des questions de détail sans influence sur les principes, des piétinements, des hésitations, des compromis desquels résulte ce fait, qui ne peut être contesté : « L'aviation militaire suisse est à une aviation de guerre ce qu'une société d'équitation est à un escadron de dragons ! » Nous savons voler, même bien voler, mais nous ne possédons ni le matériel, ni l'armement indispensables à une aviation militaire normalement organisée. Il n'est pas un pilote, pas un observateur, dans notre aviation militaire, qui ne soit pas conscient de notre infériorité manifeste à cet égard. Peut-on s'étonner dès lors de ce que notre moral s'en ressente, de ce que l'avenir nous paraisse inquiétant et peu propice au développement normal de notre aviation ?

Usant de cette brutale franchise, je sais qu'on m'accusera peut-être de faire tort à notre aviation militaire. On m'en voudra d'enlever des illusions chères qui plaçaient notre aviation militaire en excellente position parmi les aviations étrangères. Tant pis, les choses sont telles que je les ai dites, et, en brossant ce tableau, je me suis même efforcé de le faire plus clair qu'il ne l'est peut-être en réalité. Mes camarades me sauront gré, j'en suis certain, d'avoir exprimé, même imparfaitement, leurs inquiétudes et leurs soucis. Ils en éprouveront le soulagement que j'éprouve moi-même après avoir écrit ces quelques lignes.

Le remède à cet état de choses me paraît être simple. Il faut créer de la clarté.

C'est d'abord la question de la *doctrine* qu'il faut étudier et éclaircir. A mon avis, cette tâche devrait être confiée à une commission supérieure de l'aviation, réunissant en son sein le chef du service de l'état-major général, le chef de l'aviation militaire, quelques représentants qualifiés des armes combattantes et les commandants de corps de troupes d'aviation. A titre consultatif, on adjoindrait à la commission les spécialistes ou experts nécessaires.

La Commission supérieure de l'aviation aurait comme attributions :

- 1° de déterminer la ou les tâches que l'aviation militaire aura à remplir dans le cadre des buts poursuivis par notre armée ;
- 2° d'établir un programme technique général destiné à orienter dans leurs études et pour une longue période les services techniques et les constructeurs ;
- 3° d'établir le programme de réalisation immédiate.

Militairement et techniquement, l'aviation militaire dépendrait uniquement de la Commission supérieure, celle-ci étant directement subordonnée au Département militaire. Pour toutes les questions touchant au matériel volant et à l'armement, l'aviation militaire serait soustraite complètement à la tutelle qu'exerce actuellement sur elle le Service technique militaire. Les décisions que prendrait au sujet de ce matériel la Commission supérieure iraient directement, pour exécution et après approbation par le Département militaire ou la Commission de défense nationale, à la Direction de l'aérodrome fédéral, cette direction disposant des crédits prévus à cet effet dans le budget.

Ainsi, seulement ainsi, nous saurons ce que nous voulons et où nous allons.

Ecrivant ceci, je n'ai pas la prétention d'avoir trouvé quelque chose de nouveau. Cette manière de faire a été adoptée, à quelques détails de procédure près, par tous les pays qui peuvent s'enorgueillir, à l'heure actuelle, de posséder une aviation militaire solide, homogène et inspirant confiance.

Je ne crains pas de le répéter, notre aviation militaire traverse une crise grave, nécessitant des remèdes radicaux et sûrs. Si l'état de choses actuel devait persister, tous les sacrifices financiers ou autres qui pourraient être consentis seraient si fortement disproportionnés au résultat qu'on pourrait logiquement espérer que la responsabilité de demander ces sacrifices au peuple suisse ne pourrait plus être prise.

Notre demain ne doit pas, ne peut être ce que fut hier.

Entre être et ne pas être, il n'y a pas de compromis possible.

Capit. à l'E.-M. G. PRIMAULT.